

INSIDE

WUNDERLICH

THE **STORIES** BEHIND

#02 | 2022



TITELSTORY

Unterwegs mit Herbert Schwarz
auf R 1250 GS & Pan America

Seite 32

LIMITED EDITION

AUCH ONLINE VERFÜGBAR!



VOLLER LEIDENSCHAFT. FÜR IHRE FAHRFREUDE.

Hinter dem Design, der Funktionalität und der Qualität unserer hochwertigen, innovativen Komponenten für BMW Motorräder stehen die Ideen leidenschaftlicher Menschen, die das Motorrad und das Motorradfahren lieben und leben! Wie Sie selbst.



Mehr
erfahren!



Liebe Leserinnen und Leser,

die erste Edition unseres INSIDE WUNDERLICH Magazins ist im Januar erschienen. Sie hat sehr viel Anklang bei Ihnen gefunden, wofür wir uns herzlich bedanken möchten. Doch seitdem ist die Zeit nicht stehen geblieben und es hat sich bei Wunderlich viel Spannendes ereignet und entwickelt. So viel, dass nun die zweite Ausgabe von INSIDE WUNDERLICH vor Ihnen liegt.

Ende April haben wir unsere neue Division Wunderlich Adventure gegründet und den Vertretern der internationalen Fachpresse zusammen mit einem umfassenden Sortiment an Adventure Parts & Accessories für die Harley-Davidson Pan America vorgestellt. Dieses Ereignis war nicht weniger als ein Meilenstein in der Geschichte von Wunderlich. Das besagte Sortiment ist mit unserer großen Erfahrung und Kompetenz als Adventure Bike Spezialisten, die wir bei der Entwicklung professionellen Equipments für die BMW GS Modelle erworben haben, entstanden.

Der wichtige strategische Schritt in der Unternehmensentwicklung wurde mit der Vorstellung eines Motorradmenschen par excellence untermauert, der in unserer Branche allerhöchste Reputation genießt: Herbert Schwarz. Er begleitet zukünftig die Entwicklung unserer Marke Wunderlich Adventure als Markenbotschafter. Lesen Sie das Portrait auf Seite 32.

Einer der ersten, der seine Harley-Davidson Pan America als Adventure Bike durchaus exzessiv in Europa, Afrika und Südamerika einsetzt und nun mit unseren Adventure Parts professionell ausgerüstet hat, ist Heinz Joachim Wirths, genannt Biker Jo. Er plant, mit seiner Harley die Panamericana in Etappen unter die grobstolligen Speichenräder zu nehmen. Sein Portrait und das Adventure Equipment seiner Pan finden Sie ab Seite 70. Zwei weitere ambitionierte, auf ganz unterschiedliche Weise inspirierende Reisegeschichten, beide mit BMWs, entführen Sie auf die Insel Korsika (Seite 6) und nach Down Under (Seite 54).

Die BMW S 1000 Modelle erfreuen sich großer Beliebtheit, deshalb stellen wir Ihnen in unserer Reihe »Complete your ...« unsere bewährten Komponenten für die sportlichen Vierzylinder R, XR und RR vor. Was vielen Fahrern der BMW S 1000 XR noch fehlt, ist ein anständiges Fahrwerk. Hier kommt Wunderlich Suspension ins Spiel: Neben der



Felix Wunderlich und Frank Hoffmann

erfolgreichen Öffnung unserer Fahrwerkssparte für weitere Motorradmarken testen wir gegenwärtig ein Fahrwerk für die BMW S 1000 XR, unter anderem auf dem Nürburgring. Bei unseren Tests steht jedoch nicht die Rundenperformance im Mittelpunkt, sondern die perfekte Entwicklung des Fahrwerk-Setups für den Alltagsbetrieb. Sie dürfen gespannt sein.

Neben dem klassischen Antriebskonzept etabliert sich im Bereich der Motorräder zunehmend die Elektromobilität. Das zeigt die Vielzahl mittlerweile ernst zu nehmender Angebote. So werden auch wir uns zukünftig solchen Konzepten zuwenden, beispielsweise dem CE04 von BMW. Mehr zum stylischen Scooter, wie er sich fährt und zu den speziellen Herausforderungen bei der Entwicklung hochwertigen Zubehörs lesen sie ab Seite 90.

Viel spontanen Zuspruch findet unser unlängst ins Leben gerufenes, markenoffenes Klassikertreffen für Motorräder und Autos namens Wunderlich ClassiX, das wir im kommenden Jahr fortsetzen werden. Lesen Sie mehr dazu in diesem Heft. Besonders beliebt ist auch unsere Aktion MyBike, bei der Sie ein Foto von sich und Ihrem Motorrad aus Ihrem privaten Fotoalbum hochladen können. Die ersten 10 Bikes veröffentlichen wir ab Seite 94.

Sie sehen, die spannenden Geschichten gehen uns nicht aus, im Gegenteil. Und so wünschen wir Ihnen einen schönen Motorradherbst und viel Lesevergnügen mit der #2 unseres INSIDE WUNDERLICH Magazins!

Herzlich grüßen Sie,

Frank Hoffmann
Geschäftsführer der
Wunderlich GmbH

Felix Wunderlich
Geschäftsführer der
Wunderlich GmbH

INHALT

AUSGABE #02

Reisebericht	
Parforce de Corse	6
Wunderlich Kompetenz	
Complete your BMW S 1000 XR R RR	20
Unverzichtbare Basics: Wunderlichs funktionales Equipment	28
Wunderlich Suspension	
Fahrwerkserprobung für die BMW S 1000 XR	30
Titelstory	
Unterwegs mit Herbert Schwarz	
Ein Portrait des Wunderlich Adventure Markenbotschafters	32
Wir gratulieren!	
100 Jahre Boxer – Im Prinzip alles richtig	38
Lieblingsboxer	
Der SpeedCruiser – Die Fahrmaschine	48
Wunderlich SpeedCruiser vs. R nineT	52
Reisebericht	
Outback Check	
Mit der BMW F 750 GS im australischen Outback	54
Wunderlich Kompetenz	
AKTIVKOMFORT – Sitzbänke mit ThermoPro	64
Cooler Komfortgewinn – Entwicklungs- und Herstellungsprozess	66
Wunderlich-App, Online-Shop & Co.	69
Story	
Biker Jo – Passion. Unlimited.	70
7 Fragen an: Biker Jo	76
Erste Wahl: Das sind Jos Favoriten	78
Das Ergonomie Dreieck	79
Wunderlich Kompetenz	
Wunderlich Spoileraufsatz	88
Elektromobilität	
CE 04 BMWs stylischer Premiumroller	
Urban stromern im Großstadtdschungel	90
Cars & Bikes	
Wunderlich ClassiX 2023	93
MyBike	
Zeigen Sie es uns: Ihr Bike!	94
Kolumne	
Kann man das denn anders sehen?	96
Impressum	98

KONTAKT

Wunderlich GmbH | Joseph-von-Fraunhofer-Str. 6–8
53501 Grafschaft-Ringen | Germany

Fon: +49 (0)2641 3082-0
info@wunderlich.de

www.wunderlich.de
www.wunderlich-adventure.de



QR Codes

Mit den QR-Codes im Heft können Sie in die digitale Welt wechseln und auf weiterführende, interessante Inhalte zugreifen.



48

Lieblingsboxer
Der SpeedCruiser



32

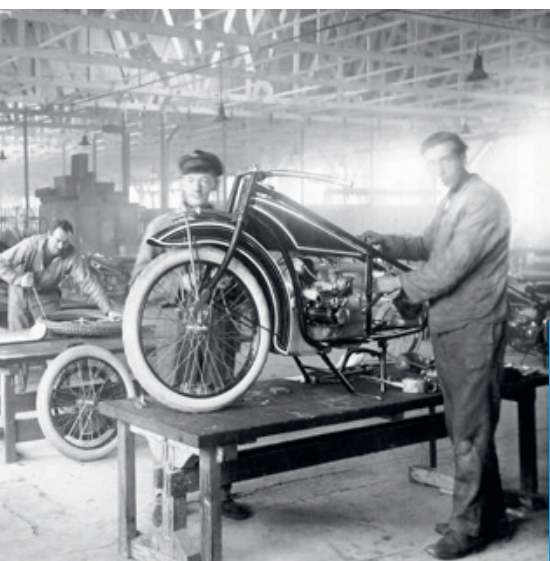
Portrait

Unterwegs mit Wunderlich Adventure
Markenbotschafter Herbert Schwarz

20

Wunderlich Kompetenz

Complete your
BMW S 1000 XR | R | RR



38

Wir gratulieren!
100 Jahre Boxer



06

Reisebericht

Parforce de Corse





PARFORCE DE CORSE

Korsika ist nach Sizilien, Sardinien und Zypern zwar nur die viertgrößte Insel im Mittelmeer, aber aus keiner anderen wachsen so viele Berge. Doch auf welche Teile der Insel konzentriert man sich, wenn man nur vier Tage Zeit hat? Die Antwort ist einfach: Auf alle.





Dem Himmel so nah: Auf Korsika drängeln sich mehr als 50 Berge der Kategorie 2000plus.

Die Fährde von Livorno nach Bastia bietet in gewisser Weise eine fabelhafte Gelegenheit, das innere Empfinden für das Verhältnis von Distanz zu Reisetempo auf die Gegebenheiten der wilden Insel einzupegeln. Korsika liegt

83 Kilometer vom italienischen Festland entfernt, für die bemerkenswert kurvenarme Strecke braucht die Fährde rund viereinhalb Stunden. Ebenfalls 83 Kilometer sind es an der breitesten Stelle Korsikas von einer Küste zu anderen – Luft-

linie, versteht sich. Doch will man bei der Überquerung der Insel mit dem Motorrad denselben Reiseschnitt erreichen wie unser dicker Dampfer, sollte man wissen, wie man Kurven zügig fährt. Und keine Sightseeing-Pläne haben.



Immer Meer: Ausblick auf die Westküste in der Nähe von L'Île Rousse.



Korsika ist ein gigantischer Felsen im Meer, der aus stellenweise 2.500 m Meerestiefe ans Licht strebt und hier seine zahllosen Spitzen aus dem Wasser streckt. Mehr als fünfzig (!) Berge der Kategorie 2000plus drängeln sich auf der Insel dicht aneinander, am höchsten hinaus schießt dabei der Monte Cinto im

Nordwesten, dessen Gipfelkreuz auf 2.706 Metern steht. Will man die Topografie Korsikas mit wenigen Worten beschreiben, hat man es mit »zerklüftet, verwinkelt, schwer zugänglich« schon recht gut auf den Punkt gebracht. Etwas prosaischer könnte man auch sagen: »Spektakuläre Schluchten verlieren sich zwischen bizarren Felswänden, dunkle Wälder aus gigantischen Schwarzkiefern versperren enge Täler, durch die tosend brutale Wasser rauschen.« Doch wie auch immer man es beschreiben will: So oder so ist Korsika ein Paradies für die Freunde ehrgeizigen Straßenbaus.

Von dem wir direkt am ersten Tag eine Kostprobe nehmen, wenn auch nur eine kleine. Die Gipfel ringsum verschwinden hinter bleiernen Wolken, als wir uns am frühen Nachmittag vom Fährhafen in Bastia auf den rund einstündigen Weg zu unserem Hotel nach Corte machen. Corte liegt im tiefsten Herzen der Insel, ist schon uralt und war vor gut zweieinhalb Jahrhunderten mal eine Zeit lang die Hauptstadt Korsikas. Zwar musste sie diesen Rang längst an Ajaccio an der Südwestküste abtreten, funktioniert jedoch im Sommer mit ihrer spektakulären Lage und ihrer malerischen, von hohen Bergen umrahmten Altstadt am Fuße der Zitadelle noch immer tadellos als Touristenmagnet. Aber jetzt ist es Ende April, die Osterferien sind schon vorbei, und so gehört

Corte vor allem den rund 7.500 Einwohnern sowie fast 5.000 Studierenden, die hier Korsikas einzige Uni besuchen.

Abgelenkt vom Ambiente der schönen alten Stadt biege ich im Ortskern direkt falsch ab und so landen wir mitten auf dem Place Paoli, wo sich zahlreiche Restaurants und Cafés rund um einen streng dreinblickenden Herrn aus Granit versammelt haben, der auf Korsika nicht nur wegen seines hohen Sockels über allen anderen steht. Die Korsen verehren Pasquale Paoli als »Babbu di a Patria«, als »Vater des Vaterlandes«, seitdem er als Kommandant an der Spitze der korsischen Guerilla die Genueser von der Insel jagte, im Jahr 1755 die Unabhängigkeit ausrief und dann dafür sorgte, dass Korsika sich eine demokratische Verfassung gab. Die erste demokratische Verfassung im Zeitalter der Aufklärung übrigens, die Jahrzehnte später sowohl die Verfassung der Vereinigten Staaten (1776) wie auch Frankreichs (1790) inspirieren sollte. Nach ihrem Rauschmiss verloren die Genueser die Lust an der widerspenstigen Insel und verkauften Korsika an die Franzosen, der formale Anschluss an Frankreich erfolgte dann im Jahr 1790 zu Beginn der Französischen Revolution, also vor mehr als 230 Jahren. Doch ist es bis heute außerordentlich schwierig, einen Korsen zu finden, der das akzeptiert.



Der Ruf nach Freiheit ist allgegenwärtig.



Wunderlich F 850 GS Adventure.



Nadelwald: Die »Aigu-illes de Bavella« in der Nähe von Zonza.

Nachdem wir kurz im Hotel eingekcheckt haben, sitzen wir auch schon wieder auf den Motorrädern und suchen den Abzweig ins Restonica-Tal. Obwohl der Himmel nicht dazu einlädt, wollen wir uns diese Perle heute noch gönnen, schließlich gehört das enge Sträßchen, das schon am Ortsrand von Corte beginnt und sich dann über 15 Kilometer zwischen Felsen und Fluss rund tausend Höhenmeter bergauf schlängelt, zweifelsohne zu den schönsten Sackgassen Europas.

Heute allerdings gehört sie sicher auch zu den schlüpfrigsten, zumindest auf den Streckenabschnitten, die durch den dichten Wald führen. Dort ist der Weg stellenweise gepflastert mit matschigen Nadelteppichen, Pampelmusen-großen Kiefernzapfen und all dem anderen Ballast, den die riesigen Schwarzkiefern abschütteln. Außerdem rauscht im oberen Teil immer wieder Wasser über den dort nur noch spärlichen Asphalt, es gibt also Gründe genug, den Blick nicht von der

Straße zu nehmen. Doch fällt das außerordentlich schwer, denn die spektakuläre Landschaft ringsum legt sich wirklich mächtig ins Zeug, alle Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen.

Wir schaffen es heil bis zum Parkplatz der kleinen Bergerie de Grotelle, von dort geht es jetzt nur zu Fuß weiter hinauf zu den beiden Bergseen Lac de Melo und Lac de Capitello. Wie grandios die Aussicht hier oben ist, lässt sich heute bestenfalls erahnen, viel zu tief hängen die Wolken. Und weil jetzt auch der Regen einsetzt, kehren wir direkt wieder um und lernen nun jede Kurve von einer ganz anderen Seite kennen. Wir kommen wieder, wenn die Wolken sich verzogen haben.

Tag 1: Corte – Belgodère – L’île Rousse – Calvi – Galéria – Ota – Corte / 268 km



Korsika-Standard: Dichtes Grün, hohe Berge und ein betörender Duft.



Auf knapp sechseinhalb Stunden Fahrzeit taxiert das Navi die Etappe des nächsten Tages, die uns in einem großen Donut



Gut gemauert: Typischer Straßenbau auf Korsika.

durch den Nordwesten der Insel führen wird, gut hundert Kilometer Küstenstraße inklusive. Doch weil digital vermessene Theorie und analog asphaltierte Praxis auf Korsika bisweilen gewaltig auseinanderklaffen, sitzen wir nach einem knappen Frühstück schon früh hinterm Lenker und freuen uns über den strahlend blauen Himmel. Unser erstes Ziel ist der kleine Ort L'Île Rousse an der Nordwestküste, und der Weg dorthin beginnt im flotten Walzertakt. Mit ihren weiten Kurven erlaubt die gut ausgebaute T 20 zügiges Vorankommen und längere Blicke auf das gewaltige Massiv des Monte Cinto, das sich links von uns in den Himmel türmt.

In Ponte Leccia nehmen wir den Abzweig auf die T 20, um dann kurze Zeit später auf die RT 301 nach Belgodère abzubiegen. Diese »Route Territoriale« ist ein gutes Stück schmaler und weit weniger gut gefegt als die Nationalstraße, außerdem haben ihre Erbauer scheinbar keine Gelegenheit ausgelassen, den

Verlauf möglichst kurvenreich an die aufgewählte Topografie anzuschmiegen – es ist die pure Wonne. Und verlangt volle Aufmerksamkeit, denn auch ein frisch asphaltierter Abschnitt ist kein Garant dafür, dass der Belag hinter der nächsten Kurve nicht ganz unvermittelt wieder sehr rustikal ausfallen kann – der ständige Wechsel ist hier die einzige Konstante. Und vielleicht noch all die Schweine, Ziegen, Kühe oder Schafe, denen die Korsen offenbar ebenfalls sehr

weitreichende Freiheitsrechte zugestehen. Es ist jederzeit eine Option, auf der Ideallinie plötzlich einer wilden Sau zu begegnen – bei entsprechender Schräglage sogar Auge in Auge.

Um es an dieser Stelle vorwegzunehmen und damit ich mich nicht ständig wiederholen muss: Dieser Straßenzustandsbericht gilt quasi für die gesamte Insel. Das Straßennetz auf Korsika umfasst rund 8.000 Kilometer, bei nicht mal 600 davon sprechen wir von gut ausgebauten Nationalstraßen, der Rest ist – schlichtweg spektakulär! Dass außerhalb der Ortschaften auf der gesamten Insel ein Tempolimit von 80 km/h gilt, kann bestenfalls auf der T 10 ein Thema werden, die an der Ostküste den Norden recht gradlinig mit dem Süden verbindet und – Achtung: wichtiger Hinweis! – großzügig mit fest installierten Radarkontrollen ausgestattet ist. Ansonsten wird man seine liebe Not haben, die erlaubten achtzig Sachen überhaupt zu erreichen. Man ist viel zu sehr damit beschäftigt, sich ständig hin und her zu schmeißen und oft genug dreht man den Hahn allein schon deshalb kurz zu, um sich einen der zahllosen grandiosen Ausblicke für einen Moment länger zu gönnen. Das passiert quasi ständig und so lauert auch



Wachtposten: Genuesentürme findet man auf der gesamten Insel, hier am Cap Corse.



Bilderbuchdorf: Bocognano.

hier wieder die latente Gefahr, durch die atemberaubend schöne Natur ringsum vom Wesentlichen abgelenkt zu werden. Aber das ist nur im Inselinneren so ausgeprägt. Wenn man dann ans Wasser stößt, wird's schlimmer.

Denn im Westen stürzen sich die Berge überaus waghalsig ins Meer. Allerdings nicht etwa nur stellenweise oder auf einem besonderen Abschnitt, vielmehr



Nordkap: Der kleine Hafen von Barcaggio an der Nordspitze Korsikas.

ist nahezu die gesamte Küstenlinie auf dieser Seite der Insel wie eine endlose Felswand, an deren äußerstem Rand bisweilen hoch über der Brandung eine Straße in den Stein getrieben ist – wie auch immer man das angestellt hat. Tief unten sind in malerischen Buchten immer wieder kleine Strände zu sehen, ebenso unerreichbar wie dekorativ, doch uns zieht heute ohnehin nichts in die rauschende Brandung. Längst sind wir in

einem ganz anderen Rausch, denn anders lässt sich die Kurvenorgie entlang dieses mediterranen Breitwand-Panoramas wohl kaum beschreiben. Besonders groß sind die Glücksmomente, wenn man an einer exponierten Stelle einen weiten Blick die Küstenlinie entlang erhaschen kann und auch in der Ferne noch die dünne Linie der Straße erkennt, die sich an der Felswand abzeichnet. Es scheint kein Ende zu nehmen.



Unterbrochen wird der Spaß nur, wenn sich ein kleiner Ort in den Weg schiebt. Größere Orte gibt es hier ohnehin nicht, unser erstes Pausenziel Calvi schafft es mit nicht einmal 6.000 Einwohnern bis auf Platz fünf der größten Städte der Insel. Am Fuße der gewaltigen Zitadelle gönnen wir uns einen Café au Lait und genießen die Gewissheit, dass sich die lange Anreise allein schon wegen dieses halben Tages gelohnt hat. Doch erst die D 81 B, die unmittelbar im Ortskern beginnt und dann an der Küste entlang bis nach Galéria führt, sollte es uns richtig besorgen.

Denn die schmale Strecke wird nun noch etwas montaner, teilweise ist das Meer gefühlt nur eine Armlänge entfernt, allerdings schwindelerregend weit unten. Kurve reiht sich an Kurve, wir fahren fast ausschließlich im zweiten und dritten Gang, schon den vierten braucht hier kein Mensch. Nur rund vierzig Kilometer sind



1.000 Stufen: In Nonza führt eine Treppe zum riesigen Strand hinab.

es bis Galéria, für die wir mit einer kleinen Pause etwa anderthalb Stunden brauchen und mir dämert so langsam, dass unser Plan nicht aufgehen wird. Der sieht eigentlich vor, dass wir die »Calanche di Piana« zum Sahnehäubchen des Tages machen, denn das Felslabyrinth aus rotem Granit dreihundert Meter über dem Meer ein kleines Stück hinter Porto soll ein ganz besonderes Highlight Korsikas sein. Doch sind es bis dahin noch rund siebzig Kilometer und da die Straße keinerlei Anstalten macht, uns zur Abwechslung mal mit einer längeren Geraden zu überraschen, kann ich mir leicht ausrechnen, dass es später Nachmittag sein wird, wenn wir den Golf von Porto erreichen. Von dort müssen wir dann allerdings noch weitere achtzig Kilometer durch die Berge zurück nach Corte.

Um es kurz zu machen: Schon in Porto sind wir restlos kurven satt. Wir wedeln durch dichten Eukalyptuswald runter ans Meer und lassen uns von dem Anblick überwältigen, den der Golf von Porto seinen Besuchern bietet. Vollkommen zurecht hat die UNESCO diesen Küstenabschnitt schon vor Jahrzehnten zum Weltnaturerbe erklärt, es gibt schlicht keinen schöneren Ort auf der Insel,

um seine Tourenpläne über den Haufen zu werfen. Denn wollen wir uns nicht in der Finsternis durch die Berge kämpfen – Kurvenlicht hin oder her –, müssen wir uns die Calanche schenken.

Doch werden wir für diesen herben Verzicht unmittelbar reich entschädigt. Der einzige Unterschied zwischen der Küstenstraße und dem Weg durch die Berge zurück nach Corte ist der Verlust des Meerblicks. Dafür haben wir schon kurz hinter dem Lac de Calacuccia den Golo eng an unserer Seite, einen zornigen Wildwasserfluss, der sich über runden Fels seinen Weg durchs Gebirge bricht. Der Golo gehört zu den meist befahrenen und schwierigsten Wildwassern Korsikas, doch ist es kein Stück weniger aufregend, dicht neben der Felswand auf dem Motorrad an seinen Ufern zu kleben und sich mit ihm gemeinsam ins Tal zu stürzen. Das ist ebenso hin- wie mitreißend, denn wir unterbieten die vom Navi für die gut achtzig Kilometer prognostizierte Zeit um eine glatte halbe Stunde. Das formidable Wildschweingulasch im Restaurant »U Museu« in Corte am Abend ist jedenfalls wohlverdient. Und die perfekte Krönung dieses Tages.

Talfahrt: Schraubt man sich mal nicht die Berge hoch, fährt man zwischen ihnen durch.

Tag 2: Corte – Bastia – Barcaggio – St. Florent – Corte / 285 km



Abgesehen von der eher zügigen Fahrt über die T 20 nach Bastia verspricht der heutige Tag eine Doublette des gestrigen zu werden. Erneut

zieht es uns an die Küste, denn wir wollen heute das Cap Corse umrunden, also den prägnanten Zeigefinger im Norden der Insel, der steil nach oben zeigt.

Direkt hinter Bastia schmiegt sich die Straße hart ans Wasser, wobei die Kurven hier an der Ostküste etwas runder und weiter ausfallen. Typische Landmarken auf Korsika sind die vielen Wachtürme, die zumeist von den Genuesen errichtet wurden, man findet sie an den Küsten der gesamten Insel. Nirgends sonst jedoch in einer solchen Dichte wie am Cap Corse, gefühlt steht auf jeder dritten Landzunge einer dieser steinernen Aufpasser – vielleicht erwartete man damals hier oben die meisten Attacken. Tatsächlich stand Korsika seit eh und je im Fokus von Eroberern, eigentlich schauten sie alle mal vorbei: Nach Karthagern, Griechen und Etruskern waren die Römer an der Reihe, danach prügelten sich Vandalen und Goten um die Insel, auch Byzanti-



Ausblick: Hoch im Nordwesten tun sich bisweilen auch mal weitere Täler auf.

ner, Langobarden, Sarazenen und Franken versuchten hier Fuß zu fassen. Letzten Endes mussten sie alle wieder abziehen, denn stets konnten sie sich bestenfalls an den Küsten festsetzen. Jeder Versuch, ins Innere der Insel vorzudringen, scheiterte an der wilden Bergwelt ebenso wie am zähen und klugen Widerstand des Inselvolks, das alle topografischen Trumpfkarten in der Hand hatte.

Erst als die Franzosen dann zwei Millionen Franc locker machten, um die Insel von den Genuesen zu übernehmen, und mit gleich 20.000 Mann anrückten, wurde die Übermacht zu groß. Ein guter Moment, um einen kurzen Witz einzustreuen, den man in einer korsischen Kneipe allerdings besser nicht erzählen sollte: »Hab' gestern in Korsika angerufen – war wieder mal besetzt.«



Dichter Wald und rauschendes Wasser.



Messerheld: Besuch in der Schmiede von Gael Mayeur in Luri.

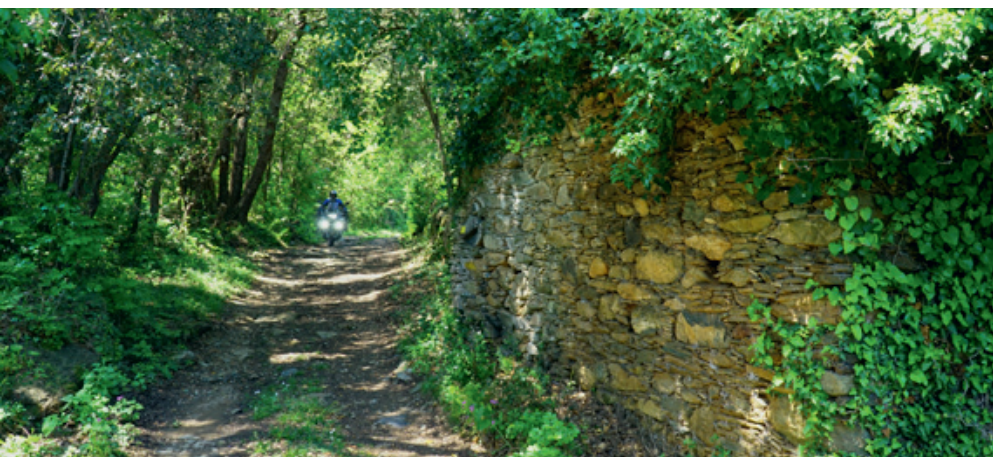


Doch genug der Historie, was uns jetzt viel mehr interessiert, ist der kleine Abzweig nach Luri, den wir nicht verpassen möchten. Wir wollen Gael Mayeur einen spontanen Besuch abstatten, der tief versteckt in der Macchia besondere Klingen schmiedet. Messer verbindet man ebenso mit Korsika wie die Blutrache, auch wenn letztere seit dem 19. Jahrhundert eigentlich nicht mehr als

lokales Brauchtum gepflegt wird. Früher jedoch sollen die blutigen Fehden zwischen den Familien dem Bestatter-Handwerk eine zuverlässige Auftragslage beschert haben, da konnte schon der Diebstahl eines Hahns zu einem jahrelangen Streit der Sippen führen, an dessen Ende – der Fall ist belegt – 40 Todesopfer zu beklagen waren. Bisweilen endete so manche Vendetta erst, als nur

noch einer der Familie übrig war und der Sippe die Rächer ausgingen. Allein im 18. Jahrhundert kosteten diese besonderen Umgangsformen rund 30.000 Korsen das Leben, kein Wunder also, dass das raue Inselvolk sich einen Ruf erwarb, der in Europa ziemlich einzigartig war: blutrünstig, rachsüchtig, ehrversessen, unzivilisiert und – wie uns Asterix gelehrt hat – leicht beleidigt.

Kein Stück beleidigt ist allerdings Gael Mayeur, als wir ihn in seiner Schmiede aufscheuchen. Vielmehr stehen sichtbare Fragezeichen über seiner Stirn, wie ihn zwei Motorradfahrer aus Deutschland hier im korsischen Nirgendwo fernab der befestigten Straßen überhaupt finden konnten – bis wir ihn dann an seine Internetseite erinnern. Gern zeigt er uns seine Werkstatt, in der allerdings unsere Hoffnung, ihm beim Schmieden zusehen zu können,



Straßenfern: Die Anfahrt zur Schmiede führt durch den Wald.

sogleich zunichte gemacht wird, nicht mal ein Feuer brennt. Dafür zeigt er uns eine Auswahl seiner Werke, erzählt davon, wie er das alte Gemäuer zwischen jahrhundertealten Eichen und Kastanien gemeinsam mit seinem Freund und Partner Gabriel Navarro restauriert hat, um an diesem verzauberten Ort Messer zu schmieden. So schön all seine typischen Klappmesser auch sind, fällt mir besonders ein großes, feststehendes Messer ins Auge, für das es in unserer Küche zahllose Einsatzmöglichkeiten gibt. Schon als ich es zum ersten Mal sah, wusste ich, dass es in meinem Tankrucksack verschwinden wird. Platz ist dort jetzt allein deshalb, weil das Portemonnaie ein Stück kleiner worden ist.

Wir kehren zurück an die Küste, halten uns wieder Richtung Norden und stehen schon bald an der nördlichsten Spitze Korsikas im kleinen Ort Barcaggio. Doch hier halten offensichtlich alle gerade Siesta, kaum eine Menschenseele ist zu sehen, mit Glück ergattern wir einen kühlen Drink am kleinen Hafen, bevor uns die Straße an der Westküste dann wieder Richtung Süden bringt. Unser nächstes Ziel heißt Saint-Florent am südwestlichen Ende des Fingers, das aufgrund seines opulenten Yachthafens auch das korsische Saint-Tropez genannt wird. Bis dahin sind es rund 70 Kilometer, und weil sich die Küstenstraße hier ebenso bizarr zeigt wie gestern, sind große Teile des Nachmittags damit quasi verplant.

In Saint-Florent lösen wir uns von der Küste, um dann auf der Route zurück nach Corte durch den Nordwesten der Insel den Nationalstraßen aus dem Weg zu fahren. Zwar liegt unser Hotel nur etwa rund 60 Kilometer entfernt, im korsischen Hinterland

Es zieht sich zu: Kurz hinter der Passhöhe des Col de Bavella.

brauchen wir dafür jedoch zwei volle Stunden, und so steigen wir wie am Vortag erst nach elf Stunden leicht schwankend aus dem Sattel. So müssen sich Matrosen fühlen, die nach langer Seefahrt wieder festen Boden unter den Füßen haben. Nach einer schnellen Pizza fallen wir in unsere Betten.

Tag 3: Corte – Ghisoni – Zicavo – Zonza – Sari-Solenzara – Aleria – Corte / 275 km



Die Sonne bleibt uns weiterhin treu, und so werden wir uns heute vor allem den Bergen im Inselinneren widmen. Doch wir beginnen den Tag direkt mit einem Fehler, denn obwohl unser Routenplan heute etwa so lang ist wie am Tag zuvor, machen wir zunächst erneut einen Abstecher ins heute sonnendurchflutete Restonica-Tal – liegt ja vor der Haustür. Und so erleben wir das zauberhafte Tal heute in voller Pracht, bleiben – angemessen überwältigt – immer wieder stehen, um Fotos zu machen und lassen am Ende hier volle zwei Stunden liegen. Die uns am Ende des Tages fehlen werden.



Imposant: Ehrenmal für die Kriegsoffer in Calvi.

Dabei kommen wir auf dem ersten Stück gut voran, biegen erst kurz hinter Vivario von der Nationalstraße auf die deutlich kleinere D 69 nach Ghisoni ab und steigen damit wieder ein ins montane Kurvenkarussell. In den folgenden Stunden wird deutlich, wie ursprünglich Korsika noch ist. Gerade mal 350.000 Menschen leben auf der großen Insel, rund die Hälfte davon allein in und um Ajaccio und Bastia. Der Rest verteilt sich bevorzugt an den Küsten, und so schwingen wir durch eine nahezu menschenleere Bergwelt und freuen uns wie Bolle, dass auf Korsika die kürzeste Verbindung von A nach B stets eine Kurve ist.



Immer wieder tauchen wir in den dichten Wald ein, der hier seinen ganz eigenen Zauber hat. Dominiert wird er von korsischen Schwarzkiefern, gewaltigen Baumriesen mit bis zu 50 m hohen Kronen, deren mächtige Stämme dicht an dicht stehen und die Straße zu einem Slalom-Parcours mit recht adipösen Stangen machen. Spuckt uns der Wald einmal aus, ist der Blick wieder frei auf die Berge, die auch hier am Himmel zu kratzen scheinen. Der Monte Inducine bei Zicavo ist mit 2.134 m der südlichste Zweitausender der Insel, in seinem Schatten müssen wir uns nun entscheiden: Stoßen wir noch weiter nach Südwesten vor bis ans Meer? Oder streichen wir den Küstenort Propriano aus dem Tourplan und biegen hier schon ab nach Zonza am Fuße des Bavella-Massivs? Bei der Entscheidung helfen uns zwei Blicke: der auf die Uhr und der in den Himmel, denn weit im Süden ziehen dicke Wolken auf. So programmieren wir unsere Navis um und wechseln in Aullène auf die D 420, die uns windungsreich über Quenza nach Zonza bringt. Von dort geht es dann über die D 268 zum nächsten Zwischenziel.

Berge gibt es auf Korsika ja in Hülle und Fülle, die Aiguilles de Bavella, also die Bavella-Nadeln, ragen jedoch in besonderer Weise heraus. Nicht etwa wegen ihrer Höhe, die längste ihrer sieben Spitzen endet schon bei 1.855 m, doch ist der Anblick dieser gewaltigen Türme aus Granit wirklich majestätisch. Der gern bemühte Vergleich mit den Dolomiten drängt sich förmlich auf, hier werden tatsächlich Erinnerungen an die letzte Sella-Runde wach. Am Col de Bavella schraubt sich die Straße bis auf gut 1.200 m, auf der Passhöhe zaubern wir am Fuße der Marienstatue »Notre Dame de la Neige« – die Dame soll vor Gefahren im

Aus der Ferne: Das überlaufene Bonifacio bewundern wir aus der Distanz.

Gebirge schützen – Baguette und Wildschweinsalami aus unseren Koffern. Doch weil wir auch kauend den Blick nicht von den Bergen nehmen können, erkennen wir früh, dass die Spitzen nach und nach in den Wolken verschwinden – es zieht sich zu. Wir wollen auf jeden Fall vor der langsam nordwärts ziehenden Front bleiben, brechen das Picknick ab und machen uns auf den Weg nach Sali-Solenzara an der Ostküste. Der Weg dorthin führt überwiegend durch den monumentalen Wald, vor uns liegen also erneut rund 50 Kilometer Riesenslalom, und so erreichen wir die Ostküste erst am frühen Abend.

Und damit den weit weniger spektakulären Teil der Insel, denn im Gegensatz zur Westküste erhebt sich Korsika an dieser Seite – Cap Corse mal ausgenommen – eher sanft aus dem Meer, die Straßenbauer hatten hier leichtes Spiel. Weil es zurück nach Corte noch fast hundert Kilometer sind, machen wir es uns auf der gern als Küstenautobahn bezeichneten T 10 gemütlich, die uns zügig durch die weiten Ebenen von Korsikas Obst- und Gemüsegarten trägt. Es geht vorbei an intensiv bewirtschafteten Plantagen und Äckern, ganz sicher der langweiligste Abschnitt des Tages, hier zählt

allein der schnelle Raumgewinn. Erst in Aléria biegen wir auf die großzügig ausgebaute T 50 ab, die uns in weiten Schwüngen wieder in die Berge trägt. Als wir mit den Motorrädern in die Garage unseres Hotels rollen, haben wir erneut elf Stunden im Sattel gesessen. Und sind trocken geblieben.

Tag 4: Corte – Bonifacio – Sartène – Porticcio – Cauro – Corte / 385 km



Noch ein letzter Fahrtag bleibt uns auf Korsika, den wir zunächst so beginnen, wie der gestrige endete. Wir nutzen erneut die T 10, um

möglichst schnell an die Südspitze der Insel nach Bonifacio zu kommen. Die Altstadt der südlichsten Gemeinde Korsikas ist auf einem zur Küste steil abfallenden Kalk- und Sandsteinfelsen erbaut, die Häuser an der Kante kleben rund 70 Meter senkrecht über dem Meer am Felsen und bieten einen Anblick, der im gesamten Mittelmeerraum wohl einzigartig ist. Genau deshalb ist Bonifacio auch die meistbesuchte Stadt Korsikas, selbst außerhalb der Ferienzeit sind hier alle Parkplätze voll. Wir wagen uns nur kurz in die engen Gassen der Altstadt, die auch





Gut behütet: Die Marienstatue »Notre Dame de la Neige« am Col de Bavella.



Alte Hauptstadt: Corte im Inselinneren.

heute von Touristen geflutet sind, in den zahlreichen Restaurants und Cafés scheint kein Platz mehr frei zu sein. Der Trubel ist eher abschreckend, und so gönnen wir uns aus der Ferne einen Blick auf die Felsenstadt und steuern dann Sartène an, mit ihren dicht an dicht stehenden, uralten Häusern und den verwinkelten Gassen die angeblich korsischste aller

korsischen Städte, die in herrlicher Panoramalage über dem Rizzanese-Tal einen weiten Blick über den Golf von Valinco bietet. Doch auch dort nehmen wir nur einen schnellen Drink in einem kleinen Straßen-Café noch vor den Toren der Stadt, bei dem wir dann erneut unseren Tagesplan kippen. Denn eigentlich standen neben Bonifacio auch Sartène und

die Inselhauptstadt Ajaccio – immerhin der Heimatort Napoleons – für heute auf unserem Besichtigungsprogramm, aber wollen wir unsere letzten Stunden auf Korsika wirklich mit Sightseeing verplempern? Viel lieber lassen wir uns durch die auch hier dicht bewaldete einsame Bergwelt treiben, füttern das Navi immer wieder neu mit kleinen

REISEINFOS

Korsika macht sicher mit jedem Motorrad Spaß, doch wird ein kurvenwilliger Untersatz das Vergnügen deutlich vergrößern. Fährverbindungen gibt es etliche, die kürzeste Verbindung (ca. 4,5 Std.) ist die von Livorno nach Bastia.

Die perfekten Jahreszeiten für einen Besuch sind Frühling und Herbst. Zu vermeiden sind auf jeden Fall die Ferienzeiten,

denn dann wird die schöne Insel von Touristen überflutet – die auch nicht davor zurückschrecken, die felsigen Küstenstraßen im Westen mit ihren Wohnmobilen in Angriff zu nehmen.

Größere Hotelanlagen sucht man auf Korsika vergeblich, doch ist es außerhalb der Ferienzeiten kein Problem, auch spontan eine schöne Unterkunft zu finden, selbst in kleineren Orten ist man darauf eingestellt, Besucher zu empfangen. Zumal die Korsen

trotz ihres Rufes sehr gastfreundlich und hilfsbereit sind, wir haben das nie anders erlebt.

Eine dringende Empfehlung ist ein Rendezvous mit der korsischen Küche – wenn man es gern deftig mag. Und weil es für Motorradreisende etliche gute Gründe gibt, auch stets ein gutes Messer an Bord zu haben, sollte der Besuch eines korsischen Schmieds ebenfalls auf dem Tourplan stehen – die sind für ihre Kunst auf dem ganzen Kontinent bekannt.

Bergdörfern und lassen uns dann überraschen, über welche Pfade uns der Satellit dorthin bringt. So können wir Korsika auch noch einmal tief einatmen, denn ein weiteres Highlight vor Ort ist ohne Zweifel der betörende Duft der mediterranen Flora, der uns nun schon seit Tagen begleitet. Rund die Hälfte der Insel wird von der immergrünen Macchia bedeckt, die man wohl am besten als dichten Buschwald beschreiben kann. Eine Etage darunter – aber nicht weniger struppig – wächst die sogenannte Garrigue und macht die Vegetation endgültig undurchdringlich. Die Aromen der vielen ölhaltigen und stark duftenden Pflanzen und Kräuter liegen wie ein unsichtbarer Nebel über dem Land und machen jeden Atemzug zum olfaktorischen Hochgenuss. Napoleon hat sich einmal damit gerühmt, er könne seine Heimatinsel mit geschlossenen Augen allein an ihrem Duft erkennen. Um ehrlich zu sein, kann ich darin keine große Leistung erkennen, denn dasselbe würde ich von mir nach nur vier Tagen behaupten. Dieser Duft ist unbeschreiblich, deshalb versuche ich es auch erst gar nicht. Das muss man sich im wahren Wortsinn irgendwann mal selbst reinziehen.

Nachdem wir ein paar Stunden mit wechselnden Zielen durchs südwestliche Hinterland mäandert sind, erreichen wir bei Porticcio wieder die Küste. Auf der anderen Seite der großen Bucht lässt sich massive Bebauung erkennen, im Licht der Nachmittagssonne leuchtet Korsikas Hauptstadt Ajaccio aus der Ferne. Doch schon hier ist der Verkehr so dicht, dass uns endgültig jede Lust auf die große Stadt abhandenkommt. Und weil wir uns in den letzten Stunden in der Bergwelt des Südwestens ohnehin schon auf Straßen dritter Ordnung schwindelig gefahren haben, überlassen wir uns

wieder einmal der komfortablen T 20, die auf dem Weg nach Corte zubereitet ist wie ein gut ausgebauter, rund achtzig Kilometer langer Alpenpass, der sich nicht entscheiden kann: rauf oder doch lieber runter? Auf diesem letzten Stück des Tages genießen wir leider auch schon die letzten Kilometer unseres Korsika-Intensiv-Trips, denn am nächsten Tag müssen wir nur noch den kurzen Weg zur Fähre nach Bastia schaffen. Danach haben wir dann rund 1.400 Autobahn-Kilometer lang Zeit, wieder in die Realität zurückzufinden – auch wenn's schwerfällt.

Doch würde ich jederzeit auch eine doppelt so lange Anreise in Kauf nehmen, um Korsika noch einmal auf dem Motorrad zu erleben. Sicher mit etwas mehr Zeit, denn um einen Eindruck von der gesamten Insel zu gewinnen, saßen wir in vier Tagen rund 45

Stunden latent berauscht im Sattel, obwohl wir in dieser Zeit nur etwas mehr als 1.200 Kilometer Asphalt unter uns durchgezogen haben. Dass Korsika gemeinhin auch »Insel der Schönheit« genannt wird, ist ohne jeden Zweifel vollkommen angemessen. Denn den Besucher erwartet ein Füllhorn an überwältigenden Gebirgslandschaften in atemberaubend schöner Natur, garniert mit paradiesischen Stränden, spektakulären Küsten und reichlich historischer Bausubstanz. Das Ganze auch noch durchzogen von einem Straßennetz, das auf dem Kontinent – Alpen hin, Pyrenäen her – seinesgleichen sucht. Ein wahrhaft gesegnetes Fleckchen Erde und zweifellos der mit Abstand bezauberndste Teil ganz Frankreichs.

So würden die Korsen ihre Insel allerdings eher nicht beschreiben ... ■ UB

Wunderlich F 850 GS Adventure

Das Bike zum Parforceritt.

Die Professionelle unter den F-Modellen ist die BMW F 850 GS Adventure. Zweifellos. Sie teilt Ihre Gene nämlich mit der R 1250 GS Adventure. Der mächtige 23-Liter-Fronttank und das große 21-Zoll Vorderrad sind unübersehbar und eine Ansage. Im Detail von uns verfeinert und mit unseren Schutz-, Ergonomie-, Fahrwerks- und Gepäckkomponenten ausgerüstet, ging sie beim Parforceritt über Korsika durch dick und dünn.



Hier geht's
zu den
Ausstattungs-
komponenten





Complete your

BMW S 1000



BMW S 1000 XR – alles drin! Power, Sport, Adventure

Sie kann alles noch ein wenig besser: die neue XR, die um 10 kg leichter als die erste XR-Generation ist! So vereint sie Kraft und Agilität, Langstreckentauglichkeit und Sportlichkeit aufs Beste. Die aufrechte, integrierte Sitzposition begeistert. Wie die »kleine« Schwester F 900 XR haben wir sie erstklassig ausgestattet und mit eigenem Designkonzept ausdrucksstark und unverkennbar in Szene gesetzt. Vielversprechend!



Scheibe SPORT | S 1000 XR (2020-)
rauchgrau | #35756-002



Scheibe MARATHON | S 1000 XR (2020-)
rauchgrau | #35753-002



Lenkererhöhung ERGO | 20 mm
silber | #41971-011



Motorschutzbügel PRO
schwarz | #35835-002



Tankrucksack SPORT | S 1000 XR (2020-)
schwarz | #20674-002



Tankpad-Set | S 1000 XR (2020-)
schwarz | #32563-002

**Mit unseren Komponenten noch ergonomischer,
komfortabler, agiler, dynamischer und vor allem individueller:
unsere Wunderlich S 1000 XR.**



Alle Infos
und weitere
Produkte



Sitzbank AKTIVKOMFORT ThermoPro | hoch
schwarz | #35672-200



Seitenständer Auflagevergrößerung
S 1000 XR (2020-) | schwarz | #36060-602



Ölkühlerschutzgitter | S 1000 XR/R/RR
schwarz | #31961-002



Wasserkühlerschutzgitter | S 1000 R/RR/XR
schwarz | #36081-100



Achs-Schutzpads Hinterrad DOUBLESOCK
schwarz | #42159-102



Achs-Schutzpads Vorderrad DOUBLESOCK
schwarz | #42152-102



Dynamischer roadstern? Geht nicht! **Die BMW S 1000 R**

Die BMW S 1000 R bringt es mit viel Leistung und geringem Gewicht auf den Punkt: Ihre Stärke liegt im präzisen Handling, das sie zum perfekt kontrollierbaren Werkzeug auf der Straße macht. Dynamischer roadstern geht einfach nicht!



Scheibe MARATHON | S 1000 R (2021-)
transparent | #35754-001



Scheibe MARATHON | S 1000 R (2021-)
rauchgrau | #35754-002



Lenkererhöhung SPORTERGO | 25 mm
S 1000 R (2021-) | schwarz | #35631-202



Fahrersitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz | #35695-110



Fahrersitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz-weiß | #35695-111



Fahrersitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz-rot | #35695-112

Der Dynamic Roadster kennt keinen Ruhepuls. Sagt BMW. Wunderlich Komponenten für die BMW S 1000 R machen das Roadstern relaxter und ergonomischer – aber keine Sorge, das machen sie, ohne dem Roadster seine berauschte Dynamik und Agilität zu nehmen!



Alle Infos
und weitere
Produkte



Tankrucksack SPORT | S 1000 R/RR
schwarz | #36630-000



Achs-Schutzpads Hinterrad DOUBLESOCK
schwarz | #42159-102



Schutzpad Racing | S 1000 R (2021-)
schwarz | #35931-303



Ölkühlerschutzgitter | S 1000 XR/R/RR
schwarz | #31961-002



Wasserkühlerschutzgitter | S 1000 R/RR/XR
schwarz | #36081-100



Tiefer Rastensatz ERGO
silber | #25910-601



Zeigen, was geht!

Unsere Wunderlich BMW S 1000 RR

Mit dem Rennstreckenumbau der BMW S 1000 RR zeigen die Rennmechaniker unserer Fahrwerks- und Rennabteilung eindrücklich, was geht, wenn dynamische Agilität und Performance ganz oben im Lastenheft stehen!



Verkleidungsscheibe ENDURANCE PRO
transparent | #43960-234



Verkleidungsscheibe ENDURANCE PRO
rauchgrau | #43960-235



Sitzbank ENDURANCE PRO | +40 mm
schwarz | #35695-114



Fahrersitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz | #35695-110



Fahrersitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz-weiß | #35695-111



Fahrersitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz-rot | #35695-112

Inspiziert durch unsere motorsportlichen Einsätze haben wir eine Vielzahl an Street- und Trackkomponenten für alle Piloten entwickelt, die Wert auf Effektivität, Performance und eine stilsichere, individuelle Optik ihrer BMW S/M 1000 RR legen.



Alle Infos
und weitere
Produkte



Schutzpad Racing | S 1000 RR (2019-)
schwarz | #35831-203



Achs-Schutzpads Vorderrad DOUBLESHOCK
S 1000 R/RR | schwarz | #42158-002



Wasserkühlerschutz | S 1000 XR/R/RR
#36082-000



Ölkühlerschutz | S 1000 XR/R/RR
#36083-000



Kenntzeichen-träger TRACKDAY S 1000 R/RR &
M 1000 RR | schwarz | #36090-102



Tankrucksack ELEPHANT SPORTBAG
schwarz | #36630-202

Unverzichtbare *Basics*

Wunderlichs funktionales Equipment

Das Sortiment, das wir für BMW-Motorräder anbieten, ist riesig. Neben zahlreichen modell-spezifischen Highlights haben sich allerhand bewährte Basics im Sortiment etabliert, die für viele Fahrer zur Grundausstattung ihrer BMW gehören und unverzichtbar sind.



» An die Leine gelegt!

Helm-Diebstahlsicherung Helm-Lock



» Ab sofort unsinkbar!

Seitenständerauflagevergrößerung



» Hände hoch!

Lenkererhöhung ERGO



» Alles im Griff?

Aufbockgriff



» Schattenspender

Blendschutz



» Stopper

Lenkanschlagbegrenzer



» Handschuhfach

Barbag



» USB Ladebox

Strom aus der Steckdose



» Mehr Rücksicht

Spiegelverbreiterung



Wunderlich Suspension Fahrwerkserprobung

Das breite Grinsen und die Freude waren dem Fahrer der BMW S 1000 XR schon von weitem anzusehen. Er kam von einer Testfahrt zurück, die ihn offensichtlich beeindruckt, ihm jedenfalls viel Spaß bereitet hatte. Nachdem er die tickende Maschine abgestellt hatte, nahm er seinen Helm ab. Ihm war die Freude ins Gesicht geschrieben. Es handelte sich um ein Wunderlich Motor-

Ganz offenbar hatten die Wunderlich Suspension Fahrwerksspezialisten ganze Arbeit geleistet. Frank Hoffmann hatte ihnen eine Aufgabe angetragen, die ihn schon länger umgetrieben hatte: »Aus unserer Sicht gibt es besonders bei dem Serienfahrwerk der BMW S 1000 XR noch Luft nach oben. Wir haben für das beliebte Bike bislang noch nichts im Angebot. Das wollen

gibt eine zweite: Erfahrung. Die Erfahrung, die Messwerte richtig zu interpretieren. Das geht nur in der Erprobung, denn hier finden Theorie und Praxis zueinander.

Frank Hoffmann lässt es sich nicht nehmen, das Setup zur Chefsache zu machen und selbst ausgiebig zu testen. Unter anderem auch auf der Rennstrecke. Bei den Tests im Rahmen der Erprobung steht bei Wunderlich Suspension jedoch nicht die Rundenperformance im Mittelpunkt, sondern die perfekte Entwicklung der Abstimmung des Fahrwerks für den Alltagsbetrieb der Wunderlich Kunden. Frank Hoffmann: »Allerdings lassen sich auf der Rennstrecke die Limits im wahrsten Sinne des Wortes »erfahren«.« Ab Herbst wird das Wunderlich Suspension Fahrwerk für die S 1000 XR voraussichtlich lieferbar sein. »Das ist das beste Fahrwerk, das ich je gefahren bin«, freut sich Hoffmann, »das Ansprechverhalten ist unfassbar. Bei den mechanischen und elektronischen Komponenten haben wir ein ganz neues, extrem hohes Niveau erreicht – Sie dürfen gespannt sein!«



Feintuning bei der Wunderlich BMW S 1000 XR.

rad, das derzeit bei Wunderlich Suspension in der Fahrwerkserprobung eingesetzt ist, wie die Aufkleber vermuten lassen. Der Fahrer: Wunderlich Geschäftsführer Frank Hoffmann. Er ist mit seinem Hintergrund als Ex-Rennfahrer, Erprobungsfahrer sowie ehemaliger Wunderlich Technik Chef dafür bekannt, dass seine Anforderungen und Ansprüche ans Motorradfahrwerk stets außergewöhnlich hoch sind und er sich nicht so leicht zufrieden gibt.

wir ändern!« So hatten die Fahrwerkstechniker in den letzten Wochen der Wunderlich BMW S 1000 XR ein Fahrwerk und ein Setup verpasst, um es sukzessive konsequent zu optimieren. Eine solche Fahrwerksabstimmung läuft nach einem festen Versuchsplan ab, bei dem alle relevanten Parameter Berücksichtigung finden und Messwerte fein säuberlich aufgezeichnet und vor allem ausgewertet werden. Dies ist aber nur eine Seite der Medaille. Es

**Individuelle Fahrwerke
für alle Marken**

Wunderlich Suspension Center

Im Wunderlich Suspension Center dreht sich alles rund ums Fahrwerk und die Komponenten aus dem Wunderlich Suspension Programm. Das Portfolio umfasst:

- Fahrwerksanalysen
- Fahrwerksservice
- Fahrwerksabstimmung
- Fahrwerksumrüstung

Wünschen Sie Beratung zu Wunderlich Suspension? Unsere Fachleute stehen Ihnen gerne zur Verfügung.

Das Fahrdynamik Training von Wunderlich Suspension

Spaß-an-der-Kurve Fahrdynamik Training

Die professionellen Köpfe hinter dem Konzept unseres Wunderlich Fahrdynamik Trainings sind die Techniker unseres Suspension Centers. Es handelt sich um langjährig erfahrene Instruktoren und Fahrsicherheitstrainer, die neben unserem Fahrdynamik Training regelmäßig auf dem Nürburgring spezielle Trainings für Motorradfahrer durchführen. In unserem Spaß-an-der-Kurve Training erfahren Sie alles zu den



Wunderlich
Suspension
Center

Wunderlich Geschäftsführer Frank Hoffmann vor der Firmenzentrale.

Themen Fahrdynamik und Fahrwerk. Geradeaus »kann jeder«, in der Kurve und in unerwarteten Alltagssituationen zeigt sich, ob der Fahrer und seine Technik perfekt eingestellt sind. Mangelhafte Technik mit Mut auszugleichen ist dagegen keine gute Idee.

Wenn Sie Spaß an Kurven haben und sich nicht allein auf Ihren Mut verlassen möchten, lernen

Sie im Spaß-an-der-Kurve Fahrdynamik Training die Theorie, vor allem jedoch die Praxis und die Anwendung des theoretischen Wissens kennen.

Unsere Instruktoren freuen sich auf Sie und werden Sie im Rahmen des Trainings im ADAC Fahrsicherheitszentrum Rhein-Erft in Weilerswist, direkt an der A61 begrüßen. ■ AG



Wunderlich
Showroom
S 1000 XR



Wunderlich
Fahrdynamik
Training

Theorie und Praxis finden zueinander.

Titelstory: Unterwegs mit **Herbert Schwarz**

Ein Portrait des Wunderlich Adventure Markenbotschafters

»Complete your BMW« lautet Wunderlichs Appell an seine Kunden. »Complete your Crew« mag Herbert Schwarz gedacht haben, als er bei Wunderlich vorstellig wurde. Die Wunderlich Geschäftsführer Frank Hoffmann und Felix Wunderlich wissen, dass gute Mitarbeiter eine unabdingbare Keimzelle für den Erfolg eines jeden Unternehmens sind, und dass sie auch Wunderlichs Fortune nachhaltig beflügelt haben. Mit der Personalie Herbert Schwarz setzen sie diese Erkenntnis einmal mehr glaubhaft um.

»Wir sind ein richtig gutes Team«, sagt der erfahrene Long-Distance-Rider, kurz bevor er mit dem Redakteur von Wunderlich Medienpartner RIDE zu einer Erprobungsfahrt auf BMW R 1250 Adventure und Harley-Davidson Pan America 1250 Special startet.

Es geht um das Testen selbst entwickelter Teile. Gehört zur DNA von Wunderlich, genau wie zu Touratech, jener Firma, die Herbert Schwarz 1990 gegründet und in den folgenden Jahrzehnten zu

einem international wichtigen Anbieter für Motorrad-Reisezubehör weiterentwickelt hat. Insofern ähnelt seine Karriere jener von Erich Wunderlich. Der hatte bereits 1985 in einer Garage angefangen, Yamahas XT 500 fernreisetauglicher zu machen und wurde bekannterweise mit etwas anderem Schwerpunkt und der Konzentration auf BMW zu einem bis heute immer stärker gefragten, gesund wachsenden »Global Player«.

Herbert und seine auf dem Sozius mitfahrende Frau Yuri werfen die Harley forsch in die Kurven der ersten Eifel-Ausläufer. Dem RIDE-Redakteur macht es Freude, mit Herbert unterwegs zu sein, seiner Linienwahl zu folgen. Wer hat schon so viele hunderttausend Kilometer im Sattel von Motorrädern rund um den Globus verbracht? Apropos Sattel: Heute geht es unter anderem um die Erprobung von Wunderlichs Komfort-Sitzbänken, sowohl auf der BMW als auch auf der Amerikanerin.



Wunderlich Adventure Markenbotschafter Herbert Schwarz.



Frischer Wind mit Wunderlich Adventure und Herbert Schwarz.

Die fühlt sich fast heimisch, als wir in Bad Münster-eifel vor einem blankpolierten Airstream-Wohnwagen halten. Der in Ohio/USA produzierte Trailer dient hier als Imbiss-Stand, willkommen für eine kleine Stärkung und die erste Talkrunde: Wenige Menschen verfolgen ihre Leidenschaft derart hartnäckig wie mein Gesprächspartner, denn Reisen mit dem Motorrad war für Herbert das Leitmotiv seines Lebens. Im Unterschied zu anderen Reisenden war es ihm aber auch wichtig, die Eigenschaften seines motorisierten Vehikels mit- oder umzugestalten. Verbesserungsbedarf gab es zuhauf und so machte er sich im heimatischen Schwarzwald genau wie sein »Bruder im Geiste« Erich Wunderlich im Ahrtal daran, Motorradteile technisch zu optimieren, exponierte Bereiche zu schützen, anständiges Zubehör zu entwickeln oder den Fahrern auch ergonomisch das Leben auf zwei Rädern zu erleichtern.

Bekanntermaßen florierten beide Unternehmungen, Leidenschaft gepaart mit unternehmerischem Fingerspitzengefühl war die Erfolgsgrundlage, und nachdem Herbert aus politischen Gründen seine eigene Firma verlassen musste, die Redaktion einer Motorrad-Reisezeitschrift und die Produkt-

entwicklung eines Bekleidungs Herstellers leitete, mutet es schon fast als Lebenskonsequenz an, dass er final zu Wunderlich fand. Vor allem, weil man dort beschlossen hatte, die Philosophie der Optimierung und Individualisierung von BMW-Modellen auch auf andere Premiummarken auszuweiten.

Aber nicht einfach so, ohne weiteres Konzept, sondern im Rahmen der Gründung einer zweiten Division namens Wunderlich Adventure, die sich mit Herbert Schwarz als Markenbotschafter gerade neben der Stammmarke Wunderlich – Complete your BMW etabliert. Hier kommt zusammen, was quasi füreinander geschaffen ist und schon lange verquickt werden sollte. Das denkt der RIDE-Redakteur, als er mit Herbert die schmalen Sträßchen des Nonnenbachtals entlangsurft. Er denkt auch: »Es kann doch kaum sein, dass mein empfindliches Gesäß, wie sonst üblich, noch überhaupt keine Anzeichen von Unwohlsein vermeldet«.

Beim nächsten Stopp auf dem Höhenkamm bei Fuchshofen zeigt Herbert dem Redakteur, welche Ideen Wunderlich nach eingehender Analyse zur Optimierung der Harley Pan America entwickelte und was »seine« neue Firma schon umgesetzt hat. Sehr spannend, denn die Wunderlich Adventure Parts wirken, wie auch an der BMW R 1250 GS, derart gut integriert, dass man sie nur bei näherem Hinsehen als nicht direkt ab Werk hineinkonstruiert identi-



Machen auch von hinten eine gute Figur: Pan America und R 1250 GS.

fiziert. Und wenn doch, dann weil die Oberflächen-
güte und Materialität edler wirkt als bei der Serie.
Wahlweise werden natürlich auch Teile offeriert, die
optisch und technisch eine Individualisierung der
Kundenmotorräder ermöglichen.

Herbert Schwarz gibt zu, dass er Wunderlich schon
seit langer Zeit nicht nur als inspirierenden Wett-
bewerber, sondern auch als Trendsetter wertschätze:
»Für mich hat sich Wunderlich in den letzten Jahren
zum innovativsten und kreativsten Unternehmen
im Bereich Zubehör für Motorräder entwickelt« Er
freue sich, so Herbert glaubhaft, dass er seine über
30-jährigen Erfahrungen als Unternehmer, Journal-
ist und Motorradfahrer zum weiteren Gedeihen von
Wunderlich beisteuern könne. Denn hochwertige
Ausrüstung sei seine Mission. Egal ob die Motorrad-
reise in die Eifel oder um die Welt führe.

Unsere Tour führt von den Höhen der zentralen Eifel
tief in die Täler der Ahr. Hier sind ein paar kleine
Offroad-Sektionen zu bewältigen. Kein Vergleich zu
den Strapazen, denen das Material auf einer Fern-

reise ausgesetzt ist, wo Mensch und Maschine oft
stundenlang auf Wellblechpisten gefordert werden.
Am Ufer der Ahr machen wir die nächste Pause und
Herbert durchleuchtet einige der bauartbedingten
Eigenheiten der Harley, die für eine Reiseenduro
noch nicht ideal gelöst seien.

Dabei wird jene Kernkompetenz des neuen Wunder-
lich-Mannes deutlich, die ihm weltweit eine große
Zahl an Anhängern beschert hat: Nachdem er die
Maschinen auf tausenden Kilometern eigenhändig
und ohne sich selbst zu schonen unter härtesten
Bedingungen »erfahren« hat, unterstützt er mit
seiner technischen und fahrerischen Expertise die
Entwicklung effizienter, eleganter und langlebiger
Lösungen. Für die neu gegründete Marke Wunder-
lich Adventure ist sowas die beste denkbare Strategie
als Ergänzung der bisher äußerst erfolgreich ver-
folgten Philosophie.

Als wir nach einem Tag Eifelkurven wieder auf den Park-
platz der Unternehmenszentrale in Grafschaft-Ringen
rollen, ist noch Zeit für ein abschließendes Gespräch:



Herbert Schwarz mit dem RIDE-Redakteur im Gespräch.



Highlights
R 1250 GS
Adventure

Wunderlich Adventure Parts & Accessories – perfekte Begleiter auf der Tour.

Wie empfindet Herbert das Arbeitsklima bei Wunderlich? »Es ist von Wertschätzung, Interesse, Toleranz und Kommunikationsbereitschaft geprägt«, sagt der erfahrene Globetrotter, der dank seiner »Echtheit« für viele Fans seit Jahrzehnten die Gallionsfigur der Motorradreise-Szene ist und immer ein offenes Ohr für die Anliegen anderer Motorradfahrer hat. Das pflegt man auch bei Wunderlich: Ganz klar einer von vielen Gründen für den Erfolg des Grafschafter Unternehmens.

Herbert, der trotz seiner Szene-Prominenz bescheiden, ergebnisorientiert und natürlich auftritt, sieht sich hier privat als auch beruflich richtig angekommen. Mission completed? Keineswegs, denn der frisch gebackene Markenbotschafter hat sichtliche Freude an seiner Aufgabe, sprüht nur so vor inspirierenden Ideen und macht unmissverständlich klar: »Passion. Unlimited. Das ist der Slogan von Wunderlich Adventure. Er ist ein Versprechen, die Leidenschaft für die Entwicklung hochwertiger Parts & Accessories auf die Adventure Bikes anderer Premiumhersteller außerhalb der BMW Welt auszudehnen und damit das Adventure Riding auch für deren Fahrer auf ein neues Level zu heben. Die Pan America ist nur der Anfang – auch das ist ein Versprechen«. Der Chronist, der nach einem völlig beschwerdefreien Tag im Sattel kaum fassen kann, wie effektiv Wunderlichs Komfort-Sitzbank funktioniert, ist überzeugt, dass diese Mission ein Erfolg wird. ■ MB



Das Ahrtal lädt immer zu einer Rast ein.



Wunderlich
Boxer
Spirit



**BOXER
SPIRIT**
WHERE PAST MEETS FUTURE

IM PRINZIP ALLES RICHTIG

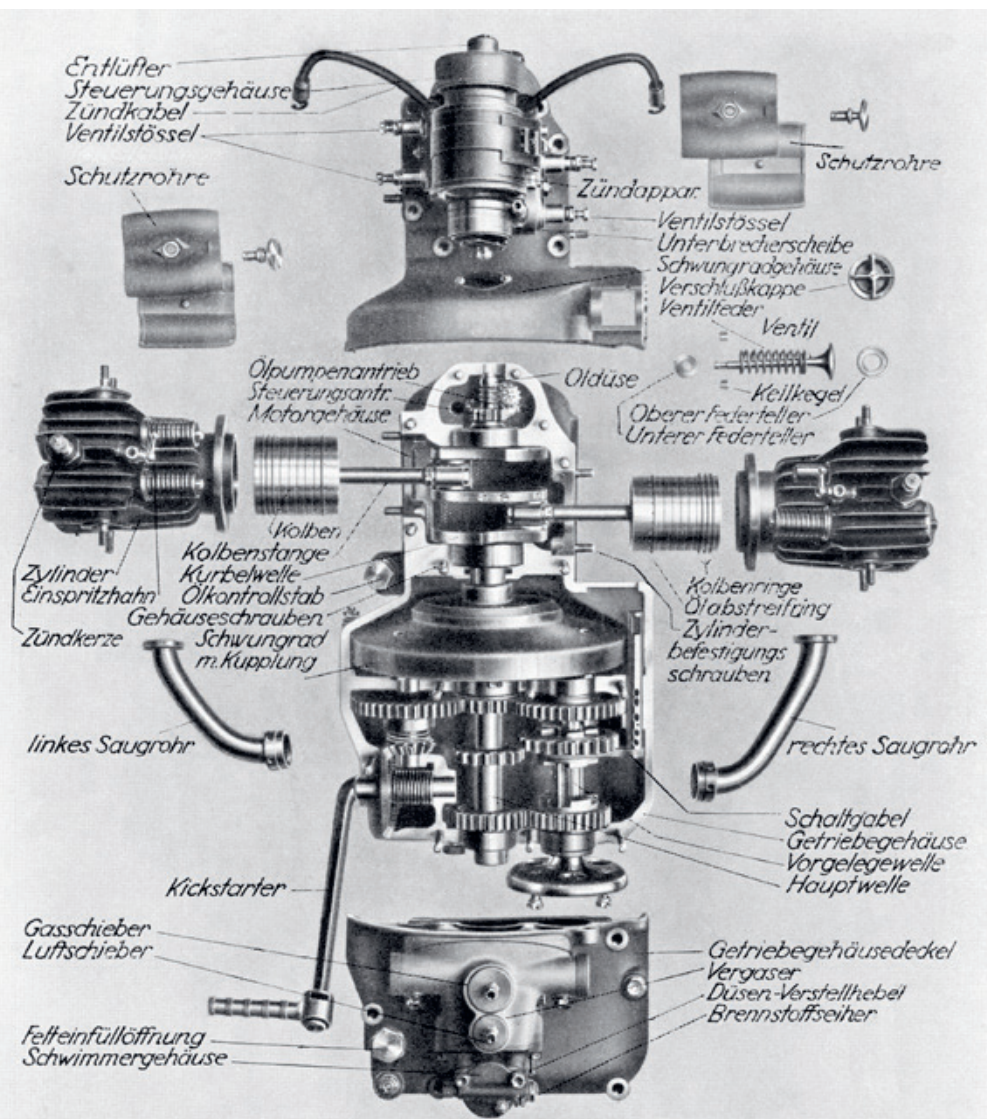
Im Jahr 1923 baute BMW zum ersten Mal einen Boxer Motor mit längs zur Fahrtrichtung liegender Kurbelwelle in einen Motorradrahmen. In Verbindung mit dem Kardantrieb werden in München bis heute überaus erfolgreich Motorräder nach genau diesem Prinzip konstruiert. Wir gratulieren zu diesem besonderen Jubiläum und blicken zurück auf eine hundertjährige Erfolgsgeschichte.

Das »**F**« steht für Rad. Diese Unterscheidung musste man im Jahr 1923 schon machen, schließlich hatte man bei BMW bis dahin

vor allem Flugmotoren gebaut. Noch im Jahr 1919 konnte man gar einen Weltrekord feiern, als sich Testpilot Franz Zeno Diener

mit einem 22,9-Liter großen BMW-Sechszylinder im DFW-Doppeldecker auf 9.670 Meter geschraubt hatte und damit höher als je ein Mensch zuvor. Doch wurde kurz danach von den Siegern des ersten Weltkriegs verfügt, dass in Deutschland bis auf Weiteres keine Flugzeuge oder Flugmotoren mehr gebaut werden durften. Man musste sich also etwas Neues einfallen lassen, dachte über Motoren für Lastwagen und Boote nach, doch war auch ein Motorradmotor eine Option.

So entstand im Jahr 1920 der 494 ccm große Zweizylinder-Boxer mit der Typbezeichnung M 2 B 15, der rund 6,5 PS leistete und von verschiedenen Motorradherstellern verbaut wurde – allerdings mit quer zur Fahrtrichtung stehender Kurbelwelle, die Zylinder standen also hintereinander. Erst zum Jahr 1923 wurde nicht nur der Motor grundlegend überarbeitet – und dabei auch gedreht –, sondern obendrein in das erste Motorrad gepflanzt, das unter dem Markennamen BMW angeboten wurde. Auf der Automobil-Ausstellung in Berlin präsentierte man die R 32 und damit den ersten BMW-Boxer mit den typischen rechts und links herausragenden Zylindern, verbaut in einem modernen Doppelrohrrahmen und bereits kombiniert mit einer wartungsarmen Kardanwelle. Zwar hätte der Zeitpunkt für diese Präsentation in der Hochphase der galoppierenden Inflation nicht schlechter sein können, doch als das kurze Zeit später überstanden war, sollte sich die R 32 als Top-seller erweisen – zumindest in der gehobenen Preisklasse. Denn wer sich die technisch aufwändige BMW in die Garage stellen wollte, musste tief in Tasche greifen. Doch fanden sich ausreichend viele Kunden für das Premium-Produkt, zumal die Münchener schon bald auch die inter-



BMW R 32-Motor, Typ M 2 B 33

nationalen Märkte mit der R 32 beglückten. Überaus verkaufsfördernd wirkten sich vom Start weg auch die sportlichen Erfolge aus, schon früh fuhr die R 32 Siege bei populären Bergrennen ein und machte durch ihre Zuverlässigkeit und ihre Performance von sich reden. Nach wenigen Jahren waren die Produktionszahlen schon auf mehrere tausend Exemplare pro Jahr gestiegen.

Der Start für BMW als Motorradhersteller war also geglückt, zumal man sich auf den frühen Lorbeeren nicht ausruhte. Die 1924 vorgestellte R 37 – eine Sportversion der R 32 – war das erste Motorrad mit Leichtmetall-Zylinderköpfen, die obendrein nun auch aerodynamisch korrekt quer verrippt waren, also längs zur Fahrtrichtung, so wie es bis heute ist. Kompressorunterstützte 16 PS leistete der potente Boxer und beschleunigte das Motorrad auf weit über 100 km/h. Allein in der 500er-Klasse fuhr BMW zwischen 1924 und 1929 gleich fünf Mal die Deutsche Meisterschaft ein, auch den ersten Geschwindigkeits-Weltrekord holte man 1929 mit Ernst Henne im Sattel einer Kompressor-BMW.

Zwar baute BMW inzwischen auch wieder Flugmotoren und war 1928 mit Übernahme der Fahrzeugfabrik Eisenach außerdem noch in den Automobilbau eingestiegen, doch hatte man sich in nur wenigen Jahren derart erfolgreich als Motorradhersteller im Markt etabliert, dass der Bau von Zweirädern – als Notlösung begonnen – nicht mehr wegzudenken war.

Die Weltwirtschaftskrise in den Dreißiger Jahren überstand BMW dann auch dank des Militärs und der Behörden, denn nicht nur die Wehrmacht orderte in München große Stückzahlen, auch Polizei und Post setzten auf die bayerischen Boxer. Die machten weiterhin mit sportlichen Erfolgen auf sich aufmerksam, versetzten im Jahr 1939 gar die gesamte englische Rennelite in Schnappatmung, als Georg Maier als erster Nichtengländer auf einem Kompressor-Boxer die Senior-TT auf der Isle of Man gewann. Mit demselben Motor hatte schon zwei Jahre zuvor Ernst Henne mit 279,5 km/h einen neuen Geschwindigkeits-Weltrekord aufgestellt. Bis zu hundert PS kitzelten die BMW-Techniker aus dem Halbliter-Triebwerk mit den über Königswellen angetriebenen, obenliegenden Nockenwellen. Doch nur drei Monate nach Georg

Maiers TT-Sieg begann der zweite Weltkrieg, und den Konstrukteuren bei BMW wurden nun ganz andere Prioritäten gesetzt, wie etwa die Entwicklung des R 75-Wehrmachtsgespanns.

Nach dem Krieg wartete auf BMW dann ein Déjà-vu, denn erneut verboten die Siegermächte den Bau von Flugzeugen in Deutschland, auch durften keine Motorräder mit mehr als 250 Kubik hergestellt werden. Es sollte bis 1950 dauern, bis BMW mit der R 51/2 – die auf dem Vorkriegsmodell R 51 basierte – wieder ein großes Boxermodell auf die Räder stellte. Und auf Antrieb wieder erfolgreich war, sowohl mit dem Abverkauf der Motorräder als auch im Rennsport. So kletterten die Produktionszahlen schon ab Mitte der 50er Jahre auf mehr als





Der Urahn – BMW R 32, 1923



BMW Produktion 1923–24

Wir stellen einigen Vollblut-Windgesichtern drei Fragen zum BMW-Boxer:

1. Welches besondere Erlebnis hattest Du mit einem BMW-Boxer?
2. Welcher ist Dein Lieblings-Boxer und warum?
3. Hast Du eine persönliche Botschaft an den Boxer?

Erich Wunderlich

1. Die Dolomiten-Rallye, die Helmut Dähne bis vor wenigen Jahren jährlich ausgerichtet hat. Bei einer Teilnahme hatte ich das Vorabend-Briefing, bei dem auf die besonderen Tücken auf der Strecke hingewiesen wurde, verpasst. Im Rausch der Drifts und der Geschwindigkeit wollte ich zum Spaß noch eine riesige Pfütze mitnehmen. Leider war die vermeintliche Pfütze ein Wasserloch von 1 Meter Tiefe. Natürlich erschien beim Abendessen das Bild meiner missglückten Aktion auf einer riesigen Leinwand. Das Gelächter war groß, da bei dem verpassten Briefing explizit auf die Gefahren dieser »Pfütze« hingewiesen worden war.



2. Die R nineT Scrambler mit 21 Zoll-Vorderrad: Unsere »Green Hell«. Sie ist agil und bügelt jeden Hubbel glatt. Der Eifel- und Pyrenäen-Feger.
3. Bleib authentisch, etwas rauheinig und erfinde dich, bei den abzusehenden Wendungen (E-Mobilität), immer wieder neu.

30.000 Exemplare pro Jahr, wobei in dieser Zeit auch das im Rennsport eingesetzte Vollschwingen-Fahrwerk in den Serienbau Einzug hielt. BMWs waren schon bald der Inbegriff für Komfort und Fahrstabilität, und so wurden die Modelle R 50 und R 69 zum Verkaufrenner, wobei die sportlichen Varianten, vor allem die R 69 S, für die Legendenbildung sorgten.

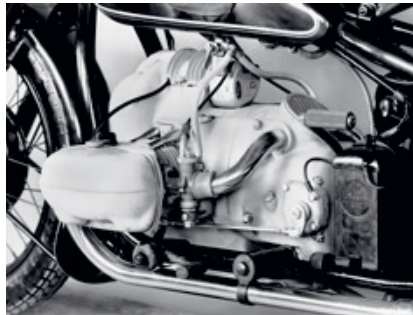
Die kam im Jahr 1960 allerdings zu einem Zeitpunkt, als die Motorradindustrie in Deutschland quasi totgesagt war. Der wirtschaftliche Aufschwung ließ das Geschäft mit Automobilen boomen, die Verkaufszahlen von Motorrädern gingen drastisch zurück, doch während viele andere europäische Hersteller diese Dürrejahre nicht überlebten, hielt BMW am Bau von Motorrädern fest. 1966 stellte man lediglich die Produktion der seit 1948 ebenfalls produzierten Einzylinder ein, verlegte die Motorradproduktion von München nach Berlin und machte sich daran, rund um einen neuen Boxer Motor eine vollkommen neue Modellreihe zu entwickeln: die /5-Serie.

Im Herbst 1969 wurden die neuen Modelle R 50/5, R 60/5 und R 75/5 vorgestellt, und obwohl Honda gerade erst mit der vierzylindrigen CB 750 Four für einen Urknall in der Branche gesorgt hatte und auch die anderen japanischen Hersteller mit einer Flut von Modellen den Markt eroberten, richtete sich BMW zunächst in einer komfortablen Nische ein.

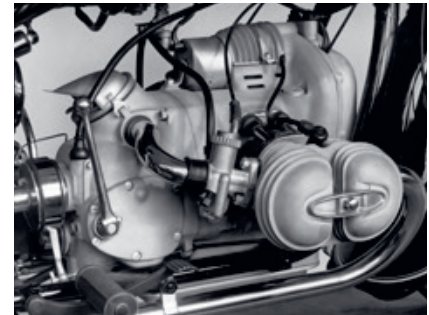
Der **Boxer**-Stammbaum



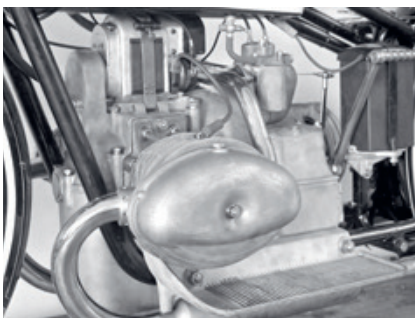
BMW R 32



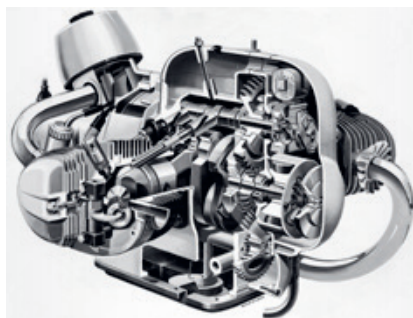
BMW R 5



BMW R 51/2



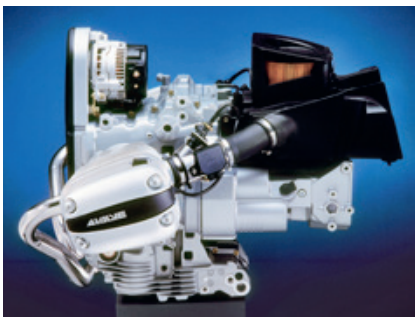
BMW R 57 / R 63



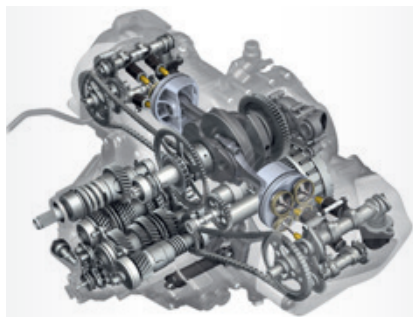
R 69 S



BMW R 90 S



BMW R 1100 RS



BMW R 1250 GS



BMW R 18





Frank Hoffmann

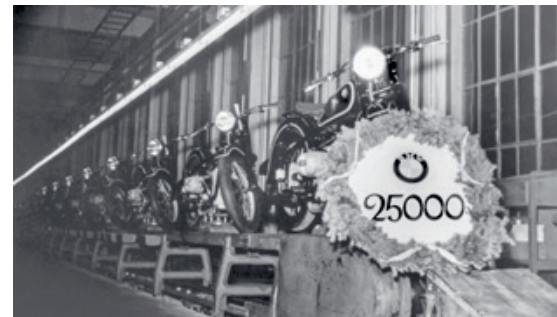
1. Die Vorbereitung und Pressevorstellung des Wunderlich SpeedCruisers beim TunerGP auf dem Hockenheimring 2012! Es gibt da auch eine tolle Geschichte in der PS, der Tester war außer sich vor Begeisterung. Ganz nebenbei: Die später vorgestellte R nineT sah dem SpeedCruiser durchaus ähnlich.
2. Der HP2 Sport Boxer – ein einfach zu fahrendes und zeitloses Motorrad mit viel Performance und Emotion. Mit ihren gefrästen Zylinderköpfen und dem damals noch seltenen Schaltautomaten und dem 2D Dashboard war sie ihrer Zeit weit voraus.
3. Herzlichen Glückwunsch zum Jubiläum liebe BMW'ler, bleibt eurer DNA treu und bringt bitte den M 1400 Boxer. 😊

Der Zeitgeist hatte sich gewandelt, das Motorrad war inzwischen zum gefragten Freizeitgerät geworden und die Kundschaft verlangte vor allem nach Leistung. So war mit der BMW R 75/5 erstmalig in der BMW-Geschichte das Spitzenmodell einer Baureihe auch das meistverkaufte Modell.



Sechstagesfahrt 1937

So konnte man neben den Japanern überleben, vor allem, als 1973 dann die R 90 S zu den Händlern kam, bei deren Entwicklung auch erstmals ein Designer beteiligt war. Hans A. Muth hatte dem Flaggschiff neben der ersten lenkerfesten Cockpit-Verkleidung einen deutlich moderneren Look verpasst. Doch auch wegen ihrer enormen Per-



1950: Die 25.000 BMW

Unternehmen. Weil der Markt längst nach mehr Hubraum verlangte, entwickelte man bei BMW nun auch Boxer mit einem Liter Hubraum, neben der R 100/7 und der R 100 S auch die R 100 RS, das erste Motorrad mit einer serienmäßigen Vollverkleidung. Doch sollte sich kurze Zeit später ein Boxer vom anderen Ende der Hubraumskala zur meistver-

Jean-Pierre Goy

1. Mein bestes Erlebnis mit einem Boxer, war am Set des Films »Der Morgen stirbt nie«, in dem ich den Schauspieler Pierce Brosnan für die Durchführung aller Motorradstunts mit einer BMW 1200 C gedoubelt habe. Die Leistung dieses Motorrads war, sagen wir, nicht sehr wichtig, dafür war das Gewicht sehr hoch. Ich fahre seit 1993 mit der BMW »650 Funduro« und das Vergnügen, dieses Motorrad in den Schuhen von James Bond zu steuern, ist eine meiner besten Erinnerungen.
2. Für mich ist die 1200 GS oder GSA LC der effektivste Boxer, mehr noch als die 1250. Ich mag und schätze ihre Schärfe und Präzision in Kurven, egal ob Offroad oder auf der Straße. Und sie ist sehr zuverlässig.
3. Für die Weiterentwicklung des Boxers würde ich mir einen stärkeren Motor mit mehr Bodenfreiheit wünschen und eine zuverlässigere Kupplung.



formance war der über 200 km/h schnelle Boxer gefragt und sorgte obendrein dafür, dass BMW das Image des Altherrenmotorrads nachhaltig abstreifen konnte.

1976 dann wurde mit Gründung der BMW Motorrad GmbH die Motorradsparte zu einem eigenen

kaufen BMW entwickeln, die 1978 präsentierte R 45 wurde mit versicherungsgünstigen 27 PS angeboten und lockte viele Einsteiger erstmals in den Sattel einer BMW. Bis zur Geburt der erfolgreichsten BMW-Baureihe aller Zeiten jedoch sollte es noch zwei weitere Jahre dauern.

Herbert Schwarz

1. Motorräder mit Boxer Motoren haben mich auf fast allen meinen Reisen begleitet und nie im Stich gelassen. Ich erinnere mich gerne an eine Reise auf einer R 1150 GS zum Base Camp des Mount Everest. Der Motor lief auch noch auf deutlich über 5.000 Metern Höhe, was damals sonst kein Motorrad konnte, ohne dass man an den Einstellungen tüfteln musste.
2. Die BMW HP2 Enduro ist bisher mein absoluter Favorit mit Boxer Motor, sie ist leicht, minimalistisch und sehr Offroad-tauglich.
3. Ich wünsche mir sehr, dass die Boxer-Motorräder wieder leichter und vor allen Dingen wieder leiser werden.



Weil in den späten Siebzigern der Enduro-Boom das Land erfasst hatte, fand diese Geburt abseits der befestigten Straßen statt. Denn auch bei BMW dachte man darüber nach, dieser speziellen Kundschaft einen adäquaten Untersatz zu bieten. Dass der Boxer auch Offroad seine Stärken ausspielen kann,

hatten bereits frühe Erfolge im Geländesport gezeigt, noch im Jahr 1980 gewann Rolf Witthöft die Europameisterschaft. Doch als kurz danach die R 80 G/S präsentiert wurde, wurde sie von der Grobstoller-Szene zunächst belächelt, auch die Fachpresse zeigte sich eher skeptisch: zu schwer, zu viele Zylinder, viel zu

Helmut Dähne

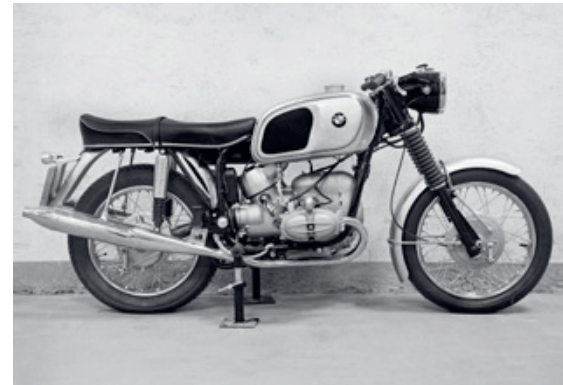
1. Ein besonderes Erlebnis mit dem BMW-Boxer war zweifellos mein Sieg im »Production Machine Race« bei der TT 1976 zusammen mit Hans Otto Butenuth. Es handelte sich dabei um ein 10 Runden Rennen, bei dem 2 Fahrer vorgeschrieben waren. Hans Otto und ich sind damit erst die Zweiten nach Schorsch Meier 1939, die mit einem BMW-Boxer einen Klassensieg einfuhren. Bislang gelang das sonst niemandem.
2. Die R 69 S. Der Motor lief wie eine Turbine. So gut wie vibrationsfrei und zu seiner Zeit einer der schnellsten auf dem Markt.
3. Ich beglückwünsche BMW zu 100 Jahren äußerst erfolgreichem Motorradbau. Ich wünsche dem grandiosen Boxer weitere grandiose 100 Jahre. Nur schade, dass ich die nicht erleben kann. Ich bin stolz darauf, bei BMW gelernt zu haben und danach bei der Entwicklung der R 75/5 von Anfang an dabei gewesen zu sein. Sie war die Basis für den Aufstieg von BMW Motorrad.



© Helmut Dähne



Herbert Schek bei den Six-Days 1966



Prototyp der /5 Baureihe mit R 69 S Motor



Schorsch Meyer mit seiner Kompressor BMW von 1939



Legendär: Helmut Dähnes Sieg bei der IOM TT '76

viel Hubraum, und dann noch diese abstehenden Zylinder – was soll man mit so einem Trumm in der Wüste? Nun, zum Beispiel die Rally Paris-Dakar gewinnen. Zwischen 1981 und 1985 waren

Miquel Silvestre

1. Ich liebe den BMW Boxer Motor. Er ist einfach aufgebaut und bewährt und den Mechanikern in der ganzen Welt gut bekannt. Meine besten Erfahrungen mit diesem Motor habe ich gemacht, als das Motorrad kaputt ging. Jedes Mal, wenn ich in Afrika einen Mechaniker sah, der mit sehr einfachen Werkzeugen den Motor reparierte und genau wusste, wo das Problem lag, dankte ich Gott, dass er den Deutschen den Boxer Motor geschenkt hatte.
2. Mein Lieblings-BMW-Motorrad mit Boxer Motor ist die GS 1200 von 2009 bis 2013. Es ist derselbe Motor, der auch in den Nine T's verwendet wird. Ich bin mit einer 1200 GS zum 30-jährigen Jubiläum um die Welt gefahren und der Motor ist kraftvoll, aber trotzdem einfach. Nicht zu viel Elektronik, einfach zu warten, luftgekühlt... für mich ist es das Beste und deshalb habe ich dieses Motorrad behalten und wollte keine flüssigkeitsgekühlte GS kaufen.
3. Herzlichen Glückwunsch zum Jahrestag, lieber Boxer-Motor! Mach weiter so, gib den Menschen auch in Zukunft die Möglichkeit die Welt zu bereisen, ohne mechanische Probleme fürchten zu müssen.



der Belgier Gaston Rahier und der Franzose Hubert Auriol gleich vier Mal beim härtesten Wüstenrennen der Welt mit einer BMW erfolgreich und halfen entscheidend dabei mit, den »Mythos GS« zu begründen, der auch gut vier Jahrzehnte später nichts von seiner Faszination verloren hat.

Die große Reiseenduro brachte BMW erneut in die Erfolgsspur, und doch erwuchs dem Boxer Motor in dieser Zeit eine ernsthafte interne Konkurrenz. In den neuen K-Modellen überraschte man 1983 Fachwelt wie Szene mit einem längs eingebauten, wassergekühlten Vierzylinder-Reihenmotor, der die Marke BMW in die Zukunft führen sollte. Denn zugleich ließ man durchblicken, keine neuen Modelle mit Boxer Motor mehr entwickeln zu wollen. Man sah die Leistungsgrenzen des Boxer Prinzips erreicht, doch hatte man wohl nicht mit der

Treue der Fans gerechnet. Die verlangten weiterhin vehement nach dem Boxer, und so präsentierte man auf der IFMA 1986 dann doch nochmal eine neue

R 100 RS, wenn auch nur als auf 1.000 Exemplare limitiertes Sondermodell. Die Nachfrage allerdings überstieg diese Zahl bei weitem, und so nahm BMW die RS entgegen den Planungen fest ins Programm auf. Und da sich auch die anderen Boxer-Modelle – ob nun als R, RT oder GS – weiterhin gut abverkauften, begannen die Konstrukteure nun doch wieder darüber zu grübeln, wie man den Boxer weiterentwickeln kann.

Um im Jahr 1993 in der R 1100 RS dann den ersten BMW-Boxer mit Vierventiltechnik und gleich zwei im Kopf liegenden Nockenwellen zu präsentieren. Mit Luft-/Ölkühlung und moderner Zünd- und Einspritztechnik bot dieser Motor erheblich mehr Leistung bei geringerem Benzinverbrauch. Ein Jahr später wanderte der Vierventil-Boxer dann auch in den Rahmen der GS, wuchs 1997 im Cruiser R 1200 C auf 1.200 Kubik und ließ den Zweiventil-Motor bald in Vergessenheit geraten. Fast 700.000 Exemplare waren von dem klassischen Boxer seit der R 32 gebaut worden, mit der Vierventiltechnik brach man nun in ein neues Boxer-Zeitalter auf.

Dirk Thelen

1. Beim Enduro d`Agadir 2013, im Regen: Auf einer extrem glatten Fläche, aus einem Dorf rausfahrend, rutschte die R 1200 GS LC Richtung einer langen Mauer. Mit dem Boxer und dessen Sturzbügel konnte ich die Mauer kontrolliert als Anlieger nehmen ohne zu stürzen. Das geht wirklich nur mit einem Boxer.
2. Die blaue R nineT G/S von Wunderlich. Das Motorrad gefällt mir einfach und fährt sich super gut.
3. Auf dass er mit seinem Charakter auch in Zukunft weiter existiert.



Und entwickelte das so erfolgreiche Triebwerk kontinuierlich weiter. Vor zehn Jahren wurde die Luft-/Flüssigkeitskühlung des nunmehr 125 PS starken Motors in der R 1200 GS auf ein Glycol-Wasser-Gemisch umgestellt und das bis dahin separierte Sechsgang-Getriebe ins Motorgehäuse integriert. 2018 wuchs der Hubraum dann auf 1.250 Kubik, die Leistung stieg auf 136 PS. Das weiter perfektionierte Triebwerk mit zwei oberliegenden, stirnradgetriebenen Nockenwellen und der variablen Einlass-Nockenwellensteuerung namens BMW Shift Cam repräsentiert die letzte Ausbaustufe dieser Baureihe des so traditionsreichen BMW-Boxers, der sich mit seinem nach wie vor einzigartigen Charakter, seiner ebenso souveränen wie dynamischen Leistungsentfaltung

Stefan Nebel

1. Ich habe mit großer Begeisterung eine BMW R 100 RS bis auf die letzte Schraube zerlegt und restauriert. Begeistert deshalb, weil mich die pure Mechanik dieses urigen, charakterstarken Boxers fasziniert hat.
2. Ganz klar die R nineT, weil sie für mich die Urform des Motorrads auch im 21. Jahrhundert noch aufs Beste verkörpert.
3. Ich wünsche dem Boxer, dass er uns mit seinem seit 1923 gültigen Prinzip des längs eingebauten Boxer Motors mit Wellenantrieb auch über den 100ten Geburtstag hinaus erhalten bleibt. Trotz der erfreulichen Offenheit für andere technische Konzepte ist BMW ohne Boxer nicht vorstellbar.



Wunderlich R 1250 GS »Edition 35 #1«



Wunderlich R 1250 GS »Edition 35 #2«



Wunderlich R nineT »Green Hell«



Julia Meyer

1. Ich erlebe seit 1994 jedes Jahr ganz viele tolle und herausragende Momente mit BMW-Boxern und zwar im Zusammenhang mit der Motorradstaffel der Polizei Hamburg. Die BMW R 50/R 60 ermöglichen aufgrund ihrer Beschaffenheit, dass die Motorradstaffel der Polizei Hamburg bereits seit 1977 als Showgruppe auftreten und fahrerisches Können, verbunden mit Akrobatik bei diversen Events – unter anderem bei der »Anfahrt« der Firma Wunderlich – zeigen können.
2. Natürlich die BMW R 50/R 60!
3. Lieber Boxer, die Motorradstaffel der Polizei Hamburg gratuliert Dir ganz herzlich zum 100. Geburtstag! Bleib so robust und leistungsstark und danke für die vielen tollen Momente, die wir mit Dir erleben durften!

und seiner Zuverlässigkeit tief in die Herzen zahlloser Windgesichter gefahren hat.

Weshalb BMW vor zwei Jahren dann noch einen draufsetzte und für die im April 2020 vorgestellte R 18 einen luft-/ölkühlten



Wurden mit Wunderlich MOTORSPORT R nineT Racern BoxerCup Doppelsieger 2019: Champion Christof »Fifty« Höfer #73 und Vizechampion Nate »N8« Kern #12.

Boxer mit fulminanten 1,8 Litern Hubraum entwickelte. Und damit zugleich an die lange Historie des Boxers erinnerte, denn das stilistische Vorbild der vom Start weg sehr erfolgreichen R 18 war die BMW R 5 aus dem Jahr 1936.

Vor rund 40 Jahren drohte dem BMW-Boxer noch das Aus, hielt man ihn doch für nicht mehr



Motorradstaffel der Polizei Hamburg



Wunderlich R18 RockBob

geeignet, den Anforderungen der Zukunft an einen modernen Motorradmotor noch gerecht werden zu können. Doch ließ man sich von der Treue der Kundschaft eines Besseren belehren und so ist heute keine Rede mehr davon, den Boxer aufs Altenteil zu schicken. Vielmehr ist davon auszugehen, dass BMW uns auch in den nächsten Jahren zuverlässig mit Neu- und Weiterentwicklungen des Boxers beglücken wird. Schließlich gibt es zwischen der R 1250 und der R 18 noch so manche Lücke zu schließen. ■ UB



Wunderlich R 1250 GS »Worldcrossover«

Thilo Günther #10



1. Gute Frage, da gibt's gleich mehrere. Ich habe früher die Gummikühe immer belächelt, ist doch was für alte Leute. 2014 bin ich erstmalig den Wunderlich Scrambler R 1200 LC beim Fischereihafenrennen gefahren. Meinen Fahrstil musste ich aufgrund des Boxer Motors anpassen, aber das ging schnell. Ergebnis: Platz 6. 2015 wechselten wir auf die neu erschienene R 1200 R und konnten mit ein paar Modifikationen das Fischereihafenrennen 2016 gewinnen. Das absolute Highlight ist und bleibt natürlich Pikes Peak 2017. Wieder mit der nochmals verbesserten R 1200 R konnten wir unter diversen Werksteams den 5ten Platz einfahren. Dieses Erlebnis Pikes Peak und die gute Zeit, die wir mit dem ganzen Wunderlich Team in den USA hatten, werde ich niemals vergessen.
2. Da ich leider nicht alle Boxer Modelle gefahren bin, ist es nicht ganz so einfach. Aber mir hat tatsächlich sogar der alte Zweiventiler gefallen. Wenn auch von Wunderlich stark modifiziert bin ich beim Hamburger Stadtpark Revival mit dem alten Zweiventiler gestartet und das hatte absolut nichts mehr mit meiner Boxer Vorstellung von einer Gummikuh zu tun. Das war Fahren pur, ohne die ganzen elektrischen Helferlein. Rahmen, Räder, Motor, Lenker: Und los geht's!
3. Man muss ihn fahren, um ihn zu verstehen. Ich habe ihn anfangs belächelt – aber durch meine eigenen Erfahrungen hat er mich überzeugt. Alles Gute dem Boxer Motor Konzept zum 100-jährigen Jubiläum, du hast mir unvergessliche Momente beschert. Danke!



Wunderlich
Komponenten
R-Serien



Wunderlich
R 1250
Serie



Wunderlich
Boxer
Spirit



Hoch hinaus und auch am Berg der Berge erfolgreich: Wunderlich Renn R – 2017 mit Thilo Günther #10.

SPEED CRUISER





Frank Hoffmann beim TunerGP auf dem Hockenheimring.

Der SpeedCruiser

Die Fahrmaschine

Als Frank Hoffmann seinerzeit beim TunerGP auf dem Hockenheimring sein Motorrad aus dem Sprinter holte, war er sofort von einer Schar Neugieriger umringt. Die hielten mit ihren Kommentaren nicht hinter dem Berg. Von PS-Redakteuren sind Zitate überliefert, die etwa so klangen: »Hübsch ist das nicht« frotzelte der eine, »und fertig lackiert ist sie auch nicht« der andere. Um eine schlagfertige Antwort war der damalige Technik-Chef und ist der heutige Geschäftsführer von Wunderlich noch nie verlegen gewesen und foppte zurück: »Erst fahren. Dann fragen«. Er wusste, was er da vom Sprinter rollte und überraschte die Vertreter der Fachpresse in der Boxengasse, die, anstelle einer schnieken

RR, einen brachial krude wirkenden Boxer erblickten. Dessen Potenz war schon im Stehen regelrecht spürbar. Hoffmann und seine Techniker hatten jedes Bauteil, jede Komponente in die Hand genommen und es dem »Gott der Performance« geweiht und schon im Stand war klar, dass das Ding gehen würde wie der Teufel. Nachzulesen ist die ganze Anekdote in einer zeitgenössischen Ausgabe von »PS Das Sport-Motorradmagazin«.

Zweifellos hatte dieses Motorrad Eindruck gemacht. Im Stehen. Erst recht aber beim Fahren. Das Geheimnis: Die einstellbare Paralever-Strebe und die Gabelbrücke kamen aus dem Wunderlich Verkaufsregal, weitere feine Komponenten von Magura. Das Alu-Heck, die Tankhaube und der Schwingenumbau stammen von Wunderlich. 131 PS bei 195 kg waren eine Ansage, vor allem in Verbindung mit dem grandiosen, gutmütigen und im

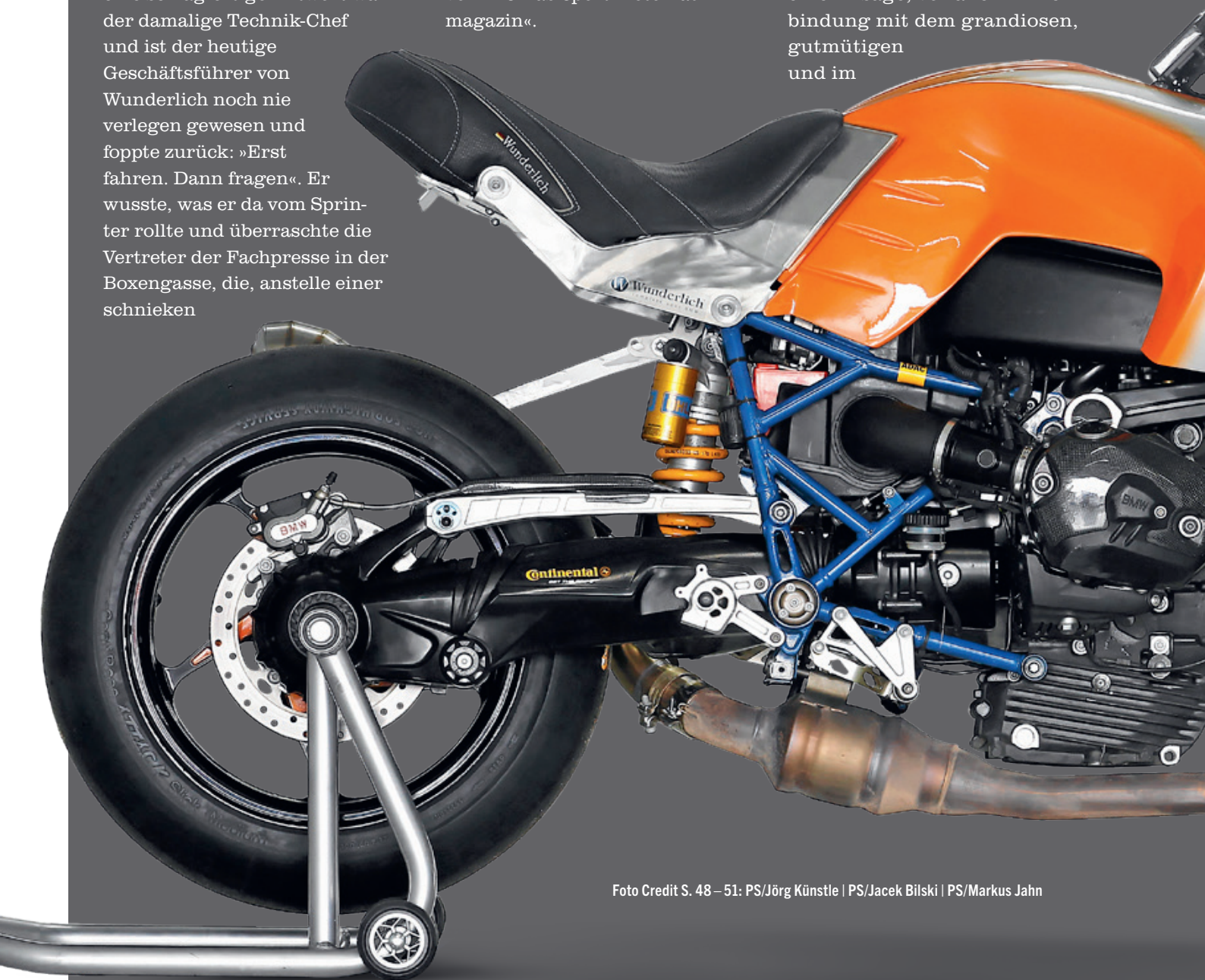


Foto Credit S. 48 – 51: PS/Jörg Künstle | PS/Jacek Bilski | PS/Markus Jahn

besten Sinne unterhaltsamen Fahrwerk, das die Techniker um Frank Hoffmann auf die leichten PVM Schmiederäder gestellt hatten. Nicht zuletzt deshalb hatte man diese Fahrmaschine auf den Namen SpeedCruiser getauft.

Der SpeedCruiser hat Eindruck hinterlassen. Bei Frank Hoffmann war der so stark, dass er den HP2 Sport Boxer noch 11 Jahre später als seinen Lieblingsboxer bezeichnet: »Der HP2 Sport Boxer ist ein einfach zu fahrendes und zeitloses

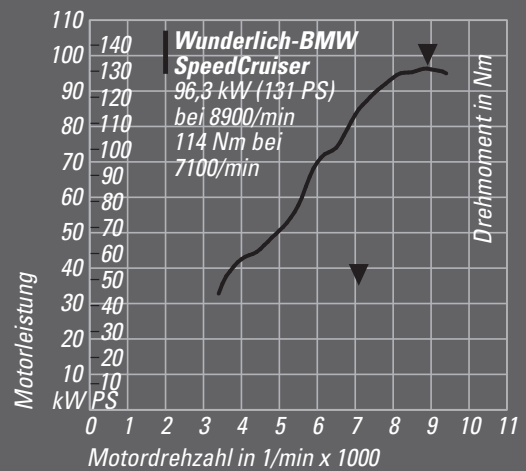
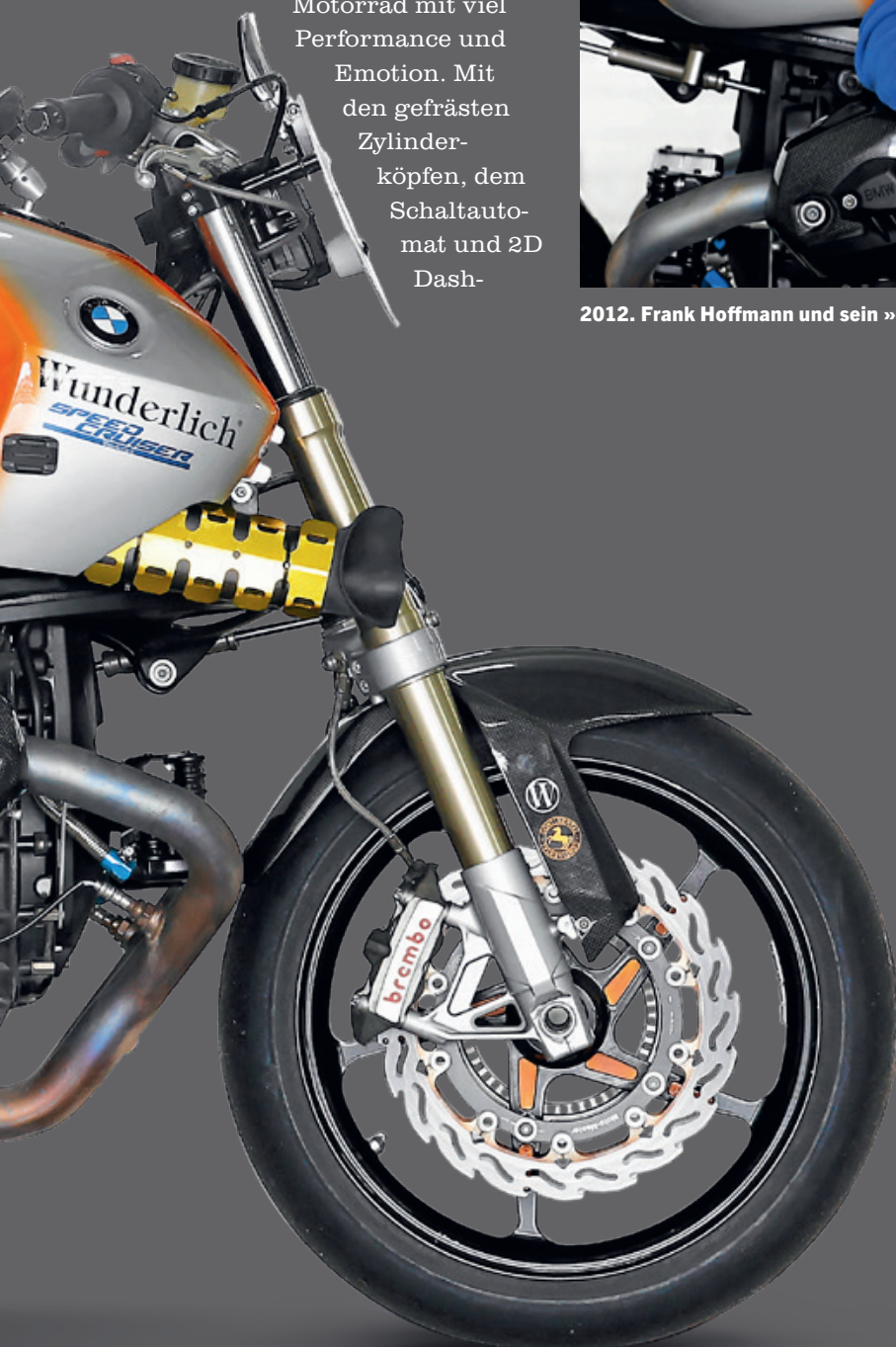
Motorrad mit viel Performance und Emotion. Mit den gefrästen Zylinderköpfen, dem Schaltautomat und 2D Dash-

board war sie ihrer Zeit weit voraus«. Wunderlich legte eine Handvoll dieses faszinierenden

Motorrads auf. Sie alle wurden in Sinzig am Rhein gebaut. Ihr Preis lag damals bei 35.000 €. ■ AG



2012. Frank Hoffmann und sein »Lieblingsboxer«.



Der SpeedCruiser – Leistung satt.



Wunderlich
SpeedCruiser

Nah dran und um zwei Jahre voraus

Wunderlich SpeedCruiser vs. R nineT



SINZIG 2011

Bereits 2011 schufen wir bei Wunderlich gemeinsam mit unserem französischen Designer Nicolas Petit eine auf einer HP2 Sport basierende Fahrmaschine namens SpeedCruiser. Dieses faszinierende Motorrad haben wir in einer kleinen Stückzahl roadlegal von Hand gebaut. Die von Frank Hoffmann beim TunerGP auf dem Hockenheimring 2012 vorgestellte Rennmaschine in Daytonaorange basierte auf diesem SpeedCruiser-Prototyp. Von dem hatte sie auch den Namen übernommen.

Die Idee vom leistungsstarken BMW Cruiser tauchte immer wieder in Form von Entwürfen und Konzepten auf, die in der weißblauen Boxer-Fangemeinde auf großen Anklang stießen. Umso größer war stets die Enttäuschung, wenn keine Taten aus Bayern folgten.

Vergleicht man den SpeedCruiser mit der zum 90ten Geburtstag präsentierten BMW R nineT, braucht es nur wenig Phantasie, um zu erkennen, dass der SpeedCruiser die Entwicklung quasi vorweggenommen hat. So manche unserer Ideen und Gedanken passen eins zu eins auf die R nineT: Wie bei unserem

SpeedCruiser dient der große Rundscheinwerfer als Reminiszenz an historische Vorbilder. Auch die Form des 18 Liter fassenden Alutanks, dessen Seitenflächen drei charakteristische Sicken aufweisen und der von Hand gebürstet ist, zeigte deutliche Anklänge zu unserem Konzept-Motorrad ...



MÜNCHEN 2013

Im neunzigsten Jubiläumsjahr der BMW Motorrad-Sparte stellten die Bayern im Oktober 2013 endlich den lange erwarteten, klassischen Roadster R nineT vor.

 **Wunderlich**[®]
complete your BMW.



VOLLER LEIDENSCHAFT. FÜR IHRE FAHRFREUDE.

Hinter dem Design, der Funktionalität und der Qualität unserer hochwertigen, innovativen Komponenten für BMW Motorräder stehen die Ideen leidenschaftlicher Menschen, die das Motorrad und das Motorradfahren lieben und leben! Wie Sie selbst.



Mehr
erfahren!



OUTBACK CHECK



Wunderlich Komponenten: Ein Test im Outback Australiens (New South Wales)

Wellblechpisten. Unerträgliche Hitze. Trockenheit. Sturzfluten. Wildtiere, die einem in die Quere kommen. Die Gefahr zu verdursten, wenn man eine Panne oder einen Unfall hat. Ein Tankstellennetz, dessen Maschen-

weite um das 10–100-Fache größer ist, als in Europa. Pannenhilfe? Fehlanzeige. Die Herausforderungen beim Motorradfahren in Downunder unterscheiden sich radikal von denen in Europa.

2019 auf der EICMA besuchte uns J. Peter Thoeming. Ein bekannter australischer Motorjournalist, ein alter Hase, den zu Hause alle nur »The Bear«, »Den Bär«, nennen.

Er schreibt unter anderem für www.advrider.com. Wir hatten ihm in der Vergangenheit Teile für seinen Zweiventil-Boxer geliefert und er besuchte unseren Stand, um sich dafür freundlich zu bedanken. Wir kamen ins Gespräch mit ihm, er werde eine BMW F 750 GS einem Dauertest unterziehen. Und er wolle sie gerne mit Wunderlich Komponenten fürs Outback vorbereiten. Er wies darauf

hin, dass der Test hart werden würde. Sehr hart. Wir vereinbarten, dass er uns seine Liste zusenden solle, wir würden ihm die Komponenten nach Australien senden.

Der Bär hat sie an seiner F 750 GS montiert. Im Juni erreichte uns sein Bericht, den wir Ihnen nicht vorenthalten möchten. Es ist ein kurzer Bericht, der uns einen Vorgeschmack, einen klei-

nen Vorgeschmack, der großen Herausforderungen im Outback, geben kann.

Doch lesen Sie selbst.

Mit der BMW F 750 GS im australischen Outback

Text & Fotos J. Peter »The Bear« Thoeming

Das Känguru schaute auf und reckte den Kopf, möglicherweise in Betracht des Selbstmords unter dem Vorderrad meiner BMW F 750 GS. Als ich mit ihm gleichzog, verwandelten es die brillanten Farben der untergehenden Sonne in eine ominöse Silhouette.

Was?

Warum ging die Sonne hinter dem großen »Roo« unter, zu meiner Rechten? Die Sonne geht im Westen unter. Das bedeutete,

dass ich, grob gesagt, nach Süden fuhr. Was mich, ebenso grob, etwa 180 Grad vom Kurs abbrachte. Ich hatte vor einiger Zeit erkannt, dass ich mich in der strukturlos flachen und dunklen Ebene des oberen Kinchegea-Nationalparks verirrt hatte, aber ich hatte vorher nicht gemerkt, dass ich so gründlich in die falsche Richtung ging. Führen Sie es auf meine natürliche und völlig vernünftige Angst vor selbstmörderischen Kängurus zurück, die den größten Teil meiner Aufmerksamkeit im schlechten Licht absorbierten.

Sie scheinen eine Art zeremonielle Besessenheit zu haben, ihre – wie ich dachte – völlig zufriedenstellende Existenz zu beenden. Es ist leicht, den Überblick zu verlieren, wenn die »großen Beuteltier«-Synapsen in Ihrem Gehirn feuern.

Ich bremste und drehte mich auf der Sandpiste um und merkte, dass mein ursprünglicher Buddy von zwei anderen begleitet worden war. In der Tat schien es Dutzende von ihnen zu geben. Ich fuhr langsam los, in der Hoffnung, dass sie mit sich selbst beschäftigt sind, versuchte bereit zu sein, um auf alle anderen »Roo« zu reagieren, die versucht waren, mich und das Motorrad in der Dunkelheit anzugreifen.

Das Problem dabei war, dass ich die Geschwindigkeit des Motorrads nicht an die Wellen der sandigen Waschbrett-piste anpassen konnte. Es war schon einige Zeit her, dass ich die Wellen sehen konnte – die messerscharf ausgeprägt sind, wobei der Dozer die Oberfläche der Piste etwa einen Fuß – also gute 30 cm – unter dem Niveau des Landes festlegt. Infolgedessen ist diese Oberfläche weit vor dem Rest der Landschaft in Schatten gehüllt.



Der Autor fühlt sich ein wenig müde.



© Google Maps

Aber die Strecke und ihre Unregelmäßigkeiten zu sehen, ist sowieso sinnlos. Alles, was Du tun musst, ist zu beschleunigen, wenn sich eines der Räder des Motorrads vom Track löst.

Sicher. Aber Du kannst nicht zu viel beschleunigen, sonst kannst Du nicht rechtzeitig langsamer werden, um Kängurus auf Ihrem Weg auszuweichen. Es schien eine sehr lange Zeit zu sein, bis ein Wegweiser auftauchte und die Versicherung bot, dass ich jetzt tatsächlich auf dem Weg in die kleine Gemeinde Menindee und eine meiner Lieblingskneipen, Maiden's Hotel, war. Als ich die BMW abstellte, waren meine Schultermuskeln so

angespannt, dass man mit einer Stimmgabel einen Ton auf ihnen hätte anschlagen können.

Die Karte zeigt die komplette Reiseroute von J. P. Thoeming, genannt »The Bear«. Die kurze Episode der Begegnung mit den Kängurus zeigt, was mit einer BMW F 750 GS im Outback möglich ist, die mit Wunderlich Komponenten ausgerüstet ist. Hier finden Sie unser Programm für Ihre BMW F 750 GS:



Eine Sache, die ich jedem Hersteller eines motorisierten Fahrzeugs empfehlen würde, sind Straßentests in Australien. Unsere Straßenverhältnisse und klimatischen Bedingungen eignen sich bemerkenswert gut, um alles Mögliche zu zerstören, Wasserkühler trocken kochen zu lassen und Luft-einlässe mit Heuschrecken zu verstopfen.

Darüber hinaus haben australische Fahrer die Angewohnheit, ihre Motorräder über Iron Butt-Entfernungen zu prügeln – auf Sand oder Schotter. Folgen Sie ihnen einfach, um zu sehen, ob Ihr Motorrad kaputt geht. Die meisten tun es.



Nein, kein Benzin hier...

BMW Motorrad musste lernen, dass Australien der Ort mit den Bedingungen ist, an dem man strengstens testen kann. Als die ersten K100 herauskamen, war es nicht ungewöhnlich, einen Fahrer zu sehen, der auf seinem schönen neuen Motorrad am Straßenrand im Schatten saß, während er darauf wartete, dass der Kraftstoff im Tank abkühlte. Die Motorhitze hatte es zum Kochen gebracht und die Dampfblasen die Fahrt für längere Zeit unterbrochen.

Ich sprach das Thema in München beim Mittagessen im Vierzylindergebäude an, um nur zu erfahren:



Typische Wellblechpiste bei Kinchege im Sonnenuntergang.

»Aber wir haben die Motorräder in Südamerika getestet!« Ja, richtig. Aber nicht gut genug.

Wunderlich hingegen war sehr daran interessiert, seine Ausrüstung unter australischen Bedingungen testen zu lassen, als ich ihnen gegenüber die Idee erwähnte. Die 4.000 km lange Fahrt zu und durch die Flinders Ranges und zurück, die ich als erste Testfahrt nutzte, zeigte mir eines: Ich habe wahrscheinlich das falsche Motorrad gekauft. Nur aus einem Grund. Die Kombination aus dem relativ kleinen Kraftstofftank mit 15 Litern und der pessimistischen Abstandsanzeige führte dazu, dass ich mir Sorgen machte, dass mir viel zu oft der Kraftstoff aus-



Eine gute Saison für Emus.



Im Silverton Pub.

geht. Hätte ich die F 800 GS Adventure mit ihrem 24-Liter-Tank gekauft, wäre ich ein viel glücklicherer Bär gewesen. Ich hätte mich daran erinnern sollen, dass Outback-»Tankstopps« manchmal keinen Kraftstoff haben.

Auf zum Zubehör. Der Aktivkomfort-Sitz war wahrscheinlich das beste Ausstattungsstück, das ich eingebaut habe. Ich weiß, dass meine täglichen 800 km langen Fahrten ohne größere Pause für Australien nicht wirklich

lang sind, aber viele Motorradsitze verwandeln sich über diese Distanz in Folterinstrumente. Der originale BMW Sitz war nicht schlecht, aber der Wunderlich Sitz war besser.

Ich könnte den gleichen Vergleich zwischen den Windschutzscheiben ziehen. Das Extreme-Windschild von Wunderlich ist hoch und breit genug, um Schutz auf der Autobahn zu bieten. Das hilft bei der Temperaturkontrolle – ich musste Handschuhe oder Jacke zwischen acht und 18 Grad nicht wechseln. Der Vario-Windabweiser oben auf dem Windschild ermöglichte es mir, den Winddruck auf meinen Helm zu kontrollieren, was besonders willkommen war.

Tankrucksäcke sind meiner Meinung nach hervorragende Accessoires, und die Elephant Sport Edition-Tasche, die ich montiert habe, war nicht nur nützlich, sondern auch mit ihren Schnellverschlüssen einfach zu entfernen, um den Tank aufzufüllen. Ich bin mir ziemlich sicher, dass der Kühlerschutz, der Extreme-



Der Cradock Pub.

Motor- und Krümmerschutz und der Scheinwerferprotektor ihre Nützlichkeit auf den robusten Outback-Strecken ausgeschöpft haben. Einige der Strecken waren sehr rau und ein paar Mal wurde ich auf dem Schotter von anderem Verkehr mit Steinen beworfen; das Motorrad wurde nicht beschädigt. Es war einfach, den Schalthebel »Clever Lever«



Ein alter Kessel in Kincheha.

auf die ideale Länge für meinen Stiefel einzustellen. Ein einziges Teil klapperte los, und das war der hintere Hugger, der auf der Waschbrett-piste ein paar seiner Schrauben verlor.

Ich bin bis auf die obig beschriebene Strecke nicht im Dunkeln gefahren, aber dann waren die »Aton« Zusatzschein-

werfer Lights mit ihren Protector Grilles willkommen (vielleicht haben sie die »Roos« abgehalten?). Ich habe die Protection Bars nur einmal getestet, als ich das Fahrrad bei einem Tankstopp fallen ließ und es keine Schäden gab. Das lag auch an den Achs-Schutz-protektoren. Auf weichem Untergrund kam die Seitenständervergrößerung zum Tragen.

Ein besonderes Wort für die Gepäckträger und Packtaschen. Ich finde es sehr beruhigend, wenn ich mich darauf verlassen kann, dass diese das Motorrad vor Beschädigungen bei einem Sturz schützen. Obwohl ich sie nicht testen musste, bin ich mir aufgrund ihrer Technik und ihres Aussehens sicher, dass sie ihre Arbeit gemacht hätten. Ebenfalls schützend und wunderbar in der Kälte waren die Barkbusters Handprotektoren, die in Australien hergestellt, aber bei Wunderlich erhältlich sind.

Nach zwei weiteren 800 km-Tagen kam ich zu Hause an, müde, aber glücklich und sicher, dass das Motorrad mich auf viele weitere Outback-Reisen mitnehmen würde.

Mittlerweile sind schon einige hinzugekommen ... ■ JPT



Das Mad Max 2 Museum in Silverton.



Die Wellungen variieren je nach Untergrund.



Die Schrämerei kann gemietet werden.



Stellen Sie sicher, dass Sie Kraftstoff haben.





Wunderlich
Store und
Showroom



YouTube
Video
Sitzbänke

AKTIVKOMFORT

Sitzbänke mit ThermoPro

Erste Wahl für die Eisdieler. Oder die Iron Butt Challenge.

Eine der herausragenden Kernkompetenzen unseres Unternehmens ist die Entwicklung hochwertiger Motorradsitze und -sitzbänke. Aufgrund unserer langjährigen Erfahrung weisen sie einzigartige Merkmale auf, die nur bei Wunderlich zu finden sind und diese Sitzbänke auszeichnen.

Die Varianz des Angebots ist, um es salopp zu sagen, riesengroß. Man kann davon ausgehen, dass es für gängige Modelle allein 3 Sitzbänke gibt: Die Standardhöhe, eine tiefere und eine höhere Variante. Hinzu kommen Design und Farbvarianten, solche mit Sitzheizung sowie die Beifahrer-versionen.

Warum betreibt man solch einen Aufwand? »Weil man nur so den individuellen ergonomischen Bedürfnissen und Anforderungen der Fahrer und Beifahrer von Motorrädern wirklich Rechnung tragen kann«, stellt Wunderlich Geschäftsführer Felix Wunderlich klar. In den vergangenen sieben Jahren verantwortet er unter anderem die Produktentwicklung und hat einen tiefen Einblick in die Materie. »Wir definieren bei Wunderlich mit dem Ergonomiedreieck die wesentlichen Berührungspunkte zwischen Motorradfahrer und Motorrad. Es wird aus dem Sitz, den Lenkergriffen und den Fußrasten gebildet. Das wesentliche, bestimmende Element ist der



Wunderlich Geschäftsführer Felix Wunderlich

Sitz, der einerseits komfortabel ausgelegt sein muss, gleichzeitig jedoch eine enge und fahraktive Verbindung zum Motorrad bilden muss«, ergänzt er.

Wunderlich fertigt die Sitze mit einer charakteristischen, ergonomischen 3-D-Kontur, die den Fahrer mit seinem Motorrad eins werden lässt. Die Form und Neigung des speziellen Wunderlich Sitzbankkerns unterstützen die ergonomisch vorteilhafte, natürliche Haltung des Beckens und entlasten das druckempfindliche Steißbein. Sie sorgen für die Integration von Fahrer und Motorrad. Felix Wunderlich: »So fährt es sich einfach entspannt, ermüdungsfrei und damit fahraktiv. Und das Ganze hat noch einen nicht ganz unwichtigen weiteren Aspekt: Wer beim Motorradfahren verkrampft sitzt, verliert seinen auf die Straße gerichteten Fokus. Deshalb besteht kein Zweifel, entspanntes Sitzen schafft ein Plus an passiver Sicherheit. Diese prinzipiellen

von denen einer Reiseenduro vom Schlage einer GS oder Pan America. Was jedoch stets gilt ist, dass die Kriterien, die wir für unsere Fahrersitzbänke anlegen, auch auf unsere Beifahrersitze anwenden. Das gilt für die speziellen Konturanforderungen, aber auch für Eigenschaften der Bezugsmaterialien und deren Verarbeitung, die zum Beispiel den Grip und das Feedback des Sitzes maßgeblich bestimmen. Mit ThermoPro setzten wir vor einigen Jahren neue Maßstäbe. Im Vergleich mit herkömmlichem Bezugsmaterial liegt nämlich die Temperatur von Sitzbänken, die mit einem ThermoPro Bezug ausgestattet sind im Hochsommer in praller Sonne um bis zu 25 °C niedriger. Wir verwenden dazu ein spezielles Material, das die Infra-

die Haltbarkeit und Langlebigkeit unserer AKTIVKOMFORT Sitze. Mit Hinblick auf die Verarbeitung verschweißen wir sämtliche Nähte und verkleben zusätzlich den Bezug konturgenau mit dem Sitzbankkern. Diese Verarbeitungsweise sorgt neben der Wasserdichtigkeit unserer Sitzbänke für die präzise, formschlüssige und straffe Verbindung zum Motorrad«, ergänzt Felix Wunderlich. »Zwei Punkte sind uns besonders wichtig: All die genannten Kriterien lassen sich nicht industriell herstellen. Deshalb arbeiten wir mit einer Sattlerei in Bayern zusammen, die jede einzelne unserer AKTIVKOMFORT Sitzbänke in handwerklicher Sattlerarbeit herstellt. Ein weiterer Punkt ist das, was wir bei Wunderlich unter integriertem Design verstehen, nämlich ein eigenständiges, aber formal und auch farblich an der Formsprache des jeweiligen Motorrads ausgerichtetes Design«. ■ AG



Im Vergleich mit herkömmlichem Bezugsmaterialien setzt ThermoPro neue Maßstäbe.

Produkteigenschaften passen wir dem jeweiligen Zweck an, denn die Anforderungen an einen Sitz für eine BMW S 1000 RR unterscheiden sich signifikant

rotstrahlen der Sonne reflektiert und den Wärmeintrag effektiv reduziert. Neben dem unmittelbar spürbaren Komfortgewinn, verbessert die Technologie auch

Die wesentlichen Merkmale der AKTIVKOMFORT Sitzbänke:

- Komfort – unabhängig von der Streckenlänge
- Fahraktive, entspannte Sitzposition sorgt für ein Plus an Fahrsicherheit
- Spezielle, ergonomische 3-D Kontur – vorteilhaft für Becken und Steißbein
- Modell- und zweckspezifische Kontur mit bestem Formschluss
- Perfekter Grip, optimaler Kontakt zum Motorrad, unverfälschtes Feedback und direktes Fahrgefühl
- ThermoPro – cooler Komfortgewinn
- Wasserdicht
- Kleine Serien. Von Hand gemacht.
- Wunderlich Design. Funktional und integriert.



Cooler

Komfortgewinn



Entwicklungs- und Herstellungsprozess am Beispiel einer ThermoPro AKTIVKOMFORT Sitzbank für eine BMW R 1250 GS



Entwicklung und Konstruktion

Die Entwicklung eines neuen AKTIVKOMFORT Sitzes erfolgt nach unseren Konstruktionsrichtlinien. Dabei wird die 3-D Kontur modellspezifisch konstruiert. Im Falle der GS besteht der Sitz aus drei Grundelementen: Der Grundschaale, die die feste Verbindung zum Motorrad herstellt, dem Sitzbankkern oder Schäumling, der die Kontur und die jeweilige Sitzhöhe (Standard, hoch, tief) abbildet und dem aus mehreren Segmenten bestehenden Zuschnitt des Bezugs.

und Fräsmaschinen die ideale Konturform herausarbeiten. Diese Arbeit ähnelt ein wenig der eines Bildhauers. **1**

Diese Form dient bereits für erste Erprobungsfahrten und zur Festlegung des Sitzbankdesigns, bei dem unser Designer das Dekor des Bezugs für den Sitz so gestaltet, dass er perfekt zum Motorrad passt und trotzdem einen hohen Wiedererkennungswert als Wunderlich AKTIVKOMFORT Sitz hat.

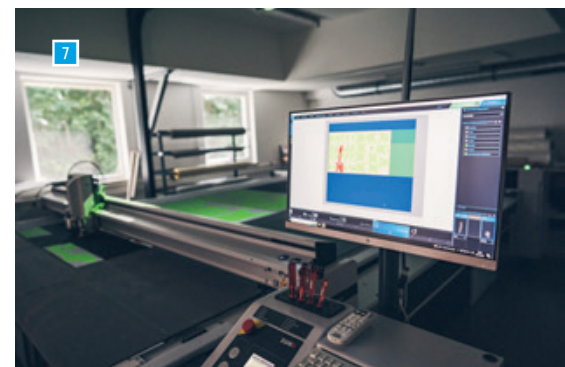
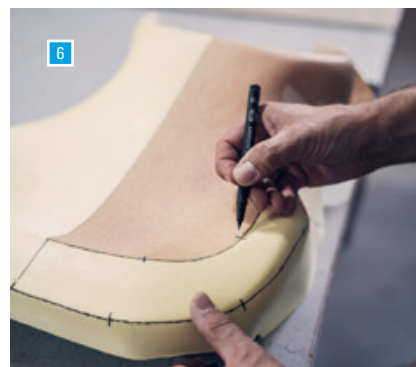
**Kleine Serien.
Von Hand gemacht.**



Die Grundschaale stellen wir im Spritzgießverfahren her, sie ist die präzise geformte, leichte und dennoch stabile Basis des AKTIVKOMFORT Sitzes. Auf der Grundschaale wird zunächst ein grober Sitzbankkern aufgebaut, aus dem unsere Entwickler in einem iterativen Prozess von Hand mit pneumatischen Schleif-

Handwerkliche Fertigung in der Sattlerei

Beides, die Urform des Sitzbankkerns und das Design des Bezugs gehen im Anschluss an unsere Sattlerei. Dort wird aus der Urform, ein erster Prototyp mit dem Sitzbankschaum, der später auch für die Sitze verwendet wird,





11



12



13



10



9



8

hergestellt. Nach der Freigabe durch unsere Entwickler dient dieser Prototyp als Musterform für das Werkzeug, in dem die Sitzbankkerne, die sogenannten Schäumlinge, hergestellt werden. **2** Optional betten wir Sitzheizelemente so in die Kerne ein, dass sie sowohl gegen mechanische Beanspruchung als auch gegen Wasser geschützt sind. **3** Darüber hinaus sorgt das so

eingebettete Heizelement für eine optimale, weil gleichmäßige, Durchwärmung des Sitzes, die als besonders angenehm empfunden wird. Dennoch benötigen wir für jede Sitzhöhe ein separates Werkzeug. **4** Die Grundschale und der Sitzbankkern müssen später perfekt zusammengefügt werden, denn sie stellen das Bindeglied zwischen Fahrer und Motorrad her. Deshalb setzt sich der Kern formschlüssig in die Grundschale ein. Zusätzlich werden die beiden Sitzelemente verklebt. **5**

Im nächsten Schritt wird dem Sitzbankkern der Bezug quasi angemessen. Als Grundlage dienen die modellspezifischen Dekore und Entwürfe unseres Designers. Aufgrund der komplexen dreidimensionalen Form braucht es viel Erfahrung, die einzelnen Segmente und die notwendigen Materialzugaben anzulegen, zumal bei einzelnen Kappnähten noch eine Biese mit eingefügt wird. **6** Sobald die finalen Schnittmuster vorliegen, werden diese digitalisiert und auf einer CNC-Maschine mit geringstem Verschnitt aus dem Bezugsmaterial ausgeschnitten. **7**

Nachdem die Sitzflanken mit dem Wunderlich Markenlogo bestickt sind, wird jeder Bezug einzeln in Handarbeit sorgfältig zusammengenäht. **8** Anschließend werden die Nähte penibel versäubert und fürs Verschweißen vorbereitet **9** und abschließend wasserdicht verschweißt. **10** Was klingt wie eine Art doppelt gemoppelte



14

Hosenträger-Gürtel-Lösung, nämlich dass der Bezug nicht nur vernäht, sondern auch verschweißt wird, die Verbindung also formschlüssig und adhäsiv erfolgt, hat seinen Grund. Dieses aufwändige Vorgehen ist bewährt und stellt sicher, dass die Nähte nicht nur wasserdicht, sondern auch ausgesprochen robust und langlebig sind.

Im letzten Schritt wird der Bezug über den Sitzbankkern und die Grundschale gezogen. Die Sattlermeister sprechen von der »Hochzeit«. Dazu wird der Sitzbankkern dünn mit einem Kleber versehen. **11** Nachdem er korrekt positioniert ist, **12** wird der Bezug stramm und faltenfrei über Sitzbankkern und Grundschale gezogen. Schlussendlich wird der Bezug an der Grundschale mit speziellen Tackerklammern fixiert. **13**

Nach einer sorgfältigen Qualitätskontrolle **14** erhält der ThermoPro AKTIVKOMFORT Sitz das OK unseres bayerischen Sattlermeisters und wird zu uns nach Graftschaft-Ringen versandt.

Ab sofort auch für die Harley-Davidson Pan America!

Sie sehen, neben den ausgeklügelten Konturmerkmalen unserer ThermoPro AKTIVKOMFORT Sitzbänke steckt auch im Verborgenen, unter dem Bezug, mehr Know-how und Erfahrung, als man vermuten würde. Diese Produktmerkmale, die sich in der BMW Community weltweit seit vielen Jahren bewährt haben, gelten auch für unsere ThermoPro AKTIVKOMFORT Sitzbänke für Fahrer und Beifahrer, die wir mit Wunderlich Adventure auch für die Harley-Davidson Pan America anbieten. ■ AG



Unsere ThermoPro AKTIVKOMFORT Fahrer- und Beifahrersitzbänke by Wunderlich Adventure...

Testen ohne Risiko

Wir laden Sie ein: Überzeugen Sie sich selbst von den herausragenden Qualitäten unserer Sitzbänke. Testen Sie unverbindlich unsere AKTIVKOMFORT Sitzbänke in unserem Test-Center in unserer Unternehmenszentrale in Grafschaft-Ringen oder bei Ihrem Wunderlich Premiumpartner. Nach Ihrer Probefahrt entscheiden Sie selbst, ob Sie die Sitzbank behalten möchten. Wir sind sicher, dass Sie es tun werden! Für den Fall, dass Sie Ihre Sitzbank online kaufen, räumen wir Ihnen

ebenfalls unser 60-tägiges Rückgaberecht ein. Die Testmöglichkeit besteht übrigens auch für unsere MARATHON-Scheiben!

On Top: 5 Jahre Garantie

Wenn Sie sich von einem Wunderlich Produkt überzeugt haben, können Sie sich im Anschluss zusätzlich auf unsere fünfjährige Garantie verlassen.



Wunderlich
AKTIV
KOMFORT

... sind für die Harley-Davidson Pan America erhältlich.

Wunderlich-App, Online-Shop & Co.

Die »Wunderlich-App« — Weltweit griffbereit!

Mit der »WUNDERLICH-APP« haben Sie immer alles dabei, was Sie unterwegs für ein unvergessliches Einkaufserlebnis brauchen – ganz bequem in der Hosentasche.

Unsere kostenlose App bietet Ihnen Shopping, Videos, Termine, Neuigkeiten, Fotos, Veranstaltungen, Reportagen und natürlich unsere WUNDERLICH-APP-Days mit besonderen Aktionen!

Unsere Features:

- Die Chatfunktion
- Fahrzeugfilter
- Erweiterte Suchfunktion
- Die Funktion »Zuletzt angesehene Produkte«
- Wunderlich Händlersuche
- Unser Wunderlich Suspension-Fahrwerkskonfigurator
- Unser Interaktiver Showroom
- Auch als Tablet-Version verfügbar

Auf unserer übersichtlichen Wunderlich Website präsentieren wir Informationen und Neuigkeiten rund um unsere Komponenten fürs BMW-Motorrad, Stories sowie unsere Aktivitäten. Bei Fragen unterstützen Sie unsere Mitarbeiter gerne im Chat.

Der Wunderlich Online Shop

- Die Chatfunktion
- Fahrzeugfilter
- Erweiterte Suchfunktion
- Wunderlich Händlersuche
- Unser Wunderlich Suspension-Fahrwerkskonfigurator
- Unser Interaktiver Showroom
- Optimal, angepasste Wiedergabe auf allen Endgeräten (PC, Notebook, Tablet, Smartphone)

Social Media

Wir möchten Sie auf allen Social Media-Kanälen stets bestens über unsere neuesten Produkte, Fahrberichte, Veranstaltungen und Stories informieren. Folgen Sie uns auf:

- Facebook – @Wunderlichaction
- Instagram – wunderlich_gmbh
- YouTube – WunderlichGmbH
- LinkedIn – Wunderlich GmbH



Wunderlich
APP

#TEAMWUNDERLICH





Biker Jo



Passion. Unlimited. Der Slogan von Wunderlich Adventure kann eins zu eins auf einen bemerkenswerten Menschen übertragen werden, der sich so intensiv mit seinen Motorrädern, deren Equipment und seinen außergewöhnlichen Reisen auseinandersetzt, wie er sie auf den Kontinenten dieser Welt fährt und bewegt. Und so, wie wir uns bei Wunderlich mit BMW Motorrädern und der Harley-Davidson Pan America beschäftigen, fährt auch dieser Mensch beide Marken: Aktuell eine BMW R 1250 GS HPA und eine Harley-Davidson Pan America Special. Die Rede ist von Heinz Joachim Wirths, der einem treuen Publikum in der Social Media Welt als Biker Jo bekannt ist.

Ohne Corona gäbe es ihn gar nicht, den Biker Jo. Was salopp klingt, ist die Wahrheit. Corona hat vieles durcheinandergewirbel. So auch das Leben von Biker Jo. Jo ist Flieger mit Leib und Seele. Und seine Expertise ist bei der EASA (Europäische Luftfahrtbehörde) genauso gefragt, wie als anerkannter Luftfahrtextperte, Instruktor und Prüfer für Piloten, Behörden und Luftfahrtunternehmen in der ganzen Welt.

Das Motorrad begleitet ihn bereits seit 1977. Sein Großvater hatte ihm das Fahren auf einer Ardi beigebracht und damit frühzeitig seine Leidenschaft fürs Motorrad erweckt. Viele weitere folgten, wobei ihm besonders seine Suzuki DR 400 in Erinnerung ist, auf der er sich das Motocrossfahren in Afrika während seiner Zeit bei der UN beibrachte. In den letzten Jahren setzte er dann auf BMWs.

Dann wurde 2020 die 2018 angekündigte Pan America 1250 von Harley-Davidson vorgestellt, die sofort das Interesse von Jo erregte. Die Leistungsdaten klangen vielversprechend. Der Preis auch.

So kommt Manfred Hämmerle, den alle nur Manne nennen, und der wie Jo »Dreckler« ist, ins Spiel. Der Begriff steht für echte Offroadisten und ist gar nicht despektierlich gemeint, sondern eher herzlich! Manne hat seine Harley Vertretung in Wangen im Allgäu und ganz nebenbei scharf er zwischenzeitlich einen großen Teil der deutschsprachigen Pan Community mit seinem überaus lesenswerten Pan America Blog (pan-america.eu/blog-pan-america) um sich.

Jo gehört zu jenen Menschen, deren Präsenz man unweigerlich wahrnimmt, wenn sie einen Raum betreten. Das liegt an seiner angenehmen bodenständigen Persönlichkeit und seiner freundlichen Ausstrahlung. So auch bei seinem ersten Besuch bei Manfred Hämmerle. Der konnte Jos Wunsch nach einer Pan schnell heilen und ihm eine der allerersten Pans überhaupt in Deutschland liefern. Als Brüder im Geiste brüteten die beiden eine Idee aus, um sie als Macher auch in die Tat umzusetzen.

Beide wollten herausfinden, was die Pan kann. Und vielleicht auch, wo ihre Grenzen liegen. Und wo könnte die Adventure-Harley den Beweis am besten antreten: Eine Pan Am gehört auf die Panamericana! Sagt der Name doch schon! Sie verbindet Alaska mit Feuerland oder in Jos Fall, Feuerland mit Alaska. Sein Ziel: Die Panamericana mit der Pan in Etappen zu absolvieren. Das war im November 2020. Und das Projekt bekam einen Namen: 1 – 100.000 km

Doch mit Corona, und dem davon ausgelösten Zusammenbruch der Fliegerei, hatte Jo plötzlich Zeit. Mut und Abenteuerlust hatten ihn stets begleitet und so kann der Westerwälder auf über 17.000 Flugstunden, unter anderem als Verkehrsflugzeugführer absolviert, blicken. Seinem Naturell entsprechend, kamen ihm seine Einsätze als Expeditions- und Skiflieger für das DLR in der Arktis und der Antarktis, als Wasserflieger in Alaska, als Buschpilot für die UN in Afrika und als Militärpilot in den Neunzigern entgegen.

Was lag also näher, die gewonnene Zeit mit dem Motorrad zu nutzen und die Reisen durchzuführen, die er wegen beruflicher Verpflichtungen stets aufgeschoben hatte?

So brach er mit seiner BMW R 1250 GS HPA auf. Dem Adventure Bike schlechthin, mit dem BMW das Terrain On- und Offroad abgesteckt hat. Ihr waren eine 850 und 1150 GS vorausgegangen. Seit 2000 fährt Jo auch Harley. Klassiker, wie die V-Rod, Wide Glide oder die Low Rider S.





Nogram / Millennium Expedition 1999/2000 DLR Arktis / Antarktis

Das Projekt 1–100.000 km

Die Challenges 1 und 2

Wenn man die Pan auf Schotter, hohen Pässen und auf Pisten weit jenseits der Zivilisation als Adventure Bike einsetzen wollte, müsste man sie mit dem notwendigen Equipment dafür ertüchtigen. Das war beiden klar. Ferner plante Jo das Potential und die Zuverlässigkeit seiner Pan und der Ausrüstung zunächst in Europa und Nordafrika auf die Probe zu stellen, bevor er den Sprung über den Atlantik in Angriff nehmen wollte. 2021 gab es für seine Harley-Davidson Pan Amerika jedoch noch kein Zubehör, also haben die beiden improvisiert und adaptiert – und das Ergebnis war alles andere als provisorisch, im Gegenteil: Die Harley-Davidson Pan America, die Jo und Manne ausbaldowert hatten, war von den beiden alten Hasen durchdacht und professionell aufgebaut worden.

Das war der technische Stand, mit dem Jo auf Probefahrt ging. Dabei klingt Probefahrt so niedriglich.

Challenge 1 – Europa

Jo hatte sich ein hartes Programm vorgenommen und spulte es – stets sein Ziel, die Panamericana vor Augen – ab. Nach der Übernahme seiner Pan am 26. Januar 2021 führte seine erste Route gleich Anfang Juli 2021 ins ligurische Grenzkammgebiet. Auf über 3.500 Kilometern nahm er sämtliche Schotterpässe und die unbefestigten Militärstraßen Liguriens unter die Räder und die Pan dabei hart ran. Und sie hielt. Weiter ging es über sämtliche Pässe der Route des Grand Alpes mit dem Col de la Bonette 2.802 m, dem höchsten befestigten Pass der Alpen, und dem unbefestigten Col de Sommeiller, mit 3.009 m der höchste Pass der Alpen. Auch Korsika gehörte zum Testfeld für Jo und »Elvis«. »Elvis«? Warum Elvis? »Na, weil die Pan aus den USA kommt und der Motor so schön singt!« grinst Jo. Zu diesem Zeitpunkt, es ist September 2021, steht die nächste, die Challenge 2 in Nordafrika an.

Challenge 2 – Nordafrika

Von Tanger aus, der berühmten Hafenstadt im Norden Marokkos an der Straße von Gibraltar, ging es in südlicher Richtung in



Ushuaia, Februar 2022

die Sahara. Von dort durch die beeindruckende Todra Schlucht und weiter in Richtung des hohen Atlas. Dort warteten unbefestigte Straßen und Geröll auf Jo, der alle hohen Pässe des Atlas überquerte, darunter auch der Col du Ouano mit 2.910 m. Auf Schotter eine echte Herausforderung für Mann und Maschine.



Futaleufu Chile / Ruta 7, Januar 2022

Zuletzt folgte er in der Gegend um Merzouga zahlreichen alten Rallye Dakar Tracks und umrundete die große Duna (Düne) von Erg Chebbi, die sich Jo keinesfalls entgehen lassen wollte. Mit gut 30.000 Kilometern auf der Uhr, davon circa 4.500 auf Schotterpisten und höchst anspruchsvollen Pässen, hatte Jo in vier Monaten so viel gute Erfahrungen mit der Pan gesammelt, dass er nun bereit war für die Herausforderungen, die die Panamericana bereithält. Jo hat mit Sicherheit die erwähnten Pässe als Erster mit einer Pan überquert und vermutlich bis heute auf der Pan America so viele Schotterpässe und Pisten in Europa und Nordafrika befahren, wie niemand sonst. Er hat damit die Eignung der Pan als Adventure Bike eindrücklich unter Beweis gestellt. Damit rückte sein erstes Ziel Chile (Patagonien) nun in greifbare Nähe. Challenge completed.

Bevor es über den großen Teich ging, wurde »Elvis« in Manfred Hämmerles Werkstatt in Wangen noch einmal gründlich inspiziert und gewartet. Zusammen mit Manne und seinen Männern in der Werkstatt wurden letzte Verbesserungen und Justierungen vorgenommen. Jo, stets dabei, schraubte mit, denn er war sich im Klaren darüber, dass er sich auf den Pisten Südamerikas im Zweifel selbst helfen musste. Also lernte er seine Pan in- und auswendig.

Challenge Panamericana

Im Januar 2022 startete Jo in San Antonio auf der Ruta 5 und 7 (Carretera Austral) zum ersten Abschnitt seines bislang größten Projekts mit der Pan nach Chile. Nach 6.500 km strandete er wegen fehlender Motorleistung in Ushuaia, dem südlichsten Ort des südamerikanischen Kontinents. Das Problem konnte von der örtlichen Werkstatt nur

provisorisch behoben werden. »Elvis« ließ Jo jedoch nicht im Stich: Mit max. 4.000 U/Min spulte er weitere 4.500 km über die Ruta 3 und Ruta 40 der legendären Panamericana nach Santiago de Chile ab. Am 24. Februar 2022 hatte »Elvis« 41.555 km auf dem Kilometerzähler und war im sicheren Hafen der Harley-Davidson Vertretung in Santiago angekommen. Ein großartiger Beweis für die Zuverlässigkeit der Pan.

Die Ersatzteilbeschaffung zog sich durch verschiedene Umstände dahin, sodass Jo sich Ende des zweiten Quartals 2022 entschied in Chile abzubrechen und das Motorrad nach Deutschland zu holen. Jedoch nur aus einem Grund: Um das Abenteuer mit neuem Schwung wieder in Angriff zu nehmen. Das Vorhaben, 2022 noch Alaska zu erreichen, war realistisch betrachtet nicht mehr erreichbar.



Volcano Lonquimay – Chile, Januar 2022



Biker Jo bei Wunderlich Adventure ...



... mit Markenbotschafter Herbert Schwarz

Anderer Ort.

Etwa zur gleichen Zeit.

Grafschaft-Ringen – Wunderlich Anfahrt 2022



Manne Hämmerle und Biker Jo

April 2022. Wir haben im Rahmen der Anfahrt unsere neue Marke Wunderlich Adventure der Fachpresse und der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Der Slogan unserer neuen Division heißt:

Passion. Unlimited.

Die Expertise, die wir in der Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von hochwertigen Komponenten für BMW Motorräder, besonders auch als Adventure Bike Spezialist seit 1985 aufgebaut haben, fließt ab 2022 auch in unsere neue Marke Wunderlich Adventure ein.

Unsere Entwicklung ausnahmslos hochwertiger Komponenten für ausgesuchte Adventure Bikes namhafter internationaler Motorradmarken haben wir mit der Harley-Davidson gestartet.

Als Adventure Bike Spezialisten hatten unserer erfahrenen Entwickler zu diesem Zeitpunkt bereits circa 100 Parts & Accessoires für die Pan aufgelegt. Eine beachtenswerte Anzahl an Komponenten, darunter viele, auf die Jo und Manne Hämmerle beim Start Ihres 1 – 100.000 km Projekts gerne zugewandt hätten, hätte es sie ein Jahr zuvor schon gegeben.

Restart Panamericana

So fügten sich die Ereignisse

Die Pan von Jo namens »Elvis« wurde im Spätsommer 2022 in der Werkstatt von Wunderlich Adventure mit den professionellen Adventure Parts & Accessories aus dem Wunderlich Regal ausgerüstet und umgebaut. Die Wunderlich Entwickler, allen voran Daniela Hoffmann mit ihrem Team, und Jo, verstanden sich auf Anhieb und tauschten ihre Erfahrungen aus, hatten sie sich doch jeweils intensiv mit der Pan und deren Möglichkeiten auseinandergesetzt, wie nur wenige, und jeder für sich Erfahrungen gesammelt. Jo fährt also zukünftig mit Wunderlich Adventure Parts & Accessoires und in engem Austausch fließen künftig Jos Erfahrungen bei der Produktentwicklung mit ein.

Die Geschichte geht weiter

Jo wird mit seiner von Wunderlich umfassend umgebauten Pan zunächst im Oktober 2022 zusammen mit Manfred Hämmerle, der eine identisch ausgerüstete Pan America fahren wird, eine weitere Reise nach Marokko unternehmen und danach im Januar 2023 nach Chile aufbrechen, um einen weiteren Teil seiner Panamericana Reise unter die Speicheräder zu nehmen.

So ist der Plan. Läuft alles gut, wird »Elvis« im Anschluss mit einer Laufleistung von etwa 65.000 km seine Reise auf der Panamericana nach Norden fortsetzen. Jo wird seine Erfahrungen mit unseren Entwicklern teilen.

Wer Lust hat, Jo zu begleiten ...

Wer nach dem Lesen dieser Zeilen jetzt Reiselust bekommen hat und Jo auf seinen Adventure Reisen begleiten möchte, der kann dies tun. Er sollte jedoch über eine ausreichende Erfahrung mit Adventure Bikes verfügen. Jos Kontaktdaten haben wir im Kasten vollständig zusammengestellt.

Wunderlich Adventure Premium Partner

Manfred Hämmerle ist mit seiner K+M | Harleyworld im Allgäu einer der Spezialisten und Ansprechpartner für die wachsende Pan Community. Wir freuen uns, dass wir ihn als Premium Partner gewinnen konnten und er zukünftig unsere Parts & Accessories in sein Angebot aufgenommen hat. ■ AG

Fragen an: **Biker Jo**

Jo, herzlich willkommen! Du bist schon lange guter Kunde bei uns mit Deiner BMW R 1250 GS HPA. Aber erst von Manfred Hämmerle, mit dem wir Kontakt aufgenommen hatten, haben wir von Eurem gemeinsamen Projekt erfahren. So bestätigt sich die Redewendung ein ums andere Mal: Die Welt ist klein! Deshalb freuen wir uns umso mehr über die Kooperation mit Dir!

1. Jo, wie wurde aus Captain Jo Biker Jo?

Den Captain Jo gibt es schon seit langem. In Social Media unerfahren, meinte meine Tochter, ich müsste mir ein Instagram Account zulegen und dort berichten. Naheliegender, dass dann der Captain Jo zum Biker Jo mutierte.

2. Du bist BMW Fahrer, Jo, wie kamst Du zu Harley?

Ich liebe den Klang der HD-Motoren ebenso wie das sonore Brummen des BMW Boxers. Beruflich in Qatar tätig, habe ich mir dort eine Wide Glide gekauft. Meiner Frau eine HD 48. Das war der Anfang. Ich liebe es mit 400 kg Eisen einen Pass hinaufzuziehen. Mittlerweile habe ich immer eine HD (schweres Eisen) als Zweitmotorrad und ziehe bei Nutzung auch gerne eine Kutte an...

3. Jo, wie schätzt Du die Eigenschaften und Qualitäten der Pan ein?

HD Chapeau! Für den ersten Wurf ein gelungener Einstand in die Klasse der Adventure Bikes. Für 95 % der Besitzer ist die Pan eine hervorragende, charaktervolle Alternative zu den etab-

lierten Reiseenduros. Für jene 5 % Adventure Rider, die wie ich regelmäßig jenseits befestigter Wege unterwegs sind, besteht noch ein deutlicher Nachholbedarf im Bereich des Zubehörs, welches ein Adventure Bike eben für diesen Zweck verwendbar macht. Klar, wir haben mittlerweile auch einige Erfahrungen gemacht, die wir auch mit HD teilen. So ein Langzeitprojekt wie 1 – 100.000 km läuft niemals ohne Komplikationen.

4. Warum gerade die Panamericana und nicht die Seidenstraße?

Irgendwo muss man anfangen, ich kann dich beruhigen, die Seidenstraße kommt noch. Die Panamericana stand schon 2020 mit meiner GS auf dem Programm. Corona war hier der Show Stopper und mit der Pan habe ich den Gedanken wieder aufgenommen.

5. Auf welche Streckenabschnitte freust Du Dich am meisten und welche fürchtest Du vielleicht?

Für mich gibt es keine Saison, sondern 12 Monate Fahrspaß, da ich kein Auto besitze.

Somit hatte bisher und hat jeder geplante Streckenabschnitt für mich seinen Reiz. Ich habe da ein paar Beziehungen in Panama. Ich denke, mit deren Hilfe sollte man versuchen können, das Darien Gap zwischen Kolumbien und Panama zu befahren. Das ist wohl auf der gesamten Strecke die im Moment größte Herausforderung von nur 110 km Länge, die aber nur wenige Abenteurer bisher gewagt haben.

6. Mit Hinblick auf die Panamericana, welches sind aus Deiner Sicht für Dich als Fahrer die größten Herausforderungen?

Diese Streckenabschnitte liegen zu 50 % schon hinter mir. Definitiv war die Carretera Austral (Ruta 7) in Chile mit über 1.000 km unbefestigter Straße, Regen, Hitze, und Verkehr eine sehr große Herausforderung. Gleiches gilt für die in Teilen absolvierte Ruta 40 auf argentinischer Seite. 470 km Schotter, Starkwind, gepaart mit hunderten Kilometern von Einsamkeit haben hier den Adrenalinpiegel sehr ansteigen lassen. Die Dead Road in Bolivien steht noch auf dem Programm und auch in Alaska wird die Strecke bis Prudhoe Bay nochmal sportlich herausfordernd.

7. Welches sind nach Deiner Einschätzung die größten Herausforderungen an HD und die Pan?

Bereits jetzt hat meine Pan die Zuverlässigkeit und Eignung der Liga der schweren Adventure Bikes -auch unter widrigen Bedingungen in Südamerika- unter Beweis gestellt. Erfreulicherweise bieten die Adventure Bike Spezialisten von Wunderlich hervorragende Parts an, die die Pan an vielen Stellen besser machen – nicht nur für die 5 % der richtigen Adventure Biker und Enduristen, sondern besonders auch für den Alltagsfahrer.

Jo, vielen Dank für das Interview. Wir wünschen Dir viele Begegnungen und eine schöne und erlebnisreiche gute Reise. Wir werden Dich auf den Social Media Kanälen begleiten.

Biker Jo führt exklusive und anspruchsvolle Motorradreisen in kleinen Gruppen durch

Internet

Motorradtour-Adventure.com
www.facesinthewind.org

Instagram

biker.jo

Youtube

Biker Jo Motorradtour-Adventure

Kontakt

Biker Jo
c/o Heinz-Joachim Wirths
Aubachstr. 18
56410 Montabaur
Germany

join@facesinthewind.org

Wunderlich Adventure Premium Partner Manfred »Manne« Hämmerle

Geschäftsführer von
K+M | Harleyworld

Internet

<https://harley-world.de>
<https://pan-america.eu>

Pan Blog

[https://pan-america.eu/
blog-pan-america](https://pan-america.eu/blog-pan-america)

Kontakt

K+M Harleyworld GmbH
Staudach 4
88145 Staudach bei Wangen
Germany

Tel +49 (0)7522 9777-0
Fax +49 (0)7522 9777-97
info@harley-world.de



Volcano Lonquimay – Chile, Januar 2022

Wir sind Adventure Bike Spezialisten

Ausgewählte Parts & Accessories für Biker Jos Pan

Clever und abgestimmt: Das sind unsere mehr als 100 Parts & Accessories für die Harley-Davidson Pan America. Die Kompetenz beim Identifizieren von relevanten Adventure Parts sowie die aufeinander abgestimmten Komponenten ziehen sich wie ein roter Faden durch unser Programm.

Ein anschauliches Beispiel für sorgfältig aufeinander abgestimmte Komponenten ist die MARATHON Scheibe, die wir

transparent oder rauchgrau getönt anbieten. Sie ist höher und im unteren Bereich breiter ausgelegt und sorgt so für mehr Schutz bei Wind und Wetter. Die aerodynamische Form reduziert effektiv Turbulenzen und Vibrationen. Doch wir belassen es nicht dabei, lediglich eine optimierte Scheibe anzubieten. Unsere Entwickler haben im Fahrversuch festgestellt, dass die Verstärkung der Halterung der Scheibe sowohl Vorteile bei hohen Geschwindig-

keiten – also bei hoher, frontaler Windlast – als auch bei Offroad Fahrten Sinn ergibt. Also findet man im Parts & Accessories Programm von Wunderlich Adventure die entsprechende Scheibenverstärkung, die die Nachteile der labilen Serienhalterung eliminiert.

Kein Wunder, dass sich Jo unter anderem auch für die MARATHON Scheibe mit der Verstärkung entschieden hat.

Erste Wahl:

Das sind Jos Favoriten

Wir haben hier einige der Adventure Komponenten der Kategorien ErgoComfort, Protection, Touring und Design & Style für Sie zusammengestellt, die Jo ausgewählt und an seiner Pan verbaut hat. Diese und viele weitere clevere Parts & Accessories finden Sie in unserem Wunderlich Adventure Shop. Bis auf wenige Ausnahmen passen alle Produkte sowohl für die Pan America 1250 und die Special!

1. ErgoComfort

Tragen Sie sich mit dem Gedanken, die Ergonomie Ihrer Pan möglichst effektiv zu optimieren?

Aus Erfahrung empfehlen wir folgende Vorgehensweise, damit Sie einen maximalen Effekt bei der Optimierung der Ergonomie erzielen: Mit den genannten Basis-komponenten des Ergonomiedreiecks können Sie die Ergonomie

Ihres Motorrads effektiv und für Ihre individuellen Anforderungen und Bedürfnisse optimieren.

Interessant ist, welchen Einfluss die jeweiligen Komponenten haben:

AKTIVKOMFORT Sitzbank

- Ergonomische 3-D Kontur zur Unterstützung der natürlichen Haltung des Beckens, zur Entlastung des Steißbeins sowie der komfortablen Beinhaltung beim Fahren und im Stehen
- Entspanntes und aktives Fahrgefühl sorgen für ein Plus an passiver Sicherheit

ERGO und ERGO+ Lenkererhöhung

- Richtet die Sitzposition und damit die Wirbelsäule auf
- Reduziert die Belastung der Handgelenke

- Sorgt für besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen

Fußrastenanlage

- Individuelle Anpassung des Kniewinkels und der Fußposition
- Vermeidung der Belastung und Beeinträchtigung der Kniegelenke und der Blutgefäße durch zu engen Kniewinkel

Fazit

Als Fazit darf man festhalten: Variiert man die Position des Lenkers, der Sitzbank und der Fußrasten um einige Millimeter, hat dies bereits spürbare Auswirkungen auf die Ergonomie. Weiteres Optimierungspotential bieten eine Vielzahl weiterer Produkte. Dazu zählen einstellbare Hand- und Fußhebel, Windschutzscheiben und vieles mehr.

Das Ergonomiedreieck.

Als Ergonomiedreieck beschreibt der Ergonom die Mensch-Maschine-Schnittstellen beim Motorrad. Es sind jene Stellen, an denen der Mensch mit seinem Motorrad unmittelbaren körperlichen Kontakt hat. Dies sind die Sitzbank, der Lenker, genauer die Lenkergriffe, und die Fußrasten.

Ziel der Optimierung der Ergonomie am Motorrad ist es, die genannten Schnittstellen sowie Hand und Fußhebel individuell an den Fahrer anzupassen, sodass deren Anordnung ein entspanntes und ermüdungsfreies Fahren erlauben.

Wir bei Wunderlich beschäftigen uns seit mehr als zwei Jahrzehnten intensiv mit den Anpassungsmöglichkeiten zur Verbesserung der individuellen Ergonomie bei BMW Motorrädern. Die ge-

wonnenen Erkenntnisse in der Ergonomie und der Produktentwicklung lassen sich auch auf andere Motorräder wie beispielsweise die Harley-Davidson Pan America anwenden. Um ein Motorrad grundsätzlich ergonomisch zu optimieren, empfehlen wir, sich zunächst mit den folgenden drei wesentlichen Grundkomponenten auseinanderzusetzen.

Basiskomponenten der Motorrad-Ergonomie

- Unsere Sitzbänke AKTIV-KOMFORT
- Unsere Lenkererhöhungen ERGO und ERGO+
- Unsere Fußrastenanlagen



Animation
Ergonomie-
dreieck



AKTIVKOMFORT Sitzbank mit ThermoPro Entspannt und fahraktiv – auf kurzen und langen Strecken

Wir fertigen unsere Sitze mit einer charakteristischen, ergonomischen 3-D-Kontur, die Fahrer und Beifahrer mit dem Motorrad eins werden lässt. Form und Neigung des aufwändig verarbeiteten Sitzbankkerns unterstützen die ergonomisch vorteilhafte, natürliche Haltung des Beckens. So integriert, fährt es sich einfach entspannt und damit aktiv. Entspanntes Fahren schafft ein Plus an passiver Sicherheit. Mit ThermoPro liegt die Temperatur dieser Sitzbänke im Hochsommer in praller Sonne um bis zu 25°C niedriger im Vergleich mit herkömmlichem, unbehandeltem Bezugsmaterial...

AKTIVKOMFORT Fahrersitzbank, Standard
AKTIVKOMFORT Beifahrersitzbank, Standard

#90100-002
#90105-002



Lenkererhöhung ERGO+ (45 mm)



Lenkererhöhung ERGO (25 mm)



Lenkererhöhung ERGO+ (45 mm)

Lenkererhöhung ERGO und ERGO+ Entspannt und aufrecht sitzen

Ergonomie pur: Mit der Lenkererhöhung ERGO wird der Lenker höher platziert, mit der Lenkererhöhung ERGO+ wird er zusätzlich näher zum Fahrer hin positioniert. Hieraus ergibt sich eine die Rücken-Muskulatur, das Becken, das Steißbein und die Arme entlastende Ergonomie, die die Tourentauglichkeit und die Übersicht im Straßenverkehr erheblich verbessert. Mit der individuellen Einstellung der Neigung des Lenkers lässt sich die Sitzposition weiter optimieren. Hochfestes Aluminium, aus dem Vollen gefräst und schwarz eloxiert...

Lenkererhöhung ERGO+ (45 mm), schwarz
Lenkererhöhung ERGO (25 mm), schwarz

#90300-002
#90310-002



Tiefe Fußrasten Ergo-Comfort Ergonomischer Kniewinkel

Ein offener Kniewinkel sorgt beim Motorradfahren für spürbar mehr Komfort. Dieser reduziert gleichzeitig die mechanische Belastung der Kniegelenke und die Einengung der Blutgefäße im Bereich der Kniekehlen. Mit unserem Rastensatz wandern die Füße deutlich um 22 mm weiter nach unten, der Kniewinkel öffnet sich und wird größer, wodurch eine ausgesprochen entspannte und komfortable Sitzposition entsteht. Damit lassen sich die mit einem engen Kniewinkel unter Umständen verbundenen schmerzhaften und quälenden Auswirkungen reduzieren, meistens sogar gänzlich vermeiden. Mit unserer durchdachten Konstruktion erreichen wir eine spürbare, ergonomisch wirksame Tieferlegung, ohne die Rastenbasis und damit...

Tiefe Fußrasten Ergo-Comfort, schwarz

#90320-002

Diese und weitere Komponenten sowie mehr Informationen finden Sie auf www.wunderlich-adventure.de
Gut zu wissen: Bis auf wenige Ausnahmen passen alle Produkte sowohl für die Pan America 1250 und die Special!



MARATHON Verkleidungsscheibe

Kombiniert effektiven Wind- und Wetterschutz mit ausgeprägtem Tourenkomfort

Die bewährte MARATHON Verkleidungsscheibe sorgt mit ihrem effektiven Wind- und Wetterschutz, durch ihre Ergonomie sowie den ausgeprägten Tourenkomfort für entspanntes, unbeschwertes Fahren und damit – ganz nebenbei – für mehr passive Sicherheit. Sie bietet mit ihrer dem Fahrer zugeneigten Stellung und der ausgeklügelten Kontur optimale Entlastung vom Winddruck für Kopf, Oberkörper und Schultern sowie eine spürbare Reduktion der Verwirbelungen...

Hinweis: Wir empfehlen die Montage zusammen mit unserer Scheibenverstärkung (#90155-002) da der Serienhalter eine gewisse Labilität aufweist. Mit ABE...

MARATHON Verkleidungsscheibe, transparent

#90150-000

MARATHON Verkleidungsscheibe, rauchgrau getönt

#90150-002



transparent



rauchgrau getönt



Scheibenverstärkung

2. Protection

Unser Motorschutzbügel ist die erste Wahl und bietet einen hervorragenden Basis-Schutz für die Harley-Davidson Pan America. Dieser Schutz kann durch weitere sinnvolle Schutzkomponenten ergänzt werden: Verkleidungs- und Scheinwerferschutz, Motorschutz, Wasserkühlerschutz sowie Achs-Schutzpads und weitere Schutzcover bilden ein durchdachtes Rundumkonzept zur Erhöhung der passiven Sicherheit für das beliebte US-Bike und verbessern den Schutz erheblich.

Dies gilt nicht nur beim Adventure- oder Rallyeeinsatz, sondern ganz besonders auch für alltägliche Fahrten.



Motorschutzbügel EXTREME

Hervorragender Basisschutz

Bei dem EXTREME Motorschutzbügel stand die maximale Schutzwirkung und die Reduktion der Gefahr teurer Schäden im Vordergrund unserer Entwicklung. Durch die Bauteilgeometrie sind der Motor, dessen Anbauteile und Aggregate sowie die Kühlerflanken perfekt und zuverlässig geschützt. Zudem haben wir der Boden- und Schräglagenfreiheit größte Bedeutung beigemessen. So schmiegt sich der Motorschutzbügel eng an und gewinnt durch seine Struktur zusätzlich an Stabilität und Steifigkeit – und dies, bei gleichzeitig optimiertem Bauteilgewicht. Die bei einem Sturz oder Umfaller auftretende Momente und Kräfte werden auf je drei Punkte pro Fahrzeugseite verteilt. Das reduziert die Belastungsspitzen beim Auftreten äußerer Kräfte...

Motorschutzbügel EXTREME, schwarz

#90200-002



Diese und weitere Komponenten sowie mehr Informationen finden Sie auf www.wunderlich-adventure.de

Gut zu wissen: Bis auf wenige Ausnahmen passen alle Produkte sowohl für die Pan America 1250 und die Special!





Verkleidungsschutzbügel

Sinnvolle Ergänzung zum Motorschutzbügel

Fahrer einer Harley-Davidson Pan America, die vorbeugen und die exponierte Verkleidung Ihrer 1250 oder 1250 Special schützen möchten, empfehlen wir unseren Verkleidungsschutzbügel. Denn die Gefahr, sie zu beschädigen ist schon beim Rangieren in einer Garage oder auf öffentlichen Parkplätzen gegeben. Der Verkleidungsbügel schützt den verkleideten Vorbau und den Bereich rund um den Scheinwerfer zuverlässig und reduziert so die Gefahr teurer Schäden. Auch hier werden im Falle eines Sturzes oder Umfallers die wirkenden Kräfte optimal über die Schutzbügelstruktur auf die belastbaren Aufnahme- punkte verteilt, sodass Kraft- und Momentspitzen reduziert werden. Optisch integriert sich das Design des Verkleidungsschutzbügels perfekt in die Flyline der Pan...

Verkleidungsschutzbügel, schwarz

#90210-002



Scheinwerferschutz CLEAR



Scheinwerferschutzgitter klappbar

Scheinwerferschutz CLEAR, klappbar

Durchdacht und roadlegal

Geeignet fürs Gelände und für die lange Reise – unseren Scheinwerferschutz für die Pan America gibt es in zwei sehr attraktiven, robusten Ausführungen: Eher dezent als Acrylscheibe CLEAR, für die sich Biker Jo entschieden hat, oder aber markant als klappbares Scheinwerferschutzgitter (#90260-002)...

Die üblichen, starren Scheinwerfergitter sind für den Straßenverkehr nicht zugelassen. Unsere Lösungen sind dagegen durchdacht und konsequent konstruiert: Das Gitter oder die Acrylscheibe CLEAR schützen den Scheinwerfer stets effektiv und sie können bei Fahrten auf der Straße oder zu Reinigungszwecken einfach nach unten abgeklappt werden...

Scheinwerferschutz CLEAR, klappbar, schwarz

#90260-102



Motorschutz EXTREME

Design fürs Abenteuer

Das funktionale Design und die konstruktive Integration unseres aus Aluminium gefertigten, dreiteiligen Motorschutzes EXTREME bietet den umfassenden Schutz für das Motorgehäuse, die Ölwanne, Teile der Krümmer, den Katalysator, den empfindlichen Kühlwasser-Ausgleichsbehälter und die exponierte Batterie. Das eingefügte Edelstahlgitter schützt zudem den Ladestromregler und stellt gleichzeitig dessen Kühlung sicher. Das Ergebnis ist ein widerstandsfähiger, gewichts- und formoptimierter Motorschutz nach dem Gestaltungsprinzip des »Form follows function«, der sich perfekt ins Design der Pan America einfügt...

Motorschutz EXTREME, schwarz

#90220-000

Diese und weitere Komponenten sowie mehr Informationen finden Sie auf www.wunderlich-adventure.de
Gut zu wissen: Bis auf wenige Ausnahmen passen alle Produkte sowohl für die Pan America 1250 und die Special!



Wasserkühlerschutz

Cool bleiben

Unser Wasserkühlerschutz ist so konstruiert, dass er für einen optimalen Luftdurchsatz und optimale Kühlleistung sorgt. Dabei wird die Frontsilhouette des Kühlers so abgedeckt, dass das direkte Auftreffen von Fremdkörpern und Insekten auf dem empfindlichen Kühlernetz zuverlässig reduziert und vermieden wird. Es schützt den Kühler zuverlässig, ohne den Luftdurchsatz zu mindern. Auch optisch ist unser Wasserkühlerschutz ein Highlight: Das funktionale Design integriert sich perfekt in die Frontsilhouette...

Wasserkühlerschutz, schwarz

#90270-002



Schutzabdeckung für die Zündspule

Gut gecovert

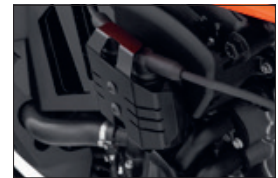
Unser Schutzcover aus Aluminium deckt die Zündspule ab und integriert den Bereich optimal in das Gesamtkonzept des Motorrades. Zudem schützt das Cover die Zündspule zuverlässig. Lüftungsschlitze sorgen für Kühlung...

Funktion

- Zuverlässiger Schutz für die Zündspule
- Optische Aufwertung

Schutzabdeckung für die Zündspule, schwarz

#90180-000



Achs Schutzpads

Im Rennsport erprobt

Ihr Design kommt ursprünglich aus dem Rennsport, dort haben sie ihre Bewährungsprobe mit Bravour bestanden. Im Falle eines Umfallers oder Ausrutschers sorgen unsere Achs-Schutzpads auch im Alltag dafür, dass die Gabel, die Radachse und die Bremsanlage effektiv geschützt werden. Sie distanzieren die genannten Bauteile beim punktuellen oder schleifenden Kontakt mit dem Untergrund oder der Straße und reduzieren oder vermeiden so teure Schäden am Motorrad. Aufgrund der positiven Werkstoffeigenschaften absorbieren Sie bei schlagartigen Kräfteinwirkungen die Aufprallenergie ganz oder teilweise...

Achs Schutzpads für die Vorderachse, schwarz

#90250-002

Achs Schutzpads für die Hinterachse, schwarz

#90251-002



für die Vorderachse



für die Hinterachse

Diese und weitere Komponenten sowie mehr Informationen finden Sie auf www.wunderlich-adventure.de

Gut zu wissen: Bis auf wenige Ausnahmen passen alle Produkte sowohl für die Pan America 1250 und die Special!





NEW!

Motorseitenverkleidung

Doppelt nützlich

Die Wunderlich Adventure Motorseitenverkleidung für die Harley-Davidson Pan America hat sich zum Bestseller entwickelt, denn sie sieht gut aus – doch sie kann mehr! Die formschöne Verkleidung kaschiert geschickt den Blick auf die linke Motorseite: Dort schaut man nämlich auf die Rückseite des Kühlers, des Kühlerventilators, auf eine Vielzahl dort verlegter Kabel und Leitungen sowie innere Verkleidungselemente. Die Seitenverkleidung schließt die Öffnung optisch und lenkt gleichzeitig den vom Kühler und Motor ausgehenden heißen Kühlluftstrom durch die integrierten Strömungsöffnungen effizient am linken Bein des Fahrers vorbei – denn der würde ansonsten unmittelbar auf das linke Bein des Fahrers treffen. Sie verbindet damit effektive Funktion und integrales Design...

Motorseitenverkleidung, schwarz

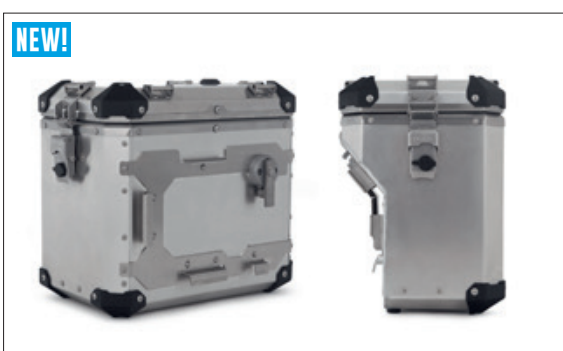
#90280-002



3. Touring

Innovativ und haltbar. Wir sind bekannt für unsere durchdachten, innovativen und spezialisierten Gepäcklösungen.

Dazu zählen zweifellos unsere beliebte robuste Kofferserie EXTREME, die aus hochwertigem Aluminium mit langlebigen Edelstahlbeschlägen handwerklich gefertigt sind sowie DER Allrounder und Klassiker unter den Tankrucksäcken: Der extrem strapazier- wie anpassungsfähige ELEPHANT Tankrucksack, der sich auf allen Erdteilen bestens bewährt hat. Einerlei, ob mit Fotoeinsatz oder Kühltasche, es gibt kein Einsatzgebiet, das er nicht abdecken kann. Made to last. Gemacht, um zu halten.



NEW!

Koffersatz EXTREME

Für Puristen, die die Materialität und Anmutung des ursprünglichen, unbehandelten und robusten Werkstoffs schätzen

Egal ob für den Trip über die Autobahn, zum Nordkap oder durch die Wüste: Diese stabilen, leichten und dabei stilsicheren Aluminium-Koffer EXTREME gehen mit Ihnen durch dick und dünn! Das Anbringen am Träger ist dank des Schnellverschlussystems unkompliziert. Sie sind durch ihr spezielles Dichtsystem absolut staub- und wasserdicht. Durch die konsequente Verwendung hochwertiger Werkstoffe ist die Langlebigkeit unseres Gepäcksystems EXTREME gewährleistet...



Kofferträger EXTREME, Edelstahl



Auch in Schwarz erhältlich

Hinweis: Bitte den passenden Kofferträger separat bestellen: Wunderlich Kofferträger EXTREME, Edelstahl (#90600-000)...

Koffersatz EXTREME, Aluminium

#90600-300

Diese und weitere Komponenten sowie mehr Informationen finden Sie auf www.wunderlich-adventure.de

Gut zu wissen: Bis auf wenige Ausnahmen passen alle Produkte sowohl für die Pan America 1250 und die Special!



Tankrucksack ELEPHANT

Der Klassiker unter den Tankrucksäcken – der ELEPHANT

Der ELEPHANT aus CORDURA® TrueLock™ glänzt mit neuem Design, nachhaltigen Geweben sowie optimierter Funktionalität und Variabilität. Das Hauptfach ist flexibel anpassbar. Die formstabile Einlage schützt den Inhalt. Zwei seitlich angebrachte Taschen sorgen für weiteren Stauraum. Das blaue Futter bringt Übersichtlichkeit. Der ELEPHANT bietet ein, dem Molle-System vergleichbares, Haltesystem zum Befestigen unserer Aufsatztaschen. Es wird durch ein elastisches Gepäcknetz ergänzt. Die Reißverschlüsse sind wasserabweisend...

Hinweis: Zur Montage des Tankrucksacks wird zusätzlich die passende Systemhalterung (#90401-000) benötigt...

Tankrucksack ELEPHANT, schwarz

#90400-002



Systemhalterung

4. Design & Style

Das hochwertige Design unserer Adventure Parts & Accessories drängelt sich keinesfalls in den Vordergrund und bleibt dezent. Es passt sich tadellos in die Designsprache der jeweiligen Modellreihen ein. Wir sprechen deshalb von integriertem Design.



Wunderlich
Adventure
Style
Offroad



Wunderlich
Adventure
Style
Road Trip



Tankpadset 2-teilig

Oldschool

Genau auf das Design der Harley-Davidson Pan America abgestimmter Satz Tankpads, der an allen Kontaktstellen effektiv vor Kratzern, Beschädigungen und Abrieb am Tank schützt. Der verbesserte Knieschluss vermittelt ein direkteres Fahrgefühl, das den Fahrspaß deutlich steigert...

Tankpadset 2-teilig, schwarz

#90255-002



Diese und weitere Komponenten sowie mehr Informationen finden Sie auf www.wunderlich-adventure.de

Gut zu wissen: Bis auf wenige Ausnahmen passen alle Produkte sowohl für die Pan America 1250 und die Special!







Erst sieht man alles doppelt. Und dann kommen auch noch Kopfschmerzen hinzu!

Hier hilft kein Aspirin. Aber ein Wunderlich Spoileraufsatz

Irgendwas stimmt nicht. Man sitzt auf dem Bike und die serienmäßige Scheibe soll doch eigentlich Schutz gegen Wind und Wetter bieten. Tut sie aber nicht. Stattdessen rauschts im Ohr und schuckelt der Kopf. Man sieht alles doppelt, was das Gehirn anstrengt und müde macht. Manchmal ist es sogar gefährlich. Die Folge: Fieser Kopfschmerz. Zugegeben, das ist schon die heftigste Ausprägung eines Phänomens, das wir alle kennen und das niemand mag. Und ehrlich gesagt, es verleidet einem den Spaß am Motorradfahren.

Woran liegt das?

Natürlich an der Scheibe, ihrer strukturellen Stabilität und ihrer Form, die für einen durchschnittlichen Fahrer ausgelegt ist.

Aber wer von uns ist denn schon »Durchschnitt«? Es hat also stets auch individuelle Gründe, es liegt an uns selbst. An unserer Körpergröße, vielleicht aber auch am Verhältnis der Beinlänge zum Oberkörper, das einem entweder zum Sitzriesen, dem der Fahrtwind ins Gesicht schlägt oder eben zum Sitzzwerg macht, den die turbulenten

Wirbel treffen, die sich an der oberen Kante des Windschilds ablösen. Manchmal liegt es am Helm.

Individualität braucht individuelle Lösungen

Wenn die Auswirkungen des Strömungsverhaltens von unserer individuellen Physiognomie abhängig sind, dann kann nur eine individuelle, im besten Fall stufenlos einstellbare Lösung Abhilfe schaffen. Genau das machen die Spoileraufsätze von Wunderlich.



Individueller Anströmwinkel und optimierte Abrisskante

Mit einem Spoileraufsatz von Wunderlich bestimmen Sie individuell zwei wesentliche Parameter: Den Anströmwinkel und, abhängig davon, die Lage der Abrisskante der Strömung.

Die Feinjustierung des aerodynamischen Effekts der Spoiler lässt sich einfach während der Fahrt bewerkstelligen, sodass die turbulenten Anteile der Strömung spürbar zugunsten einer laminaren, ruhigen Strömung reduziert werden.

Mit dem Spoileraufsatz...

... von A wie Aprilia bis Y wie Yamaha.



Mehr erfahren!

Wunderlich Spoileraufsätze

»VARIO-ERGO+« und »VARIO-ERGO 3D«

Informationen & Spezifikationen

Beim Einsatz von Scheiben am Motorrad kommt es vor, dass es je nach Größe des Fahrers oder der Fahrerin und der Position der Scheibe zu Turbulenzen kommen kann, die Fahrspaß beeinträchtigen können. Denn bei vielen Original-Verkleidungsscheiben kann die Windabrisskante mit unseren Spoileraufsätzen optimiert und die Beeinträchtigungen durch Turbulenzen spürbar reduziert werden. Für diesen Fall hat Wunderlich individuell einstellbare Spoiler-Aufsätze entwickelt: »VARIO-ERGO+« sowie den »VARIO-ERGO 3D«.

»VARIO-ERGO+« sowie »VARIO-ERGO 3D« unterscheiden sich durch ihre jeweilige markante Form. Der »VARIO-ERGO+«-Spoileraufsatz hat eine aerodynamisch abgerundete Trapezform. Die »VARIO-ERGO 3D«-Variante hat eine strömungsgünstig stärker konturierte Form und bietet durch ein drehbares Mittelgelenk noch mehr individuelle Einstelloptionen. Beide eignen sich sehr gut, um Turbulenzen bei der Fahrt effektiv zu vermindern.

Erleben Sie ein unbeschwertes Fahrgefühl und genießen Sie die Vorzüge dieses ergonomischen und aerodynamischen Systems, das Sie individuell auf Ihre Bedürfnisse einstellen können.

Die wichtigsten Eigenschaften beider Modelle haben wir für Sie zusammengefasst:

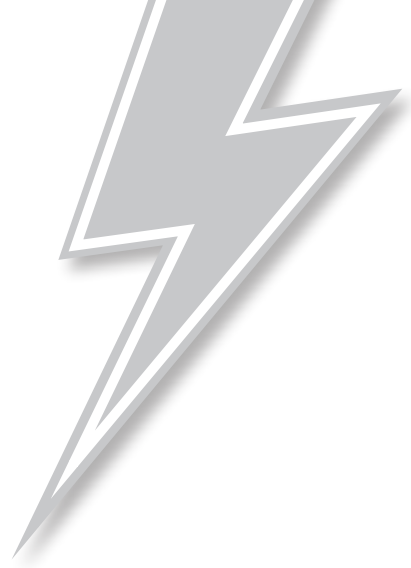
- Passend für alle Verkleidungsscheiben mit einer Scheibendicke 3 bis 6 mm
- Individuelle Einstellbarkeit von Neigung, Höhe und Distanz zum Fahrer
- Optimale Entlastung für Kopf, Arme und Oberkörper
- Reduziert die Auswirkung der turbulenten Strömung der Originalscheibe durch das gezielte Umlenken des Fahrtwindes
- Sicherer Halt durch Befestigung mittels Klemmhalterung
- Einfache und schnelle Montage des Spoilers
- Werkstoff Klemmhalterung: eloxiertes Dural-Aluminium
- Werkstoff Spoiler: bruchsicheres Lexan
- Verfügbar in transparent oder rauchgrau
- Mit ABE für die Verwendung an vielen Originalscheiben (siehe Fahrzeugzuordnung) ■ AG

Das Magazin »Reisemotorrad« schreibt:

»Das höhenverstellbare Element überzeugt durch noch höheren Windschutz und lenkt auch bei großgewachsenen Fahrern die anströmende Luft nahezu perfekt über den Helm hinweg. Selbst bei Tempo 200 auf der Autobahn lässt es sich mit offenem Visier ohne störende Turbulenzen fahren.«

Elektromobilität

Urban stromern im Großstadtdschungel



»Staus, Parkplatznot und steigende Spritpreise. Es zeichnet sich ab, dass das Zweirad als Teil eines ernstzunehmenden urbanen Verkehrskonzepts in der Zukunft eine wichtige Rolle einnehmen wird. Dabei verbindet es Fahrspaß und Funktionalität wie kein anderes Fahrzeug«,

befand Wunderlich Geschäftsführer Frank Hoffmann bereits auf der EICMA 2019. Neben dem klassischen Antriebskonzept etabliert sich im Bereich der Motorräder zunehmend der Elektroantrieb. Dies zeigt sich an der zunehmenden Zahl bemerkenswerter Angebote. Dies

gilt besonders für den Bereich der Urban Mobility, bei der der Nachteil der limitierten Reichweite durch eine höhere Ladesäulendichte kompensiert werden kann. »Wir werden uns zukünftig solchen Konzepten zuwenden, beispielsweise dem CE 04 von BMW«, ergänzt Hoffmann.



Elektrisierend: Der Antrieb. Das Design.

BMW's stylischer Premiumroller namens CE 04 hebt sich technologisch und angesichts des Designs überaus positiv vom Einerlei der Scooter ab. Er ist kein Fake, denn BMW verzichtet zum Glück darauf, den Elektroantrieb unter einer Karosse zu verstecken, die etwas vorgaukelt. Vielmehr punktet der CE 04 mit seiner differenzierten, puristischen Eigenständigkeit und seinem hohem Wiedererkennungswert – die entfernt an das Welbike englischer Fallschirmspringer erinnert. Form follows function at it's best: Auf der schmalen, fast schwebend anmutenden Sitzbank sitzt es sich gut und der Stauraum unterhalb des Sitzes, mit der nach rechts öffnenden Klappe, ist großzügig bemessen. Ein anständiger Windschutz und genügend Platz für die

Welches Potential das Konzept hat, zeigen die wachsenden Märkte in Südeuropa, besonders jedoch in Frankreich. Sein eigenständiges, avantgardistisches Design, die Performance gepaart mit jeder Menge Fahrspaß kommt einfach gut an. Die unbestreitbaren Vorteile bei der Parkplatzsuche in den Metropolen sowieso.

Der CE 04 ist mit 231 kg um fast 50 kg leichter als der C Evolution und damit handlicher, er fährt – Länge läuft – mit seinem langen Radstand wie auf Schienen, auch in hohen Geschwindigkeitsbereichen. Zum Rangieren steht erfreulicherweise ein Rückwärtsgang zur Verfügung. BMW Motorrad kann hier innerhalb des Konzerns auf die Hochvolt-, Lade- und Regeltechnologie der i-Modelle der PKW Sparte zurückgreifen. Die Akkus sind schwerpunktartig unterflur

eine Kapazität von 8,9 kWh und damit 130 Kilometer Reichweite zur Verfügung. Voraussetzung dafür sind jedoch ideale Bedingungen. Die Ladebuchse (Typ 2 Stecker) befindet sich im rechten Beinschild.

Der 42 PS starke E-Motor selbst ist wassergekühlt und ist vom E-Motor des Plug-in-Hybrids des BMW 2er Active Tourers abgeleitet. Darüber hinaus bietet BMW eine leistungsreduzierte A1-Führerschein-Version mit 11 kW/15 PS.

Der stylische Scooter ist in Maggellangrau oder Lightwhite uni erhältlich. Hat der urbane Hingucker auch Nachteile? Ja, durchaus. An den langen Radstand, der beim Einparken ab und an hinderlich erscheint, gewöhnt man sich rasch und auf die Reichweite von 130 km muss

Interview mit Frank Hoffmann

Welchen ersten Eindruck hinterlässt der CE 04?

Ich bin überzeugt, dass das Zweirad das ideale Verkehrsmittel für die großen Städte ist. Für mich hat BMW mit dem Konzept des CE 04 einen überzeugenden Einstieg in die urbane E-Mobilität vorgestellt, ein Konzept, das ganz sicher auch jüngere Käufer anspricht.

Von 0 auf 50 km/h in 2,6 Sekunden, das ist nach Deinem Geschmack – wie fährt der CE 04?

Ja, das kann man sagen. Mit seiner Fahrdynamik und dem Drehmoment macht der Scooter an der Ampel einen Riesenspaß. Für meinen Geschmack könnte die Gabel allerdings etwas besser gedämpft sein – da habe ich bereits ein paar nette Ideen!

Wie ist Dein Fahreindruck, 231 kg sind ja kein Pappentier?

Gut 230 kg ist eine Ansage. Durch den günstigen Schwerpunkt und das kräftige Drehmoment fällt das beim Fahren nicht so »ins Gewicht«, wie befürchtet.

Du bist bekennender Ästhet, wie stehst Du zum Design des CE 04?

Das avantgardistische Design passt und fällt auf – deshalb wird es sicher auch polarisieren.

Dein Fazit?

Ein vielversprechendes Konzept, das Design mit Fahrspaß verbindet und das internationale Publikum, besonders junge Menschen in den Metropolen anspricht. Ein Wermutstropfen bleibt, nämlich die Frage, wer sich den hohen Kaufpreis leisten möchte.

Beine sind ebenfalls geboten. Das von den Motorrädern bekannte 10,25 Zoll TFT-Display fügt sich perfekt ins Cockpitlayout ein und matcht digitale und analoge Welt.

eingebaut. Die Akkutechnologie ist prinzipiell identisch mit der des BMW iX und sorgt für nachdrückliche Fahrleistungen. Beim CE 04 steht mit 40 Zellen

man sich einlassen, wobei die Schnellladefunktion das Thema relativiert, denn für die Großstadt und das Umland bietet sie genügend Reserven. ■ AG

Technische Daten **BMW CE 04**



Interview mit **Daniela Hoffmann**

Teamleitung
Entwicklung

Motor

E-Synchronmaschine,
wassergekühlt

Nenndauerleistung

15 kW (20 PS)

Maximalleistung

31 kW (42 PS) bei 4900/min

Maximalleistung A1-Version

11 kW (15 PS)

max. Drehmoment

62 Nm bei 1500/min

Höchstgeschwindigkeit

120 km/h

Sitzhöhe

780 mm

Gewicht

231 kg

Akku

8,9 kWh

Reichweite

130 km
(nach WMTC Norm)

Reifen

v./h. 120/70 R 15 / 160/60 R 15

Preis

ab 11.990 Euro

Gibt es besondere, grundsätzliche Herausforderungen bei der Entwicklung von Zubehör für Elektromotorräder, die sich von den Entwicklungsprinzipien für klassische Bikes bei Wunderlich unterscheiden?

Es gibt zwei Aspekte: Der Leichtbau spielt eine Rolle, die Aerodynamik auch, wenngleich deren Einfluss in der Stadt vernachlässigbar ist. Auf der Landstraße ist das etwas anderes. Unser Ziel ist es, die Reichweite nicht durch unnötiges Gewicht zu verkürzen, sie im besten Fall, zum Beispiel durch die Verbesserung der Aerodynamik mit einer Scheibe, zu optimieren.

Welche Werkstoffe zieht Ihr dafür in Betracht?

Wo immer möglich, setzen wir leichte Werkstoffe wie Aluminium ein, außer bei Bauteilen, bei denen wir aufgrund der Beanspruchung höhere Festigkeitswerte berücksichtigen müssen.

Abgesehen von der Werkstoffwahl, gibt es weitere Aspekte zu berücksichtigen?

Scooter werden überwiegend im urbanen Raum eingesetzt, sodass wir die spezifischen Anforderungen und Bedürfnisse beim Fahren in der Stadt in der Produktentwicklung besonders in den Blick nehmen. Wie immer spielen der Schutz, besonders auch vor der Witterung, die Ergonomie und auch Gepäcklösungsansätze eine wesentliche Rolle.

Wunderlich legt stets großen Wert auf den integrierten, funktionalen Designansatz. Der CE 04 glänzt mit einem sehr eigenständigen Design. Wie wirkt sich dies auf die Produktentwicklung aus, findet man noch genügend Anschraubpunkte fürs Zubehör?

Die Anzahl der Anschraubpunkte sind gegenüber einem Motorrad in der Tat eingeschränkt. Doch wir haben eine große Erfahrung darin, innovative Lösungen zu entwickeln, wenn bewährte Standardlösungen nicht greifen. Auch bei dem futuristischen CE 04 verfolgen wir unsere Prämisse, dass unser Design immer funktional und integriert ist. Damit fügen sich unsere Komponenten auch beim CE 04 dezent ein und setzen doch einen Akzent.

Kannst Du uns schon verraten, an welchen Accessories Ihr für den CE 04 arbeitet?

Den Witterungsschutz hatte ich schon angesprochen, deshalb kann ich jetzt schon sagen, dass wir eine große aerodynamische Scheibe, Handprotektoren und auch eine Beindecke anbieten werden. Darüber hinaus eine Business tasche, die mit einem komfortablen Schnellverschluss ausgestattet ist und einen praktikablen Topcaseträger, der auch im Sozusbetrieb nutzbar ist.

Dani, was ist Dein Fazit zum CE 04?

Mir gefällt besonders das Design sehr gut, es hat einen hohen Wiedererkennungswert und weicht vom üblichen Roller-Einerlei ab.



YouTube
Video
BMW CE 04

Wunderlich ClassiX 2023



Markenoffenes Klassiker-Treffen für Motorräder und Autos

Wir bei Wunderlich sind Petrol-heads durch und durch und als solche nicht nur motorrad-, sondern auch autoverstrahlt!

Deshalb haben wir für alle Fahrer sportlicher oder klassischer Motorräder und Autos und die Freunde unseres Hauses ein legeres, regelmäßiges Treffen ins Leben gerufen!

Leider sind mittlerweile viele Treffen entweder auf Autos oder Motorräder beschränkt. Wir möchten mit dem markenoffenen Wunderlich ClassiX Treffen Motorrad- und Autolieb-

haber zusammenführen und für Inspiration und Vielseitigkeit und jede Menge unterhaltsame Benzingespräche sorgen. Denn dafür steht das große X symbolisch. Unser Wunsch ist es, mit dem Treffen einen zwanglosen Rahmen zu schaffen, der sich als Treff für Gleichgesinnte etablieren und in Zukunft weiterentwickeln kann.

Bei der Premiere im September 2022 fanden sich Klassiker vom Schläge eines Opel Ascona A, eines BMW 320is, Golf I Cabrio, Porsche 924, Mercedes 190, 124er Mercedes und noch einige weitere ein.

Dazu gesellten sich erwartungsgemäß natürlich jede Menge BMW Motorräder sowie italienische und japanische Klassiker, beispielsweise wurden eine Dreizylinder Laverda, eine Honda Bol d'Or und noch einige weitere Bikes aufgefahen.

Fürs leibliche Wohl und Getränke war auch gesorgt. Bei bester Stimmung bot die Open Lounge vor der Wunderlich Unternehmenszentrale und der Kulisse aufgereihter Old- und Youngtimer die perfekte Location für jede Menge benzingetränkten Smalltalk. ■ AG



Das macht Lust auf mehr!

Bitte unbedingt die Termine für die Wunderlich ClassiX 2023 vormerken und weitersagen:

Wann: An jedem ersten Freitag im Monat von April bis Oktober, ab 16:00 Uhr

Wo: Freigelände & Open Lounge bei Wunderlich im Innovationspark Rheinland, Joseph-von-Fraunhofer-Str. 6 – 8, 53501 Grafschaff-Ringen (direkt an der A61)

Wer: Alle Klassiker, ob Motorrad oder Auto, ob Teilnehmer oder Besucher – sind herzlich willkommen zu den Wunderlich ClassiX Treffen 2023!

Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnehmer und viele Besucher!

Zeigen Sie es uns: Ihr Bike!

In der ersten Ausgabe von **INSIDE WUNDERLICH** hatten wir Sie unter dem Motto »MyBike« ermuntert, uns Ihr Bike zu zeigen und ein Foto davon hochzuladen. Die Resonanz war riesig und in dieser Ausgabe präsentieren wir Ihnen die ersten zehn Bikes. Deren Besitzer sind bereits über ihre Gewinne informiert.

Soll auch Ihr Bike vorgestellt werden? Dann laden Sie einfach ein kreatives Foto auf unserem Portal hoch. Unter den Einsendern der ausgewählten Fotos verlosen wir wieder großartige Preise und wertvolle Gutscheine zum Einlösen in unserem Online Shop oder in unserer Wunderlich App.

HIER GEHT ES ZUM FOTO-UPLOAD ►



Wunderlich
MyBike



Andrea G. | R 1250 GS | (D)



Hans-Jörn d. B. | R 1200 R LC | (D)



Stefano R. | R 1250 GS | (I)



Michael S. | R nineT (2017-) | (D)



Thomas G. | R 1200 RT LC (2014-) | (D)



Nele H. | F 700 GS (-2016) | (D)



Alain M. | R 1250 GS Adventure | (F)



Schulze R. | R 1250 GS Adventure | (D)



Stephan J. | R nineT (2014-2016) | (D)



Oliver M. | F 900 XR | (F)

Kann man das denn anders sehen?

Mein Freund Ben ist ein schwieriger Fall. Wir kennen uns seit unserer Kindheit, er wohnte damals im Haus nebenan, wir wurden im selben Teil unseres Großstadt-Dschungels sozialisiert. So performten wir die ersten verbotenen Dinge im Leben eines Heranwachsenden in konspirativer Zweisamkeit, drückten uns zeitgleich die Pickel von der Kinnlade, schraubten an denselben Mädchen herum und legten uns, kaum 15 geworden, auch sofort beide ein Mofa zu – schon wegen der Mädchen. Damals erwachte in uns beiden eine tiefe Leidenschaft für die beschleunigte Fortbewegung auf nur einer Spur, und auch wenn ein Mofa serienmäßig nicht allzu schnell ist, so konnte man daran ja etwas ändern.

Wir entwickelten uns zu furchtlosen Nachwuchs-Tunern, perforierten so manchen Vergaser – »feil' ruhig weiter, da geht noch was ...« – und lebten auf der Straße in der ständigen Furcht, auf eine Streife zu stoßen, die sich für die

Anzahl der Zähne an unseren Ritzen interessiert. So entdeckten wir auch noch gleichzeitig das Adrenalin und brannten beide für die Marke Zündapp, auch später in der Moped-Zeit noch. Eine Zündapp war für uns der heilige Gral, denn sie war nicht nur cool, sondern watercool und allein deshalb anderen Mopeds weit überlegen, so sahen wir das jedenfalls. Auch sonst waren wir in jeder Hinsicht Brüder im Geiste.

Der Guzzi-Motor – das einzig wirklich selig machende Triebwerk?

Bevor wir dann gemeinsam auf ein richtiges Motorrad umsteigen konnten, ging Ben für seine Ausbildung in die Ferne und ich verlor ihn aus den Augen, über rund drei Jahrzehnte hörte ich nichts mehr von ihm. Bis er vor gut einem Jahr wie aus dem Nichts plötzlich wieder vor meiner Tür stand. Auch unter dem inzwischen schütterten Haar und über dem fremden Doppelkinn erkannte ich

sein typisches Grinsen auf Anhieb, zumal er wie damals einen Helm unterm Arm trug – wenn auch jetzt einen grün-weiß-roten.

Natürlich gab es ein großes Hallo, zumal schnell klar wurde, dass wir uns jetzt wieder öfter sehen werden, denn Ben war in seine alte Heimat zurückgekehrt und hing fortan wieder öfter bei mir rum. Was an sich erstmal sehr schön war, denn wer würde nicht gerne den besten Freund aus Jugendzeiten wiederfinden und dabei direkt feststellen, dass man zumindest noch die Leidenschaft fürs Motorrad teilt? Und doch gab es etwas, das mich verstörte.

Denn nachdem das Wichtigste erzählt war, wollte er natürlich auch noch das Motorrad sehen, mit dem ich heute unterwegs bin. »Hmm, schön schön«, meinte er beim Anblick meiner Maschine auf Anhieb, um dann jedoch direkt hinterher zu schieben: »Nur echt schade für dich, dass die beiden Zylinder im falschen Winkel zur Seite rausgucken ...« So fing es an.

Seitdem versucht Ben mich mit nimmermüder Hingabe davon zu überzeugen, dass nur ein Guzzi-Motor das einzig wirklich selig machende Triebwerk für ein Motorrad sein kann. Eine Zeit lang war das noch ganz unterhaltsam und auch irgendwie interessant, schließlich wusste Ben eine Menge über die ruhmreiche italienische Marke, ihre Geschichte und die Köpfe dahinter zu erzählen. So erfuhr ich quasi



alles über den Stammbaum der Gründerfamilie – gefühlt bis ins sechste Glied –, hörte ihn schon x-fach die gesamte Guzzi-Modellpalette inklusive Vorkrieg runterbeten und lernte jede Facette von Ben's »Passione« kennen, wie er es nennt.

Vom ersten Moment an hatte er sich dabei offensichtlich in den Kopf gesetzt, mich zu bekehren, und schnell wurde mir klar, dass Markentreue sehr anstrengend sein kann, wenn sie im missionarischen Gewand daherkommt. Vor allem dann, wenn der Missionar der festen Überzeugung ist, dass es zu seiner Sicht der Dinge eigentlich keine Alternative gibt: »Setz' dich drauf und fahr' einfach mal los. Schon nach einem halben Tag weißt du, dass ich recht habe. Das kann man gar nicht anders sehen.« Uff ...

Wann immer Ben nach Italien fährt, besucht er in Mandello del Lario das Grab von Carlo Guzzi, »solange ich noch an die Stummel komm', wird das auch so bleiben.« Er hat sich den Adler zwischen die Schulterblätter und das Le Mans-Logo auf die Brust tätowier-

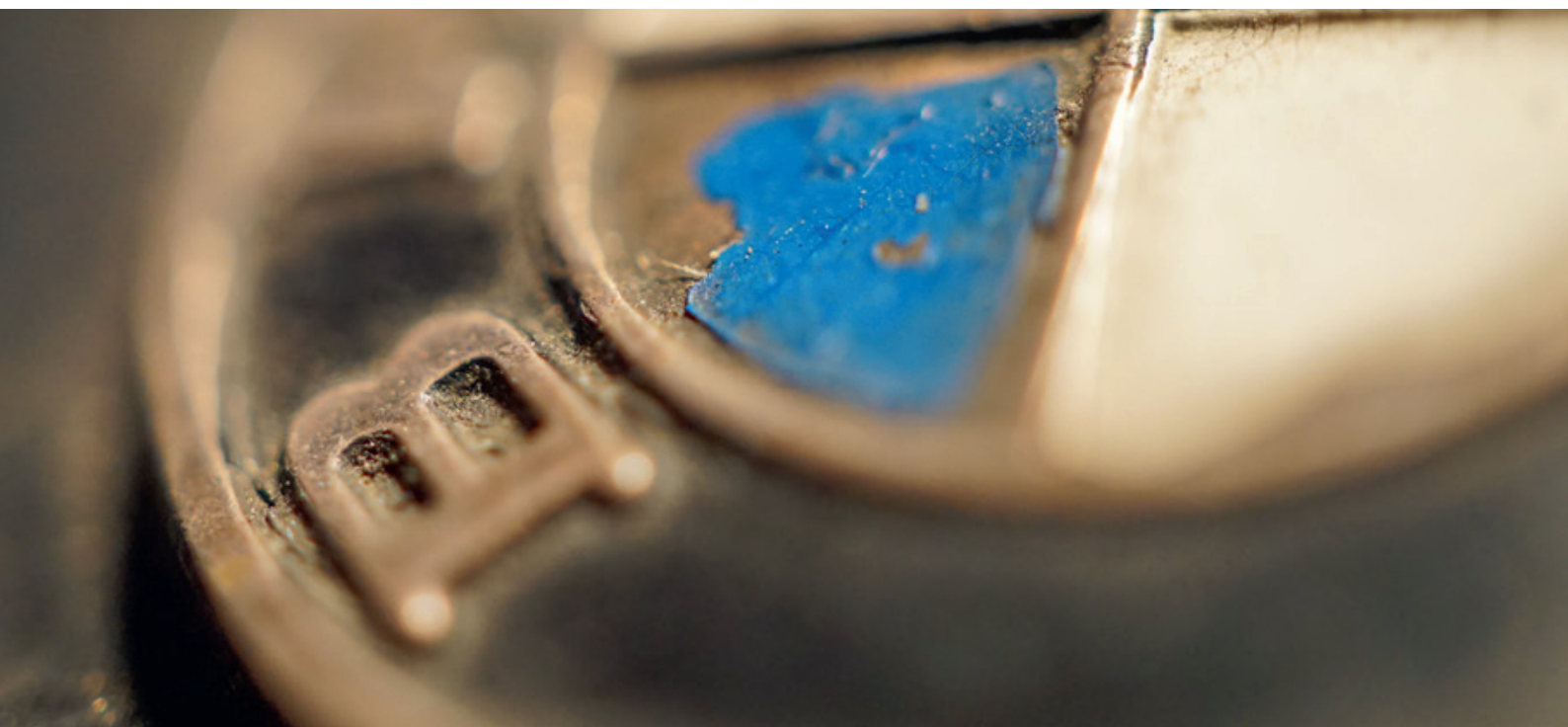
ren lassen, und betritt man sein »Herrenzimmer« – so nennt er seine Werkstatt –, wähnt man sich an einem sakralen Ort. Die Wände gepflastert mit den Belegen einstiger Rennerfolge und überall das Markenlogo, beleuchtet, vergoldet, als Poster – als gäbe es keinen Platz, an dem man es nicht unterbringen kann. Die Werkbank drapiert wie ein Altar, darüber das Werkzeug, hinten in der Ecke ein Weihwasserbecken – das sich zum Glück dann doch nur als alte Ölwanne herausstellte.

Nur echt schade für ihn, dass die beiden Zylinder im vollkommen falschen Winkel zur Seite rausgucken!

An solchen Orten bin ich immer sehr darauf konzentriert, nichts Falsches zu sagen, denn wer bei einer Marke derart steil geht, ist im Austausch darüber bisweilen eher unentspannt. Schließlich ist das Ganze ja auch immer Ausdruck der eigenen Identität, eine flapsige Bemerkung muss da nicht zwingend die Gesprächsatmosphäre aufhellen.

Erst neulich gerieten wir uns genau deshalb mal kurz in die Haare, denn mir war der Kragen geplatzt: »Nein, ich will nicht mit dir zum Guzzi-Jubiläum nach Mandello kommen! Das hatten wir schon vor Wochen geklärt! Und wenn du noch hundertmal fragst: Nein!« Wir haben uns dann wieder zusammengerauft. Er versprach, dass er nicht nochmal fragen wird, und ich versuchte mich an die schöne Zeit unserer Jugend zu erinnern, als wir noch Jünger derselben Marke waren. Hätte ich damals doch nur länger auf ihn aufpassen können, dann wäre ihm das sicher nicht passiert. Wir haben uns dann darauf geeinigt, dass wir einander bis auf Weiteres so nehmen, wie wir nun mal sind.

Dabei finde ich seine Kiste eigentlich gar nicht so schrecklich. Nur echt schade für ihn, dass die beiden Zylinder im vollkommen falschen Winkel zur Seite rausgucken. Ich hab' bisher noch keinen rechten Weg gefunden, ihm das klar zu machen. Aber diesen Weg finde ich noch. Denn eigentlich kann man das doch gar nicht anders sehen ... ■ UB





IMPRESSUM

Wunderlich GmbH | Joseph-von-Fraunhofer-Str. 6–8 | 53501 Grafschaft-Ringen | Germany
Fon: +49 (0)2641 3082-0 | info@wunderlich.de | www.wunderlich.de

Konzeption, Autor und Technische Redaktion:

Arno Gabel »Wunderlich GmbH«

Texte: Arno Gabel (AG), Uli Böckmann (UB), Markus Biebricher (MB), J. Peter Thoeming (JPT)

Fotos: Uli Böckmann, Toni Börner, Sascha Bartel »SashMedia«, PS/Markus Jahn, PS/Jörg Künstle, PS/Jacek Bilski, Max Schätzl, Lars Wengersheide, Jürgen Schons, J. Peter Thoeming, Heinz Joachim Wirths, Felix von Canstein »Canstein-Pictures«, Erich Wunderlich, Claudia Werel, BMW Group Classic, BMW Group, Arturo Rivas »Arturo Rivas Photography«, Articus & Röttgen Fotografie, Arne Flander. Des Weiteren danken wir allen, die uns Nutzungsrechte für Text- und Bildmaterial eingeräumt haben.

Konzeption, Visuelle Gestaltung und Satz:

Bernd Kreuder »Kreuder | Designbüro«

Druck und Produktion:

Bernd Kinzel »bk betterkonsult«

Hinweis: Wir behalten uns technische Änderungen, Irrtümer und Preisänderungen vor. Alle Angaben in diesem Medium erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen, für die Richtigkeit übernehmen wir keine Gewähr. Markennamen und geschützte Warenzeichen sind Eigentum ihrer jeweiligen Inhaber. Die Nennung von Markennamen und Abbildung geschützter Warenzeichen hat lediglich beschreibenden Charakter. Copyright by Wunderlich GmbH. Der Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Wunderlich GmbH erlaubt.

// Design, Style & Protection
// Touring
// ErgoComfort

Passion. Unlimited.



Parts & Accessories für Ihre Pan America 1250

WUNDERLICH ADVENTURE. PASSION. UNLIMITED.

Als Adventure Bike Spezialisten entwickeln wir mit Leidenschaft Parts & Accessories für ausgesuchte Adventure Bikes namhafter Premiumhersteller außerhalb der BMW Welt. Die Harley-Davidson Pan America ist nur der Anfang.



Mehr
erfahren!

WUNDERLICH SUSPENSION.

ERSTKLASSIGE FAHRWERKSKOMPONENTEN.
FÜR IHR MOTORRAD.

Wunderlich Suspension

Erstklassige Fahrwerkskomponenten für Ihr Motorrad.
Höchste Qualität. Individuell konfigurierbar. Voll einstellbar.

Wunderlich Suspension-Center

Markenoffener Fahrwerks-Service. Persönliche Beratung.
Professioneller Einbau und individuelle Abstimmung.

Spaß an der Kurve-Fahrdynamiktraining

Fahrdynamiktraining für jedermann. Das Trainingskonzept dazu
wurde von unseren Fahrwerksspezialisten entwickelt.



wunderlich-
suspension.de



4 0 5 3 1 9 6 0 3 2 6 2 7



bvdm.