

INSIDE

WUNDERLICH

THE **STORIES** BEHIND

#03 | 2023



LIMITED EDITION

AUCH ONLINE VERFÜGBAR!



TITELSTORY

THE ITALIAN JOB

das große Ducati Special

Seite 8



GESTATTEN: UNSERE FLACHSTE FILIALE

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

Schnell. Unkompliziert. Praxisorientiert. Informativ.
Ihre Top-Connection für jeden Tag!
2connect. 2shop. 2like. 2go.

Ab wann? App sofort!



Auch als Tablet-Version verfügbar.



 Wunderlich®

BEST BRAND 2023: WUNDERLICH

Wunderlich überzeugt bei der Leserwahl der Zeitschrift MOTORRAD mit großem Abstand als BEST BRAND in der Kategorie »Zubehör/Umbauten«

»Wir freuen uns sehr über die Auszeichnung zur BEST BRAND! Besonders weil uns die Leser der MOTORRAD offensichtlich so hervorragend einschätzen, dass sie unsere Marke, die wir 2022 um die Division Wunderlich Adventure mit einem Parts & Accessories Programm für die Harley-Davidson Pan America und jüngst für die Ducati DesertX erweitert haben, mit so deutlichem Abstand gewählt haben«, so Frank Hoffmann, Geschäftsführer der Wunderlich GmbH. »Die BEST BRAND Auszeichnung zu erhalten hatte und hat eine große Bedeutung für unser ganzes Team! Sie zeigt einmal mehr, wie stark das Vertrauen ist, das die Leser

MOTORRAD

BEST BRAND 2023

Category:
Accessoires/Customisation

der MOTORRAD unserer Marke entgegenbringen. Wir empfinden dies als große Anerkennung«.

Dazu Felix Wunderlich, Geschäftsführer der Wunderlich GmbH: »Wir haben allen Grund zu großer Freude, nachdem die Leser von Europas größter Motorrad-Zeitschrift MOTORRAD uns auch 2023 erneut zur BEST BRAND in der Kategorie »Zubehör/Umbauten« gewählt haben. Dies unterstreicht, dass die mit unserer Marke verbundenen

Produktmerkmale weltweit gefragt sind. Die Qualität unserer Komponenten sind bewährte und tragende Säulen unserer Brand. Genau wie ein großartiges engagiertes Team, das die Marke lebt und prägt und ohne das der Erfolg nicht möglich wäre.«

»Wir möchten deshalb den Leserinnen und Lesern der MOTORRAD, unseren Kunden, und unseren Partnern, die uns mit ihrer Stimme unterstützt haben, für den großen Vertrauens- und Sympathiebeweis ganz herzlich Danke sagen! Sie bestärken uns, weiter unser Bestes für sie zu geben!«, ergänzt Herbert Schwarz, der Marketingleiter des Unternehmens. ■ AG



Liebe Leserinnen und Leser,

seit dem Erscheinen unseres ersten INSIDE WUNDERLICH Magazins ist ein Jahr vergangen. Auf unserem ersten Cover war eine BMW R 1250 GS abgebildet, auf dem zweiten ebenfalls eine BMW R 1250 GS Adventure, flankiert von der Harley-Davidson Pan Amerika 1250 Special. Nun finden Sie eine Ducati DesertX auf dem Titel unseres dritten Magazins – und in einem ausführlichen Ducati Special noch viel mehr über das großartige italienische Bike. Damit visualisieren die drei Cover sehr anschaulich die strategischen Weichenstellungen unseres Unternehmens in den vergangenen zwei Jahren. Dass uns die Leser von Europas größtem Motorradmagazin MOTORRAD 2023 wieder mit Abstand zur BEST BRAND in der Kategorie »Zubehör/Umbauten« gewählt haben, empfinden wir als große, vertrauensvolle Anerkennung und sie bestärkt uns, den eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen.

2023 ist auch in anderer Hinsicht ein wichtiges Datum. Wir möchten BMW Motorrad zu 100 Jahren überaus erfolgreicher Motorradgeschichte und -entwicklung gratulieren (lesen Sie dazu auch unsere Hommage an den BMW Boxer im letzten INSIDE WUNDERLICH Magazin #2). 1923 hatten die Bayern also die R 32 mit dem längs eingebauten Boxer und der Kardanwelle als Sekundärtrieb vorgestellt. Max Friz hatte kurzerhand den thermisch sensiblen, quer eingebauten Boxer der Helios, der Vorgängerin der R 32, die den Namen BMW noch nicht tragen durfte, um 90 Grad gedreht

und damit ein Jahrhundertkonzept in die Welt gesetzt, das bis heute nichts von seiner Faszination verloren hat. Damit darf die BMW R 32 als Archetyp für alle BMW Motorräder gelten – ganz besonders jedoch für die BMW R 1300 GS auf deren Launch wir mit Ihnen zusammen voller Spannung, Ungeduld und Neugierde warten...

Doch bis es so weit ist folgen wir bei Wunderlich Adventure unserer Strategie und widmen uns der Entwicklung von High-Level Komponenten, Parts & Accessories ausschließlich für neu erscheinende Adventure Bikes namhafter Premiumhersteller. Wir verraten nicht zu viel, wenn wir hier sagen, dass das nächste Adventure Bike nicht nur als Idee in unseren Köpfen spukt, sondern bereits konkrete Formen angenommen hat und in den Startlöchern steht: Die Gründe sich einer weiteren Ducati zuzuwenden erläutert Frank Hoffmann und einen ersten spannenden Entwurf unseres Designers Nicolas Petit finden Sie in dieser Ausgabe als Appetizer. Unsere MARATHON Scheiben genießen hohe Anerkennung aufgrund ihrer ausgewiesenen Produktmerkmale. Lesen Sie alles zur Entwicklung des MARATHON Windschilds für die DesertX, die zwar exemplarisch ist, uns jedoch mit einer besonderen Herausforderung konfrontierte. Nämlich den Designcharakter der Italienerin, die maßgeblich von der steil stehenden Scheibe geprägt ist, keinesfalls zu verändern. Beide Beiträge finden Sie unter anderem im Ducati Special!



Harley-Davidson Pan Amerika 1250, Ducati DesertX und BMW R 1250 GS. Die Weichen werden neu gestellt.



Felix Wunderlich und Frank Hoffmann

In der Reihe »Complete your ...« stellen wir die Komponenten vor, die wir für den Big Boxer im Portfolio führen. Freunde der GS dürfen sich auf ein Trophy Feature mit der R 1250 GS und der F 850 GS Trophy freuen.

Die Expedición Trópico Pólar unseres spanischen Markenbotschafters Miquel Silvestre reicht über 8.000 km von der Westsahara bis zum Polarkreis, vom 23. bis zum 66. Breitengrad auf der Nordhalbkugel. Sie ist eine Reise, die die Stellung der Erde zur Sonne, die Jahreszeiten und die Vielfalt der landschaftlichen und natürlichen Ausprägung in den Zusammenhang stellt. Folgen Sie dem spanischen Entdecker und seiner – wenn man so will – universellen Reise. Genießen Sie Behind-the-Scene Aufnahmen von unserem letzten Fotoshooting in Spanien, genauso wie die Winterreise mit der Pan Amerika entlang des Nord-Ostsee-Kanals.

Auch wenn die Spuren der Ahrflut noch überall sichtbar sind, die lebendigen Feste, die hervorragende Gastronomie, die erstklassige Hotellerie und die exzellenten Winzerinnen und Winzer, alles, was das Ahrtal ausmachte, kehrt Stück um Stück zurück. Zeit für einen Besuch. Wir stellen Ihnen eine zweieinhalbstündige Route, auf der Sie das Ahrtal flussauf- und flussabwärts kennenlernen können, vor. Und weil packen für die kurze

und lange Motorradreise am besten systematisch geht, setzen alle Motorradreisenden in der #3 des INSIDE WUNDERLICH Magazins auf unser Wunderlich Systemgepäck. Wir stellen es Ihnen vor.

Last but not least: Seit 2018 verbindet uns eine launige Freundschaft mit den großartigen Mitgliedern der Motorradstaffel der Polizei Hamburg. Wer da auf dem Motorrad Kopf steht, falschherum draufsitze oder die Hamburger Flagge in den Himmel hält und warum – wir finden, diese Geschichte verdient es, erzählt zu werden. Diese Geschichte und auch die Kolumne von Uli Böckmann, sollten Sie keinesfalls verpassen.

Genießen Sie INSIDE WUNDERLICH #3, unser Magazin, prall gefüllt mit Motorradleben in all seinen faszinierenden Facetten!

Wir wünschen Ihnen eine schöne Motorradsaison und nun viel Spaß bei der Lektüre!

Frank Hoffmann
Geschäftsführer der
Wunderlich GmbH

Felix Wunderlich
Geschäftsführer der
Wunderlich GmbH

INHALT

AUSGABE #03

BEST BRAND 2023:	
Wunderlich	3
Ducati Special	
The Italian Job	8
Warum denn Ducati, Frank Hoffmann?	10
Jenseits der Punktelwolke	12
Im Think Tank	22
Forever young!	23
Herbert Schwarz' persönliches Urteil zur DesertX	26
The Italian Job – Ausgewählte Parts & Accessories für die DesertX von Ducati	28
Unverzichtbare Basics – Wunderlichs funktionales Equipment	38
Testen ohne Risiko	
Die besondere Wunderlich Garantie	39
Wunderlich Kompetenz	
Complete your BMW R18	40
Alles im Griff? VarioLever Brems- und Kupplungshebel	45
Packen geht systematisch.	
Wunderlich Systemgepäck	46
Expedition	
Expedición Trópico-Polar	54
7 Fragen an: Miquel Silvestre	63
Miquel Silvestre künftig auch auf Harley-Davidson Pan America	65
Wunderlich Store	
Wir werden Sie begeistern!	66
Im Land des Wüstentümlers	
Internationale BMW GS Trophy 2024	67
Wenn das die Polizei sieht ...!	
Motorradstaffel Hamburg	72
Reisebericht	
NOK – Zwischen den Meeren	82
WE ahr OPEN!	
Der eine Moment	90
Unser Revier	92
Wunderlich Kompetenz	
Easy Riding in Tricolor	96
Kanalarbeit	
Wunderlich Social Media	98
Erste Profi Liga	
Der TKC 70 von Conti	100
Motorradkultur	
Einbeck? Nie gehört! Der PS.Speicher	102
MyBike	
Zeigen Sie es uns: Ihr Bike!	104
TechSpirit	
Wunderlich und MOTOREX	106
Wunderlich. 365.	
Egal wann. Egal wohin.	107
Behind the Scenes	
Fotoshooting – off the record	108
Kolumne	
Nachbarschaftshilfe	116
Empfehlung	
TEC-TIP – Mit diesem Tracker haben Sie keinen Vertrag!	118
APP-TIP – Kurvenheld – Jeder Kurve zählt!	119
Dabei sein ist alles	
Wunderlich ClassiX 2023 & Alle Termine 2023	120
Impressum	122

SO ERREICHEN SIE UNS:

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

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

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



82

NOK

Zwischen den Meeren



08

DUCATI SPECIAL

The Italian Job

40

**Complete your
BMW R 18**



54

**Expedición
Trópico-Polar**



72

Wenn das die Polizei sieht ...!

Motorradstaffel der Polizei Hamburg



DUCATI SPECIAL





THE
ITALIAN
JOB

Warum denn Ducati, Frank Hoffmann?

Der Wunderlich Geschäftsführer und leidenschaftliche Motorradfahrer zur Entscheidung, sich ab 2023 bei Wunderlich Adventure auch Ducati zu widmen.

INSIDE WUNDERLICH (IW): Frank, die DesertX von Ducati trifft offenbar und unbestritten den Nerv der Zeit. Ist es provokativ zu fragen, ob das der Grund ist, warum die Zubehörkomponenten für die Italienerin nach der Pan America das nächste Highlight im Wunderlich Adventure Programm sind?

FRANK HOFFMANN: Die DesertX hat mich sofort begeistert, als ich sie das erste Mal auf der EICMA gesehen hatte. Dennoch galt es im Vorfeld das Potenzial der Ducati sorgfältig abzuwägen. Denn unsere Komponenten sind ja stets zu über 90 % auf ein Modell bezogen. Das erfordert eine solide Auseinandersetzung mit dem Bike, den erforderlichen Investitionen in die sorgfältige Entwicklung, Erprobung und in Werkzeuge, bevor wir loslegen. Das Herz war von Anfang an dabei. Und irgend-

wann hat der Kopf dazu genickt. Nein, Spaß beiseite, wir sind sehr begeistert in das Projekt eingestiegen.

IW: Sind die Kunden und das Publikum auch begeistert?

FRANK HOFFMANN: Absolut! Seit wir die DesertX in Verona erstmals vorgestellt haben, ist die Resonanz extrem positiv. Dies gilt im Übrigen für alle internationalen Frühjahrmessen. Sehr bemerkenswert finde ich, dass uns unsere Kunden geradezu aktiv anspornen, unseren eingeschlagenen Weg mit Wunderlich Adventure weiter zu verfolgen!

IW: Gut. Da sprach jetzt der Wunderlich Geschäftsführer. Was sagt der Motorradfahrer Frank Hoffmann?

FRANK HOFFMANN (lacht): In meiner Funktion als Teammanager des einzigen Ducati Teams mit Werksunterstützung in der EWC, der Langstreckenweltmeisterschaft, habe ich hautnah miterleben dürfen, wie professionell man in Bologna an die Aufgaben herantritt. Mich beeindruckte in den letzten beiden erfolgreichen Saisons der Spirit, den ich in der engen Zusammenarbeit mit den Ducati Corse Werkstechnikern miterleben durfte. Die Detailverliebtheit und die Art und Weise, absolut keine Kompromisse einzugehen zeugt von unbedingter Professionalität. Die wird von einer Emotionalität befeuert, die nur jemand an den Tag legt, der sich mit Haut und Haaren einer Aufgabe verschrieben hat. Ich erinnere mich an die unglaubliche Begeisterung beim packenden Bol D'Dor 2022, auf dem Circuit Paul Ricard, bei



Das nächste Projekt steht bereits am Start: Die großartige Ducati Multistrada V4 Rally als Sketch unseres Designers Nicolas Petit

dem wir über 20 Stunden führten! Als wir nach einem marginalen Kupplungsdefekt zunächst zurückfielen war das Team am Boden zerstört, obwohl wir dann im Ziel den herausragenden fünften Platz nach 24 Stunden verteidigt haben. Daran konnten auch all die anfeuernden und aufmunternden

FRANK HOFFMANN: Die beiden kann man nicht trennen! (lacht wieder) Die DesertX spricht mich in jeder Hinsicht an, sodass sie für mich absolut in die engere Auswahl meiner persönlichen Wunschmotorräder gehört. Als Jugendlicher habe ich die Helden der Paris Dakar

sie von der aktuellen BMW, die das Konzept der Reiseenduro aufs Beste interpretiert.

Damit ist Platz für beide.

Aber bleiben wir für den Moment bei der Duc: Das Design der DesertX wirkt, wie ein perfekt austariertes Destillat aus Leichtigkeit – damit meine ich geringes Gewicht und die Leichtigkeit, die ihr Design ausstrahlt – und Leistung. Beides Zutaten, die sie so begehrenswert machen und uns neue Wege jenseits befestigter Straßen eröffnen werden.

IW: Wir haben das Interview mit einer provokanten Frage begonnen und möchten es mit einer ebensolchen schließen: Mit Wunderlich Adventure verfolgt ihr die Entwicklung von High-Level Parts & Accessories ausschließlich für neu erscheinende Adventure Bikes namhafter Premiumhersteller. Darf man fragen was ansteht, nach der Pan America und der DesertX?

FRANK HOFFMANN: Das nächste Adventure Bike spukt nicht nur als Idee in unseren Köpfen, sondern, und da verrate ich nicht zu viel, es hat bereits sehr konkrete Formen angenommen. Es handelt sich um eine weitere Ducati: Die Multistrada V4 Rally. Der 2-Zylinder Vorgängermotor war schon beeindruckend gewesen, doch der großartige Motor der V4, den ich bereits in der Langstreckenweltmeisterschaft ausgiebig kennen gelernt und studiert habe, ist eine Bank und legt mehr als nur eine Schippe nach. Der Sketch unseres Designers Nicolas Petit mag im Moment als Ausblick und Appetizer dienen, was man von uns schon in Kürze erwarten darf.

IW: Frank, vielen Dank für das Interview! ■ AG



Frank Hoffmann, Teammanager, mit Philipp Öttl, Ducati Rennfahrer in der Superbike WM

Nachrichten und Glückwünsche zu diesem Erfolg, die mich aus aller Welt erreichten, nichts ändern. Die Emotionen der unbändigen Freude, wenn das Motorrad perfekt funktioniert und die des niederschmetternden Unglücks, das man empfindet, wenn es nicht funktioniert, sind der zündende Treibstoff, der dieses Team zur absoluten Höchstleistung treibt. Es steckt so viel mehr in dieser Brand als Fashion und Lifestyle. Die Parallelen zu Wunderlich sind offensichtlich: Professionalität ist die Basis. Doch nichts ist überzeugender für unsere Kunden als echte, spürbare Begeisterung und gelebte Passion.

IW: Da kam jetzt die Einordnung des Rennfahrers zum Vorschein, die Frage richtete sich aber auch an den Motorradfahrer Frank Hoffmann.

gefeiert und mir die Nase an den Schaufensterscheiben der Händler plattgedrückt. Was diese Kultmotorräder, wie die BMW GS, aber auch die Cagiva Elefant 900, die die DesertX formal und technisch zitiert, in Bewegung gesetzt haben, können wir erst heute im Rückblick ermessen. Sie sind immens bedeutsam für die aktuellen Trends. Das weckt – nicht nur in mir – die Begehrlichkeit für die DesertX.

IW: Siehst Du konzeptionelle Unterschiede zwischen der BMW GS und der DesertX von Ducati?

FRANK HOFFMANN: Die DesertX verkörpert für mich zweifellos die konzeptionelle Nähe zu den alten, klassischen 80er Jahre Dakar Boliden. Das differenziert



DUCATI SPECIAL

JENSEITS DER PUNKTEWOLKE



Als mir zu Ohren kam, dass bei Wunderlich nun auch an der Optimierung der Ducati DesertX gearbeitet wird, konnte ich meine Neugierde nur schwer verbergen. So kam es zu einer besonderen Einladung, die gewisse Spuren bei mir hinterließ: Ein Besuch in der Wunderlich-Entwicklungsabteilung.

»So kann man arbeiten...« Tatsächlich ist dies mein erster Gedanke, als ich die Räumlichkeiten der Entwicklungsabteilung betrete. Wie oft habe ich mir schon ge-

wünscht, das Motorrad direkt neben dem Schreibtisch zu haben, für das Team hier ist diese Vision der Alltag – schwer zu sagen, ob das jetzt mehr Büro oder Motor-

radwerkstatt ist. Auf der rechten Seite verteilen sich etliche Großbildschirme über diverse Schreibtische, links steht eine reichlich gestrippte Ducati Multistrada auf



Die Stunde der Wahrheit: Passt die erste serienmäßig hergestellte MARATHON Scheibe? Noch ist der gedruckte Prototyp montiert.

einer Hebebühne, durch die offene Tür kann ich im Nebenraum ihre Markenschwester DesertX in ähnlich kompromittierendem Zustand erspähen. »Für die haben wir eine neue Scheibe entwickelt, morgen kommt der TÜV zur Abnahme. Aber das Muster ist fertig und erprobt, nur anschrauben müssen wir es noch.« Paul Hornberger aus der Wunderlich-Entwicklung

deutet auf das italienische Prachtstück nebenan, mit dem Ducati schon seit der EICMA 2019 etlichen Windgesichtern den Kopf verdreht, wobei viele den seinerzeit dort am Ducati-Stand präsentierten Prototypen bestenfalls für eine ferne Zukunftsvision hielten. Dass die Bologneser Zweiradschmiede dann nur gut zwei Jahre später tatsächlich

ein – schon von Geburt an höchst erwachsenes – Adventure-Bike in die Verkaufsräume der Händler rollt, hätte wohl niemand für möglich gehalten.

Aber jetzt ist sie da und versetzt erstaunlicherweise nicht nur die Freunde eines gelungenen Designs in Verzückung, auch die Testredaktionen des Landes sind



Punktwolkenbildung – per 3D-Scan geht es in die digitale Welt.



Vor der TÜV Abnahme: Paul (li.) und Leon montieren den »Klapper-Klaus«.

voll des Lobes. Ich hatte zwar selbst noch nicht das Vergnügen, mal auf ihre Sitzbank zu steigen, aber es hat den Anschein, als hätte Ducati da einen perfekten Job gemacht. Paul bemerkt meinen schmachtenden Blick: »Ein grandioses Motorrad, ohne jeden Zweifel. Aber auch daran kann man noch vieles besser machen. Manchmal sogar deutlich besser...«

Dabei hält er mir ein schwarzes Kunststoffteil vor die Nase, das auf den ersten Blick den Eindruck vermittelt, als habe es bereits etliche Stürze hinter sich – offensichtlich ist es aus mehreren Teilen zusammengeklebt. »Das wird ihre neue Scheibe«, lässt Paul mich wissen, »wenn die morgen den TÜV-Segen bekommt, können wir den Prototypen in die Produktion geben. Hier siehst du den Unterschied zur Serie.«

Er greift kurz hinter sich und nimmt den serienmäßigen Windschild von der Werkbank, direkt nebeneinander gehalten wirkt der vollschwarze Rohling wie eine dunkle Macht neben dem schnittig-transparenten Original, deutlich höher und breiter ist er zudem. »Wir sind die DesertX mit etlichen Leuten ausgiebig gefahren, wahrscheinlich hast du schon bemerkt, dass hier im Haus auf vielen Schreibtischen ein Helm liegt. Bei so vielen Fahrerinnen und Fahrern gibt es zu einem Motorrad natürlich unterschiedliche Meinungen, schließlich erlebt das jeder individuell. In einem Punkt aber waren sich alle einig: Der originale Windschutz ist keiner. Der tut nur so. Im Gelände ist das vielleicht kein Drama, auf der Straße schon. Er ist einfach viel zu klein. Gutes Strömungsverhalten, aber mangelhafter Windschutz. Da werden längere Ritte deutlich anstrengender, als sie sein müssen.«

»Anständige Komponenten«

Ihre Sicherheit ist es wert.

Alle Wunderlich Produkte und Komponenten stehen für hochwertigste Ausführung und gleichbleibend hohe Qualität. Sofern zulassungspflichtig, sind sie außerdem mit einer ABE (Allgemeine Betriebs-erlaubnis), EG-ABE oder einem TÜV-Gutachten versehen.

Damit wir die nötigen Freigaben für die von uns gefertigten Komponenten beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) beantragen können, arbeiten wir bei Wunderlich mit einem zertifizierten Managementsystem, das gemäß genehmigungsrelevanten Anforderungen regelmäßig durch den TÜV Rheinland geprüft wird.

Dieser hohe Aufwand in Entwicklung und Homologation sowie die permanente Qualitätsüberwachung in der Fertigung in Kombination mit der regelmäßigen Überwachung durch unabhängige Prüfinstitute sorgen dafür, dass Wunderlich-Komponenten sicher sind und Sie sich in jeder Situation darauf verlassen können.



Höchste Qualitätsstandards, geprüfte Sicherheit und immer legal – das ist es, was wir unter »Anständigen Komponenten« verstehen.

Als ich mir nun die Klebenähte des Musters näher anschaue, erkennt Paul die Fragezeichen auf meiner Stirn: »Der 3D-Drucker ist in den Maßen begrenzt, eine so große Scheibe drucken wir deshalb in mehreren Teilen und verbinden sie dann mit einem Spezialkleber. Dabei sind die gedruckten Teile an den Kanten entsprechend geformt, so dass wir sie überlappend kleben können, die Oberfläche jedoch ist glatt und bündig. Diese Rohlinge können wir dann so am Motorrad testen, auch im Höchstgeschwindigkeitsbereich. Der hier ist jetzt in jeder Hinsicht optimiert, das ist die

finale Form. Der war schon x-mal auf der Autobahn, hat etliche Touren hinter sich und wurde in Spanien auch schon durch den Dreck gejagt. Deshalb sieht der auch so aus, wie er aussieht. Der hat alles hinter sich.«

Als ich jetzt auch noch wissen will, was sich denn außerdem noch hinter diesem »alles« verbirgt, zieht Paul aus einem Regal eine Pappschablone: »Damit fängt es an. Da nimmt zum ersten Mal eine Skizze oder ein Entwurf feste Gestalt an. So fest halt, wie es in diesem Stadium sein muss. Aber schau dir die Pappe mal genau



Der Laser lügt nie: Festlegung der Scheibenhöhe mit Hilfe eines Laserstrahls.

an, die ist nicht einfach nur mit der Schere ausgeschnitten.« Tatsächlich fällt bei näherem Hinsehen auf, wie filigran das Teil gearbeitet ist, um mit passgenauen Einschnitten und exakt platzierten Klebestreifen Formen und Wölbungen zu modellieren. »Am Anfang steht immer das Design. Wir entwickeln unsere MARATHON Scheiben ja nicht erst seit gestern, damit sind

gewisse Parameter quasi schon gesetzt. Aber sie muss auch zum Design und zu den Konturen des Motorrads passen, da tasten wir uns zunächst über Skizzen heran. Dann fertigt Designer Nicolas Petit davon am Motorrad dieses Pappmuster, und wenn auch das schließlich freigegeben wird, lösen wir es in eine Wolke auf. Da drüben, wo jetzt die Multistrada steht.«

Nun haben Motorradfahrer zu Wolken ja eher ein gespaltenes Verhältnis, in diesem Fall jedoch scheinen sie hilfreich zu sein. Gemeint ist die »Punktwolke«, in die ein 3D-Handscanner das Muster verwandelt und es damit auf den Zehntelmillimeter genau in die digitale Welt holt. »Wenn wir das dann im System haben, können wir Formen und Wölbungen mit einem CAD-Programm

Unsere Allround-Champions

MARATHON-Verkleidungs-scheiben jetzt auch für Ducati DesertX

Unsere Adventure Bike Spezialisten haben ein besonderes Händchen dafür, die serienmäßigen Komponenten eines Motorrads durch bessere und effektivere Lösungen zu ersetzen. Denn wenn großes Entwickler-Know how, eine hohe Werkstoff-Expertise und jede Menge Praxiserfahrung zusammenkommen, entstehen so einzigartige Produkte wie unsere MARATHON Scheiben, hinter denen sich viele unserer Kunden schon seit langem sehr wohlfühlen. Und darüber freuen wir uns sehr.

Beste Werkstoffe, hochwertige Verarbeitung, maßgeschneiderte Passform

Schließlich tun wir alles dafür, dass jede MARATHON Scheibe hinsichtlich Ergonomie, Schutzfunktion, Funktionalität, Präzision, Werkstoff und Design Maßstäbe setzt.

Wie bei allen Wunderlich-Komponenten gehört es auch bei den MARATHON Scheiben zu unseren Entwicklungsgrundsätzen, ausschließlich beste Werkstoffe zu verwenden. Gepaart mit der hochwertigen Verarbeitung – etwa den handpolierten Scheibenkanten, die einen separaten Kantenschutz überflüssig machen oder die verzerrungsfreie Durchsicht – und der stets modellspezifisch ausgeführten Konstruktion wird jede MARATHON Scheibe so zu einem Garant für entspanntes Fahren und ausgeprägten Langstreckenkomfort. Sie sorgt zuverlässig für eine angenehme, gleichmäßige Luftströmung, entlastet Kopf, Oberkörper und Schultern vom Winddruck und reduziert Ver-

wirbelungen spürbar – maximaler Wind- und Wetterschutz ist ohnehin selbstverständlich.

Testfahrt vereinbaren und MARATHON an der eigenen Maschine erleben

Unsere MARATHON Scheiben bieten wir für nahezu alle aktuellen und viele ältere BMW-Modellbau-reihen, für die Harley-Davidson Modelle Pan America 1250 und Special sowie nun auch für die Ducati DesertX an. Der Anbau ist denkbar einfach, eine serienmäßige Höhenverstellung bleibt auch bei der Montage unserer Scheibe erhalten und kann auch weiterhin in gewohnter Weise bedient werden. Und weil wir von der Qualität unserer MARATHON Scheibe so überzeugt sind, geben wir unseren Kunden darauf eine Garantie von fünf Jahren.

Überzeugen Sie sich selbst! Vereinbaren Sie mit unserem Test-Center am besten sofort eine Probefahrt. Wir montieren die MARATHON Scheibe an Ihr Motorrad, nach einer Tour wissen Sie dann, ob wir Ihnen zu viel versprochen haben.

Neben dieser exklusiven Möglichkeit, die o.g. Produkte an der eigenen Maschine ohne Risiko zu testen, geben wir Ihnen eine weitere in der Motorrad-Branche einzigartige Garantie: Wenn Sie nicht zufrieden sind, räumen wir Ihnen das Recht der Rückgabe innerhalb von 60 Tagen ab dem Kaufdatum ein.



MARATHON
YouTube
Video

auf dem Bildschirm weiter modifizieren. Vom Scannen bis zum ersten fertigen Entwurf dauert es vielleicht eine Stunde, dann muss nur noch der Drucker seinen Job machen.«

Dabei zeigt Paul auf den mächtigen Quader in der Ecke des Raumes, womit auch meine insgeheime Frage beantwortet ist, warum die Entwicklungsabteilung einen so riesigen Kühlschrank braucht. »Was uns früher Wochen gekostet hat, erledigen wir heute in einem Tag. Allerdings stehen wir auch damit noch ganz am Anfang. Bis zum fertigen Muster ist es noch ein langer Weg, das ist nur die erste von mehreren Entwicklungsstufen.« Das Stichwort Entwicklungsstufen wirft mich mental direkt um Jahrzehnte zurück, denn ich muss direkt an den Motorschutz denken, den ich mir damals für meine XT 500 selbst gedengelt habe. Bis das Teil endlich richtig gegessen hat, war die Saison rum.

Dann erzählt Paul mir von den besonderen Herausforderungen bei der Entwicklung einer neuen Scheibe: »Eine Verkleidungsscheibe gehört zu den schwierigeren Disziplinen, denn da kommt vieles zusammen. Vorneweg mal ganz sicher, dass die Menschen unterschiedlich groß sind. Diesen Umstand müssen wir mit den TÜV-Bestimmungen synchronisieren, denn die verlangen unter anderem, dass man beim Blick nach vorn über den Rand der Scheibe hinweg eine gewisse Distanz der Straße einsehen kann. Denn für den TÜV ist die Scheibe keine Scheibe, sondern ein Verkleidungsteil. Wir müssen den goldenen Kompromiss finden zwischen einem möglichst großen Windschutz, den unterschiedlichen Körperlängen und den TÜV-Regeln. Dabei hilft uns Klapper-Klaus.«



Teamwork – ein Teil unseres Teams aus der Entwicklung mit Duc und Hund Ria.

Klapper-Klaus ist ein labiles Konstrukt aus Metallstangen und Gelenken und führt ein Leben als Schablone, denn er simuliert den menschlichen Oberkörper. Immer wenn der TÜV-Prüfer ins Haus kommt, ist er dessen wichtigster Assistent für die Vermessungen. Dabei kann auch der flexible Kollege nur den sogenannten 90-Prozent-Fahrer repräsentieren. »Die Shapes unserer Scheiben sind optimiert auf rund 90 Prozent der Motorradfahrer, die übrigen zehn Prozent sind entweder zu groß oder zu klein. Das ist aber bei fast jedem Teil so, das mit der Ergonomie zu tun hat, es gibt nun mal menschliche Maße, die aus dem Raster fallen. Bei Lenkern können das endlos lange Arme sein, bei Sitzbänken eine zu geringe Schrittlänge, auch so manche Kombination von Rasten und Fußhebeln passt ab Schuhgröße 50 wahrscheinlich nur noch suboptimal.«

Das erinnert mich an die ewigen Diskussionen in den Testredaktionen, wenn wir uns mal wieder nicht einig werden konnten, wie der Windschutz einer Testkandidatin zu bewerten ist. Denn Motorradfahrer sind nicht nur ungleich groß, sie haben auch

sehr unterschiedliche Vorlieben. Okay, Turbulenzen am Helm mag sicher keiner, aber während der eine etwas Winddruck auf der Brust durchaus angenehm findet, stehen andere eher auf größtmögliche Windstille. Das Testfazit war dann meist eine 90-Prozent-Meinung.

Dann erfahre ich noch, dass die fertigen MARATHON Scheiben stets rund einen Millimeter stärker und damit stabiler sind als die Originalscheiben (»die können dir im Highspeed-Bereich mehrere Zentimeter entgegenkommen«), dass von einer Massenfertigung keine Rede sein kann (»da steckt in der Produktion noch viel Handarbeit und Qualitätskontrolle, da geht keine Scheibe ungeprüft raus«), dass Geräusche und Vibrationen ein großes Thema sind (»wir

verwenden meist nicht die Originalbefestigung sondern nehmen eigene Schrauben und dämpfende Elemente«) und dass ungewünschte Turbulenzen zahlreiche Ursachen haben können (»der ganze Vorderbau ist windumströmt, du musst immer das Gesamtpaket betrachten«).

»Mit der DesertX wird dann auch erstmal durch, wenn der TÜV morgen grünes Licht für die Scheibe gibt, ist der vorerst letzte Punkt auf unserer To-Do-Liste erledigt. Wird auch Zeit, ist genug andere Arbeit zu tun. Ziemlich viel sogar ...« Dabei zeigt er auf die Multistrada, von der gerade Nacktfotos – pardon... Nacktscans gemacht werden. Ich verstehe den Wink – ein ganzer Zaun bleibt selbst mir nicht verborgen –, der Mann hat jetzt zu tun.

Ich schicke einen letzten Gruß in die Runde, bleibe nochmal mit meinem Blick an der DesertX hängen und suche im Stillen nach einem verdammt guten Grund, warum die Entwicklungsabteilung mir die Duc jetzt auf der Stelle mitgeben muss, finde aber keinen, der gut genug ist. Ein letzter Seufzer, dann stehe ich wieder vor der Tür und bin um zwei Erkenntnisse reicher: Hätte ich damals einen 3D-Scanner gehabt, wäre ich mit meinem XT-Motorschutz auch schneller gewesen. Sicher ist außerdem: Ich werde in Zukunft sehr bemüht sein, über eine Scheibe nicht mehr einfach so hinwegzusehen. Auch wenn dem TÜV das genügt. ■ UB



Final! Nach vielen Testkilometern steht die Form der MARATHON Scheibe für die DesertX fest.

Wunderlich Entwicklung:

Im Spannungsfeld ingenieurwissenschaftlichen Know-hows, digitaler Technik und langjährig erworbener Erfahrung

Entwicklungsprozess am Beispiel unserer MARATHON Scheibe für die DesertX

Zu unseren Entwicklungsprinzipien zählt, Komponenten, wenn immer es möglich ist, modellspezifisch zu entwickeln. Dies gilt besonders auch für die MARATHON Scheibe der DesertX.

Die Aerodynamik der Verkleidungsscheibe für das jeweilige Modell wird dafür zunächst penibel berechnet. Sie erhält jedoch erst im ausgiebigen Fahrversuch ihren letzten, feinen Schliff. Erfahrene Testfahrer sammeln auf zig Kilometern mit Sensoren Daten zum Strömungs- und Schwingungsverhalten an Scheibe und Helm, zur geschwindigkeitsabhängigen Windlast und deren Auswirkung auf die Befestigungspunkte oder zum Geräuschpegel (Schalldruckpegel). Diese objektiven Daten werden mit einem Datalogger während der Versuchsfahrt aufgezeichnet. Für die präzise Auswertung der Daten zeichnet unser Datalogger zusätzlich die GPS-Daten für die Geschwindigkeit und die Teststrecke selbst mit, die wir in Korrelation mit den physikalischen Daten der Sensoren setzen. Die Auswertung der objektiven physikalischen Größen der Sensorsignale, der Geschwindigkeit und der Strecke dienen der stetigen Optimierung der Scheibe. Soweit die Theorie.

Zur Erfassung der Daten am Fahrzeug kommt die Erfassung empirischer Daten durch unsere Testfahrer im Fahrversuch. Nur sie mit ihrer Routine sind in der

Lage, auch Randbedingungen wie Streckenzustand, Straßen-, Witterungs- oder Windverhältnisse in die Datenerhebung mit einzu-beziehen und zu interpretieren, um das Windschild perfekt zu machen.

Unsere Entwickler verfügen über langjährige Erfahrung, sodass sich das eingespielte

Verfahren aus objektiv-digitaler und subjektiver Datenerfassung sowie deren Interpretation für die Optimierung, als effektivste Methode bewährt hat. Wir entwickeln sie ständig weiter, um unsere Komponenten für unsere Kunden stetig zu optimieren und immer einen Schritt voraus zu sein.



Datalogging: Die Kabel der Sensorik laufen im Tankrucksack zusammen.



DUCATI SPECIAL





Die Köpfe des Wunderlich Think Tanks: Felix Wunderlich und Daniela Hoffmann

IM THINK TANK

Das Wunderlich Entwicklungszentrum verfügt über ein Dutzend Spezialisten verschiedenster Disziplinen. Doch die wichtigste Qualifikation ist: Spaß und Leidenschaft!

Die Köpfe hinter der Ideenschmiede sind Felix Wunderlich, Geschäftsführer, und Daniela Hoffmann, die Teamleiterin der Entwicklungsabteilung. Beiden gelingt es, im Entwicklungszentrum von Wunderlich einen entspannten, kreativen Raum für ihr motorradbegeistertes Team zu schaffen, in dem unsere Designer und Techniker genügend »Auslauf« haben, um permanent eine Vielzahl an innovativen Ideen zu entwickeln. Weit mehr, als jemals zur Serienreife geführt werden könnten. Das heißt, dass das Entwickeln ernsthafter und hochwertiger Motorradkomponenten nicht selten auf eine spielerische Art

und Weise und stets mit der Passion von Motorradfahrern geschieht.

Felix Wunderlich: »Spielerisch sollte man an der Stelle bitte nicht falsch verstehen. Für die Entwicklung, also die Transformation der Idee zum fertigen Produkt, ist es notwendig, Entwicklungsprozesse zu definieren, probate Entwicklungs- und Konstruktionsprinzipien zu etablieren und Werkstoffe sowie Fertigungstechnologien zu beherrschen. Es braucht ein Team hervorragender Spezialisten, um Produkte erfolgreich zu machen. Und wenn Spaß im Spiel ist, dann geht das einfach besser!« »Unsere

Prozesse entwickeln wir stetig und gemeinsam weiter« ergänzt Daniela Hoffmann, »wobei sich die Struktur der Abläufe je nach Produktkategorie unterscheidet. Das ist verständlich, so differenziert sich die Produktentwicklung eines Tankrucksacks doch fundamental von der eines Motorschutzbügels. Ich bin überzeugt, wir sind im Team deshalb erfolgreich, weil wir als leidenschaftliche Motorradfahrer und, wie Felix feststellte, mit Freude und Spaß an unseren Projekten arbeiten. Die Zufriedenheit und Freude, die unsere Kunden mit unseren Komponenten verbinden, sind für uns die stärkste Motivation!« ■ AG

DUCATI FOREVER YOUNG!

Nach rund 40 Jahren hinterm Lenker schleifen sich ja gewisse Vorlieben ein, und mit der Zeit – die in der Regel nicht spurlos an einem vorbeigeht – ist man dann recht sicher, mit einer Marke oder einem Modell sein Herzblatt gefunden zu haben. Bis dann plötzlich die Vergangenheit wieder wachgeküsst wird.

Erwischt hat es mich bei einer Langstrecken-Testfahrt in den Neunzigern. Wir machten uns damals mit drei Großenduros auf den Weg nach Italien, um den Reise-Qualitäten der Hochbeiner auf den Grund zu gehen. BMW hatte mit der R 80 GS eine etwas kleinere Version des weiß-blauen Topsellers R 100 GS auf die Räder gestellt, und so ließen wir den Boxer gegen die seinerzeit brandneue Moto Guzzi Quota 1000 und die Cagiva Elefant 900 i.e. antreten, die ebenfalls noch ganz frisch im Markt war.

Komfort, befeuert von einem bärigen Brummer – alle Zutaten also für eine entspannte Autobahn- etappe. So kam es dann auch.

zu sein. Von Hardcore-Enduristen wegen ihrer doppeläugigen Verkleidung und ihres E-Starters seinerzeit als »Póppéré« verschrien, waren es – neben dem zuverlässig hämmernden Single – gerade diese Attribute, die mir an der XT so gut gefielen.

Ohnehin hatten damals alle Hersteller, die mit eigenen Rennern bei der Rallye Paris-Dakar erfolgreich waren, eine entsprechende Replika im Programm. BMW lockte mit Paris-Dakar-Versionen der GS, Honda ritt mit der Africa Twin auf derselben Welle, bei Yamaha waren es die sattblauen Ténérés. Während die frühen



Ich weiß noch, wie sehr ich darum bemüht war, für die lange Anreisetappe in den Sattel der BMW zu kommen, schließlich wusste ich genau, was mich dort erwartet: bajuwarischer Reiseenduro-

Ich war damals bereits ein großer Freund langer Federwege, hatte schon auf einer XT 500 meine frühen Reiseradien stetig erweitert, um dann viele Jahre mit einer XT 600 3 AJ Ténéré rundum glücklich

Die Ducati Cagiva Elefant 900 i.e. – von 1984 – die Mutter aller Dinge.

Wüsten-Boliden noch weitgehend unverkleidet durch den Sand pflügten, wuchs über die Jahre mit der Leistung auch der Windschutz, und weil bei immer höherem Tempo in der Dämmerung auch eine gewisse Weitsicht von Vorteil war, erhellte an den Werksrennern schon bald ein Doppelscheinwerfer die Dünenlandschaft. Dass auch meine XT in Look und Farbgebung an die so erfolgreichen Dakar-Racer erinnerte, fand ich also eher authentisch als verwerflich. Das Einzylinder-Konzept schien mir ohnehin alternativlos.

Dann geschah etwas Unvorhergesehenes: Ich wurde älter. Und geriet so zwangsläufig eines Tages auch mal in den Sattel einer R 100 GS. Wie an so vielen anderen sollte diese Begegnung auch an mir nicht spurlos vorübergehen, und so dauerte es nicht mehr allzu lange, bis ich mich vom Single losgesagt hatte und mir selbst einen GS-Boxer in die Garage stellte. Und lange rundum zufrieden war.

Inzwischen arbeitete ich für verschiedene Motorradmagazine und war dort auch in den Testbetrieb involviert, so dass ich berufsbedingt oft genug hinter den Lenker anderer Enduros kam, doch keine davon hatte das Zeug, an meiner inzwischen gereiften GS-Passion zu kratzen – mit Ausnahme einer neueren GS als der meinen natürlich.

Dann kam diese Testfahrt nach Italien. Und damit auch der Moment, als ich kurz vor dem Comer See in den Sattel der Cagiva steigen musste. Die BMW hatte meine Erwartungen an ihre Long-Distance-Qualitäten voll und ganz erfüllt, insofern hätte ich auch gern mit ihr gemeinsam den italienischen Kurvensalat zu mir genommen, der uns schon kurz nach der Autobahnabfahrt aufgetischt wurde. Doch ließ sich der vereinbarte Fahrerwechsel

nicht länger hinausschieben, und so schnallte ich meine Gepäckrolle auf die Sitzbank der Elefant.

Ich weiß nicht mehr so recht, was ich damals erwartete. Natürlich konnte ich mit dem Namen Cagiva etwas anfangen, doch setzte ich den im Falle der Elefant weitgehend mit der Marke Ducati gleich, die im Jahr 1985 von Cagiva geschluckt worden war. Und selbstverständlich wusste ich auch um die Lorbeeren, die man sich



Die Ducati DesertX von 2023 – das Update im Wunderlich Look.

erst kurz zuvor in der Sahara eingefahren hatte, als Cagiva-Werksfahrer Edi Orioli im Jahr 1990 auf seinem Wüstenrenner als Erster Dakar erreichte. Ein optimierter Ducati-V2 hatte ihn auf langen Federwegen durch die Sahara geprügel, und schon kurz nach diesem historischen Sieg stand mit der Elefant 900 i.e. »Lucky Explorer« eine zwar domestizierte, dem Wüstenrenner jedoch verlockend ähnliche Replika mit dem kernigen Motor der 900 SS bei den Händlern. Trotz der großflächigen Zigarettenwerbung – by the way: im Yamaha-Werksteam rauchte man damals in der Wüste Gauloises, bei BMW war es Marlboro – und ihres tränentreibenden Preises von 18.190 Mark – Hondas Africa Twin war satte 5000 Mark günstiger – verkaufte sich der 68 PS starke »Factory-Racer« im limitierter Stückzahl wie geschnitten Panini an die Fangemeinde. Als

diese Exemplare dann vergriffen waren, schob Cagiva die nochmal fünf PS stärkere Reiseenduro Elefant 900 i.e. hinterher, unsere Testmaschine.

Auch Ducati-Motoren waren mir damals schon vertraut, als ich zum ersten Mal den Anlasser der Elefant drückte. Doch hatte ich den V2 á la Bolognese bis dahin ausschließlich in Sportfahrwerken erlebt, und da ich mit Sportmotorrädern generell nie wirklich warm geworden war, hatten mich Performance und Sound zwar beeindruckt, aber mein Desinteresse an Sport-Bikes nicht steigern können. Insofern war ich nicht wirklich darauf vorbereitet, was die Cagiva dann mit mir anstellte. Denn die Kombination des höchst agilen 73-PS-V2 mit üppigen Federwegen, einer aufrechten Sitzposition und dem breiten Lenker ließen bei mir die Glückshormone aufpoppen wie Mais in der heißen Pfanne. Ich war insgeheim auf ein knüppelhartes Raubein eingestellt, doch überraschte die Elefant mich mit ihrem dank »iniezione elettronica« (Zünd-/Einspritzelektronik) eher geschmeidigem Vortrieb, einem top-abgestimmten Fahrwerk samt knackigen Bremsen und mit ihrer für damalige Verhältnisse in der Reiseenduro-Kaste sagenhaften Potenz. So geschah erneut etwas Unvorhergesehenes: Ich wurde wieder jünger.

Denn während ich auf meiner BMW stets alle Superbiker vollkommen tiefenentspannt ziehen lassen konnte, mochte ich das auf dem Elefanten nicht so einfach geschehen lassen. Da Fahrwerk und Bremsen auch mitspielten, entdeckte ich auf der Cagiva zum ersten Mal die außerordentlichen Reize einer Power-Enduro und erlebte es wie ein inneres Puddingkochen, dass der Gixxer in meinem Rückspiegel es zwar immer wieder versuchte, aber partout nicht an mir vorbeikam. Nur gut vier Sekunden brauchte die Cagiva aus

dem Stand auf 100 km/h, ganze sieben von 50-120 km/h, Welten weit weg jedenfalls von den Werten des brummeligen R 80-Boxers, die ihn gefühlt auf Augenhöhe mit einer Wanderdüne brachten. Nach einem langen Nachmittag rund um die oberitalienischen Seen wollte ich die Ducati ... – pardon, die Cagiva – jedenfalls nicht mehr aus den Händen geben.

Doch waren wir nicht nur nach Italien aufgebrochen, um uns vor Ort schwindelig zu fahren, wir hatten für eine Reportage über die italienische Motorradindustrie außerdem einige Besuchstermine abzuarbeiten. Mandello del Lario (Moto Guzzi), Bologna (Ducati), Noale (Aprilia), Breganze (Laverda) und schließlich noch Rimini (Bimota) standen auf unserem Tourplan, und so konnten wir in den folgenden Tagen einen Blick in so manche Montagehalle werfen. Als erstes besuchten wir den Adler von Mandello, nach dem proppenvollen Werksmuseum wurde uns dort auch noch die Fabrikation gezeigt. Dafür mussten wir einmal quer über das alte Werkgelände, auf dem etliche Hallen die Ausstrahlung von Lost Places hatten. Der marode Charme des Moto Guzzi-Werks setzte zwar unseren Fotografen in Verzückung, war vor 30 Jahren aber ein untrügliches Zeichen dafür, dass es der Marke nicht allzu gut ging.

Direkt am nächsten Tag stand unser Termin in Bologna an, und der Break hätte nicht krasser sein können. Waren wir bei Moto Guzzi noch zu Besuch in einer eher düsteren historischen Stätte, betraten wir bei Ducati nun eine hell erleuchtete Intensivstation. Die hochmodernen Produktionsanlagen spuckten überwiegend rote Hightech-Renner aus, die dann millimetergenau in langen Reihen in der Auslieferungshalle ausgerichtet wurden, überall hätte man seine Lasagne vom Fußboden essen können.

DUCATI FOREVER YOUNG!

Das mussten wir dann aber nicht, vielmehr lud man uns zum Mittagessen in die Werkskantine ein, die uns mit der Lautstärke eines gut besuchten Jahrmarkts empfing. Grund dafür dürfte wohl der riesige Sieger-Pokal samt Lorbeerkranz gewesen sein, den Werksfahrer Doug Polen erst am Wochenende zuvor in der Superbike-WM eingefahren hatte und der in der Mitte der Kantine aufgestellt war. Nach dieser Mittagspause war der glänzende Pott mit Kussmündern übersät, gefühlt hatte ihn jeder Arbeiter mindestens einmal jubelnd im Arm gehabt und ich weiß noch, wie sehr mich diese »Passione« beeindruckte. Zwar wurde die Elefant damals im Werk in Varese zusammengebaut, doch hatte ich nun gesehen, wo und mit welcher Leidenschaft ihr Motor entsteht. In diesem Moment war ich ein Ducati-Fan.

Leider baumelte zwischen mir und der italienischen Enduro-Interpretation dann stets ein erschreckend leerer Geldbeutel, das hatte sich auch noch nicht geändert, als Ducati dann im Jahr 2003 mit der ersten Multistrada, der 1000 DS, um die Ecke kam. Auch dieser hochbeinige Bastard aus Supermoto und Sport-Tourer fixte mich sofort an, wobei sich dieses Interesse mehr auf das Konzept als auf den Look bezog. Das Supermoto-Fahrwerk mit dem 17-Zöller vorn, der 85-PS-V-Twin, dazu Gitterrohrrahmen und Einarmschwinge, die unter dem Bürzel herausglotzenden, hochgelegten Endschalldämpfer, das Gewicht von unter 200 Kilo, all das machte schon die erste Multistrada überaus begehrenswert – trotz

ihres Designs. Denn ihre geteilte Verkleidung, bei der sich die Scheibe mit dem Lenker dreht, der untere Teil (zum Glück ...) nicht, hatte den Liebreiz eines Panzerspähwagens. Obendrein wirkte ihr ausladend mit Kunststoff umbautes Obergeschoss seltsam entkoppelt vom sportlichen Souterrain, wie ein Mops auf Stöckelschuhen. Der auf seinen hohen Hacken allerdings rennen konnte wie kein zweiter.

Seitdem hat sich die Multistrada in verändertem Outfit längst zu einem Topseller für Ducati gemausert, weshalb ich schon des Öfteren in Versuchung kam, vielleicht doch mal die Marke zu wechseln, doch als altem Offroad-Freund war mir die Multistrada nie staubig genug. Da blieb ich schon eher mal an einer Anzeige hängen, in der eine alte Cagiva Elefant 900 i.e. als gute Gebrauchte feilgeboten wurde, fand es jedoch schwer verdaulich, dass dafür oftmals noch der damalige Neupreis auf dem Deckel stand. Insofern hatte ich eigentlich meinen Frieden mit den Bolognesern gemacht, bis dann vor kurzem plötzlich diese DesertX in ihrem klassischen Wüstenrenner-Look vor mir stand. Sofort kamen die Gefühle wieder hoch, die mich vor dreißig Jahren bei meinem Rendezvous mit der Elefant überkamen. Dass dann mit der V4 Rally auch noch die Multistrada zum Offroader wurde, hat mein Weltbild wieder ein wenig ins Wanken gebracht.

Vielleicht ist es ja doch an der Zeit, mal wieder etwas jünger zu werden ... ■ UB

Die Ducati DesertX: Ist sie Kumpel? Oder Diva?

Herbert Schwarz⁴ persönliches Urteil zur DesertX

DUCATI SPECIAL

Es ist ziemlich genau ein Jahr her, dass wir bei Wunderlich damit an die Öffentlichkeit gegangen sind, zukünftig mit der Division Wunderlich Adventure Komponenten, Parts & Accessories für hochwertige Adventure Bikes jenseits von BMW herzustellen. Unser erstes, und im Rückblick darf ich sagen überaus erfolgreiches Projekt war die Harley-Davidson Pan America, das besonders auch seitens der Kunden und Händler sehr, sehr positiv aufgenommen worden ist. Zwei Dinge waren dabei von Anfang an klar für uns: Es sollte unser Entwicklungs-Know-how, das wir seit vielen Jahren mit BMWs aufgebaut haben, vollständig für die Pan America genutzt werden und die Komponenten sollten sich auf dem gleichen hohen Niveau bewegen, wie die für BMW Motorräder. Beides ist uns hervorragend und überzeugend gelungen.

Es war somit an der Zeit das nächste Projekt zu identifizieren, und dass es die Ducati DesertX wurde, kam nicht von ungefähr, denn sie ist ein ausgesprochen schönes Motorrad, bei dem Agilität und Gewicht passen. Ein Adventure Bike, das neugierig macht und auf das ich mich ganz persönlich einfach gefreut habe. Und, das sie mir Freude gemacht hat, das kann ich an dieser Stelle unumwunden sagen.

Zunächst sind wir ausgiebig mit der DesertX gefahren, um sie mit unserem Background zu analysieren und dann mit der Entwicklung spezifischer Komponenten zu beginnen. Um sie fernreisetauglich zu machen, haben wir mit dem Windschild, das nicht von ungefähr MARATHON heißt und dem Scheinwerferschutz begonnen.



Koffersystem und Schutzbügel folgten. So profitiert zukünftig auch der DesertX Fahrer von dem reichhaltigen Erfahrungsschatz bei Wunderlich Adventure. Denn gerade die DesertX lockt mit ihrem sportlichen und kompakten Konzept, sich auch jenseits befestigter Straßen nicht aufhalten zu lassen, sondern einfach weiterzufahren. Damit bietet sie in dieser Klasse eine echte Bereicherung, einen Benefit, fast ein Alleinstellungsmerkmal. Am ehesten möchte ich sie mit der HP 2 Enduro vergleichen, mit der BMW einen ähnlich ambitionierten Ansatz verfolgte, nämlich eine leichte sportliche Zweizylinder-Enduro zu schaffen.

Ihr Vorteil liegt darin, dass man dort, wo man vielleicht mit der Pan America oder der GS umkehrt, mit der Ducati einfach weiterfahren kann. Dabei kommt ihr das vergleichsweise niedrige Gewicht von 220 kg und ihre schmale, frontale Silhouette zugute. Viele Adventure Fahrer haben wirklich viel mehr Gewicht dabei, das auch einschränken kann.

Die Basis für die DesertX ist also vielversprechend, ihr Design, das viele Elemente der Enduros der frühen Paris Dakar-Ära stilsicher zitiert ist eine Freude und mir ist bislang niemand begegnet, der daran auch nur das geringste auszusetzen hätte. Alles in allem eröffnet dieses wunderbare Motorrad neue Wege.

Diejenigen Ducati Fahrer, die dieses Potential vollständig ausschöpfen möchten, empfehle ich unsere Wunderlich Parts & Accessories, die dieses fast perfekte Motorrad weiter perfektionieren und damit absolut fernreisetauglich machen.

Ich möchte die DesertX als einen verlässlichen, herausfordernden Kumpel beschreiben, einen Sportfreund, mit dem man Spaß haben kann, der verlässlich ist und mit dem man durch Dick und Dünn geht! Das ist sehr erfreulich und vielversprechend!

Ach ja, die Allüren einer Diva sind ihr völlig fremd. ■ AG



Video
Ducati
DesertX

The Italian Job

Ausgewählte Parts & Accessories für die DesertX von Ducati

La Grandezza italiana. Deutsches Zubehör. Progetto italiano und teutonische Funktionalität? Geht das zusammen? Phonetisch betrachtet, liegen Welten dazwischen. Ansonsten schon. Unser Team aus dem Entwicklungszentrum hatte keine Berührungsängste mit der schönen Italienerin, sondern einen Riesenspaß, als die Entscheidung für die DesertX, für den Italian Job gefallen war.

Das Adventure Bike aus Bologna zeigt keine Schwächen, aber Potential zum Optimieren. Mit viel Erfahrung haben unsere Techniker dieses Potential identifiziert. Wunderlich ist bekannt für sein integriertes Design, deshalb fiel es unseren Designern leicht, die Formensprache der Komponenten sensibel mit der Formensprache der Duc in Einklang zu bringen.

Als Exempel sei das MARATHON Windschild für die DesertX genannt, die die Funktionalität substanziell verbessert ohne ihren Designcharakter, der maßgeblich von der steil stehenden Scheibe geprägt ist, zu verändern.

Integriert und funktional: Das ist der rote Faden unseres Programms, der auch für die Parts & Accessories DesertX gilt. Wir haben hier eine Auswahl der Adventure Komponenten der Kategorien Ergonomie, Protection, Gepäcksystem, Sehen und gesehen werden sowie Basics für Sie zusammengestellt. Diese und viele weitere clevere Parts & Accessories finden Sie in unserem Wunderlich Adventure Shop. ■ AG



Das Ergonomiedreieck 3RGO

Sie möchten Ihre DesertX möglichst effektiv ergonomisch optimieren?

Damit Sie einen maximalen Effekt der Optimierung der Ergonomie erzielen, empfehlen wir aus Erfahrung folgende Vorgehensweise: Mit den Basiskomponenten des Ergonomiedreiecks – Lenkerhöhe, Sitzbank und Fußrasten – können Sie die Ergonomie jedes Motorrads effektiv und für Ihre individuellen Anforderungen und Bedürfnisse optimieren.

Interessant ist, welchen Einfluss die jeweiligen Komponenten haben:

Die **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

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.





1. Ergonomie

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.



Highlights
Ducati
DesertX



AKTIVKOMFORT Fahrersitzbank im X-Design, schwarz

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

X-Design. Wunderlich Sitze, die die einzigartigen Merkmale unserer AKTIVKOMFORT-Sitze und das Design- und Farblayout der DesertX perfekt verbinden. Einzigartige Hommage an die DesertX: Prominentes X vorne in die Stützkontur des Beifahrersitzes gestickt.

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. Mehr Komfort dank ThermoPro Technologie: Bei unseren ThermoPro Fahrer- und Beifahrersitzbänken liegt die Temperatur der Sitzfläche im Hochsommer in praller Sonne um bis zu 25°C niedriger im Vergleich mit herkömmlichem Bezugsmaterial...



AKTIVKOMFORT Beifahrersitzbank im X-Design, schwarz

AKTIVKOMFORT Fahrersitzbank im X-Design, schwarz

- Standard** #70100-002
- Tief** #70101-002
- Hoch** #70102-002



X-Design, schwarz/rot

AKTIVKOMFORT Beifahrersitzbank im X-Design, schwarz

- Standard** #70105-002

AKTIVKOMFORT Fahrersitzbank im X-Design, schwarz/rot

- Standard** #70100-003
- Tief** #70101-003
- Hoch** #70102-003

AKTIVKOMFORT Beifahrersitzbank im X-Design, schwarz/rot

- Standard** #70105-003



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



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 silberfarben eloxiert...

Lenkererhöhung ERGO+

+44 mm, Versatz zum Fahrer 24 mm, silber

#70300-001

Lenkererhöhung ERGO

+25 mm, silber

#70310-001



Lenkererhöhung ERGO+



Lenkererhöhung ERGO



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, silber

#70320-001



MARATHON Verkleidungsscheibe Kombiniert Wind- & Wetterschutz mit ausgeprägtem Tourenkomfort

Die bewährten Produktmerkmale unserer MARATHON Verkleidungsscheibe sorgen mit ihrem effektiven Wind- und Wetterschutz, durch ihre Ergonomie sowie den ausgeprägten Langstreckenkomfort auch bei ihrer Ducati DesertX für entspanntes Fahren und damit – ganz nebenbei – für mehr passive Sicherheit. Dank ihrer Dimensionen bietet sie optimale Entlastung vom Winddruck für Kopf, Oberkörper und Schultern bei spürbar reduzierter Verwirbelung. Damit spielt die formschöne MARATHON Scheibe ihr ganzes Potential auch bei der attraktiven Italienerin auf langen und kurzen Strecken und zu jeder Jahreszeit aus. Sie bietet maximalen Schutz und perfekte Ergonomie für jede Körpergröße. Mit ABE...

Verkleidungsscheibe MARATHON, transparent

#70150-000

Verkleidungsscheibe MARATHON, rauchgrau

#70150-002



Verkleidungsscheibe MARATHON, rauchgrau





2. Protection

Unser Verkleidungsschutzbügel ist die erste Wahl und bietet einen hervorragenden Basis-Schutz für die Ducati DesertX. Dieser Schutz kann durch weitere sinnvolle Schutzkomponenten wie den Scheinwerferschutz, den Motorschutzbügel, den Kühlerschutz sowie Achs-Schutzpads und weitere Schutzcover ergänzt werden. Zusammen bilden sie ein durchdachtes Rundumkonzept zur Erhöhung der passiven Sicherheit für das beliebte Italo-Bike und verbessern den Schutz erheblich.

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



Verkleidungsschutzbügel Hervorragender Basisschutz

Wir empfehlen den vorbeugenden Schutz der empfindlichen Verkleidung, denn die Gefahr, sie zu beschädigen ist schon beim Rangieren in einer Garage oder auf öffentlichen Parkplätzen gegeben. Unser Verkleidungsbügel schützt den verkleideten Vorbau und den Bereich seitlich des Wasserkühlers und reduziert so die Gefahr teurer Schäden. Im Falle eines Sturzes oder Umfallers werden die wirkenden Kräfte optimal über die Schutzbügelstruktur auf die belastbaren Aufnahmepunkte verteilt, sodass Kraft- und Momentenpitzen reduziert werden. Optisch integriert sich der Verkleidungsschutzbügel perfekt in die Flyline des DesertX und unterstreicht deren markantes Erscheinungsbild. Der Verkleidungsschutzbügel ist aus 25 Millimeter Präzisions-Stahlrohr gefertigt...



Verkleidungsschutzbügel, schwarz

#70210-002



Motorschutzbügel Schutz für Motor und Aggregate

Bei diesem Motorschutzbügelkonzept stand die maximale Schutzwirkung im Vordergrund der Entwicklung. Durch die Geometrie des kompakten Schutzbügels wird die exponierte Wasserpumpe zusammen mit den Schläuchen zuverlässig geschützt. Doch auch das Kupplungsgehäuse sowie der Nehmerzylinder der Kupplung werden zusätzlich geschützt. Der Motorschutzbügel schmiegt sich eng an das Aggregat an und gewinnt durch seine gedrungene Struktur zusätzlich an Stabilität und Steifigkeit. Der Bügel für die linke Motorseite wird solide mit dem Rahmen verschraubt. Die bei einem Sturz oder Umfaller auftretenden Momente und Kräfte werden damit auf zwei Punkte verteilt...



**Motorschutzbügel zu Montage mit
Verkleidungsschutzbügel – links, schwarz**
Motorschutzbügel – links, schwarz

#70201-002

#70200-002



Scheinwerferschutz CLEAR oder Schutzgitter

Beide durchdacht und roadlegal

Geeignet fürs Gelände und für die lange Reise – unseren Scheinwerferschutz für die DesertX gibt es in zwei sehr attraktiven, robusten Ausführungen: Eher dezent als Acrylscheibe CLEAR, oder aber im markanten Adventure Look als klappbares Scheinwerferschutzgitter. 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

#70260-102

Scheinwerferschutzgitter, klappbar

#70260-002



Scheinwerferschutzgitter...



... nach unten abgeklappt



Scheinwerferschutz CLEAR

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 ohne den Luftdurchsatz zu mindern. Auch optisch ist unser Wasserkühlerschutz ein Highlight: Das funktionale Design integriert sich perfekt in die Frontsilhouette...

Wasserkühlerschutz

#70270-002



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, die Bremsanlage und die Schwinge 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...

Für die Vorderachse

#70250-002

Für die Hinterachse

#70251-002



Achs Schutzpads an der Vorderachse



Achs Schutzpads an der Hinterachse





3. Gepäcksysteme

Innovativ und haltbar. Wir sind bekannt für unsere wohl-durchdachten, innovativen und spezialisierten, systematischen Gepäcklösungen. Dazu zählen zweifellos unsere beliebte robuste Koffer-Serie EXTREME, die aus hochwertigem Aluminium mit langlebigen Edelstahlbeschlägen handwerklich gefertigt werden, sowie DER Allrounder und Klassiker unter den Tankrucksäcken: Der extrem strapazier- wie anpassungsfähige ELEPHANT-Tankrucksack, der sich auf allen Erdteilen bestens bewährt hat. Passend zur sportiven DesertX bieten wir den maßgeschneiderten ELEPHANT Sport Tankrucksack an.

Made to last. Gemacht, um zu halten.



Koffersatz EXTREME regular, schwarz



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 Schnellverschlusssystems unkompliziert. Sie sind durch ihr spezielles Dichtsystem absolut staub- und wasserdicht. Durch die konsequente Verwendung ausschließlich hochwertiger Werkstoffe ist die Langlebigkeit unseres Gepäcksystems EXTREME gewährleistet...

Bitte den passenden Kofferträger separat bestellen: #70600-000
Wunderlich Kofferträger EXTREME – Edelstahl

- Koffersatz EXTREME regular, Aluminium pur** #70600-300
- Koffersatz EXTREME regular, schwarz** #70600-302



Koffersatz EXTREME slimline, Aluminium pur

Wir bieten unsere EXTREME Koffersätze in einer um insgesamt 80 mm (40 mm pro Seite) schmalere slimline Version an, die dennoch beeindruckende 71 Liter Stauvolumen – gegenüber 85 Litern beim EXTREME Koffersatz regular – bieten.

- Koffersatz EXTREME slimline, Aluminium pur** #70600-400
- Koffersatz EXTREME slimline, schwarz** #70600-402

Der modellspezifische Kofferträger dient zur Aufnahme unserer regular und slimline Koffer aus der Serie EXTREME.



- Kofferträger EXTREME** #70600-000



Tankrucksack ELEPHANT Sport

Der Sportler unter den Tankrucksäcken der ELEPHANT Serie

Dieser maßgeschneiderte, sportliche Tankrucksack ist ideal für den Alltag, aber auch für eine ein- oder mehrtägige Tour. Das Design ist gestrafft und funktional. Dank der Schnellverschlüsse lässt er sich einfach befestigen und lösen. Damit entpuppt er sich als funktionaler »Daily Rider«. Das Volumen ist so bemessen, dass alles, was man üblicherweise mit sich führt, komfortabel untergebracht werden kann. Mit E-CONNECT Kabelzugang. Er flattert auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht und verursacht keine geschwindigkeitsbedingten Geräusche. Der Deckel verfügt über ein vielseitig nutzbares Halterungssystem, mit dem weitere Zubehörtaschen mittels Schlaufen individuell integriert werden können. Auch das praktische einstellbare Netz aus einem elastischen Gummizug fehlt nicht.



Tankrucksack ELEPHANT SPORT EDITION, schwarz #70700-002

Die praktische Werkzeugbox

Tool up! Die Toolbox für Ihre DesertX!

Unsere maßgeschneiderte, abschließbare Werkzeugbox bietet zusätzlichen Stauraum für allerlei hilfreiche Kleinigkeiten und eignet sich für Modelle ohne Koffer. Die funktionale, robuste Box ist mit vier soliden Gewindeeinsätzen versehen und wird mit zwei Haltern auf der linken Fahrzeugseite sicher montiert. Der geöffnete Deckel ist gegen Verlust gesichert. Die aus hochwertigem Kunststoff bestehende Box ist wasserdicht und extrem robust. Wir liefern sie mit dem passenden Haltesatz. Lieferbar mit Schlüsselsatz oder codierbarem Schloss.



Werkzeugbox für Modelle ohne Koffer, schwarz, Schlüsselsatz

#70231-000

Werkzeugbox für Modelle ohne Koffer, schwarz, codierbares Schloss

#70231-100





4. Sehen und gesehen werden

Unsere Zusatzscheinwerfer verbessern die eigene Sicht und die eigene Sichtbarkeit bei Regen und Nebel, in der Dämmerung oder in schattigen Waldpassagen deutlich und sorgen für ein Plus an passiver Sicherheit. Damit wird die Gefahr von Unfällen, die aufs Übersehen werden zurückzuführen sind, signifikant reduziert.

Wunderlich MICROFLOOTER 3.0

Plug & Play passend für die Ducati DesertX

Die neue MICROFLOOTER Generation 3.0 für die Ducati DesertX von Wunderlich Adventure: Mit satten 2 x 4.000, also insgesamt 8.000 Lumen, bieten sie den vierfachen Lichtstrom gegenüber herkömmlichen Zusatzscheinwerfern. Denn zu den Merkmalen der MICROFLOOTER LED Zusatzscheinwerfer zählt neben ihrer kompakten Bauform, dass sie bei geringer Energieaufnahme extrem leuchtstark und langlebig sind.

Dank der beiden Einzel-LEDs pro Scheinwerfer und der mit unserem Markenlogo gebrandeten, E-geprüften Wunderlich Linsen verfügen sie über ein unverwechselbares Lichtdesign, das schon von Weitem erkennbar ist. Darüber hinaus sorgen die beiden LEDs für Redundanz: Fällt wider Erwarten eine aus, so steht immer noch eine zur Verfügung. Serienmäßig mit klappbaren, effektiven Schutzgittern – sicher ist sicher!

MICROFLOOTER 3.0

Zusatz-/Nebelscheinwerfer, schwarz

#70290-002



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





Unverzichtbare *Basics*

Wunderlichs funktionales Equipment

Das Sortiment, das wir für die Ducati DesertX anbieten, enthält neben den zahlreichen modellspezifischen Highlights allerrhand bewährte Basics, die für viele Fahrer zur Grundausstattung ihres Motorrads gehören und unverzichtbar sind. Hier finden Sie eine Auswahl.



» **Hot Rod**
Lenkermittelstrebe



» **Rücksicht I**
Spiegelverbreiterung



» **Rücksicht II**
Spiegelerhöhung



» **Handschuhfach**
Lenkertasche BARBAG EVO L



» **Schaltfreudig**
Schalthebelvergrößerung TOURING



» **Rennerprobt**
Schutzbügelprotector



» **An die Leine gelegt!**
Helmsicherung Ducati



» **Ab sofort unsinkbar!**
Seitenständer-Auflagevergrößerung



» **Bullet Proof**
Endschalldämpferschutz

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



Die besondere Wunderlich Garantie



In unserem Online-Shop können Sie Sternebewertungen, wie Sie es bei anderen Online-Shops gewohnt sind, abgeben. Ihre Sterne werden in der Darstellung beim Produkt berücksichtigt. Sie können uns auch eine

persönliche Nachricht hinterlassen, die wir intern verarbeiten und beantworten werden. Ihre Nachrichten werden aber im Gegensatz zu anderen Unternehmen bei uns nicht veröffentlicht und dies hat einen Grund.

Bewerten Sie selbst, machen Sie Ihre Bedürfnisse zum Maßstab Testen ohne Risiko

Unser Wunderlich 60-Tage-Rückgaberecht!

Testergebnisse und Rezensionen haben sich bewährt, doch wir sind fest überzeugt, es geht nichts über das eigene, selbst gebildete Urteil, die eigene Bewertung, bei der Sie Ihre eigenen Bedürfnisse zum Maßstab machen. Wir bei Wunderlich be-

schreiten deshalb bereits seit über zehn Jahren bewusst einen eigenen Weg: Auf Eigenprodukte* räumen wir ein großzügig bemessenes Rückgaberecht von 60 Tagen ein. Damit können Sie sich als Kunde mehr als viermal so lange wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben, von der Qualität und Funktionalität unserer hochwertigen Zubehörfunktionen selbst überzeugen.

On Top: Volle 5 Jahre Garantie

Wenn Sie sich von einem Wunderlich Produkt überzeugt haben, können Sie sich im Anschluss zusätzlich auf unsere 5-jährige Garantie verlassen.

Letztendlich: Es geht um Vertrauen

Das Angebot des Testens ohne Risiko hat sich seit über 10 Jahren für unsere Kunden, besonders im Zusammenhang mit unserem langjährigen Garantieverprechen, und für uns selbst bestens bewährt. Es

steht für das beiderseitige Vertrauen und ist gleichzeitig Beleg für unsere gelebte Kundenorientierung.

Vielen Dank sagt Ihr #TeamWunderlich!

Haben Sie Wünsche, Anregungen, Lob oder Kritik – Ihre Meinung ist uns wichtig!

Ihre Wünsche, Ihr Feedback, Lob oder Kritik sind für uns stets wichtige Kriterien für die Bestätigung unserer Produkt- und Servicequalität, aber besonders auch für die Optimierung von Produkten oder Abläufen. Deshalb möchten wir Sie ermuntern, uns Ihre Meinung mitzuteilen. Bitte richten Sie Ihr Feedback an www.wunderlich.de/kontakt/kontaktformular



* Alle von Wunderlich entwickelten und produzierten Produkte und Komponenten sowie viele weitere Produkte, die in unserem Online Shop mit dem Hinweis 60 Tage Rückgaberecht gekennzeichnet sind.



**BOXER
SPIRIT**
WHERE PAST MEETS FUTURE



Complete your

BMW R 18

BOXER SPIRIT

WHERE PAST MEETS FUTURE



RockBob
YouTube
Video

Complete your BMW R 18 –

denn ein echter Boxer ist nie fertig!

Der Wunderlich R 18 Bobber **RockBob** lädt ein, die Straße zu rocken, **The Competitor** ist dem dynamischen Sportstern verpflichtet und unser **Classic Tourer** verkörpert den klassischen Stil eines Oldschool-Tourers aufs Beste. Sie alle sind: True Characters!

Where past meets future.

WWW.WUNDERLICH-BOXERSPIRIT.DE

 **Wunderlich**
complete your BMW.



Fahrer/Beifahrer Sitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz | # 18300-002/-202



Beifahrer Sitzbank AKTIVKOMFORT
für original Fahrersitz | schwarz | #18300-102



Schwingsattel RockBob | hier in braun
#18700-012/013/014/112/113/114



Fahrer Rückenstütze | klappbar
verchromt | #18110-106



Rückenstütze | hier in schwarz
#18110-000/002/18115-000/002



Lampenmaske ROCK 'N' ROLL | hier in Manhattan
metallic matt – schwarz liniert | #18000-0XX

Noch ergonomischer, komfortabler, agiler, dynamischer und vor allem individueller mit unseren High-Level Komponenten für Ihre **R 18, Classic, Bagger und Transcontinental.**



Alle Infos
und weitere
Produkte



Verkleidungsscheibe SPORT
transparent | #18000-021/022/033



Verkleidungsscheibe TOURING
rauchgrau | #18000-031/032



Verkleidungsscheibe CRUISE
tief | transparent | #18011-001/002



Verkleidung HIGHWAY | hier in Blackstorm
metallic – weiß liniert | #18020-000/002/012



Verkleidungsscheibe SPORT
hier in transparent | #18020-021/022/023



Verkleidungsscheibe TOURING
hier in transparent | #18020-031/032



Lenkererhöhung ERGO – 25mm
hier in verchromt | #18200-400/402/410/412



Schalthebelverlängerung für Modelle mit Trittbrett
hier in verchromt | #18200-200/202/210/212



Schalthebelverlängerung für Modelle mit Fußrasten | hier in verchromt | #18200-000/002



Trittbretter ERGO-COMFORT
hier in verchromt | #18880-000/002



Tiefer Rastensatz ERGO-COMFORT
hier in verchromt | #18800-000/002



Schalthebel für Rückwärtsgang
schwarz | #18210-002

Noch ergonomischer, komfortabler, agiler, dynamischer und vor allem individueller mit unseren High-Level Komponenten für Ihre **R 18, Classic, Bagger und Transcontinental.**



Alle Infos
und weitere
Produkte



Ölkühlerverkleidung mit Schutzfunktion
hier in verchromt | #11870-000/002



Motorschutzbügel
hier in verchromt | #18100-000/002/200/202



Ledertaschen Set CLASSIC für Tankreling
schwarz | #11850-000



Systemhalterung für Tankrucksack ELEPHANT
schwarz | #20617-000



Werkzeugrolle CLASSIC mit Haltesatz
schwarz | #11855-000



Gepäckträger
hier in verchromt | #11865-000/002

Alles im Griff?

Mit den VarioLever Brems- und Kupplungshebeln behalten Sie die Kontrolle!



Sie sind so etwas wie die Referenz in Sachen Ergonomie, Bedienbarkeit, Funktionalität und Design: unsere VarioLever Brems- und Kupplungshebel.

Nicht nur für den technikaffinen Motorradfahrer, der höchste Ansprüche an seine Zubehörkomponenten stellt, bieten wir unsere VarioLever an. Diese Brems- und Kupplungshebel sind ergonomisch perfekt anpassbar und bieten gleichzeitig eine exzellente technische Ausstattung sowie Verarbeitung.

Die über einen Bereich von 35 Millimetern stufenlos einstellbare Griffgröße ermöglicht es, die Hebelbedienung an Ihre individuellen Bedürfnisse oder Vorlieben anzupassen und die Bedienkräfte präzise zu justieren. Sie ermöglicht Ihnen, den jeweiligen Hebel mit einem, zwei, drei oder allen vier Fingern zu bedienen. Dank der in sechs Stufen einstellbaren Griffweite können Sie auch während der Fahrt die Hebel auf Ihre Handgröße und Fingerlänge anpassen, um ein optimales und sicheres Fahrgefühl zu erreichen. Der ergonomisch griffgünstig auf der Armatur angebrachte Drehwählhebel kann während

der Fahrt eingestellt werden. So lässt sich ein wandernder Druckpunkt im ambitionierten Sport-einsatz oder bei Passabfahrten ausgleichen.

Unsere Hebel bestehen aus hochfestem Aluminium (AL 7075 T6), einem Werkstoff, der auch in der Luft- und Raumfahrt eingesetzt wird und sich durch seine extrem hohe Belastbarkeit auszeichnet. Zusammen mit der solide gefrästen Schwalbenschwanzführung sind bei voll ausgefahrenem Hebel Kräfte von 600 N (ca. 60 kg) am äußersten Angriffspunkt ohne Probleme übertragbar.

Ein weiteres Highlight unserer Hebel ist das exzellente Finish, das auf die sorgfältige und präzise mechanische Fertigung zurückzuführen ist. Unsere Hebel sind ABE-geprüft und die Eintragung entfällt. Wenn Sie höchste Ansprüche an Ihre Zubehörkomponenten stellen und auf der Suche nach einer perfekten Kombination aus ergonomischer Bedienbarkeit, Exklusivität und technischer Ausstattung sind, dann sind unsere VarioLever Brems- und Kupplungshebel die ideale Wahl. ■ AG



Wunderlich
VarioLever

Packen geht systematisch.

Wunderlich Systemgepäck

Individuell, anpassungsfähig, skalierbar, systematisch und integriert – für jeden Einsatzzweck und Ihre individuellen Bedürfnisse bieten wir Ihnen das perfekt passende Systemgepäck!

INDIVIDUELL:

Sie haben die Wahl zwischen der Designlinie unseres legendären ELEPHANT Systems, der des puristischen ELEPHANT **DRYBAG** Gepäcksystems und den robusten Adventure-Koffern der EXTREME Serie, die wir in einer 85 Liter fassenden regular und einer insgesamt 80 mm schmaleren slimline Version mit 71 Litern Stauvolumen anbieten.

ANPASSUNGSFÄHIG:

ELEPHANT und ELEPHANT **DRYBAG** Systemgepäck sind zu 100 % mit den robusten Adventure-Koffern der EXTREME Serie kompatibel. Und zwar mit den regulären und den slimline Koffern.

SKALIERBAR:

Sogar in mehrfachem Sinne! Einerseits ist der Großteil der ELEPHANT und ELEPHANT **DRYBAG** Taschen mit funktionalen Auszügen ausgestattet, die Ihnen ein variables Volumen bieten, das Sie auf Ihre



persönlichen Wünsche einstellen können. Darüber hinaus lassen sich die Systemtaschen abhängig von Ihrem Einsatzzweck kombinieren: Für Alltagsfahrten reicht oft der Tankrucksack, für den Urlaub bieten sich zusätzlich die Koffertoptaschen und die Sitzbank- und Gepäckträgertaschen an.

SYSTEMATISCH:

Für jeden Einsatzzweck die perfekt passende ELEPHANT und ELEPHANT **DRYBAG** Systemtasche:

- Der bewährte Tankrucksack
- Die funktionalen Toptaschen für Ihre Koffer
- Die universelle Sitzbank- und Gepäckträgertasche
- Sowie modellspezifische Taschen, wie zum Beispiel die Seitentaschen für die wassergekühlten GS Boxer, Windabweisertaschen oder solche, die speziell für den Tankschutzbügel bestimmt sind.

INTEGRIERT:

Alle ELEPHANT und ELEPHANT **DRYBAG** Systemtaschen verfügen über ein dem militärischen Molle-System vergleichbares, integriertes Haltesystem

zum Befestigen unserer Aufsatztaschen. Diese werden einfach huckepack aufgeschnallt und erweitern so Ihr Stauvolumen.

Weitere Merkmale der beiden ELEPHANT Systemgepäckserien:

- Optimierte Funktionalität und Variabilität
- Schützt Ihren Inhalt zuverlässig
- Kein Flattern bei hohen Geschwindigkeiten
- Kontrastbildendes blaues Futter sorgt für Übersichtlichkeit.

- Dem militärischen Molle-System vergleichbares Haltesystem für zusätzliche Taschen
- Elastisches Gepäcknetz
- Wasserabweisende Reißverschlüsse mit ergonomisch geformten Zippfern
- Lieferung mit wasserdichter Gepäcktasche
- Und viele mehr ...



Wunderlich
System-
gepäck

Kompatibel auch mit Serienkoffern

Klassisch. Legendär.

ELEPHANT Systemgepäck

Das innovative CORDURA® TrueLock™ Gewebe, das wir für das ELEPHANT Systemgepäck einsetzen, besteht aus hochfestem Nylonfasern, die im Extrusionsprozess unter Zugabe der Farbe hergestellt werden. Damit entfallen nachgelagerte, belastende Färbe- und Waschprozesse. Das Verfahren schont so Ressourcen durch einen verringerten Wasser- und Energieeinsatz, es reduziert die CO₂-Emissionen, bei gleichzeitiger Steigerung von Haltbarkeit,

Nutzungsdauer und Strapazierfähigkeit. Das neuartige Gewebe verfügt über eine ausgezeichnete Farbbeständigkeit, Farblebendigkeit und UV-Stabilität. Auch die Fade- und Abriebfestigkeit konnten weiter verbessert werden.

Wie üblich sind die Reißverschlüsse wasserabweisend ausgeführt und mit ergonomisch geformten, griffgünstigen Zipperrn versehen.



Wunderlich
ELEPHANT



Das Wunderlich ELEPHANT Systemgepäck überzeugt Motorradfahrer auf allen Erdteilen





Reduziertes, klares Design mit hohem Wiedererkennungswert: die ELEPHANT DRYBAG Serie

Puristisch. Wasserdicht.

ELEPHANT DRYBAG Systemgepäck



Die feine Webstruktur des verwendeten CORDURA® 500, das wir beim ELEPHANT **DRYBAG** Systemgepäck einsetzen, unterstreicht das puristische Erscheinungsbild. Zur Herstellung der Wasserdichtigkeit und der Formstabilität wird auf dieses hochwertige technische Gewebe innerseitig eine durable TPU-Schicht (Thermoplastisches Polyurethan) laminiert. Alle Nähte und Dopplungen

sind sorgfältig wasserdicht verschweißt. Auf der Oberseite werden die **DRYBAGs** mit einer zusätzlichen integrierten Abschlusskappe geschlossen, die in der gleichen Art wie der Tankrucksack selbst hergestellt wird. Die Schutzkappe deckt die Oberseite der Taschen sowie die Reißverschlüsse zusätzlich ab. Diese Konstruktion sorgt für absolute Wasserdichtigkeit.



Flexibilität. Huckepack.

Die Aufsatztaschen für ELEPHANT und ELEPHANT DRYBAG

Für unsere Aufsatztaschen setzen wir das innovative, hochwertige CORDURA® TrueLock™ Gewebe ein, das wir auch fürs ELEPHANT Systemgepäck verwenden.

Die Aufsatztaschen können ausschließlich auf Wunderlich Tankrucksäcken und Taschen befestigt werden, die mit unserem, dem militärischen Molle System vergleichbaren, Haltesystem ausgestattet sind.



On Top – die Wunderlich Aufsatztaschen



Wunderlich
Aufsatz-
taschen



Funktionale Aufsatztasche ELEPHANT L



Aufsatztasche ELEPHANT MEDIA vereint Funktionalität und Variabilität

Perfekt. On- und Offroad!

Wunderlich EXTREME Systemkoffer & Topcases

Stabil, leicht und stilsicher: Unsere Aluminium-Koffer und Topcase der EXTREME Serie sind solide gefertigt, wasser-, staubdicht und unverwüstlich.

Wir verwenden ausschließlich hochwertige Werkstoffe und gewährleisten damit die Langlebigkeit des Gepäcksystems. Dazu trägt das verarbeitete 1,5 mm-Aluminiumblech (beim Topcase sind es 1,2 mm) einen erheblichen Anteil. Sorgfältig angeordnete Sicken sorgen für Stabilität, ansprechendes Design und den ausgewogenen Kompromiss zwischen Robustheit und Gewichtsoptimierung. Die Koffer weisen passgenaue Aussparungen für die Auspuffanlagen auf (Cutout).

Das durchdachte System wird durch Edelstahlbeschläge, dem austauschbaren Rundumschutz an allen Ecken sowie den Schutzkappen für die Schlösser gegen Schmutz und Staub komplettiert. Verschlüsse, Schrauben und Niete bestehen ebenfalls aus Edelstahl.

Dank der zusätzlich auf dem Deckel angeordneten Verzurrösen können weitere Gepäckstücke – beispielsweise unsere ELEPHANT Koffertoptaschen oder Rolltaschen sicher aufgeschnallt werden. Die

Kofferdeckel sind innen mit funktionalen Gepäcknetzen ausgestattet, für alles, was unterwegs unmittelbar griffbereit sein soll. Nach dem Öffnen der jeweils vorne und hinten angebrachten Scharnierschlösser kann der Deckel komplett entfernt und die vielseitigen Koffer können als Toplader bequem von oben beladen werden.



Beschläge, Verschlüsse, Schrauben und Niete bestehen aus Edelstahl



Wunderlich EXTREME regular Systemkoffer an Harley-Davidson Pan Am 1250



Wunderlich
EXTREME

Wir offerieren die Koffer in zwei Versionen: Die Ausführung in unbehandeltem Aluminium spricht Puristen an, die die Materialität, Authentizität und Anmutung des ursprünglichen, unbehandelten und robusten Werkstoffs schätzen. In der schwarz pulverbeschichteten Ausführung wirkt der hochwertige Koffer gleichermaßen technisch und edel.

Sind Sie der Typ regular? Oder slimline?

Regular oder slimline, welcher Reisetyp sind Sie? Das hängt ganz von Ihren persönlichen Vorlieben und Reisebedürfnissen ab. Es kann von Vorteil sein, spezielle Ausrüstung oder Kleidung, die Sie unterwegs brauchen, dabei zu haben. So sind Sie unabhängig und müssen sich keine Gedanken darüber machen, ob Sie bestimmte Gegenstände vor Ort kaufen oder mieten müssen, was möglicherweise teuer sein kann. Andererseits, mit leichtem Gepäck zu reisen kann Ihnen ermöglichen, flexibler und mobiler zu sein. Dank Reifenreparatursets, Smartphones, Apps, Kreditkarten und Funktionskleidung kann man heute selbst ambitionierte Adventure-Trips durchaus mit weniger Gepäck am Bike starten, wenn man dies möchte.

Für beide Vorlieben haben wir eine Lösung. Bei unseren EXTREME Koffer regular handelt es sich um ein klassisches Kofferformat, bei der slimline Version sind die Koffer rechts und links jeweils um 40 mm schmaler konstruiert.

Damit erweisen sich die slimline Koffer als schmale Alternative zu den Koffern von BMW, Harley-Davidson und Ducati. ■ AG



Unsere EXTREME regular Systemkoffer bieten Ihnen die klassische Größe von Adventurekoffern. Sie bieten ein großzügig bemessenes Volumen von 85 Litern. Die Volumina betragen links 45 Liter, rechts aufgrund des Cutouts 40 Liter.

EXTREME slimline Koffer: Eine überzeugende Alternative zum Softgepäck?

Die slimline Koffer spielen gegenüber Softgepäck einige entscheidende Vorteile aus:

Softgepäck

- hat gegenüber den slimline Koffern keinen Gewichtsvorteil
- ist gegenüber den slimline Koffern nicht schmaler
- lässt sich im Gegensatz zu den EXTREME slimline Topladern nur unkomfortabel beladen
- ist im Vergleich zu Koffern nicht diebstahlsicher

EXTREME slimline Koffer:

Definitiv die bessere Alternative zu Softgepäck!



Das Topcase bieten wir in zwei Varianten an. Regular mit 40 Litern und maXLine mit 47 Litern Volumen.



Unsere EXTREME slimline Systemkoffer bieten trotz ihrer Schmalheit beachtliche 71 Liter Volumen, das sich auf 38 Liter für den linken und 33 Liter für den rechten Koffer aufteilt.





EXPEDICIÓN TRÓPICO-POLAR

Die außergewöhnliche Reise, die ein gewöhnlicher Mensch unternehmen kann.

Der Planet Erde ist sehr vielfältig, was die Landschaften und Kulturen angeht. Die Reise mit dem Motorrad zwischen dem 23. und 66. Breitengrad, dem Wendekreis des Krebses und dem Polarkreis, ermöglicht es uns, auf einer außergewöhnlichen Reise über fast 8.000 Kilometer durch Afrika, Westeuropa und die skandinavische Halbinsel eine äußerst vielfältige Palette an Farben, Geschmäckern, Sprachen, Denkmälern, Aromen und Geschichten zu entdecken und zu genießen. Eine reine Abenteuerreise von der Wüste Sahara bis zur polaren Tundra, durch kontinentale Wälder, mediterranen Busch, ozeanische Wiesen oder alpine Berge. Von den marokkanischen Kasbahs zu den Lappenhütten, Neandertalerhöhlen, mittelalterlichen Schlössern und gotischen Kathedralen.

Die Trópico-Polar ist eine außergewöhnliche Expedition, die jeder Biker gerne machen würde, die aber nur wenige in Betracht ziehen würden, weil sie glauben,

dass sie viel Zeit in Anspruch nehmen würde und die sie aufgrund ihrer familiären und beruflichen Verpflichtungen nicht haben. Der normale BMW Fahrer ist natürlich nicht der Markenbotschafter, der für, von und mit Motorrädern und Reisen lebt. Der durchschnittliche BMW-Besitzer ist eher ein Mann mittleren Alters mit einem anspruchsvollen Beruf und einer Familie. Der Schlüssel zu diesem Projekt liegt darin, Ihnen ein Beispiel von jemandem zu geben, der in seiner eigenen Situation, der eines gewöhnlichen Mannes unserer Zeit, in der Lage ist, die Reiseroute zu machen, indem er im Laufe eines Jahres nicht mehr als 30 Nächte außer Haus verbringt.

Durch das Etappensystem, bei dem ich das Motorrad entlang der Strecke abstelle, um mit dem Flugzeug oder dem Zug zu meinem Ausgangspunkt nach Madrid zurückzukehren, um später eine weitere Etappe zu absolvieren, werden die Abschnitte durch die verschiedenen Jahreszeiten miteinander verbunden, um

jeweils die beste Zeit des Jahres in jedem geografischen Abschnitt zu genießen. So können wir mit nur einer Reiseweche pro Quartal das große Abenteuer vollenden, zwei so repräsentative und eindrucksvolle Breitengrade wie den Wendekreis des Krebses und den Polarkreis miteinander zu verbinden.

Eine kulturelle Reise

Das Ziel dieser Expedition ist die Vermittlung grundlegender Begriffe der physischen Geografie durch die Dreharbeiten zu einer Dokumentarserie. Die Reise wird es uns ermöglichen, die Aufteilung der Erdkugel in Breiten- und Längengrade und ihre Bedeutung für unser tägliches Leben zu erklären. Die Zeitzonen, ausgehend vom Nullmeridian von Greenwich, der durch Spanien verläuft und den wir besuchen werden; die Möglichkeit, jeden Punkt auf der Erdoberfläche mit Hilfe von Breiten- und Längenkoordinaten zu lokalisieren; die verschiedenen klimatischen

Portrait Miquel Silvestre

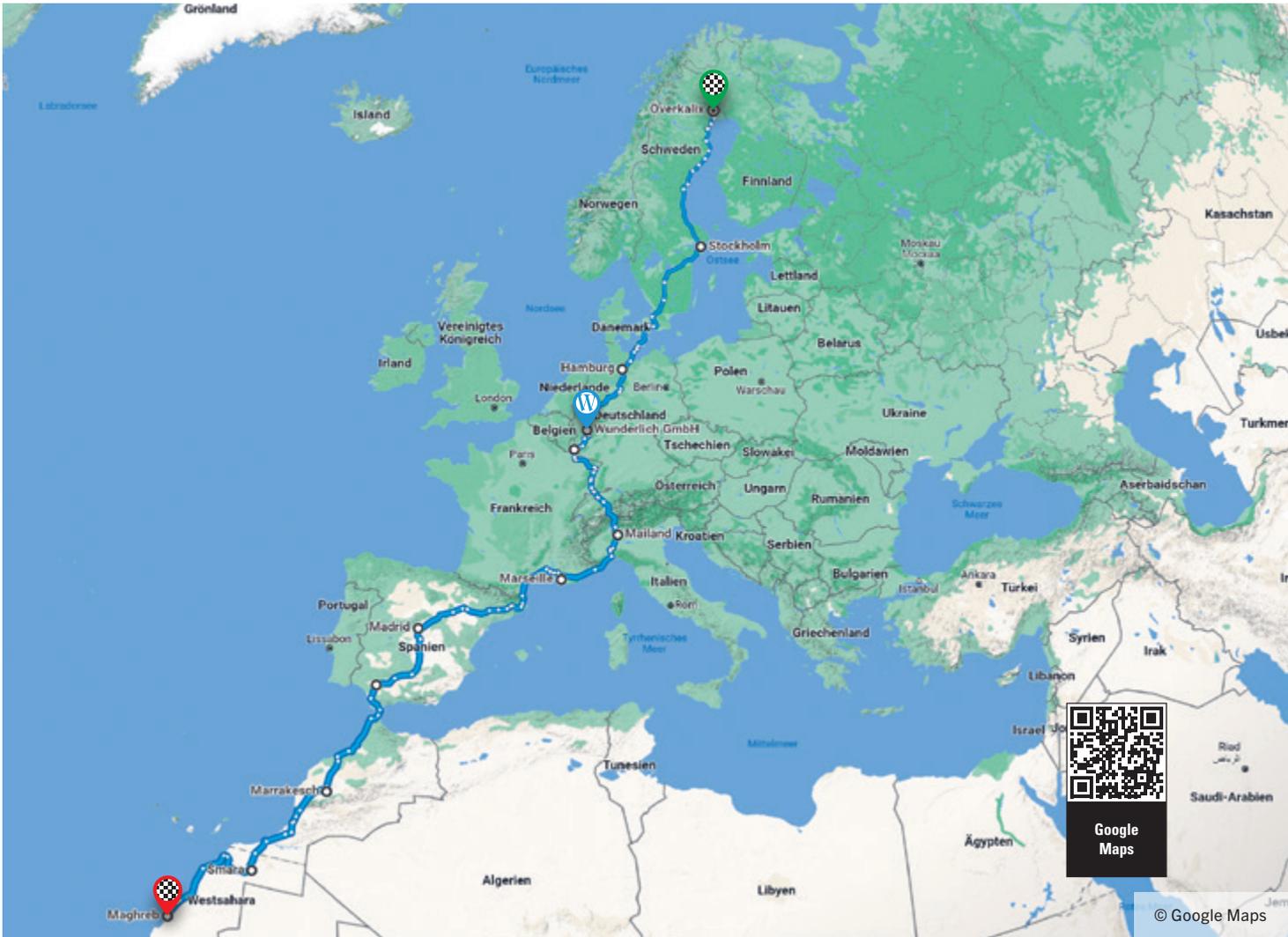
Miquel Silvestre wurde 1968 in Denia an der spanischen Ostküste geboren. Er ließ 2008 sein komfortables Leben als angesehenen Immobilienverwalter hinter sich und beschloss, beruflich zu reisen. Als Long Distance Rider hat er über einhundert Länder bereist, darunter so außergewöhnliche wie den Irak, Simbabwe, Libyen und Israel. Im Jahr 2011 absolvierte er eine Welttournee mit dem Namen »The Forgotten Explorers Route«, bei der er auf seiner auf den Namen »Atrevida« – dies lässt sich mit Mut oder Kühnheit übersetzen – getauften BMW R 1200 GS 30th Anniversary, spanischen Entdeckern folgte. Er besuchte

die Quelle des Blauen Nils in Äthiopien, die von dem Spanier Pedro Páez entdeckt wurde, wurde in Goa angespült, wo San Francisco Javier begraben liegt, und endete in Valdez, Alaska, der nördlichsten Stadt mit einem spanischem Namen auf der Erde. Miquel kann als wahrer Entdecker betrachtet werden, da er der erste Spanier war, der die Philippinen mit dem Motorrad erreichte. Er erinnert an andere Entdecker wie Magallanes, Miguel López de Legazpi und den Augustiner Andrés de Urdaneta.

Silvestre ist heute eines der bekanntesten Gesichter auch außerhalb der Motorradwelt



und war Produzent und Regisseur seiner eigenen Motorradokumentationen für verschiedene Fernsehsender wie dem spanischen öffentlich-rechtlichen Fernsehsender RTVE, Amazon Prime Video oder Canal Odisea. Seit er 2013 geheiratet und zwei Kinder bekommen hat, konzentriert er sich auf sein Familienleben, unternimmt aber weiterhin lange Reisen, die er in Etappen absolviert. ■ MS



Eine außergewöhnliche Reise über fast 8.000 Kilometer durch Afrika, über die Iberische Halbinsel, nach Westeuropa und weiter auf die skandinavische Halbinsel

Längenkoordinaten; die verschiedenen Klimazonen nach der Klassifizierung von Köppen, die von Trocken- und Wüstenklimata, in denen es kaum Niederschläge gibt, bis zu den kalten Klimazonen der polaren Breiten reicht und durch ozeanische und kontinentale Klimazonen führt. Wir werden die Funktionsweise der

Atmosphäre und der Passatwinde und Westwinde erklären, die über die Kontinente der nördlichen Hemisphäre fegen, sowie das Verhalten der Ozeane und der Strömungen; wir werden über die unterschiedliche Ausrichtung des Atlas, der Pyrenäen, der Alpen und der skandinavischen Alpen unterrichten. Auch die

Anthropologie wird behandelt, da wir archäologische Stätten von Neandertalern und Homo Sapiens besuchen werden, um über ihre lange Koexistenz zu sprechen. Und natürlich die moderne und alte Geschichte Nordafrikas und des europäischen Kontinents. Die Expedición Trópico-Polar hat einen eminent kulturellen Zweck



Intensive Begegnungen mit Menschen, Kulturen...



... Landschaften, Klimazonen und der Erdgeschichte



Miquel Silvestre: Wunderlich Markenbotschafter seit 2018

und zeigt, dass Motorradreisen eine der besten Formen der Wissensvermittlung sein können. Das Ergebnis wird ein Buch und eine Dokumentarserie sein.

Eine Reise in virtueller und physischer Begleitung

Die Expedition Trópico-Polar wird eine Reise sein, die live in den sozialen Medien durch tägliche Live-Verbindungen auf Facebook, Instagram, Twitter und YouTube verfolgt werden kann. Für jeden großen kontinentalen Abschnitt (Afrika, Iberische und Skandinavische Halbinsel und Westeuropa) werden zwischen 5 und 10 Motorradfahrer ausgewählt, die mich begleiten und die Protagonisten der Reise, des Buches und des Dokumentarfilms sein werden. Diese Personen werden unter den Mitgliedern des Silver Reader Motoclub (silverreaderclub.com) ausgewählt, dem einzigen Motorradclub der Welt, der sich aus Buchlesern zusammensetzt. Eine Eigenschaft, die für den Erfolg

einer kulturellen Expedition wie dieser unerlässlich ist. Jeden Tag wird der Status der Reisenden gepostet, die Highlights, die sie gesehen haben und die interessantesten Situationen, die sie erlebt haben. Zehntausende von Menschen werden die Reisenden

begleiten können, als ob sie mit ihm unterwegs wären. Aber es wird auch Menschen geben, die physisch mit mir reisen werden.

Die Logistik der Reise wird durch den Einsatz von verschiedenen Motorrädern verbessert, die an



Nicht böse gemeint: La Gorda »die Dicke« nennt Miquel liebevoll seine 1200er GS

den Etappenorten abgestellt werden können. Dies ermöglicht es auch, die besonderen Fähigkeiten und Vorzüge jedes einzelnen Motorrads zu zeigen. Für Afrika wurde »La Gorda« ausgewählt, eine BMW R 1200 GS aus dem Jahr 2005, die stark

modifiziert und für das Offroad-Abenteuer angepasst wurde. Für die Iberische Halbinsel und ihre langen einsamen Straßen werden eine BMW R 1150 RT und eine R 1200 GS 30th Anniversary zum Einsatz kommen, die für lange Fahrten auf Asphalt sehr gut

ausgerüstet sind. Für die alpinen Touren durch die Pyrenäen, die Alpen und die skandinavischen Berge werden wir eine modifizierte BMW R nineT Urban GS verwenden, die sehr wendig und leicht zu handhaben ist. Diese Touren werden die Schönheit, die



Miquels Expedición Trópico Polar: Vom 23. Breitengrad, dem nördlichen Wendekreis, zum 66. Breitengrad, dem Polarkreis. Mittendrin: Der Nullmeridian

Miquel Silvestre und das besondere Konzept der Expedición Trópico Polar

Miquel Silvestre ist seit 2018 Wunderlich Markenbotschafter. Er ist der erfolgreichste spanische Reisejournalist, dessen Reisereportagen zur besten Sendezeit im spanischen Fernsehen gesendet werden. Miquel absolviert seine Reisen nicht um der Reise Willen, vielmehr ordnet er sie stets in einen kulturellen oder historischen Kontext ein. Auf seine Art gelingt es ihm Facetten und Perspektiven zu beleuchten, die große Zusammenhänge offenbaren, und stets mit einem Erkenntnisgewinn verbunden sind. Sein jüngstes Reiseprojekt Expedición Trópico Polar folgt diesem kulturhistorischen Ansatz und verknüpft ihn mit Betrachtungen der Natur und Geografie und ganz zentral auch mit der Astronomie. Aus familiären Gründen reist er erstmals in Etappen, ohne das Große und Ganze aus den Augen zu verlieren. Das Gesamtkonzept der Expedición Trópico Polar verspricht eine in jeder Hinsicht

spannende und außergewöhnliche Reise zu werden. Begleiten Sie Miquel Silvestre auf seiner Expedición über den Zeitlauf der vier Jahreszeiten, entdecken Sie mit ihm Afrika und Europa von den Tropen bis zum Polarkreis.

Das Ergebnis wird ein Buch und eine Dokumentarserie sein. ■ AG

Links zu den Entdeckungsreisen von Miquel Silvestre:





Zuverlässigkeit und die dynamischen Fähigkeiten der BMWs sowie den praktischen Einsatz von Wunderlich-Komponenten und -Teilen demonstrieren.

Hinweis: Zwischenzeitlich ist Miquels Pan America eingetroffen – mehr dazu am Ende des Beitrags auf **Seite 65**.

Wintersonnenwende: Afrika

Sonnenwende kommt von »sol« (Sonne) und »sistere« (stillstehen) und bezeichnet den Moment, in dem die Sonne über einem der Wendekreise »stillsteht« und ihren Rückweg zum anderen beginnt. Die Wintersonnenwende findet zwischen dem 21. und 22. Dezember statt und markiert den Zeitpunkt, an dem die Nacht in der nördlichen Hemisphäre am längsten ist. In dieser Zeit reisen wir durch Afrika

und durchqueren Marokko und die Westsahara, um den Wendekreis des Krebses zu erreichen, der sich etwas südlich der heutigen Stadt Dakhla befindet, der ehemaligen Villa Cisneros aus der Zeit der Zeiten der spanischen Sahara. Um das Ziel zu erreichen, in einer Woche so weit zu kommen, ist geplant, von Algeciras nach Tanger Med zu fahren und nach Marrakesch zu gelangen. Dann das Motorrad dort abstellen und nach Madrid zurückkehren, dann nach Marrakesch fliegen und die Strecke bis Dakhla zurücklegen, das Motorrad dort abstellen und zurückfliegen. Damit wäre der erste Teil der Expedition abgeschlossen und wir können den zweiten Teil der Expedition sowie den Transport des Motorrads rechtzeitig vorbereiten.



Frühlings-Tagundnachtgleiche: Westeuropa

Die Frühlings-Tagundnachtgleiche (»aequus nocte«, was soviel wie »gleiche Nacht« bedeutet) ist der Zeitpunkt, an dem die Sonne auf ihrer Reise von einem Wendekreis zum anderen völlig senkrecht zum Äquator steht. Zu diesem Zeitpunkt dauern Tag und Nacht auf beiden Hemisphären gleich lang und markieren den Beginn von Herbst und Frühling. Die Frühlings-Tagundnachtgleiche findet zwischen dem 19. und 21. März statt und wird uns Gelegenheit geben, ein Wochenende lang durch Westeuropa zu reisen. Von Barcelona aus werden wir nach Marseille fahren. Von Marseille nach Mailand. Von Mailand aus



Taugt was: Die Miquels R nineT G/S – mit Wunderlich Komponenten fernreisetauglich gemacht

überqueren wir die Alpen nach Luxemburg. Von Luxemburg zur Wunderlich Unternehmenszentrale und von dort nach Hamburg.

könnten wir nach Stockholm oder Helsinki zurückkehren, um den nordischen Abschnitt zu beenden.

Sommersonnenwende: Skandinavische Halbinsel

Um den 22. Juni herum findet die Sommersonnenwende statt, wenn der Tag auf der Nordhalbkugel am längsten ist und es jenseits des Polarkreises nie ganz dunkel wird, was als Phänomen der »Mitternachtssonne« bezeichnet wird. Es ist die Zeit, um die skandinavische Halbinsel durch Schweden zu bereisen, das eine hügelige Geografie mit Bergen und Wäldern von außergewöhnlicher Schönheit hat, aber nicht so zerklüftet ist wie Norwegen, sodass man schneller reisen kann und in etwas mehr als einer Woche die Reise von Hamburg aus absolvieren könnte.

Zunächst wäre es ein Wochenendtrip von Hamburg nach Stockholm, wo das Motorrad geparkt werden würde. Und dann würden wir zurückfliegen, um die Reise in 4 Tagen bis zu dem Schild, das den Polarkreis markiert. Und in drei weiteren Tagen

Herbsttagundnachtgleiche: die Iberische Halbinsel

Am 23. September beginnt in der nördlichen Hemisphäre der Herbst. Das wäre der richtige Zeitpunkt, um die Iberische Halbinsel zu bereisen. Es ist die schönste Zeit in unseren Breitengraden, mit angenehmen Temperaturen zum Motorradfahren und den Laubwäldern in ihrer schönsten Farbenpracht. Die Herausforderung besteht darin, die diagonale Route über die Halbinsel zu bewältigen, ohne eine einzige Nacht außer Haus zu verbringen, da wir auf den vorherigen Etappen bereits alle 30 Nächte verbracht haben. Dafür ist der AVE (Hochgeschwindigkeitszug) wie geschaffen. Wir können von Madrid nach Saragossa fahren, das Motorrad dort abstellen und mit dem Zug zurückfahren, dann zurückkommen, um das Motorrad zu holen und nach Barcelona zu fahren und den Vorgang zu wiederholen. Wir können nach Barcelona zurückkehren, mit dem

Zwei, die durch Dick und Dünn gehen:
Miquel Silvestre und seine berühmte
La Gorda, die er in Afrika einsetzen wird



Motorrad nach Valencia fahren, mit dem Zug nach Madrid zurückkehren und dann das Motorrad abholen.

Für die Reise nach Süden bieten sich die Etappen an, die mit dem AVE von Ciudad Real, Córdoba, Sevilla und Málaga aus verbunden sind. Auf diese Weise könnte man die gesamte iberische Halbinsel von Norden nach Süden durchqueren, ohne auch nur eine einzige Nacht auswärts zu verbringen, wenn man das nicht möchte.

Die Expedición Trópico-Polar ist ein großes Abenteuer, eine lange Reise und eine großartige logistische Herausforderung, wenn man sie mit den Einschränkungen des normalen Menschen machen will, der sich kaum mehr als 30 Tage im Jahr für die Freizeit freinehmen kann. Sie hat jedoch den Vorteil, dass Sie auf dieser umfangreichen Strecke von fast 8.000 Kilometern weder ein einziges Visum benötigen, noch



eine andere als die in Spanien vorgeschriebene Versicherung abschließen müssen. Auf der gesamten Strecke können Sie Ihr Motorrad ohne Probleme beim Zoll abstellen, Sie erhalten die übliche Pannenhilfe und genießen das gleiche Maß an öffentlicher Sicherheit wie in Ihrem Heimatland. Und der beste Anreiz, diese

Strecke zu wiederholen, ist zweifellos die Möglichkeit, die Route selbst zu wählen, diejenige, die am besten zu jedem Reisenden passt, denn diese Expedition ist nur ein Vorschlag, ein Beispiel dafür, was möglich ist, wenn man drei Dinge hat: ein Motorrad, eine gute Planung und den Wunsch, es zu tun. ■ MS



Miquel Silvestre: »Wenn ich nicht auf Reisen bin, studiere ich.«

Fragen an: Miquel Silvestre

1. Miquel, vor dem Motorradreisen kommt die Entdeckung des Motorradfahrens. Wie kamst Du dazu? Was hat Dich fasziniert? Die Technik? Die Freiheit? Das Abenteuer? Erinnerst Du Dich an Deine erste Motorradreise? Was war Dein Ziel? Eine Stadt, das Meer, die Berge, ein fremdes Land? Oder der Weg dorthin?

Das kommt alles von meinem Vater. Solange ich denken kann, ist er Motorradfahrer gewesen. Er besaß viele Motorräder mit großem Hubraum, als diese in Spanien noch nicht populär waren: Italienische Motorräder wie Laverda, Ducati und Guzzi und auch japanische wie Honda, Yamaha, Kawasaki oder Suzuki. Er arbeitete eine Zeit lang auf den Kanarischen Inseln, wo diese Modelle ohne die Probleme, die wir damals auf der Iberischen Halbinsel hatten, importiert werden konnten. Und als ich sieben Jahre alt war, schenkte er mir ein Kindermotorrad, eine Montesa Cota 25. Seitdem bin ich nahezu ohne Unterbrechung Motorrad gefahren. Motorräder waren schon immer ein wichtiger Teil meiner Welt, aber ich habe ihnen keine große Bedeutung beigemessen, es war immer etwas Natürliches.

2. Auf Deinen Reisen beleuchtest Du die Welt, die an Dir vorüberzieht. Doch dies machen viele Motorradreisende, die das Offensichtliche beschreiben. Deine Reisebeschreibungen gehen tiefer. Sie sind davon geprägt, kulturelle oder geschichtliche Facetten und die der Menschen entlang Deiner Routen

in einer ganz besonderen Weise – auf Deine Art – zu beleuchten. Sie sind davon geprägt, die Zusammenhänge zu erkennen und zu beschreiben. Sie sind inspirierend und erweitern den Horizont im wortwörtlichen und im übertragenen Sinn. Erkenntnisse, die auch schmerzhaft sein können. Was treibt Dich an?

Die persönliche Neugierde, die Welt für sich zu entdecken und das Bedürfnis, Neues zu lernen. Wenn ich nicht auf Reisen bin, lerne ich. In der Regel verbringe ich viel Zeit mit Lesen, Recherchieren, dem Prüfen von Karten, dem Verfolgen von Routen, dem Studium von Genealogien, Chronologien von Schlachten und relevanten Ereignissen. Oft finde ich Erklärungen für aktuelle Ereignisse und Situationen, indem ich Geschichte und Vorgeschichte studiere. Ich meditiere gerne über das, was ich gesehen habe, und gebe es dann mit der gleichen Leidenschaft an andere weiter, mit der ich es erlebt habe. Das Motorrad ermöglicht es mir, an außergewöhnliche Orte zu gelangen, Orte zu besuchen oder Kulturen zu treffen, die nicht leicht zu erreichen oder auf den ersten Blick zu erkennen sind, und Landschaften zu betrachten, als ob ich der erste Mensch wäre, der sie sieht. Und dann versuche ich, all diese Erfahrungen an andere weiterzugeben.

3. Wenn man darüber nachdenkt, handelt es sich bei Deinen Projekten eigentlich fast immer um Entdeckungsreisen – das gilt auch für Deine aktuelle Expedición Trópico Polar, oder? Die Expedición Trópico

Polar reicht über 8.000 km von der Westsahara bis zum Polarkreis, vom 23. bis zum 66. Breitengrad auf der Nordhalbkugel. Sie ist eine Reise, die die Stellung der Erde zur Sonne, die Jahreszeiten und die Vielfalt der landschaftlichen und natürlichen Ausprägung in den Zusammenhang stellt – wenn man so will, eine universelle Reise. Was ist die Idee dahinter, was sind Deine Beweggründe, Deine Motivation?

Zurzeit studiere ich Geografie und Geschichte an einer Universität. Ich lerne grundlegende Konzepte wie Breitengrade und Meridiane, Tagundnachtgleichen und Sonnenwenden, die Klimazonen der Welt, die Funktionsweise der Atmosphäre, das geologische Alter der Erde, die Entstehung von Ökosystemen, die Modellierung von Landschaften durch Erosion, Vulkanausbrüche oder die Kollision tektonischer Platten, Passatwinde oder Meeresströmungen... Mir schien, dass eine Reise vom Wendekreis des Krebses bis zum Polarkreis die beste Art und Weise sein könnte, universitäre Themen zu bewältigen und dem Zuschauer einen außergewöhnlichen kulturellen Inhalt zu vermitteln. Wir werden ein großes persönliches Abenteuer auf einem Motorrad von der Wüste in die Tundra erleben, aber gleichzeitig werden wir etwas lernen, eine kulturelle Lektion, die uns dazu bringt, unser Wissen zu erweitern, denn wenn wir etwas lernen, etwas, von dem wir nichts oder nur wenig wussten, werden wir als Menschen ein Stück besser. Und natürlich, ohne sich zu langweilen, denn

es wird einige Risiken geben, Camping, unbefestigte Wege, Polizeikontrollen, wechselndes Wetter...

4. Nur wenige von uns, deren Leben von familiären und beruflichen Verpflichtungen bestimmt wird, sind in der Lage, eine solche Reise zu unternehmen. Du hast mit der Expedición Trópico Polar nun zum ersten Mal eine Reise in Etappen organisiert. Warum?

Ich bin verheiratet und habe zwei kleine Kinder im Alter von vier und sechs Jahren, sodass meine persönliche Priorität bei ihnen liegt und ich so viel Zeit wie möglich mit meiner Familie verbringen möchte. Ich kann und will nicht einen ganzen Monat lang wegfahren. Ich habe es letzten Sommer getan, um in die Türkei zu fahren, und es hat mir nicht gefallen. Ich denke, dass sich viele Menschen in einer vergleichbaren Situation befinden, und für sie kann es ein Beispiel und ein Ansporn sein, um zu sehen, dass es möglich ist, eine große Motorradreise von 8.000 Kilometern durch mehrere Länder zu machen, ohne 30 aufeinanderfolgende Tage oder sogar mehr zu verbringen, sondern in Etappen von jeweils weniger als einer Woche.

5. Kommen wir nun zu Wunderlich. Du bist Markenbotschafter von Wunderlich. Warum eigentlich?

Natürlich stellt Wunderlich Produkte von außergewöhnlicher Qualität her, die das Motorradfahren funktioneller und komfortabler machen. Für mich als Nutzer sind sie von höchster Qualität und hohem Designanspruch. Aber nicht deshalb bin ich Wunderlich-Botschafter, sondern weil Wunderlich mich bei meinen Projekten unter-



stützt, indem es mir volle Freiheit in der Gestaltung und Kreativität lässt. Ich erhalte keinerlei Anweisungen, wie ich meine Arbeit zu machen habe, denn ich folge meinen eigenen strengen Qualitätskriterien. Wunderlich hat meine Arbeitsweise immer verstanden und unterstützt mich seit mehreren Jahren mit Seriosität und Professionalität, und ich versuche, die Marke mit der gleichen Unterstützung und dem gleichen Respekt zu belohnen, indem ich ihre Produkte und ihre Unternehmensphilosophie respektiere.

6. Jemand mit Deiner Reiseerfahrung hat das »kleine Gepäck« vermutlich perfektioniert. Was darf auf keiner Deiner Reisen fehlen? Und warum darf es nicht fehlen? Welches sind die wichtigsten unverzichtbaren Dinge für unterwegs? Vielleicht ein Produkt von Wunderlich?

Das Wichtigste, was ein Reisender niemals zurücklassen sollte, ist ein Multitool-Messer. Und das Wichtigste, was ein Reisemotorrad haben sollte, ist ein guter Motorschutz, vor allem, um Zylinder und Zylinderköpfe zu schützen, wenn man einen BMW Boxer fährt. Manchmal schenken wir dem keine große Bedeutung, aber es ist unerlässlich, denn ein Motorrad kann jederzeit auf die dümmste Weise umfallen. Und wenn wir die Zylinder beschädigen, obwohl sie hätten

geschützt werden können, und wir deshalb unsere Fahrt nicht fortsetzen können, dann werden wir es immer bereuen.

7. Wir freuen uns sehr darüber, dass Du einen Stopover bei uns einlegst und einen Teil Deiner Strecke auf einer Wunderlich BMW absolvierst! Wann dürfen wir Dich erwarten? Und welche BMW hast Du Dir ausgesucht? Ist es möglich, Deine Reise virtuell zu verfolgen? Und wo?

Ich möchte im nächsten Frühjahr die Wunderlich-Unternehmenszentrale besuchen, als Start der Skandinavien-Etappe: Ich werde von dort aus in den Norden nach Hamburg fahren, um dann mit der Fähre nach Norwegen überzusetzen. Aber ich kann noch keine Termine nennen. Ich denke, dass ich für diese langen europäischen Etappen meine BMW R 1200 GS 30th Anniversary mit dem Namen »Atrevida« wählen werde; ich bin mit diesem Motorrad bei meiner Weltumrundung gefahren und es ist ein sehr komfortables Motorrad. Und ja, natürlich kann mir jeder in meinen sozialen Netzwerken und auf verschiedenen Pay-per-View-TV-Kanälen folgen. Am einfachsten ist es, meine Website zu besuchen, miquelsilvestre.com, denn dort finden Sie die Links.

Lieber Miquel, herzlichen Dank! Wir freuen uns über unsere Verbindung mit dir, die bis ins Jahr 2017 zurückreicht, und vor allem darüber, dass du unsere Marke als Botschafter repräsentierst.

Auch im nächsten INSIDE WUNDERLICH Magazin im Herbst 2023 werden wir die Expedición Trópico Polar begleiten und über deine Entdeckungen berichten. Wir freuen uns schon darauf!

■ LM/AG

+++ Letzte Meldung +++ Barcelona 25. März +++ Miquel Silvestre +++

Miquel Silvestre künftig auch auf Harley-Davidson Pan America

Erst haben wir es nur geahnt und nun ist es raus: Miquel hat neben seiner BMW Leidenschaft eine für die Harley-Davidson Pan America entdeckt! Kurz vor Redaktionsschluss haben uns die Bilder und die Nachrichten unseres Kollegen Lluís Morales aus Spanien erreicht, die wir Ihnen nicht vorenthalten möchten! Sie zeigen Miquel Silvestre bei der Übergabe seiner blauen 1250 Special am 25. März in Barcelona!

Wir sind gespannt, welche Rolle der charismatische Spanier dem US-Adventurebike bei seiner Expedición Trópico Polar zgedacht hat und wie er es mit unseren Wunderlich Adventure Parts & Accessories ausstatten wird! Wir werden im nächsten INSIDE WUNDERLICH Magazin #4 weiter über Miquel, seine Expedition, seine BMWs und seine neue Pan Am berichten!

Bleiben Sie dran!



Wir werden Sie begeistern!

Wunderlich 1:1 – Ihr individueller Beratungstermin!

Für unsere hochwertigen Komponenten gilt ein hoher Qualitätsmaßstab. Den gleichen Maßstab legen wir an, wenn es um Ihre persönliche Beratung geht. Wir sind Hersteller, deshalb sind Ihre Anforderungen an unsere Beratungsleistung sehr hoch. Zu Recht, denn wer sonst – außer wir selbst – könnte unsere Komponenten, Parts & Accessories im Detail besser erläutern?

Wir nehmen uns bewusst Zeit und gehen ganz individuell auf Sie ein. Dazu gehört es, zunächst im Gespräch Ihre Bedürfnisse zu erfahren, damit wir eine Lösung und das entsprechend maßgeschneiderte Wunderlich Produkt empfehlen können. Sollten wir Alternativen im Programm haben, so erläutern wir die jeweiligen Vorteile. Denn neben unserer Funktion als kompetente Berater sind wir vor allem eins: Motorradfahrer mit Leib und Seele.

Wir werden Sie begeistern! Das ist das Credo unseres Team im Wunderlich Store.

Herzlich Willkommen!



Wunderlich
1:1

„Unseren hochwertigen Wunderlich Fahreranzug gibt es ausschließlich im Wunderlich Store. Die individuelle 1:1 Beratung gehört dazu!“



WÜSTENTÜMMLER

#WSTNTMMLR

by Wunderlich



WSTNTMMLR
Youtube
Video

Im Land des Wüstantümlers

Die internationale BMW GS Trophy 2024 findet in Namibia statt

Wüstantümler? Was ist das? Wer ist das? Das ist jemand, der sich in der Wüste tummelt, in unserem Fall in der großartigen Küstenwüste Namib. Es war 2020, als unser Wüstantümler Sven Namibia, dieses grandiose, beeindruckende Land, im Sattel der Wunderlich R 1250 GS bereiste und im Blog vorgestellt hat. Die ganze abenteuerliche Geschichte und die überwältigenden Bilder aus Afrika finden Sie hier:



Die
ganze
Geschichte

Back to the roots

Auch die nächste GS Trophy findet im Jahr 2024 in Namibia statt, damit kehrt BMW Motorrad zurück zu den Wurzeln, dorthin, wo auch die erste GS Trophy stattgefunden hatte.

Nationale und regionale Qualifyings

Der Teilnahme in Namibia gehen bereits 2023 die nationalen und regionalen Qualifyings voraus, in denen die begehrten Plätze für insgesamt 22 Länder-Teams, 16 Herren- und 6 Damentteams ermittelt werden. In den nationalen Ausscheidungswettkämpfen müssen die Bewerber ihre Kenntnisse und Fähigkeiten

in den Disziplinen Navigation, Offroadfahren und in technischen Prüfungen unter Beweis stellen. Erstmals hat BMW angekündigt, im Rahmen der BMW Motorrad Days ein weiteres internationales Qualifying anzubieten.

Wunderlich als Partner bei den Nationals

Als Sponsor der BMW GS Trophy Vorausscheidungen sind wir bei den deutschen »Nationals« 2023 wieder vor Ort mit dabei. Sie finden vom 15. bis 18. Juni 2023 beim Enduro Action Team in Losatal statt. Dem professionellen Team sind wir eng verbunden, denn dessen Trainings-BMWs sind unter anderem mit unseren Wunderlich Motorschutzbügeln und weiteren Schutzkomponenten ausgerüstet. Das Enduro Action Team verfügt über ein mit Hinblick auf die Größe, die Beschaffenheit des Untergrunds und die Geländevielfalt einzigartiges Trainings-



Wüstentümmler Sven in Namibia vor grandioser Kulisse

Es bietet exzellent angelegte Offroad-Sektionen und damit die einzigartige Kulisse für das nationale Qualifying der GS Trophy in Deutschland.

den Atem raubt, bietet die perfekte Location fürs Finale. BMW verspricht ein »Once of the Lifetime« Abenteuer mit Sandpassagen und steinigem Bergpässen, die selbst

Enduro Action Team



Enduro
Action
Team

Endurotrainings vom Einsteiger bis zum Profi

Wenn Sie nun auf den Geschmack gekommen sind und den Spuren der GS Trophy folgen möchten, hier ist die Gelegenheit: Das Enduro Action Team bietet ein exklusives GS Trophy Training.

Darüber hinaus weitere professionelle Trainings für jede Qualifikationsstufe, also vom Anfänger bis zum Pro. Alle Infos und Möglichkeiten finden Sie hier:

www.enduroactionteam.com/trainings

gelände, das sich gut erreichbar zwischen Leipzig und der Dahlemer Heide in einem gigantischen, 120 Hektar großen Tagebau befindet. Das Gelände erfüllt alle professionellen Anforderungen und die erforderlichen Voraussetzungen für die anspruchsvollen und spannenden Vorausscheidungen zur GS Trophy!

Die Finals in Namibia

Auch wenn die Streckenverläufe und Hot Spots der GS Trophy erst mit dem Start 2024 in Namibia bekannt gegeben werden, das afrikanische Land mit seinen dramatischen Landschaften, dem Meer, der vielfältigen, exotischen Fauna und einem Sternenhimmel, der einem

trainierte Endurofahrer und -fahrerinnen herausfordern werden. Wer in den nationalen Qualifyings bewiesen hat, dass er die Basics beherrscht, den erwarten in Namibia Prüfungen, bei denen Fahrkönnen, Wissen, Geschicklichkeit und last but not least der Teamgeist, über Sieg oder Niederlage entscheidet! ■ AG







Wenn das die Polizei sieht...!

Eine Hauptattraktion der letztjährigen Wunderlich Anfahrt war der spektakuläre Auftritt der Motorradstaffel der Polizei Hamburg. Grund genug, mal einen Blick hinter die Kulissen dieser inzwischen bundesweit einzigartigen Truppe zu werfen.

Bei einem Eigengewicht von 195 Kilo darf eine BMW R 50 rund 165 Kilo zuladen. Die dürften allerdings knapp überschritten sein, wenn sich die 5er-Pyramide der Motorradstaffel Hamburg in maximaler Besetzung auf den Weg macht. Denn rechnet man das Eigengewicht der Motorräder hinzu, lasten dann rund drei Tonnen Gewicht auf den zehn schmalen Felgen, die übrigens ganz und gar dem damaligen Serienzustand entsprechen. Auch sonst wurden die altherwürdigen Boxer für den Pyramidenbau technisch



nicht modifiziert, sieht man von ein paar wenigen Anbauten ab, die es nun mal braucht, will man mit fünf Motorrädern 27 sauber gestapelte Fahrgäste transportieren. Das allein ist verrückt genug, aber warum auch noch diese uralten Bikes? »Weil die R 50 ein sehr robustes Motorrad ist«, sagt Kriminalhauptkommissarin Julia Meyer, die nicht nur in der Pyramide ganz oben sitzt, sondern auch Leiterin der rund 40-köpfigen Mann- und Frauenschaft ist, »das ist also kein Problem. Bei den Pyramidenmaschinen sind die Federbeine hinten festgestellt worden, hinter dem Fahrersitz dient eine Holzplatte als Standfläche und unten sind rechtwinklige Bleche angeschweißt, auf denen die Füße der Mitfahrer Platz finden. Ansonsten sind die BMWs noch genau so, wie sie damals im Streifendienst eingesetzt waren.«



Die Motorradstaffel der Polizei Hamburg im Einsatz bei der Wunderlich Anfahrt

Gleich zwanzig weitgehend identische Exemplare der R 50 hat die Motorradstaffel im Fuhrpark, womit die Hamburger Truppe gewissermaßen auch genau dem BMW-Modell in schöner Regelmäßigkeit ein rollendes Denkmal errichtet, das der Marke BMW in den fünfziger Jahren das Überleben sicherte. Der Motorradmarkt steckte seinerzeit nicht nur in Deutschland in einem finsternen Tief, vielmehr verdrängte das Automobil rund um den Globus die Motorräder aus den Verkaufstatistiken. Obendrein hing der Motorrad-Zunft jener Tage ein übler Ruf an, und so war es für die Münchener ein rettender Segen, dass Polizeibehörden aus aller Welt die R 50 zu ihren Dienstkrädern erkoren. Boxer aus Bayern waren schon damals bekanntermaßen zuverlässig, und weil der Antrieb obendrein von einer wartungsarmen, sauber gekapselten Kardanwelle im rechten Schwingenarm übernommen wurde, galt die Halbliter-BMW schon bald als robuste Top-Besetzung für den Streifen- und Eskortendienst. Das brachte nicht nur Stückzahlen, sondern polierte außerdem das Markenimage, wenn bei Staatsempfängen auch stets ein adrett eskortierendes R 50-Rudel über die TV-Bildschirme flimmerte – und das in allen Hemisphären! Außerdem stellte sich schnell heraus, dass man auf ihr auch ganz wunderbar Menschenberge auftürmen kann.

Tatsächlich waren die fünfziger und sechziger Jahre die Hochzeit einer besonderen Spezies von Motorrad-Akrobaten, die ihre Kunststücke auf zwei Rädern gern in Uniform präsentierten. Das



Kriminalhauptkommissarin Julia Meyer in der Belegung der Motorradstaffel, links Finn Clausen

zentimetergenaue Formationsfahrten lernten Motorradpolizisten zumindest in den Metropolen schon seit eh und je, schließlich waren akkurat gefahrene Eskorten Teil ihres Dienstalltags. Als sie dann in den fünfziger Jahren auch ihren Teil zu den beliebten Polizeisportfesten beitragen sollten, überlegten sie sich für ihre Formationsfahrten spektakuläre Inszenierungen, nicht wenige bauten auch akrobatische Nummern in ihre Vorführungen mit ein.

Auch die Motorradstaffel der Polizei Hamburg gründete sich im Jahr 1977, um die »Hallensportschau der Polizei« um einen spektakulären Show-Act zu bereichern. Erster Polizeihauptkommissar a. D. Rüdiger Spahr ist Gründungsmitglied der Staffel und war von 1987 bis zu seiner Pensionierung im Jahr 2015 ihr Leiter, heute moderiert er die Outdoor-Auftritte der Truppe. Er kann sich noch gut an die Gründungsphase vor nunmehr 46 Jahren erinnern: »Damals wurde die ehemals existierende Kradstaffel neu belebt, und man suchte Beamte für ein Probetraining der »Trainingsgemeinschaft Krad« auf dem Antreterplatz der Landespolizeischule, so kam dann auch ich zu der Truppe. Nach ein paar Monaten Training kristallisierten sich einige Figuren heraus, die für so gut befunden wurden, dass wir sie bei der Hallensportschau präsentieren sollten. Bei unserem ersten Auftritt waren wir dann vierzehn Aktive, und das Ganze kam so gut an, dass wir in der Folge Einladungen zu weiteren Polizei- oder Sportshows erhielten. So fing das damals an, und erstaunlicherweise gibt es uns immer noch.«



Gründungsmitglied Rüdiger Spahr – moderiert jede Show

Erstaunlich ist das in jeder Hinsicht, tatsächlich dürfte die Motorradstaffel der Hamburger Polizei heute die letzte ihrer Art sein. Während andere Staffeln nach und nach dem Rotstift zum Opfer fielen, sind die Hamburger heute noch immer aktiv, wobei das mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten verbunden ist. Und was ohne viel Herzblut gar nicht möglich wäre: »Bis auf unsere Pensionäre sind alle von uns im normalen Polizeidienst und müssen für Auftritte mit der Staffel von ihren Dienststellen freigestellt werden. Da auch bei der Polizei die Personaldecke eher dünn ist, gestaltet sich das bisweilen schwierig«, weiß Julia, bei der als Leiterin stets alle Fäden zusammenlaufen, »es ist jedenfalls immer wieder eine Herausforderung, alles unter einen Hut zu kriegen.« Denn nicht jeder Dienststellenleiter ist davon begeistert, von seinem ohnehin knappen Personal dann auch noch eine Kraft für die Öffentlichkeitsarbeit abzugeben. »Deshalb muss jeder Auftritt individuell geplant werden: Wer kann teilnehmen? Wie viele sind wir an dem Tag? Und welches Programm können wir mit dieser Besetzung fahren? Denn nicht jeder kann alles.«

Das glaubt man sofort, wenn man einmal einen Auftritt der Staffel erleben konnte. Das Repertoire der Truppe geht weit über den massenhaften Personentransport hinaus, etwa bei der »Blüte«, wenn sich unten rund um den Fahrer vier Leute nach außen hängen, während über ihm Polizeioberkommissar Detlef Hammer – von allen nur »Dedl« genannt – auf der Spitze einer langen Stange einen lupenreinen Kopfstand hinstellt. Auch ist es sicher nicht jedermanns Sache, sich als Fahrer rückwärts auf den Lenker zu setzen oder an einer Reckstange zwischen zwei fahrenden Motorrädern ein paar Turnübungen hinzulegen. Auch die saubere Standwaage auf der Fußraste eines fahrenden Motorrads können die wenigsten, vor allem dann, wenn man zugleich der Fahrer ist.

Bei solchen Nummern ist Dedl nur schwer ersetzbar. Knapp jenseits der Fünfzig, zehrt er bis heute von seiner Fitness und seiner Jugend als Leistungsturner. Gepaart mit seinem Schrauber-Talent, seinem Lkw-Führerschein und seiner Motorradverrücktheit macht ihn das für die Staffel zur Idealbesetzung. »Im Moment stehen noch acht Motorräder in meiner Garage, sind junge und alte dabei. Zuletzt hab' ich mir zwei BMW-Zweiventiler zugelegt, da hatte mich vor einiger Zeit schon Wunderlich auf den Umbau-Trichter gebracht. Aus einer hab' ich jetzt einen Scrambler gebaut, ist fast fertig.«

Dann erzählt er mir von den recht speziellen Nachwuchsproblemen der Staffel: »Es ist ja nicht so, dass kein Nachwuchs da wäre, aber der muss ja auch die

Gelegenheit haben, zu trainieren und an sich zu arbeiten. Das ist erstens ein Zeitproblem, schließlich kommen wir aus allen möglichen Dienststellen der Hamburger Polizei, zweitens haben wir ein abschüssiges Trainingsgelände, auf dem gleichmäßiges Fahren sehr schwierig ist. Wir bräuchten eine ebene Fläche, je größer, desto besser. So wie ich sie damals hatte, als ich die ganzen freihändigen Nummern wie den Sattelstand geübt habe, das konnte ich erstmal bei langer Geradeausfahrt. Erst dann habe ich mich an die Kurvenfahrt herangetraut, bis zum ersten Vollkreis hat es dann nochmal seine Zeit gedauert. Du musst langsam ein Gefühl dafür entwickeln, aber diese Trainingsbedingungen haben wir heute nicht mehr.«

Dieses Problem kennt auch Polizeiobermeister Finn Clausen, im richtigen Leben Polizeitaucher, Polizeikoch, Bereitschaftspolizist und auch Lkw-Fahrer für die Truppe, der zum Privatvergnügen auch schon mal aus Flugzeugen springt und mit seinen 29 Lenzen einer der jüngsten in der Motorradstaffel ist. »Ich habe schon mit 17 mit dem Motorradführerschein begonnen und finde bis heute die Fahrphysik von Motorrädern einfach total genial. Ich war außer-



Wie hart der Fahrer am Wind segelt, hängt von der Sitzposition ab



Die berühmte fünfstufige Pyramide



Kann auch anders – Motorradpolizist Arnold Kiss im Dienst

dem schon immer sportlich sehr aktiv, tatsächlich gehörte das Turnen schon zu meiner Abiprüfung. In der Motorradstaffel kann ich beides verbinden. An die Akrobatik auf dem Motorrad taste ich mich Stück für Stück heran. Etwa an den Lenkersitz.« Dafür legt Finn seine langen Beine zwischen die Arme auf den Lenker, rutscht ein Stück nach vorn und dreht dann auf dem Lenker sitzend seine Runden. »Im Moment trainiere ich, das freihändig hinzukriegen, das funktioniert auch schon ganz passabel. Aber noch nicht so gut, dass ich sagen würde, ich mach das schon bei einem Auftritt – wo ja dann noch das Lampenfieber hinzukommt.«

Auch Polizeimeister Arnold Kiss, der seinen Dienst bei der Verkehrsdirektion Hamburg-Ost versieht, ist ähnlich Motorrad-affin. Privat pilotiert er eine BMW K 1600 GTL und eine Suzuki Bandit 1200, im Dienst fährt er BMW R 1250 RT. Dort wird er in absehbarer Zeit auch als »Keilfahrer« eingesetzt, denn da seine Dienststelle auch zuständig ist für die Eskortierung von Staatsgästen, rauscht schon mal ein »15er-Keil« vor den Limousinen durch die Hamburger City, »je höher die Sicherheitsstufe des Staatsgastes ist, desto schneller muss er von A nach B eskortiert werden – auf abgesperrten Straßen, versteht sich. Im Moment bin ich noch Arbeitskradfahrer und dafür zuständig, die Strecke für die Eskorte im Vorfeld freizuräumen und freizuhalten. Den Lehrgang zum Keilfahrer mache ich aber noch.«

Die extra für den Auftritt der Motorradstaffel abgesperrte Straße vor der Wunderlich-Unternehmenszentrale konnte Arnold im letzten Jahr allerdings nicht miterleben. »Da konnte ich nicht dabei sein, weil ich im Dienst unabkömmlich war. Der Termin für eure Anfahrt kollidiert mit dem 1. Mai, und rund um dieses Datum ist es gerade in Hamburg immer besonders schwierig, Beamte für die Motorradstaffel abzustellen.« Wer sich schon mal Bilder von den inzwischen traditionellen Mai-Krawallen in Hamburg ansehen musste, hat keine weiteren Fragen mehr.

Dedl sich erinnert: »Die Bing-Vergaser der R 50 kosten inzwischen ein kleines Vermögen, und da wir den Unterhalt der Motorräder aus eigenen Mitteln finanzieren müssen, stellt uns das bei so vielen Maschinen vor echte Probleme.«

Die Motorräder wurden nach ihrer Entlassung in den Ruhestand der »Sportvereinigung der Polizei Hamburg von 1920 e. V.« überlassen, damit die Motorradstaffel sie weiterhin für ihre Auftritte nutzen kann, vor allem bei der Hallensportschau der

Gesucht! Und gefunden. Die Garanten für eine gelungene Show!



Rüdiger Spahr



Detlef »Dedl« Hammer



Julia Meyer



Finn Clausen



Arnold Kiss

Auch Dedl kennt dieses Problem nur zu gut, konnte als Wasserschutzpolizist aber beim letztjährigen Wunderlich-Auftritt der Staffel teilnehmen: »Wir haben einen relativ großen Teil von Bereitschaftspolizisten bei uns in der Truppe, die sind zu der Zeit alle in Einsätzen gebunden. Im letzten Jahr waren wir bei Wunderlich immerhin noch zu neunt und sind ein Soloprogramm gefahren, das ist auch recht gut gelungen. War aber durchaus anstrengend. Zum Glück konnten wir die Straße bei euch kurz absperren.«

Wobei das eigentlich nicht geplant war. Doch als sich das eigentlich vorgesehene Areal als ungeeignet herausstellte, blieb nichts anderes übrig, als kurzerhand für einen Moment ein Stück Straße für den Auftritt der Motorradstaffel zu nutzen. Das war auch nur möglich, weil es für den Verkehr komfortable Ausweichmöglichkeiten gab, wir sehr verständnisvolle Nachbarn haben und der Spuk nach kurzer Zeit auch schon wieder vorbei war.

Dabei lohnt sich die weite Anreise zur Wunderlich Anfahrt für die Motorradstaffel bisweilen gleich doppelt, etwa im Jahr 2018, als unser Chef-Schrauber Thomas »Icke« Schumann ein durchaus ernsthaftes Vergaserproblem an einer der R 50 lösen konnte, wie



»Icke« Schumann
YouTube Video

Polizei. LKW, Transporter und Personal werden von der Behörde gestellt, doch die gesamte Wartung und Reparatur der Bikes sowie sonstige Anschaffungen wie etwa Helme und Handschuhe, musste und muss die Motorradstaffel komplett selbst stemmen.

Julia erklärt, wie das funktioniert: »Wir finanzieren uns ausschließlich über Gagen, wobei wir selbst von einem Veranstalter ja nicht bezahlt werden müssen. Wir werden für die Auftritte mit der Staffel von unserem normalen Dienst freigestellt und sind dann quasi ein Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Hamburger Polizei.« Wenn dann allerdings die teuren Vergaser streiken, stoßen die Mittel der Staffel schnell an ihre Grenzen. Thomas fertigte in unserer Entwicklungsabteilung kurzerhand einen individuellen Vergaserflansch für die alte BMW, sodass nun auch ein Mikuni-Vergaser auf den Boxer passt, der deutlich günstiger zu haben ist. So kann die Staffel den Vergaserproblemen der Zukunft gelassen entgegensehen.

Doch ausgerechnet das derart »gerettete« Motorrad steht derzeit als Großbaustelle in der Werkstatt der Staffel – weil einer der Fahrer sich bei einer Nummer ein wenig verschätzte, wie Dedl erzählt: »Wir nennen die Nummer Wagenrennen. Dabei fahren zwei Motorräder nebeneinander, besetzt mit je zwei Mann, zwischen den Bikes etwa auf Schulterhöhe der Fahrer ein Brett, auf dem oben jemand aus unserer Truppe



Wenn das die Polizei sieht – freihändige Fahrt, auf nur einer Fußraste stehend – akrobatische Höchstleistung von »Dedl«



Wollten schon früh hoch hinaus...



... die Motorrad-Akrobaten aus Hamburg



Stilsicher in grüner Lederkombi – die 70er Jahre lassen grüßen



Nach dem Unfall – das Team packt gemeinsam an

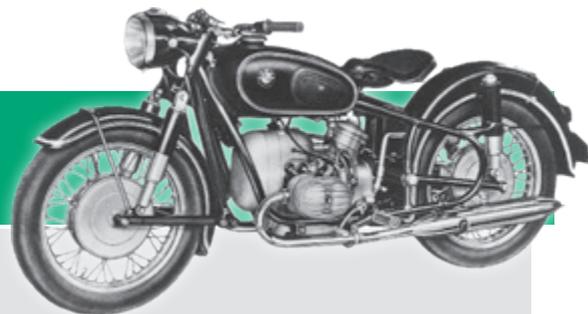
steht, zumeist eine Frau, wegen des Gewichts. Ein drittes Motorrad fährt frontal auf diese Formation zu und rauscht dann genau durch die schmale Gasse zwischen den beiden Bikes hindurch, wobei sich der Fahrer natürlich ziemlich tief ducken muss, um auch unter dem Brett durchzupassen. Dabei ist es dann passiert.« Denn der Abstand zu einem der Motorräder stimmte nicht wirklich, weshalb die BMW mit den Mikuni-Vergasern nun mit einem abgerissenen Zylinder auf die recht aufwändige Reparatur wartet.

Führt man sich all diese suboptimalen Umstände vor Augen, mit denen sich die Hamburger Motorradstaffel seit eh und je herumschlagen muss, dann fragt man sich ja schon, warum die einzelnen Mitglieder sich das eigentlich antun: Sie investieren einen nicht unerheblichen Teil ihrer Freizeit, betreiben enormen Aufwand, um ihre Auftritte zu organisieren, nehmen weite Anreisen in Kauf – es gab auch schon Auftritte in Kanada, Schweden, der Schweiz oder England –, setzen sich bei ihren Manövern einer gewissen Verletzungsgefahr aus und müssen sich außerdem aus eigener Kraft um den einwandfreien Zustand ihres historischen Fuhrparks kümmern. Bei all dem stoßen sie bisweilen dann auch noch auf Unverständnis in der eigenen Behörde, denn nicht jeder Entscheidungsträger will den Nutzen der Truppe für die Hamburger Polizei so ohne weiteres anerkennen.



Ein sehr robustes Motorrad – die BMW R 50 – gebaut von 1955 bis 1969

BMW R 50



Geschichte und technische Daten

Nachdem BMW seine Motorräder von 1938 bis 1954 nahezu unverändert mit einer Geradweg-Hinterradfederung auf die Straßen schickte, präsentierte man im Jahr 1955 auf dem Salon in Brüssel die Modelle R 50 und R 69 mit einem vollkommen neuen Vollschwingenfahrwerk. Das Hinterrad wurde nun in einer Langarmschwinge geführt, die Teleskopgabel durch eine geschobene Schwinge ersetzt. Der ausgereifte Motor der R 50 entsprach dem des Vorgängermodells R 51/3, hatte mit 26 PS aber ein wenig mehr Leistung. Mit der R 50 und ihren Schwestermodellen gelang BMW dann auch der Einstieg ins seinerzeit überlebenswichtige, internationale Behörden-geschäft. Einschließlich der überarbeiteten Variante R 50/2 blieb die R 50 14 lange Jahre bis 1969 im BMW-Programm. Insgesamt 13.510 Modelle liefen in dieser Zeit vom Band.

Motor: luftgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, Hubraum 494 cm³, Leistung 26 PS bei 5800/min, zwei Ventile pro Zylinder, Bohrung x Hub

68 x 68 mm, Verdichtung 6,8 : 1, Druckumlaufschmierung, Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Getriebe, Hinterradantrieb Kardan

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, vorn Langarmschwinge mit Federbeinen und Öldruck-Dämpfern, hinten Langarmschwinge mit Federbeinen und Öldruck-Dämpfern, vorn Duplex-Vollnaben-Trommelbremse Ø 200 mm, hinten Simplex-Vollnaben-Trommelbremse Ø 200 mm, Reifen vorn 3,50 x 18, hinten 3,50 x 18 (bei Seitenwagenbetrieb: 4,00 x 18)

Maße und Gewichte: Radstand 1415 mm, Leergewicht 195 kg, zul. Gesamtgewicht 360 kg, Tank 17 l, Kraftstoffverbrauch ca. 4,1 l/100 km, Höchstgeschwindigkeit 140 km/h

Bauzeit: 1955–1969

Preis: 3.050 DM (1955)



Die Antwort auf all diese Fragen hat Julia für sich längst gefunden: »Die Motorradstaffel ist für mich seit vielen Jahren schon eine absolute Herzensangelegenheit, für die ich gerne meine Freizeit opfere. Was im Polizeialltag unerlässlich ist, ist auch bei uns elementar wichtig: Teamgeist, Vertrauen zueinander, füreinander da sein, aber auch Disziplin und physische und psychische Belastbarkeit sind gefragt. Wie im Einsatz müssen wir uns auch hier darauf verlassen



»Dedl« legt Hand an

können, dass jeder weiß, was er zu tun hat und das dann auch tut, wir müssen im Team agieren und uns nach langen Wartezeiten auf den Punkt konzentrieren und alles geben. Was ich mit dieser Gruppe schon erlebt habe, wie Herausforderungen angenommen und gemeistert wurden, der gemeinsame Spaß, das tolle Gefühl des Glücks und des Stolzes, wenn wir einen schwierigen Auftritt geschafft und das Publikum begeistert haben, die tollen Gespräche, die wir im Anschluss mit unseren Zuschauern führen, das Engagement, das die Kolleginnen und Kollegen mitbringen, all das ist wirklich besonders – für mich ist das einfach die tollste Truppe der Welt! Das alles bringt auch neue Motivation für den eigentlichen Job und es gibt einem auch Halt, mir zumindest.«

So oder ähnlich habe ich es von vielen Mitgliedern der Hamburger Motorradstaffel gehört, denen vor allem daran gelegen scheint, mit ihren spektakulären Auführungen Nähe zu schaffen und Barrieren im Kopf abzubauen. Das gelingt ihnen in hervorragender Weise, tatsächlich wüsste ich keine geeignetere Maßnahme, um das Image der Polizei nachhaltiger zu verbessern, denn wie sonst sollte man in der Bevölkerung mehr Sympathiepunkte sammeln? Das gilt insbesondere für das traditionell eher belastete Verhältnis zwischen Polizei und Motorradszene, wofür allein die durchweg begeisterten Besucher der Wunderlich Anfahrt im letzten Jahr der beste Beleg sind.



Motorradstaffel der Polizei Hamburg

Die Motorradstaffel ist seit ihrer Gründung im Jahre 1977 Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit der Polizei Hamburg. Die rund 40 Mitglieder der Staffel verrichten ihren »normalen« Dienst in den unterschiedlichsten Bereichen der Hamburger Polizei (Kriminal-, Wasser- schutz, Schutz- und Bereitschaftspolizei) und verfolgen mit ihrem Engagement in der Motorradstaffel das Ziel, das Publikum zu begeistern und über ihre spektakulären Auftritte so auch Kontakt und Nähe zwischen Bürgern und Polizei zu vertiefen. Seit vielen Jahren schon können wir bei den Auftritten der Staffel im Rahmen der Wunderlich Anfahrt erleben, dass ihnen das immer wieder in herausragender Weise gelingt – und das im wahren Wortsinn.

Sollte ein Veranstalter also darüber nachdenken, die Motorradstaffel für sein Event zu buchen, dann können wir das nur wärmstens empfehlen. Für die Auftritte sollte allerdings im Idealfall eine ebene und feste Fläche von mindestens 20 x 20 Metern zur Verfügung stehen.

Für alle weiteren Fragen rund um Termine und Buchung geben wir den Kontakt hier gerne weiter:

Tel.: +49 (0)40 428656223
Julia.Meyer@polizei.hamburg.de
www.motorradstaffel.de



Und nachdem wir nun erfahren haben, dass auch der diesjährige Auftritt der Motorradstaffel Hamburg bei der Wunderlich Anfahrt genehmigt wurde, freuen wir uns außerordentlich, auch in diesem Jahr diese ganz besondere Abordnung der Hamburger Polizei wieder bei uns begrüßen zu dürfen. ■ UB



ZWISCHEN DEN

MEEREN



Pan Am 1250
YouTube
Video



Wunderlich
Adventure
Video

Nordsee oder Ostsee – keine leichte Entscheidung für einen Kurztrip mit der Harley-Davidson Pan America 1250 S. Wie wäre es dann mit beiden Meeren – und ganz viel Wasser dazwischen? Ideale Transitroute ist der Nord-Ostsee-Kanal. Knapp 100 Kilometer lang, verbindet der »NOK« Brunsbüttel und Kiel. Quer rüber geht es mit Fähren. Dann mal los!

Sanftes Meeresrauschen, sphärische Klänge, dann Schlagzeug und Klavier. »Jetzt bist du da, ein Stück deiner Zukunft dabei...«. 30 Jahre ist jetzt her, dass die Deutsch-Hip-Hopper von Fanta 4 den »Tag am Meer« gepriesen haben. Damals hat bei Harley-Davidson vermutlich kein Mensch auch nur einen Gedanken daran verschwendet, statt Cruisern irgendwann mal ein Adventure Bike auf die Räder zu stellen. Tja, für die EICMA 2019 haben die Milwaukee-Boys es dann doch getan. Zwei Jahr später kam die Pan America 1250 in Deutschland auf den Markt. Heute zählt sie zu den meistverkauften Motorrädern der Marke. Und zu den Leuchtturm-Bikes für hochwertige Anbauteile von Wunderlich Adventure.

Mehr als 1.640 Parts sind bislang im Angebot für die markante Off-road-Reise-Harley. Seitenständer-Auflagenvergrößerung, getönte Verkleidungsscheibe »Marathon«,

zahlreiche Schutzbügel und -abdeckungen, Blendschutz fürs TFT-Display, Sitzbank »Aktivkomfort« – die WUNDERLICH Auswahl an nützlichen und ästhetischen Pan-America-Teilen hat Benchmark-Charakter.

ES gibt nichts zu verbessern
Nichts, was noch besser wär'
Außer dir im Jetzt und Hier
Und dem Tag am Meer

Aus: Tag am Meer, Die Fantastischen Vier, 1993

Speziell die linke Motorseite der Adventure-Harley lässt sich nachhaltig aufpeppen, wie das für unsere Fotoproduktion genutzte Dauertestbike von »Motorrad & Reisen« zeigt: Die Schutzabdeckung für die Zündspule und die formschöne Seitenverkleidung – beide aus Aluminium und schwarz pulverbeschichtet – kaschieren geschickt die optischen Schwachpunkte dieser Motoransicht.

Mit slimline-Kofferset nur 98 Zentimeter breit

Neu im ständig wachsenden Angebot und frisch montiert sind unter anderem der praktische Aufbockgriff und der Koffersatz EXTREME slimline. Pro Seite ist er um 40 Millimeter schmäler als der klassische WUNDERLICH Alu-Koffersatz, macht in Summe 80 mm weniger Breite. Dennoch passen veritable 71 Liter Gepäck hinein – 38 Liter links, 33 Liter rechts. Das sind lediglich vierzehn Liter weniger als beim bewährten Original. Das bekofferte slimline-Heck misst nur 98 Zentimeter – ideal für urbane Zonen mit hoher Verkehrsdichte oder in anspruchsvollen Geländepassagen. Und auf vollen Fähren, wo manchmal jeder Zentimeter zählt.

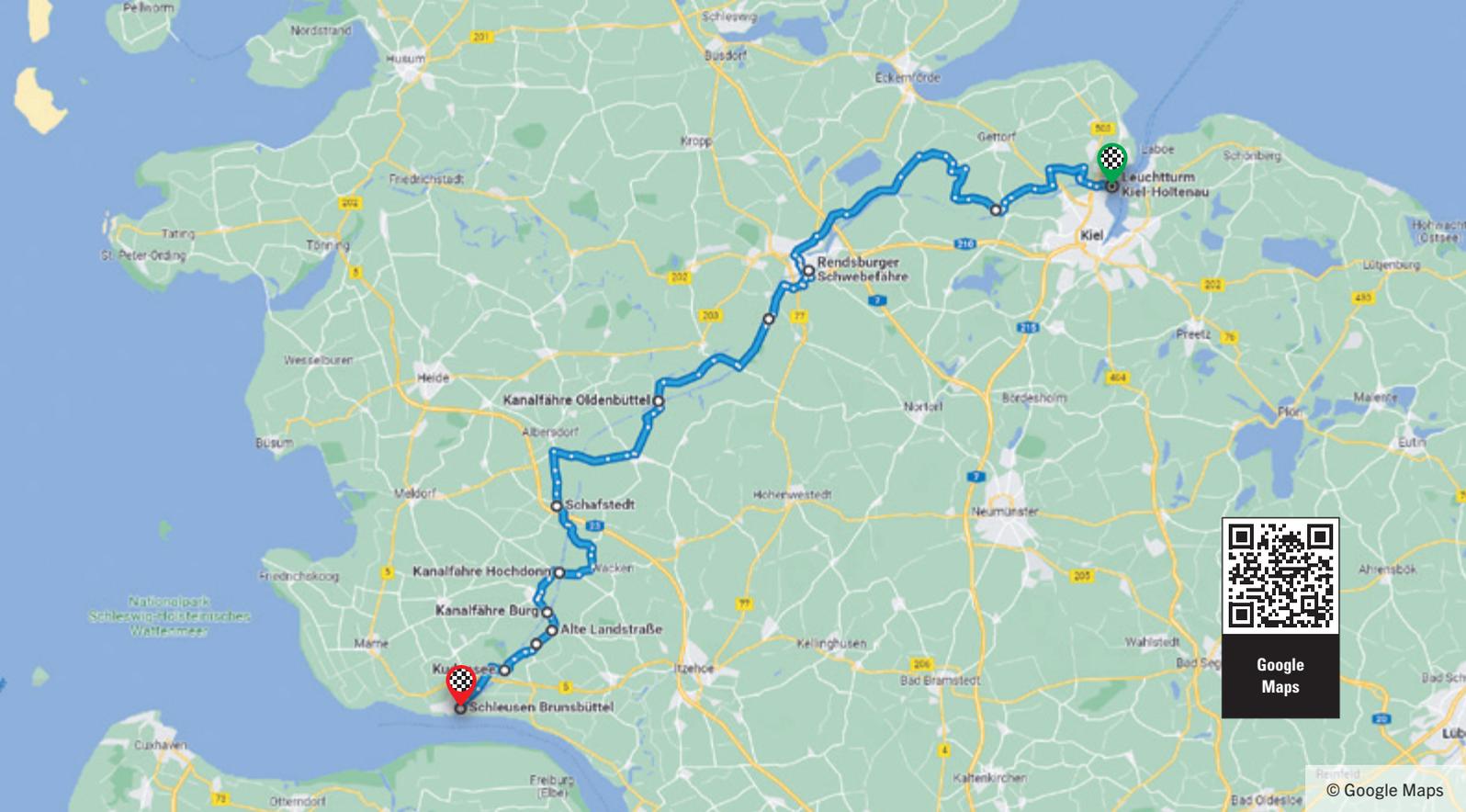
Heute allerdings nicht. Gerade einmal zwei Autos rollen vor mir auf die lütte Fähre »Danzig«. Acht passen drauf, alternativ wohl auch 20 Motorräder, dazu zig Fahrräder und Fußgänger. Im Sommer wäre das normal. Aber Ende Februar? Nix los am Nord-Ostsee-Kanal. Der »NOK«, wie er von seinen Fans und dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) genannt wird, liegt im Tourismus-Winterschlaf, trotz des herrlichen Sonnenscheins. Die wackeren Angler am Ufer dürfte es freuen: Ruhe hilft bekanntlich beim Fischen. Salzwasserarten wie Dorsch und Hering, Brackwasserarten wie Flunder und Zander, Süßwasserarten wie Schleie und Karpfen – hier gibt es für Ruten fette Beute, trotz des immensen Schiffsverkehrs.

Ganz nah dran an den riesigen Pöten

Der NOK gilt als meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Exakt 26.882 Schiffe haben die 98,637 Kilometer lange Bundeswasserstraße im vergangenen



Runter von der A23 und ab auf die B5: Die schnellste Anreise zum nordwestlichen Ausgangspunkt des NOK ist ab Hamburg in 45 Minuten erledigt.



Aus der Vogelperspektive – von Brunsbüttel nach Kiel sind es ca. 100 Kilometer

Jahr befahren. Für Zahlenfreunde: Das sind gut 400 weniger als 2021 (27.293), macht aber immer noch fast 74 Pötte pro Tag – plus jährlich mehr als 10.000 Sportboote. Segeln ist verboten, Baden auch. Einzige Ausnahme ist die gut versteckte Bade- und Wendestelle Klein Westerland mit angeschlossenem Campingplatz.

Bei den Urlaubern im Norden steht der NOK hoch im Kurs. Nirgendwo sonst in Deutschland kommt man riesigen Containerschiffen so nah. An manchen Tagen gleiten sie hintereinander weg wie auf einer Parade. Nachts ist der Wasser-Boulevard durchgängig beleuchtet. Im Abstand von 250 Metern stehen sich

Lampenmasten gegenüber. Die »Tor-Ketten-Richtfeuer-Linie« macht den 1895 eröffneten Kanal zur 24/7-Route.

Am 3. Juni 1887 verbuddelte Kaiser Wilhelm I. in Kiel-Holtenu den Grundstein für die Wohlstand verheißende Wasserschneise. Anfangs 67 Meter breit und neun Meter tief, wuchs die Verbindung zwischen Elbmündung (Nordsee) und Kieler Förde (Ostsee) in mehreren Ausbausritten deutlich an – auf bis zu 160 Meter zwischen den Ufern und bis zu 90 Meter Breite in der Sohle. Die Wassertiefe beträgt heute elf Meter. Damit können auch richtig große Ozeankähne passieren.



Schiffe, die den Nord-Ostsee-Kanal befahren wollen, müssen die Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenu passieren.

Abstecher ins malerische Hinterland von Schleswig-Holstein

»Der NOK bringt je nach Abfahrts- und Zielhafen erhebliche Wegevorteile, im Schnitt sind es 250 Seemeilen, also 463 Kilometer«, erklärt Thomas Fischer vom WSA in Brunsbüttel. Radfahrer können den NOK beidseitig fast in Gänze

Diese Parts & Accessories waren mit an Bord



Verkleidungsscheibe MARATHON mit Scheibenverstärkung
rauchgrau #90154-002



Fahrsitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz-orange #90100-003



Beifahrersitzbank AKTIVKOMFORT
schwarz-orange #90105-003



Koffersatz EXTREME slimline
schwarz #90600-402



Kofferträger EXTREME
Edelstahl #90600-000



Seitenverkleidung links
schwarz #90280-002



Aufbockgriff
schwarz #90324-002



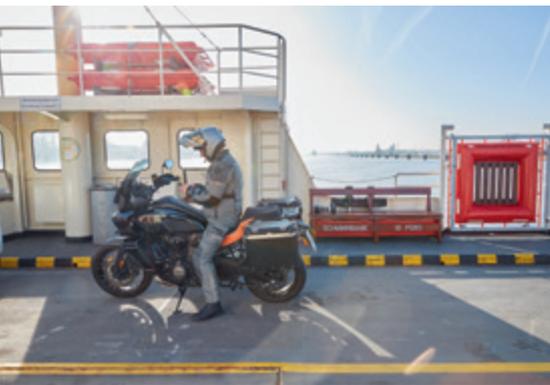
Seitenständer-Auflagevergrößerung
schwarz #90395-002



Blendschutz für Cockpit TFT 6,8 Zoll
schwarz #90380-002

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





Smarte Verbindung: Das Smartphone kann über die Harley-Davidson-App mit dem Display der Pan America gekoppelt werden.

am Wasser abfahren. Mit dem Motorrad kommen charmante Abstecher ins malerische Hinterland von Schleswig-Holstein hinzu.

Pannfisch mit Pommes, vegane Nuggets auf Blattsalat, dazu hausgemachte Schorle: Die Küche

am Kanal geht schnell und macht satt. Im Takt der Fähren wird gemampft und geklönt. Je nach Anleger gibt es Wechsel- und/oder Pendelbetrieb. Ist die Fähre weg, nimmste halt die nächste, lautet die Regel am NOK. Ruhe ausstrahlen, nur keine Hektik. Kost' ja nüscht – die Fähren verkehren gratis.

Doppelschleusen regeln das Befahren des Skagerrak-Shortcuts

Zwölf klassische Anleger listen die einschlägigen NOK-Webseiten auf, hinzu kommen die Schwebefähre unter der Rendsburger Hochbrücke und die reine Personenfähre im Kieler Hafen, macht 14 NOK-Transits insgesamt, plus Brücken, zehn

Stück an der Zahl mit einer lichten Durchfahrtshöhe von 42 Metern. In Brunsbüttel und Kiel-Holtenau regeln jeweils zwei Doppelschleusen das Befahren des Skagerrak-Shortcuts.

Rund acht Stunden dauert die Schifffahrtspassage durch den NOK. Jeden einzelnen Fähranleger mit dem Motorrad anzusteuern und der Reihe nach zu nutzen, dauert ähnlich lang. Wer sich die Zeit nimmt, erlebt die wohltuende Langsamkeit des Seins und den Spaß am gemächlichen Schippern. Die Wartezeiten sind kurz, die Passagen sind es auch. Nach wenigen Minuten rollt man auf der Nord- oder Südseite des NOK wieder von Bord. Weiter geht es. Der Weg ist das Ziel zwischen den Meeren.



Hier ist was los: Das Tankschiff Helga Essberger gleitet gen Kiel, die Fähre Swinemünde pendelt zwischen den NOK-Ufern, über die Fachwerkbrücke Hochdonn preschen regelmäßig Züge.

Fähr-Hopping im Tiefland

Die Etappen zur nächsten Fähre sind meist kurz. Von der Aussichtsplattform an der Schleuse in Brunsbüttel – idealer Startpunkt des NOK-Land-Törns – zur Kanalquerung Kudensee beispielsweise sind es kaum mehr als 15



Hier spielt die Musik: Das Wacken Open Air Festival hat geradezu religiösen Charakter für Hardrock-Fans.

erbauliche Minuten mit der Pan America. Von dort geht es auf der Südseite durch Ecklak und Aebtissinwisch zur Kanalfähre Burg und dann auf der Nordseite nach Hochdonn. Unweit des Anlegers ragt die berühmte Eisenbahn-Fachwerkbücke 56,38 Meter hoch auf.

Ab der Kanalfähre Hohenhörn geht es kilometerlang unweit des Kanalufers entlang. Kurs Nord-Ost, immer Richtung Kiel. Kurven jagen Motorradfahrer hier oben im Norden bekanntlich meist vergeblich. Dafür locken rechts und links vom NOK Abstecher in kleine, teils wunderschöne Alleen. Und an sonnigen Tagen wie diesem traumhafte Tänzchen mit dem weichen Winterlicht. Es gibt wohl wirklich nichts zu verbessern, an so einem Tag am Meer und dazwischen. ■ RB



Schleswig-Holstein lockt mit Meer und Alleen. Zwischen den Meeren gibt es zahlreiche Querverbindungen durchs Hinterland, hier bei Eggstedt auf dem Weg zur Kanalfähre Hohenhörn.

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

Passion. Unlimited.



WUNDERLICH ADVENTURE. PASSION. UNLIMITED.

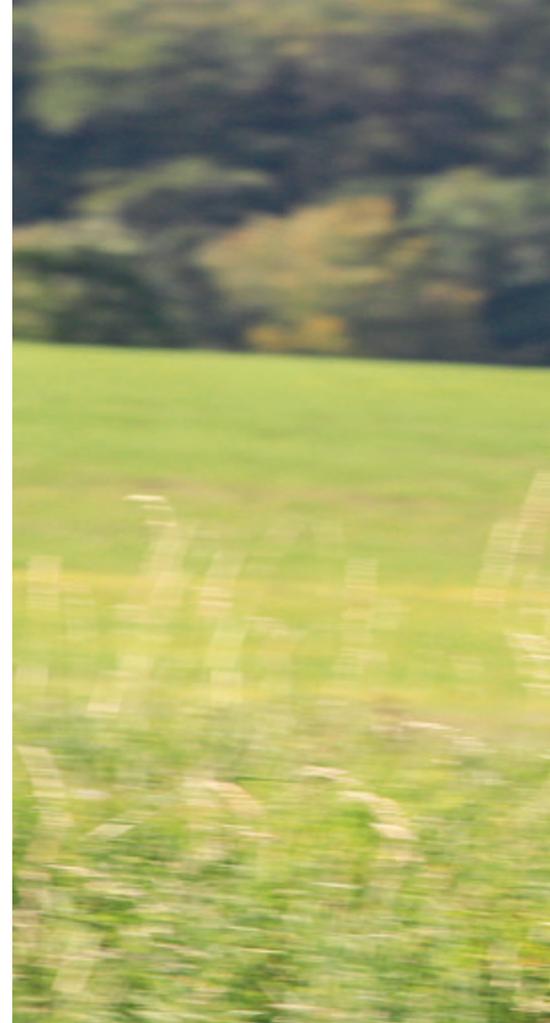
Mit unserem Konzeptbike Passion. Unlimited. auf Basis der Pan America möchten wir zeigen, was in Sachen Design, Parts & Accessories bei uns möglich ist. Als Fulldresser haben wir sie deshalb nicht nur komplett und professionell mit unseren Wunderlich Adventure High-Level-Zubehörkomponenten ausgestattet, sondern auch in unserem Design präsentiert.

DER EINE MOMENT

Ich habe nie die Pferdestärken vermisst, die mein Boxer nicht hatte. Ich bin auch alles andere als ein Long-Distance-Rider. Eher einer, der sich treiben lässt, der Sonntagmorgens, gerne ganz früh, oder abends nach getaner Arbeit noch eine Runde zum Vergnügen und Entspannen dreht. Und zum Nachdenken. Deshalb ist mein angestammtes Revier seit Mitte der 1980er Jahre überschaubar: Der Taunus, die schöne Ecke in der Dreiecke, die im Süden von Wiesbaden und dem Rheingau, im Osten von Wetzlar und im Norden von Koblenz begrenzt ist. Mittendrin das Lahntal mit seinen schönen Seitentälern, die sich Richtung Taunus oder Westerwald winden. Doch ich schweife ab.

Dann und wann habe ich mein Revier verlassen. Ich bin gerne zum Nürburgring gefahren, zu den ersten Oldtimer Grand Prix, jedenfalls zu Rennen klassischer Autos und Motorräder. Oder auch zur Langstreckenmeisterschaft VLN. Oft bin ich dem Rheintal bis Sinzig gefolgt und habe dann die Strecke nach Westen in Richtung Adenau genommen. Adenau, das verband ich stets mit den Legenden des Rings, Rudolf Carraciola, Hans Stuck und später besonders mit Hans Joachim Stuck. Doch zurück. Folgt man von Sinzig kommend dem Ahrtal, so verengt sich das Tal kurz hinter Ahrweiler. Das ist die Ecke zwischen Walporzheim und Altenahr, dort, wo es besonders eng um die Kurven geht und die irre mäandernde Straße dazu führt, dass man die Sonne mal im Gesicht und mal im Rücken hat. Hier konzentrieren sich die Schroffheit der Felshänge, historische Burgen und Brückenbauwerke und, natürlich die berühmten steilen Rotweinberge.

Und man ist der Ahr ganz besonders nah.



Dieses Fragment war für mich die Essenz des Ahrtals. Denn in dem sich ab Altenburg öffnenden Tal nimmt man das Flässchen fast nicht mehr wahr und in Dümpelfeld trennten sich unsere Wege, sie bog nach Westen ab in Richtung Schuld, während ich der B 257 bis zum Nürburgring weiter folgte. Ich lernte die schöne Gegend, eigentlich die ganze Eifel kennen und lieben, als es mich Mitte der 2010er Jahre in die Gegend verschlagen hatte. Doch diese zehn, elf Kilometer, die man in einer guten Viertelstunde entspannt zurücklegt, waren für mich die Wesenheit dessen, was das Ahrtal ausmacht. Ich habe darüber nie nachgedacht. Das war einfach so.

Es handelt sich um ein Kleinod fürchterlich schöner Landschaft. Mit Menschen gesegnet, die freundlich sind, viel freundlicher als ihr typischer breiter Eifeler Dialekt es vermuten ließe, zupackend und zugewandt.



Wir sollten jeden Tag so leben, wie wir Motorradfahren: Im hier. Und im jetzt.

Ich erinnere mich an meine letzte Fahrt durchs Tal. Es war der 17. Juni 2021. Ein Donnerstag. Wir waren zum Fotoshooting in der Eifel. Morgens noch auf der anderen Rheinseite in der Sayner Hütte, einem beeindruckenden Industriedenkmal von historischem Rang. Wir waren dort am späten Vormittag aufgebrochen und auf dem Weg zur Hohen Acht, einem erloschenen Vulkan östlich der Rennstrecke. Wir waren zu fünft unterwegs, drei BMW R 18 und zwei R nineT. Ich war der letzte der Kolonne, bis mich am Ortseingang von Mayschoß eine rote Baustellenampel abrupt mit meiner R 18 von der restlichen Blase trennte. Der wuchtige Motor schüttelte sich, als ich die Zündung ausschaltete. Die Sonne schien, es war ruhig, die Temperatur war mild. Es war ein schöner Frühsommertag, ein Idyll. Die Ahr plätscherte links, etwas unterhalb der Straße, ruhig, so wie man sie kennt. Ich stand an der Ampel, schaute

mich um, ein schöner Tag, nicht nur zum Motorradfahren. Da waren die Handwerker im Graben, Menschen, die im Garten arbeiteten, Fahrradfahrer. Das Leben ist schön. Das war der Gedanke, der mir in jenem Moment durch den Kopf ging. Ein unschuldiger Gedanke, der für den Moment so flüchtig wie selbstverständlich gewesen ist, dass er weg war, als die Ampel auf Grün sprang.

Alles selbstverständlich. So denkt man. Die Katastrophe, die grausame Welle, kam vier Wochen später aus heiterem Himmel, in der Nacht vom 14. auf den 15. Juli 2021. Sie hatte eine Höhe von fünf bis sieben Metern, vielleicht noch höher. Man ahnt es. Es sprengte meine Vorstellungskraft.

Sie muss so hoch gewesen sein wie das Haus, das rechts der Ampel stand, die mich zum Anhalten und zum unbewussten Innehalten bewegte hatte.

Der eigentlich vergessene Moment kehrte zurück und lässt mich seither nicht mehr los, er berührt mich immer noch. Dieser unschuldige Gedanke, dass alles gut ist und das unschuldige Vertrauen, dass alles gut bleibt, trägt uns. Dass er auch trügen kann, hat mir die verheerende Ahrflut vor Augen geführt. Was ist den Menschen widerfahren, die dort leben, was ist aus ihnen geworden? Seither bin ich nicht mehr dort gewesen.

Nichts ist garantiert, nichts ist selbstverständlich. Das Glück des Motorradfahrens ist es, ganz und gar, mit allen Sinnen, mit Haut und Haar, Furcht und Freude im Moment aufzugehen und das Leben zu spüren und zu genießen. Wir sollten jeden Tag so leben wie wir Motorradfahren: Im hier. Und im jetzt.

Es ist Zeit, wieder einmal ins Ahrtal aufzubrechen. ■ AG

Abgestempelt?

Sollten Sie unsere Tourenempfehlung während der Öffnungszeiten unseres Stores absolvieren, lassen Sie sich Abfahrts- und Ankunftszeit mit einem Stempel bestätigen und sichern Sie sich eines unserer praktischen Multifunktionsbücher als Andenken!

**Aktuelle Informationen
aus erster Hand vom Ahrtal-
Tourismus Bad Neuenahr-
Ahrweiler e.V.**



Mehr
Ahrtal
Infos

Unsere Route sollte auf jeden Fall

- an einem Treffpunkt starten, an dem man sich mit Freunden treffen kann, der also gut erreichbar ist,
- das Tal flussauf- und flussabwärts durchfahren,
- als Tour einen Impuls setzen, der Lust auf mehr macht,
- über anspruchsvolle Straßen dritter Ordnung führen,
- den Sportfahrern erlauben, einen Abstecher zum Nürburgring zu machen,
- für Tagestouristen innerhalb eines halben Tags komfortabel machbar sein,
- für diejenigen, die mehr Zeit mitbringen können, auf ein Wochenende ausdehnbar sein.

Mit drei Ausnahmen sehen wir bewusst davon ab, Empfehlungen zum Halten hier oder dort abzu-

geben, die stets Geschmacksache sein werden. Vielmehr möchten wir empfehlen, sich der Entdeckung hinzugeben, denn unser Revier lädt ein, es zu durchstreifen und nach Lust und Laune auch abzuschweifen.

Unsere Unternehmenszentrale ist die erste Ausnahme und der ideale Ort, um ins Ahrtal aufzubrechen. Sie lädt ein, sich unweit der Autobahn A61 mit Freunden zu treffen, gegebenenfalls vorher oder hinterher einen Imbiss einzunehmen, in unserer Open Lounge mit Gleichgesinnten Benzin zu reden sowie die Ausstellung und den Store zu besuchen. Langeweile kommt jedenfalls keine auf. Die zweite Ausnahme ist der Aussichtspunkt nordwestlich von Dernau in den Weinbergen gelegen, den man bereits wenige Kilometer nach dem Start erreicht: Die Schönste Weinsicht Ahr. Diese Stelle ist wahrsten Sinne des Wortes die



Das Ahrtal und die Eifel bieten Fahrspaß für Genuss- und Sportfahrer

ideale Einfahrt ins Ahrtal, mit einem überwältigenden, dramatischen, weiten Blick. Wenn das Miniatur Wunderland Hamburg das Ahrtal inszenieren würde, dann von hier aus. Last but not least, für viele Wunderlich Komponenten gilt: Kleine Serien. Von Hand gemacht. Handgemacht sind auch die Kuchen von Mirko Mochetti vom Café Fahrtwind in Hönningen und uns deshalb eine Empfehlung wert.

Wir möchten uns dem Ahrtal-Tourismus Bad Neuenahr-Ahrweiler e.V. anschließen, der die derzeitige Situation im Tal so treffend auf den Punkt bringt:

WE ahr OPEN

NOCH LANGE NICHT FERTIG. ABER OFFEN UND FROH ÜBER DEINEN BESUCH! ■ AG



Der optimale Ausgangspunkt: die Wunderlich Ausstellung und der Wunderlich Store



Blick auf Mayschoß



EIN MOTORSCHUTZ FÜR DIE BMW F 900 MODELLE?

Entdecken Sie die **STREET-Version** des Wunderlich Motorschutzes für die **F 900 R und XR!**

Den kennt man eigentlich nur von Reiseenduros, mit denen es ab und an auch ins Gelände geht. Doch der Unterflurschutz ergibt prinzipiell auch bei anderen Motorradkonzepten Sinn. Auch Handprotektoren waren ursprünglich ausschließlich den Enduristen vorbehalten.

Easy Riding in

TRICOLOR

BMW F 850 GS Trophy und R 1250 GS Trophy

Die BMW Motorräder R 1250 GS Trophy und F 850 GS Trophy sind die neuesten Zugänge im BMW Adventure Motorradportfolio und sie sind ein Augenschmaus für alle Motorrad-Enthusiasten, denn sie differenzieren sich mit ihrem frischen, sportlichen und leichten Trophy-Designkonzept. Beide haben sich als herausragende Enduros erwiesen und gehören deshalb für uns zu den Favoriten in unserem Revier.

Die BMW R 1250 GS Trophy ist ein bewährtes und zuverlässiges Motorrad, das für seine Langlebigkeit und Vielseitigkeit bekannt ist. Die Kombination aus dem kräftigen 1254 ccm Boxermotor mit 136 PS und die dynamischen Fahreigenschaften machen es zu einem perfekten Begleiter für jedes Abenteuer. Sie ist in der Lage, alle Straßen- und Wetterbedingungen zu bewältigen, dank der BMW

ShiftCam Technologie, die für eine souveräne Leistung bei jeder Drehzahl sorgt.

Die F 850 GS Trophy hingegen ist ein echter Allrounder. Mit ihrem 95 PS Reihenmotor und einem Gewicht von nur 219 kg bietet sie eine hervorragende Balance zwischen Leistung und Agilität. Das Bike zeichnet sich durch sein beeindruckendes Beschleunigungsvermögen



und das präzise Handling aus und eignet sich damit perfekt für kurvenreiche Strecken, wie wir sie im Ahrtal und der Eifel vorfinden.

Letztendlich hängt die Wahl zwischen der BMW R 1250 GS Trophy und der F 850 GS Trophy von den persönlichen Präferenzen und Einsatzzwecken ab. Die R 1250 GS Trophy ist die beste Wahl für lange Abenteuertouren und vielseitige Einsätze, während die F 850 GS Trophy eine sportlichere Wahl für Fahrer ist, die Wert auf Agilität und Geländetauglichkeit legen.

Wir haben natürlich beide Enduros mit unseren einstellbaren Wunderlich Suspension Fahrwerkskomponenten, die individuell konfiguriert werden können, verfeinert. Mit diesen Features bieten die beiden Bikes jedem Motorradfahrer ein einzigartiges Fahrerlebnis, das den

individuellen Bedürfnissen und Alltagsanforderungen eines jeden Fahrers gerecht wird.

Ein weiterer großer Vorteil der R 1250 GS Trophy ist, dass sie zum jetzigen Zeitpunkt eine hervorragende Alternative zur lange erwarteten BMW R 1300 GS darstellt – eben, wenn man nicht auf die neue GS warten möchte. Sie ist eine ausgezeichnete Wahl für Fahrer, die ein bewährtes und zuverlässiges Bike suchen, das in jedem Terrain performt.

Insgesamt bieten sowohl die R 1250 GS Trophy als auch die F 850 GS Trophy ein exzellentes Paket aus Leistung, Design und Technologie. Wenn Sie also auf der Suche nach einem neuen Bike sind, das Ihnen ein aufregendes Fahrerlebnis bietet, während Sie das Ahrtal und die Eifel erkunden, dann sollten Sie unbedingt diese beiden BMW Motorräder in Betracht ziehen. ■ AG

Konzept TROPHY

Inspiration für diejenigen, die unterwegs das kleine Besteck bevorzugen

Inspiziert durch ihren sportlichen Charakter haben wir für beide Trophys einige Extra-Komponenten entwickelt, die den Trophy Look perfekt ergänzen! Entdecken Sie die ergonomischen AKTIVKOMFORT Sitzbänke für beide GS Modelle im Trophy Trimm. Darüber hinaus bieten wir für die BMW R 1250 GS Trophy ein spezielles FLOWJET sowie weiße Motor- und Tankschutzbügel im Trophy Design.



Wunderlich
F 850 GS
Trophy



Wunderlich
R 1250 GS
Trophy

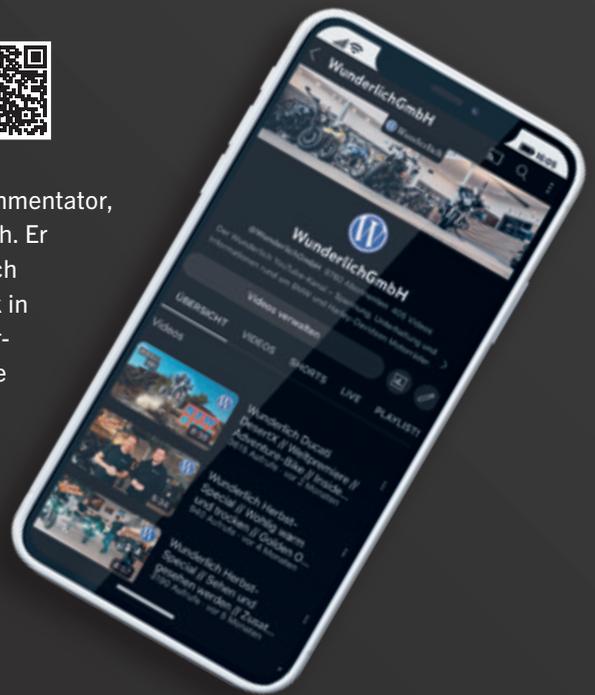


Kanalarbeit

**Wir teilen mehr als Parts & Accessories –
Folgen Sie uns auf unseren Social Media Kanälen!**



Stefan Nebel, Ex- Profirennfahrer und Servus TV-Kommentator, moderiert unser erfolgreiches Format Inside Wunderlich. Er lädt Sie ein, einen Blick hinter die Kulissen bei Wunderlich zu werfen. In seinen Features erhalten sie exklusiv Einblick in verschiedene, aktuelle Themenbereiche. Er vermittelt Hintergrundwissen und Hintergrundinformationen auf die ihm eigene unterhaltsame Art. Dazu zählen die neuesten Entwicklung, praktische Tipps zum Thema Motorrad, Rennsport, Events, Konzeptbikes, interessante Motorradmenschen und vieles mehr. Darüber hinaus präsentieren wir auf YouTube informative Produktvideos. Unsere Videos versehen wir für Sie mit Untertiteln in Englisch, Französisch, Italienisch und Spanisch.



WunderlichGmbH | INSIDE WUNDERLICH

Instagram



Die vermutlich beliebteste Social Media Plattform wandelte sich von einer Foto-Plattform mehr und mehr zu einer Kurzclip-Community, die vor allem über ihre Story-Funktionalität zum Austausch anregt. Fahrer und Influencer rund um den Globus zeigen zum Teil atemberaubende Szenen aus ihrem Motorradleben. Wir liefern täglich spannende und interessante Einblicke in unser Werkstatt-Service Center, den Store, berichten von unseren Events, Bikes und der ganzen Motorradwelt da draußen.



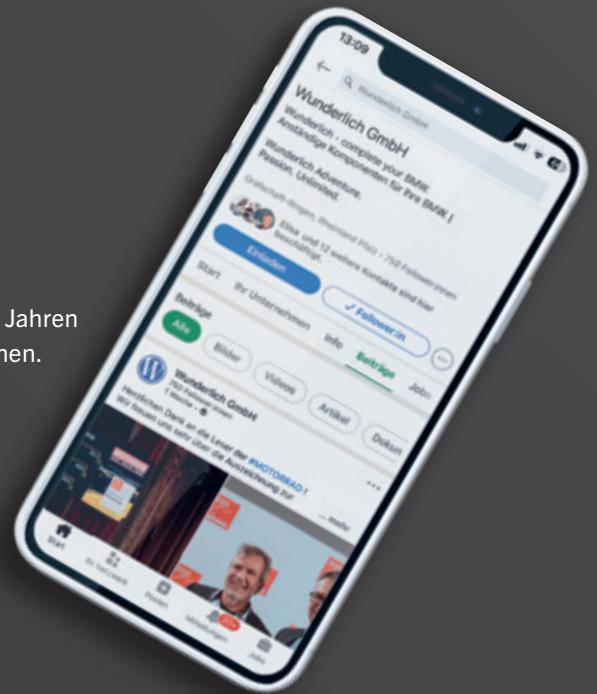
wunderlich_gmbh

LinkedIn



Das Business- und Karrierenetzwerk transformiert sich seit einigen Jahren immer mehr zu dem, was wir heutzutage Social Media Plattform nennen. Hier präsentieren wir relevante Unternehmensnachrichten, Pressemitteilungen und nutzen LinkedIn fürs Recruiting.

Wunderlich GmbH



facebook



Auf dem Klassiker der Social Media Welt kommen fast alle unsere digitalen Inhalte zusammen. Videos unseres YouTube-Kanals, kurze Clips, Storys und Reels sind hier zu finden. Facebook dient zudem als Kommunikationskanal, den Kunden und interessierte Motorradfahrer gerne nutzen, um mit uns in Kontakt zu treten.

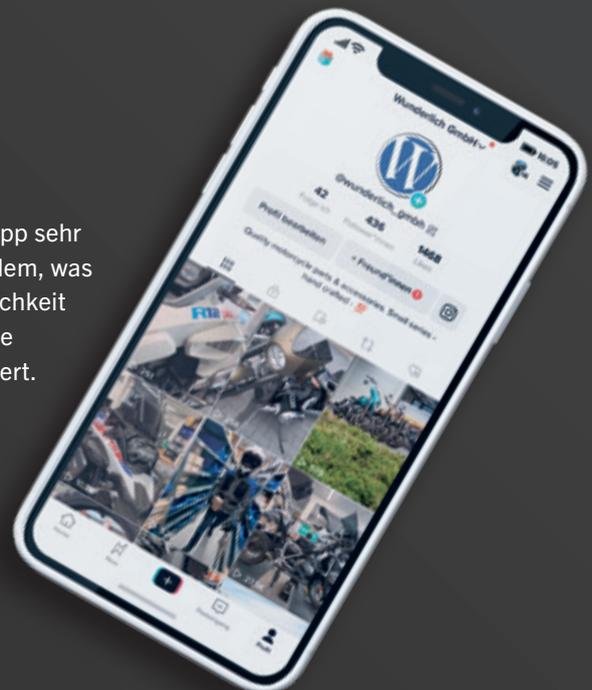
Wunderlich Action

TikTok



Vor allem beim jungen Publikum erfreut sich die Kurzvideo-App sehr großer Beliebtheit und hat ungeheure Zuwachszahlen. Hinter dem, was zunächst wie ein unorganisierter Spielplatz wirkt, steckt in Wirklichkeit ein ausgeklügelter Algorithmus, der die vom User gewählten Inhalte fortan dem Nutzungsverhalten anpasst und zielgenauen Content liefert. Erfreulich: Die beliebtesten TikToks von Wunderlich sind kurzweilige Umbauvideos, die in unserem Werkstatt-Service-Center in Grafschaft-Ringen entstanden sind.

wunderlich_gmbh



TEC-TIP

Erste Profil Liga

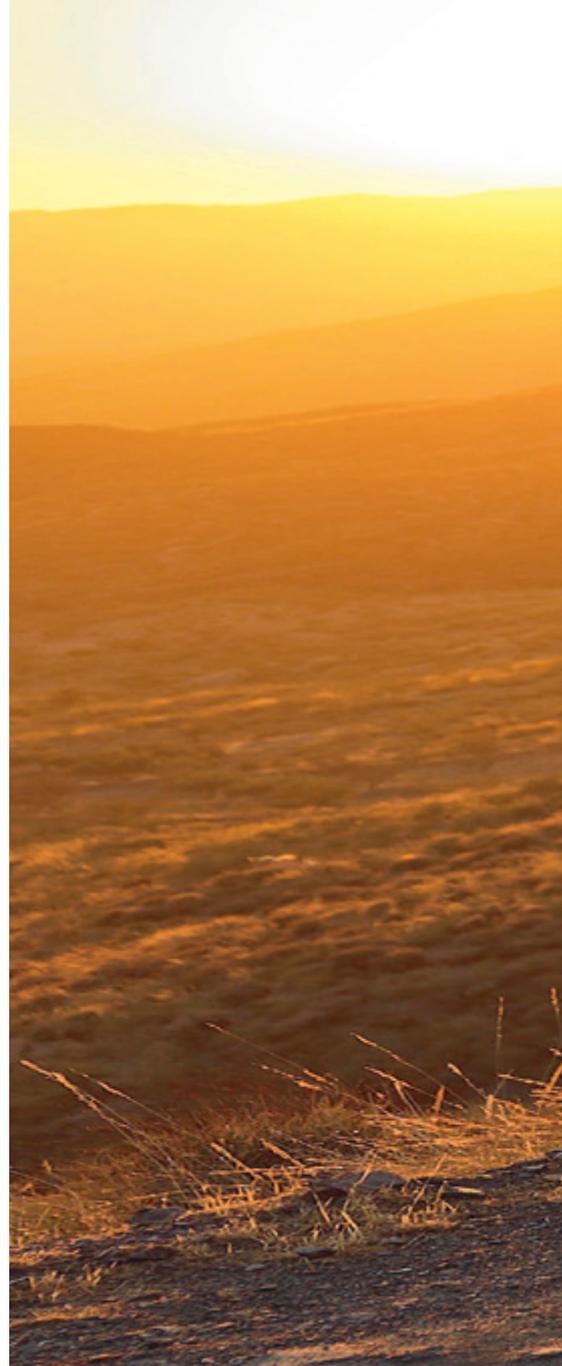
Unsere erste Wahl: *Der TKC 70 von Conti*

Der Conti TKC 70 ist eine Art Fusion aus TKC 80 und Conti-TrailAttack 2. Damit vereint er die Vorteile des bewährten Geländereifens mit denen des beliebten

Straßen-Enduro-Reifens. Es handelt sich um einen in Gänze neu konzipierten, geländetauglichen Trail-Reifen in kombinierter Radial- und Diagonalbauweise.



Neben dem auffällig markanten Adventure Look des Reifenprofils hat uns der Continental TKC 70 bereits bei seinem Erscheinen auf den ersten Metern überzeugt. Das ausgewogene Fahrverhalten und die Performance auf Asphalt sind beeindruckend. Der Reifen läuft auf der Straße sicher und stabil mit sehr gutem Feedback, darüber hinaus angenehm leise. Dies ist auf die steife Profilkonstruktion zurückzuführen, die nur eine geringe »Klotzbewegung« – damit ist die Bewegung der Profilblöcke relativ zur Karkasse gemeint – zulässt. Das macht den Reifen auf der Straße agil und vermittelt auf Schotter Sicherheit. Auf langen Autobahnetappen





Ausgezeichnetes Grip-Niveau – der TKC 70 von Conti auf unserem Konzeptbike PASSION. UNLIMITED. und der F 850 GS

sorgt der sogenannte 0°-Stahlgürtel für Hochgeschwindigkeitsstabilität und ausgesprochen geringe Kickback- oder Flatterneigung.

Conti hat den TKC 70 mit modernsten Features ausgestattet: MultiGrip und RainGrip. Die Continental eigene MultiGrip-Technologie erlaubt es, den Härtegrad der Gummimischung über dem Querschnitt der Lauffläche unterschiedlich einzustellen: Für die Geradeausfahrt härter, für die Kurvenfahrt weicher. Dies sorgt für geringen Verschleiß und hohe Laufleistungen der zentralen Lauffläche bei langen Autobahn-etappen, gleichzeitig bietet die

Schulter des Reifens bei Kurvenfahrt deutlich mehr Grip. Die aktivierte Silica-Mischung und die flexibel konstruierte Reifenschulter sorgen für optimale Haftung bis in die Mikrorauigkeit der Fahrbahnoberfläche – also genau dort, wo es auf die perfekte Haftung ankommt und Reserven gefragt sind. Der Übergang der Härtekennlinie von der Lauffläche zur Reifenschulter verläuft homogen. So solls sein! RainGrip bezeichnet eine besondere Conti Gummimischung mit zwei hervorragenden Eigenschaften: Ausgezeichnetes Grip-Niveau bei Nässe und eine sehr kurze Warmlaufphase.

Contis »Handmade in Germany« entspricht unserem »Kleine Serien. Von Hand gemacht.«

Viele unserer Wunderlich Komponenten entstehen in kleinen Serien, die von Hand gemacht werden. Das Gleiche gilt für den TKC 70, den Conti im Traditionswerk Korbach am Edersee fertigt. Die Reifenmacher dort fertigen mit Können, Geschick und der Erfahrung von Generationen Reifen neuester Technologie!

Für uns die erste Wahl für Adventure Bikes: Der TKC 70 von Conti! ■ AG



KULTUR-TIP

Einbeck? Nie gehört!

Dann sollten Sie hier unbedingt weiterlesen!

Gerade eben ist es wieder passiert! Am Telefon. Selbst ein noch junger, begnadeter Sammler, akribischer Restaurator und leidenschaftlicher Fahrer historischer BMW Motorräder antwortete auf die Frage »Einbeck?« mit: »Nie gehört!«. Wenn es Ihnen genauso geht, empfehlen wir Ihnen diesen Beitrag zu lesen. Denn wenn Sie diesen Beitrag gelesen haben, können Sie das »Nie gehört!« mit einem »Kann doch nicht sein!« locker parieren!

War die einstige Hansestadt Einbeck über Jahrhunderte für ihre Bierbrautradition bekannt,

hat sich deren Bekanntheitsgrad, insbesondere bei Menschen mit einer ausgeprägten Affinität für die bedeutsame Historie der individuellen Mobilität, seit 2014 durch einen Speicher drastisch gesteigert.

Die Rede ist vom PS.SPEICHER. Der hat sich in noch nicht einmal 10 Jahren zu Europas größtem Oldtimermuseum entwickelt und spricht Petrolheads unbedingt an – aber nicht nur die. Auch Begleiter der Zielgruppe kommen voll auf ihre Kosten. Dies liegt an dem besonderen Ausstellungskonzept, das an wahnsinnig gut gemachte Dioramen erinnert,

in die die prächtigen Exponate eingebettet sind – allerdings im Maßstab 1:1.

Der PS.SPEICHER liegt gut 30 km nördlich von Göttingen und 20 Kilometer westlich des Harzes, nicht weit von der Autobahn A7 entfernt. All denjenigen, die also die A7 befahren, sei ein Abstecher nach Einbeck empfohlen. Dafür bietet sich -wenn man aus dem Süden anreist – die Ausfahrt Northeim Nord an, die sich unmittelbar östlich der Northeimer Seenplatte befindet. Diejenigen, die in südlicher Richtung unterwegs sind, nehmen die Ausfahrt Seesen/Harz.

Der **PS.SPEICHER** in Einbeck

Mitreißend, spannend und erlebnisorientiert

Schon die Route zum PS.SPEICHER in Einbeck, führt also über malerische und kurvige Landstraßen im Norden Deutschlands, die jedes Bikerherz höherschlagen lassen. Angekommen in der historischen Altstadt, führt der Weg entlang reichverzierter Fachwerkhäuser zu einem denkmalgeschützten und ehemaligen Kornspeicher: dem Erlebnismuseum PS.SPEICHER. Dort führt die Ausstellung auf eine über 200-jährige Zeitreise durch die historische Mobilität. Von ihren Anfängen, mit dem Zweirad, bis in die 2000er-Jahre. Gleichzeitig gibt es wechselnde Sonderausstellungen zu erkunden, wie die derzeitige »KLEIN ABER MEIN«, in der Kleinwagen aus aller Welt auf die Besucher warten. Am Ende des Museumsrundgangs bietet der Shop des PS.SPEICHER kleine und große Erinnerungsstücke an einen unvergesslichen Roadtrip. Von Miniaturfahrzeugen bis hin zu Fotografien von Zwei- und Vierrädern gibt es einiges zu entdecken.

Eines ist klar: Der PS.SPEICHER ist kein Museum der klassischen Art, sondern mobil und dynamisch. Auf und um das Gelände bietet er abwechslungsreiche Veranstaltungen an. Der jährliche Bikertag führt zum Beispiel Zweiradfans aller Fabrikate nach Einbeck. In diesem Jahr findet das

Event am 26. August statt. Zu entdecken gibt es viele verschiedene Marken und Modelle, worüber sich Gleichgesinnte begeistert austauschen können.

Zugleich findet an jedem dritten Sonntag im Monat, von April bis Oktober, das überregional bekannte Treffen »Kaffee & Karossen« auf dem Parkplatz des PS.SPEICHER statt. Bei einer Tasse Kaffee sind Old- und Youngtimer, US-Cars, Sportwagen und getunte Fahrzeuge, egal welcher Baujahre und Marken sowie Zweiräder aller Art herzlich willkommen.

Doch damit nicht genug. Noch viel mehr Fahrzeuge auf zwei, drei, vier und noch viel mehr Rädern sind in den vier dazugehörigen Depots zu bestaunen. Hier haben Interessierte die Möglichkeit, ihr Augenmerk auf Motorräder, Kleinwagen, Automobile oder Lkws und Busse zu lenken. Dabei können die Besucher bislang verborgene Schätze, vergessene Marken und Modelle sowie besondere Einzelstücke und Raritäten (neu) entdecken. ■ AG



In unmittelbarer Nähe zum PS.SPEICHER befinden sich das vier-Sterne-Hotel **FREIgeist** sowie kleine charmante Pensionen, die den Charme Einbecks widerspiegeln. Auf dem Museumsgelände selbst befindet sich die **GENUSSWERKSTATT**, in der sich die Gäste mit Speis und Trank stärken können. Ebenso gibt es die Möglichkeit, den Abend in kleinen Restaurants und Kaffees am Marktplatz ausklingen zu lassen.



Zeigen Sie es uns: Ihr Bike!

In jeder Ausgabe von INSIDE WUNDERLICH ermuntern wir Sie, uns unter dem Motto »MyBike« Ihr persönliches Bike zu zeigen und ein Foto davon hochzuladen. Die Resonanz war riesig und in dieser Ausgabe präsentieren wir Ihnen die zehn Gewinner-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.

WIR FREUEN UNS AUF IHRE EINSENDUNGEN! DIE FOTOS DER GEWINNER STELLEN WIR IN DER #4 VON INSIDE WUNDERLICH VOR!

HIER GEHT ES ZUM FOTO-UPLOAD ►



Wunderlich
MyBike



Otmar K. | BMW R 18 (2020-) | (CH)



Dr. Martin R. | BMW R 1250 GS Edition 35 – Einzelstück | (D)



Martijn v. d. B. | BMW S 1000 R in Verde Ermis | (NL)



Piotr L. | BMW K 1600 GT | (CH)



Stefan K. | BMW R nineT Scrambler | (D)



Roland W. | BMW R 18 am Hahntenjoch | (D)



Ronni N. | BMW R nineT – Hockenheimring | (D)



Jan Š. | R 1250 GS Adventure | (CZ)



Christian S. | R nineT Scrambler | (D)



Bruno R. | Seine Frau und seine BMW R 1250 GS Adventure | (F)

TECH SPIRIT

Gleich und gleich gesellt sich gerne. Dieser salopp klingenden Formel folgen wir bei Wunderlich, wenn es um technisch oder technologisch höchst anspruchsvolle Partnerschaften oder Kooperationen geht. Beispiel gefällig? Hier ist eins!



Deutsch-Schweizer Kooperationspartnerschaft

Wunderlich und MOTOREX geben ihre Zusammenarbeit bekannt

Wunderlich und **MOTOREX – Oil of Switzerland**, die Schmierstoff-, Pflege- und Reinigungsproduktexperten rund ums Motorrad, haben ihre Kooperation im Januar 2023 bekannt gegeben. Der

MOTOREX, mit Sitz in Langenthal in der Schweiz, beherrscht seit 1917 die Spitzentechnologien, die es braucht, um innovative Formulierungen für Schmierstoffe und Pflegeprodukte für Motorräder zu entwickeln und herzustellen. Bei Wunderlich lebt man den gleichen begeisterten Moto Spirit und verfügt über ein einzigartiges Know-how, das auf der Zubehörentwicklung für Generationen von Motorrädern basiert. Es war also naheliegend, eine Kooperation zu beschließen und die hervorragenden Produkte von MOTOREX ins Programm von Wunderlich einzuführen und den internationalen Kunden anzubieten. Wunderlich und MOTOREX sind sich sowohl als Unternehmen als auch mit Hinblick auf die unternehmerische Haltung zur Innovation, Qualität, Service und Nachhaltigkeit ausgesprochen ähnlich.

Die erweiterte Ausrichtung von Wunderlich auf weitere Motorrad Premiummarken auch jenseits von BMW kann Motorex mit spezifischen Produkten wie Ölen speziell für BMW-, neue Harley-Davidson Motoren und die DesertX von Ducati hervorragend unterstützen.

Ab sofort führt Wunderlich das umfangreiche, hochwertige Sortiment an MOTOREX Ölen, Additiven und Reinigungs- und Pflegeprodukten im Programm. ■ AG



Die Unternehmenszentrale der MOTOREX GmbH in Langenthal, Schweiz

Schritt der beiden mittelständischen Unternehmen überzeugt, denn es handelt sich um absolute Spezialisten auf ihrem jeweiligen Gebiet, die sich durch innovatives Engineering, hervorragende Qualität und Service auszeichnen.



Egal wann. Egal wohin.

Von der unbegrenzten Freiheit, Motorrad zu fahren

Die stete Anwendung neuester Technologien macht es uns möglich, Ihnen ein ideenreiches Programm innovativen Equipments für Mensch und Maschine anzubieten.

Es wird erkennbar immer populärer, das Motorradfahren auf das ganze Jahr auszudehnen. Die Fortschritte, die wir im Bereich der Zubehörkomponenten erzielen konnten, haben durchaus einen großen Anteil daran, genau wie abenteuerlustige Long-Distance-Rider, die stets die Grenzen des Möglichen ausloteten. Denn sie waren unterwegs schon immer mit unterschiedlichen Jahreszeiten auf der gleichen Reise

konfrontiert, auf die sie sich und ihre Ausrüstung optimal einstellen mussten. Die gewonnenen, wertvollen Erfahrungen fließen natürlich in die Produktentwicklung bei Wunderlich unmittelbar mit ein.

Individuelle Adventure Touren in die Namib Wüste, auf den hohen Atlas oder nach Südamerika müssen deshalb heutzutage kein Traum mehr bleiben, sondern sie lassen sich sorgfältig geplant und mit professioneller Ausrüstung realisieren. Umgekehrt, mit dem entsprechenden Equipment braucht man selbst im Winter in Mittel- und Nordeuropa nicht mehr auf das großartige Vergnügen,

Motorrad zu fahren, zu verzichten. Denn es lohnt, an trockenen Wintertagen, wenn die Straßen salzfrei sind, auf Tour zu gehen.

Leben Sie Ihren ganz persönlichen Traum vom Motorradfahren. Sie finden bei uns ein ausgesuchtes Sortiment hochwertiger Zubehörkomponenten und Schutzkleidung, die Ihnen alle Möglichkeiten eröffnen, 365 Tage im Jahr Motorrad zu fahren und es zu genießen: Egal wann. Und egal wohin.

Wir geben diesem Trend einen Namen.

Wunderlich. Riding 365.

■ AG



BEHIND THE SCENES

Fotoshooting – off the record

Das Ziel unserer Fotoshootings ist es, in traumhafter oder exotischer Kulisse inspirierende, fesselnde Fotos für Sie zu schießen. Eine Flussdurchfahrt, ein Sprung, steile Trails – das sind die perfekten Kulissen für unseres Fotoshootings mit unseren Adventure Bikes von BMW, Ducati und Harley-Davidson. Für das perfekte Bild liegt der Fotograf bäuchlings schon mal im Schotter oder sitzt auf einem Baum, nicht selten auch – sicher angeschnallt – im geöffneten Kofferraum des Kamerawagens in wilder Fahrt. Die Perspektive, das Licht, Staubfontänen oder Wassertropfen, die in der Sonne glitzern, geben der Szenerie die rechte Würze.



Auf den Bikes sitzen Models, die begeisterte Fahrer sind – alle mit viel Spaß im Gesicht. Das Ergebnis: Herrliche Fotos mit Bikes in dem ihnen zugedachten Milieu, die einfach Lust auf mehr machen.

Klappe die 1.

Das auf den Bildern immer Schönwetter ist, meistens jedenfalls, liegt daran, dass wir stets die Wetterapp dabei haben. Regnet es an der geplanten Location, sitzt der gesamte Tross auf und bewegt sich gen Sonnenschein. Das kann durchaus auch schon einmal einen ungeplanten Ritt von 200 km bedeuten. Mit si-

cherem Gespür und Kreativität haben wir bislang noch immer ein schönes Plätzchen ausmachen können. Die allermeisten Fotos haben wir beim ersten Durchgang im Kasten. Aber nicht immer. Zum Shooten gehört es also, dass man das Set anfährt, weiterfährt, wendet und dann das Ganze nochmal von vorne. Und nochmal. Und nochmal. Besonders ärgerlich sind auch »Mülltonnen«. Dabei ist die Mülltonne für uns ein Synonym für alles, was nichts im auskomponierten Bild zu suchen hat. Das können verirrte Passanten sein, ein fliegendes Tempotaschentuch, abgeschnittene Räder und so weiter. Manchmal ist es auch eine Mülltonne.



DIE LOCATION

37.08784 N | 2.27174 W

Willkommen in einer der trockensten Regionen Europas – Almeria, in der südöstlichen Ecke Spaniens gelegen! Hier erwartet Sie die atemberaubende Kulisse Andalusiens rund um den Circuito Nuevo Andalucía.

Die Gegend ist bestens erschlossen und bietet unzählige Straßen, die darauf warten, entdeckt zu werden. Aber das ist noch längst nicht alles. Wer sich traut, kann auch abseits der befestigten Routen fahren und sich auf Tracks, Trails und in ausgetrockneten Flussbetten austoben. Lässt man sich in der faszinierenden, einsamen Landschaft treiben, um unbekannte Wege zu erkunden und die herbe Schönheit der Natur zu erleben, löst dies immer wieder ein Gefühl von Freiheit und Abenteuer aus.

Wer eine Pause vom Fahren braucht, das Meer im Süden ist nicht weit entfernt. Hier lässt es sich am Strand entspannen, die Sonne und die beeindruckende Landschaft genießen. Almeria und die Gegend um den Circuito Nuevo Andalucía warten also darauf, entdeckt zu werden.

Nur zu!

Klappe die 2.

Vielleicht bekommen Sie allmählich ein Bild davon, was zum Bilder-machen noch so alles dazu gehört. Zu jedem Shooting gehören auch Routinen und Abläufe, die bei uns, wenn sie zu den lästigen zählen, »Waschbärenarbeit« genannt werden. Das sind solche Arbeiten, die keiner sieht, die aber trotzdem gemacht werden müssen und die für ein ordentliches, überzeugendes Ergebnis nicht unwesentlich sind. Zur »Waschbärenarbeit« zählt, dass das Kameraequipment abends genauso entstaubt werden muss wie die Bikes. Dann ist penibles Putzen und Polieren angesagt, am nächsten Tag geht es nämlich weiter und Motorräder und Linsen müssen natürlich picobello sein. Auch tanken, Öl kontrollieren oder die Durchführung kleiner

Reparaturen sind häufig notwendig. Gerade beim Formationsflug und im Drift geht es eng zu und Berührungen sind nicht ausgeschlossen, selbst wenn Profis am Lenker sitzen.

Die Einleitung oben dient dazu Sie vorzubereiten, denn wir möchten Ihnen hier einige Fotos zeigen, die es normalerweise nicht auf die Webseiten und in die Magazine schaffen, die dennoch zu jedem Fotoshooting dazu gehören, weil sie das dokumentieren, was vor, während und nach einem Shooting passiert. Sie dokumentieren noch etwas, das vielleicht viel wichtiger ist: Teamgeist und Kameradschaft, Begeisterung, echte Leidenschaft und die Freude am Motorradfahren!

Viel Vergnügen beim Anschauen. ■ AG















Nachbarschaftshilfe

Wenn in der unmittelbaren Umgebung Menschen leben, die ebenso motorradverstrahlt sind, wie man es selber ist, dann kann das sehr bereichernd sein. Kann – muss aber nicht...

»Ich bin Henk und wohn' jetzt auch hier!« Mit diesem Satz stellte sich damals mein neuer Nachbar bei mir vor. Ich hockte in der Garage neben meinem alten Enduro-Boxer, von dem ich mich bis heute nicht trennen kann und der sich als Dritt-Motorrad bei mir sein Gnadensbrot verdient. Gerade hatte ich das größer gewordene Loch in der rostigen Rückwand des Schalldämpfers inspiziert, als es plötzlich schlagartig dunkel wurde. Somit war das Erste, was ich über meinen neuen Nachbarn erfuhr, dass er einen mächtigen Schatten wirft, und kaum wusste ich dann auch seinen Namen, kamen auch schon Informationen drei und vier: »Ich hab' auch'n Bike. Aber nich' so'n hageren Windhund.« Dann fing er an zu lachen, wobei das in etwa so klang, als sei tief im Salzstock ein Stapel Fässer ins Rutschen gekommen. Als er dann wieder Luft kriegte, kam, was kommen musste: »Willste mal sehen...?«

Er hatte seinen Schuppen vier Häuser weiter. Auf dem Weg dorthin stimmte er mich darauf ein, was ich gleich zu sehen kriegen werde, blieb dabei aber im Unkonkreten. »Ich sag' mal noch nix, ich verrat' auch nich' die Marke, aber du wirs' spontan einnässen, wart's ab... gleich sin'wer da.« Das unübersehbare »Bar & Shield«-Tattoo auf seinem Oberarm blendete er scheinbar ganz und gar aus.

Dass eine Harley hinter der Tür lauert, überraschte mich also nicht mehr wirklich – eher schon, wie sie aufgebretzelt war: Tief, flach, breit,

ansonsten maximal reduziert und offensichtlich schon recht alt, wie mir der Panhead-Motor verriet. Nicht, dass mir derart gepimpte Harleys nicht schon untergekommen wären, doch fragte ich mich ernsthaft, wie mein Nachbar darauf Platz findet – immerhin rückte ihn seine Statur in die Nähe einer Kühl-Gefrier-Kombination. Bevor ich irgendetwas dazu sagen konnte, hielt Henk mir seinen Zündschlüssel unter die Nase: »Und jetzt pass auf! Lehn' dich einfach zurück und schnall die Ohren an.« Dann kickte er mehrfach den fetten Twin, beim fünften Tritt brach dann das Inferno los. Etwa eine Minute ließ Henk die Einmachgläser im Regal tanzen, bis er offensichtlich Mitleid mit mir bekam und den V2 wieder abwürgte: »Cool, oder?!« Dann rutschten wieder die Fässer.

So hatten Henk und ich uns vor gut einem Jahr kennengelernt, und weil wir nur ein paar Häuser auseinanderwohnen, laufen wir uns immer wieder mal über den Weg. Und natürlich höre ich ihn ständig kommen und gehen, wobei generell weite Teile des Umlands über Henks akustisches Bewegungsprofil stets im Bilde sein dürften. Auch das die Fichte neben seinem Schuppen noch alle Nadeln hatte, fand ich erstaunlich.

Dabei will es schon was heißen, dass selbst ich von seinem Getöse genervt war. Schließlich erscheint auch mir der fette Punch eines Boxers allemal liebevoller als eine Hecke voller Pirole. Und das rostige Löchlein im Endtopf

meiner alten 800er G/S wurde nicht etwa deshalb langsam zum Loch, weil ich keine Zeit hatte, es zu stopfen. Ich fand vielmehr, dass mein Enduro-Klassiker mit fortschreitendem Lochwuchs immer besser klang – wenn auch zugegebenermaßen etwas lauter. Weil also auch ich nicht vollkommen unbemerkt aus der Siedlung entkommen könnte, hielt ich den Mund und gewöhnte mich an Henks absurden Schalldruckpegel. Immer noch besser als ein Nachbar mit Laubbläser.



Bis neulich jedenfalls, denn da stand eines Abends plötzlich eine kleine Delegation aus der Nachbarschaft vor meiner Haustür. Zwar wird unsere Siedlung von überaus entspannten Zeitgenossen bevölkert, aber für ein Leben knapp an der Grenze zum Knalltrauma fehlte dann wohl doch die Toleranz. Sie hätten da ein Problem, hieß es, ich könne vielleicht helfen: »Du bist doch auch Motorradfahrer ...«

Man war im inoffiziellen Siedlungsrat zu der Überzeugung gekommen, dass ich auf Henk als Gesinnungsgenosse doch sicher den größten Einfluss hätte und er ja vielleicht auf mich hören würde. Man wolle nur höchst ungern die Behörden einschalten, deshalb sah man eine letzte Chance

darin, mich als Vermittler auf den Weg zu schicken. So viel gutem Willen zur Deeskalation konnte ich mich schlecht verweigern, und so stand ich noch am selben Abend vor Henks Tür. Als er öffnete, ließ er mich gar nicht erst zu Wort kommen: »Na du kommst ja genau richtig! Komm' mal mit, ich zeig' dir was.«

»Äh... also eigentlich wollte ich nur mal kurz mit dir reden.«

»Das kannst du dann ja immer noch, jetzt komm' erst mal mit.«

Er zog mich am Ärmel einmal quer durchs Haus bis in den Schuppen, knipste das Licht an und sah mich erwartungsvoll an: »Und? Sind die Pfeifen nich' der Hammer?! Hab ich vorhin erst dran geschraubt.«

Er deutete auf die offensichtlich neue Auspuffanlage seiner Harley, wobei »Anlage« für die beiden lächerlichen Stummelrohre ein deutlich zu großes Wort war. Ich überlegte zunächst, wie das Teil wohl aussehen würde, wenn auch die Endtöpfe noch drauf wären, doch nahm Henk mir diese Illusion: »Weniger Auspuff geht nich'! Mehr kannze nich' auf die Ohren kriegen. Hab'ich lang' drauf gespart.«

Da kamen also gar keine Endrohre mehr drauf – okay, die Ausgangslage für mein Anliegen hätte einen Hauch günstiger sein können: »Tja, genau darüber wollte ich mit dir ...«

»Noch viel besser is' aber – hier!«

Er hielt mir seine Papiere unter die Nase, und tatsächlich, das knappe Geröhr war tatsächlich eingetragen. Henk weidete sich an meinem Erstaunen: »Ich kenn' da einen, der einen kennt, weiße ...?« Er strahlte wie ein Honigkuchenpferd, in seinem Blick wohnte das pure Glück, womit er mir endgültig den letzten Wind aus den Segeln nahm. Ich sah schwere Zeiten auf unser Soziotop zukommen.

»Aber sag' mal – was wolltest du eigentlich von mir?«

»Ich will..., also ich wollte... öhm... mir mal deine Blechschere leihen. Ich hab' da nämlich ein Loch im Auspuff, da muss ich dringend mal bei. Die Kiste ist sonst einfach zu laut.«

»Kein Problem. Aber bring' das am besten sofort in Ordnung und pass bloß auf, dass die Cops dich damit nich' erwischen. Bei so was kennen die keinen Spaß!«

»Klar Henk, danke.«

Schon echt super, wenn man Nachbarn hat, die einen vor dem Schlimmsten bewahren. ■ UB



Mit diesem Tracker haben Sie keinen Vertrag!

Der einzige GPS-Tracker für Motorräder ohne Telefonvertrag oder Abonnement

Was hielt Sie bislang davon ab, Ihr Motorrad mit einem GPS-Tracker vor dem Zugriff Unbefugter zu schützen und es für den Fall eines Diebstahls in Echtzeit zu verfolgen?

Viele Interessierte scheuen sich vor der Installation, weil der Tracker nur mit einer SIM-Karte und dem entsprechenden Vertrag funktio-

Dass die Entwickler von Pegase vorausgedacht haben, zeigen die technischen Features, die der Moto GPS-Tracker bietet: Er entspricht der anspruchsvollen Norm ECE R10 und damit der Typgenehmigung für elektrische Systeme in Fahrzeugen, und genügt, da er allseitig spritzwassergeschützt ist, der Schutzart IP 54.

und Energie verbraucht oder nicht. Im Stand beträgt sie etwa vier Monate, in Bewegung zwei Wochen.

Was kann der GPS-Tracker noch?

Die Entwickler von Pegase weisen darauf hin, dass der Tracker als automatisches Fahrtenbuch nutzbar ist, das folgende Daten in Form eines detaillierten Reisetagebuchs für Sie aufzeichnet:

- Route
- Fahrzeiten
- Momentane und maximale Geschwindigkeit (0 – 300 km/h)
- Kurvenneigung (auf 1° genau)
- Steigung
- Geolokalisation (auf 1 m genau)
- GPX-Export, so können Sie Ihre Routen auf Ihr Navi übertragen
- Teilen Ihrer Routen mit Freunden
- Chronofunktion zur Erfassung Ihrer Rundenzeiten, wenn Sie sich auf der Rennstrecke befinden (Genauigkeit der Stoppuhr 1/10 s)

Darüber hinaus bietet der Pegase Moto GPS-Tracker die Möglichkeit, ein Wartungstagebuch zu führen. Es gibt ihn in einer Version für Lithium- und in einer für Bleibatterien. ■ AG



Klein, aber oho – der Pegase GPS-Tracker ist deutlich kompakter als eine Zigarettenschachtel

niert. Sie scheuen sich davor, einen weiteren Telefonvertrag abzuschließen, mit dem man häufig an eine Mindestlaufzeit gebunden ist.

Können wir verstehen.

Deshalb haben wir den Pegase Moto GPS-Tracker ins Programm aufgenommen, den einzigen Tracker, der ohne Kartenvertrag oder sonstige Abonnements einfach am Motorrad anzubringen ist und zuverlässig und vollautomatisch funktioniert. Von Vorteil sind seine kompakten Abmessungen, die es erlauben, ihn unauffällig am Motorrad anzubringen. Die integrierte Elektronik schützt Ihre Batterie vor Entladung durch den Tracker. Praktisch.

Schützen Sie Ihr Motorrad vor Diebstahl.

Mit Hilfe der App von Pegase Moto erhalten Sie umgehend eine Nachricht per E-Mail und Telefon, wenn verdächtige Bewegungen festgestellt werden. Dank der App von Pegase Moto können Sie dann Ihr Fahrzeug in Echtzeit und mit Hilfe der Karte lokalisieren, um Ihr Motorrad im Falle eines Diebstahls wiederzufinden. Der Tracker ist zusätzlich mit einer internen Batterie ausgestattet. Sollte die Fahrzeugbatterie also defekt sein oder abgeklemmt werden, so nutzt der Tracker die interne Batterie. Die Batterielebensdauer ist davon abhängig, ob das Fahrzeug bewegt wird und Positionsdaten sendet



Pegase
Moto
GPS-Tracker



KURVENHELD

JEDE KURVE ZÄHLT!



Die Bedienung der App ist denkbar einfach. Mit Hilfe des GPS-Signals des Smartphones zeichnet sie während der Fahrt die relevanten Informationen wie die Anzahl der gefahrenen Kurven, die zurückgelegte Distanz und die Fahrzeit auf. Dabei kann das Smartphone gut geschützt im ELEPHANT Tankrucksack oder in der BARBAG verbleiben! Ein Kalibrieren ist nicht notwendig. Einfach aufsteigen, App öffnen und Start drücken. Schon kann der Kurventanz beginnen.

Wer seine eigenen fahrerischen Erinnerungen speichern möchte, für den zählt die neue Kurvenheld-App zu den besten Trackern. Sie erweist sich als eine Art digitales Reisealbum, ein Album mit der Möglichkeit, es mit Freunden und anderen Bikern mit einem Klick zu teilen. Damit bietet Kurvenheld letztlich allen Nutzern einen unerschöpflichen Pool qualifizierter Streckenempfehlungen von Locals, die die reizvollsten Strecken vor der eigenen Haustür zweifellos am besten kennen.

Doch neben dem digitalen Routenangebot kommt auch der spielerische Wettbewerb, die Challenge nicht zu kurz. Wer sich dafür interessiert, wie oft man sich auf seiner Tour in die Kurve gelegt hat, wird sich über das folgende Feature freuen: Mit der neuen Kurvenheld Motorrad-App kann man erstmals die Anzahl der Kurven auf seiner jeweiligen Fahrt erfassen. Doch damit nicht genug: Kurvenheld trackt dafür ausnahmslos alle Fahrten – also nicht nur die Beste! Die beste

Tour lässt sich übers Smartphone in die Highscore-Liste hochladen. In der neuesten Kurvenheld Version gibt es zwei Highscores: Die persönliche Highscore Liste und diejenige aller Fahrer. Auf diese Weise kann man sich mit anderen Kurvenhelden messen, die ebenfalls mit der App unterwegs sind. Die Chancen die Challenge zu gewinnen, steigen, wenn man seine aktuellen Highscores jederzeit hochlädt und so neue Rekorde setzt! Eigene Versuche zeigen, dass sich der Kurvenzähler im Kopf nur allzu oft überschätzt...

Die App fördert also die interaktive Kommunikation mit Gleichgesinnten, indem man die eigenen Routen teilt oder die Strecken anderer Helden nutzt. Die Battles um die Highscores sind stets unterhaltsam.

Fazit: Wer spielerischen Spaß und die Challenge liebt, wer seine Strecken tracken möchte, aber auch gerne die Routen anderer Biker checken möchte, für den ist die Kurvenheld-App genau richtig. Dass sie mit all den Features kostenlos ist, erstaunt. Und lädt ein, gleich loszulegen!

www.kurvenheld.de ■ AG



kurvenheld Website



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 im vergangenen Jahr ein legeres, regelmäßiges Treffen ins Leben gerufen!

Wir möchten mit dem markenoffenen Wunderlich ClassiX Treffen Motorrad- und Autoliebhaber zusammenführen und für Inspiration und Vielseitigkeit und jede Menge unterhaltsamer 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.

Die Premiere am 2. September 2022 war mit über 25 Teilnehmern ein voller Erfolg!

Bei dem Premiere Treffen im September 2022 fanden sich über 25 Klassiker vom Schlage eines Opel Ascona A und C-Kadett, eines BMW 320is, Golf I und II, Porsche 911, Mercedes 190, 124er Mercedes und Fiat, Peugeot 403, Corvette C2, Ford Taunus,

Mini, zwei beeindruckende historische Magirus Feuerwehr Tanklöschfahrzeuge und viele weitere zum ClassiX Treffen ein. Dazu gesellten sich erwartungsgemäß natürlich BMW Zweiventiler und herrliche italienische Klassiker von Ducati, Moto Guzzi und Laverda. Eine Honda Bol d'Or hielt die japanische Flagge hoch. 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 Smalltalks. ■ AG



Wunderlich
ClassiX

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 Mai bis Oktober, ab 17:00 Uhr

Wo: Freigelände & Open Lounge bei Wunderlich im Innovationspark Rheinland, Joseph-von-Fraunhofer-Str. 6 – 8, 53501 Grafenschaft-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!



Alle Termine 2023

Dabei sein ist alles!

Auch in diesem Jahr sind wir bei zahlreichen Veranstaltungen persönlich für Sie da.

Hier vor Ort auf dem Freigelände unserer Unternehmenszentrale in Grafenschaft-Ringen (unweit der A61) finden die Wunderlich Anfahrt, unsere Biker Frühstücke sowie monatlich die ClassiX Treffen statt ...

... oder in ganz Europa, auf Partnerveranstaltungen, Ausstellungen und internationalen Messen.

Gerne stellen wir Ihnen unsere hochwertigen Komponenten für BMW Motorräder, für die Harley-Davidson Pan America und die DesertX von Ducati persönlich vor, beantworten Ihre Fragen und beraten Sie individuell.

Wir freuen uns auf Sie!

Über weitere Termine halten wir Sie in der Wunderlich-APP und im Newsletter auf dem Laufenden!

■ AG



Wunderlich
Termine

Datum	Veranstaltung	Stadt	Land
04. – 07.05	Feria de las 2 Ruedas	Medellín	Kolumbien
05.05	Wunderlich ClassiX	Grafenschaft-Ringen	Deutschland
11. – 14.05	MOTOH! Barcelona	Barcelona	Spanien
12. – 14.05	Harley-Davidson Pan America Treffen	Willingen	Deutschland
02.06	Wunderlich ClassiX	Grafenschaft-Ringen	Deutschland
03.06	Wunderlich Biker Frühstück	Grafenschaft-Ringen	Deutschland
17. – 18.06	HAT Ponte Di Legno Adventourfest	Ponte Di Legno	Italien
22. – 25.06	HD120 Budapest by Harley-Davidson	Budapest	Ungarn
01. – 02.07	HAT Sestriere Adventourfest	Sestriere	Italien
07.07	Wunderlich ClassiX	Grafenschaft-Ringen	Deutschland
07. – 09.07	BMW Days Berlin	Berlin	Deutschland
07. – 09.07	BMW Club Days Garmisch- Partenkirchen	Garmisch- Partenkirchen	Deutschland
22. – 23.07	D.O.C. Ducati Days	Sinzheim	Deutschland
04.08	Wunderlich ClassiX	Grafenschaft-Ringen	Deutschland
18. – 20.08	Motorradmesse Olsberg	Olsberg	Deutschland
01.09	Wunderlich ClassiX	Grafenschaft-Ringen	Deutschland
01. – 03.09	Prague Harley Days 2023	Prag	Tschechien
08. – 10.09	Alpes Aventure Motofestival 2023	Barcelonnette	Frankreich
06.10	Wunderlich ClassiX	Grafenschaft-Ringen	Deutschland
07.10	Wunderlich Biker Frühstück	Grafenschaft-Ringen	Deutschland
07. – 12.11	EICMA 2023	Mailand	Italien



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«

Konzeption, Visuelle Gestaltung und Satz:
Bernd Kreuder »Kreuder | Designbüro«

Texte:
Arno Gabel (AG), Uli Böckmann (UB), Ralf Bielefeld (RB),
Lluís Morales (LM), Miquel Silvestre (MS)

Fotos: Arturo Rivas »Arturo Rivas Photography«, Felix von Canstein
»Canstein-Pictures«, Björn Gramm, Sascha Bartel »SashMedia«,
Max Schätzl, Lars Wenersheide, Uli Böckmann, Erich Wunderlich,
BMW Group, Articus & Röttgen Fotografie, Lluís Morales, Nicolas
Tänzer, Toni Börner »highsidePR«, Bernd Ahrens, Christina Gilden-
ring, Spieker Fotografie, CHLietzmann, Claudia Werel, Dominik Ketz,

Herbert Schwarz, Ahrtal-Tourismus Bad Neuenahr-Ahrweiler e.V.
Des Weiteren danken wir allen, die uns Nutzungsrechte für
Text- und Bildmaterial eingeräumt haben.

Übersetzung:
Lluís Morales (ES), Alexis Aubertin (FR), Alberto Malucchi (IT)

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.

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.



Wunderlich
Suspension



Wunderlich
Suspension
YouTube



Suspension
Basics
YouTube

UNSERE 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.



#TEAMWUNDERLICH



WWW.WUNDERLICH.DE