

# INSIDE

WUNDERLICH

THE **STORIES** BEHIND

#04 | 2023



**LIMITED EDITION**

AUCH ONLINE VERFÜGBAR!

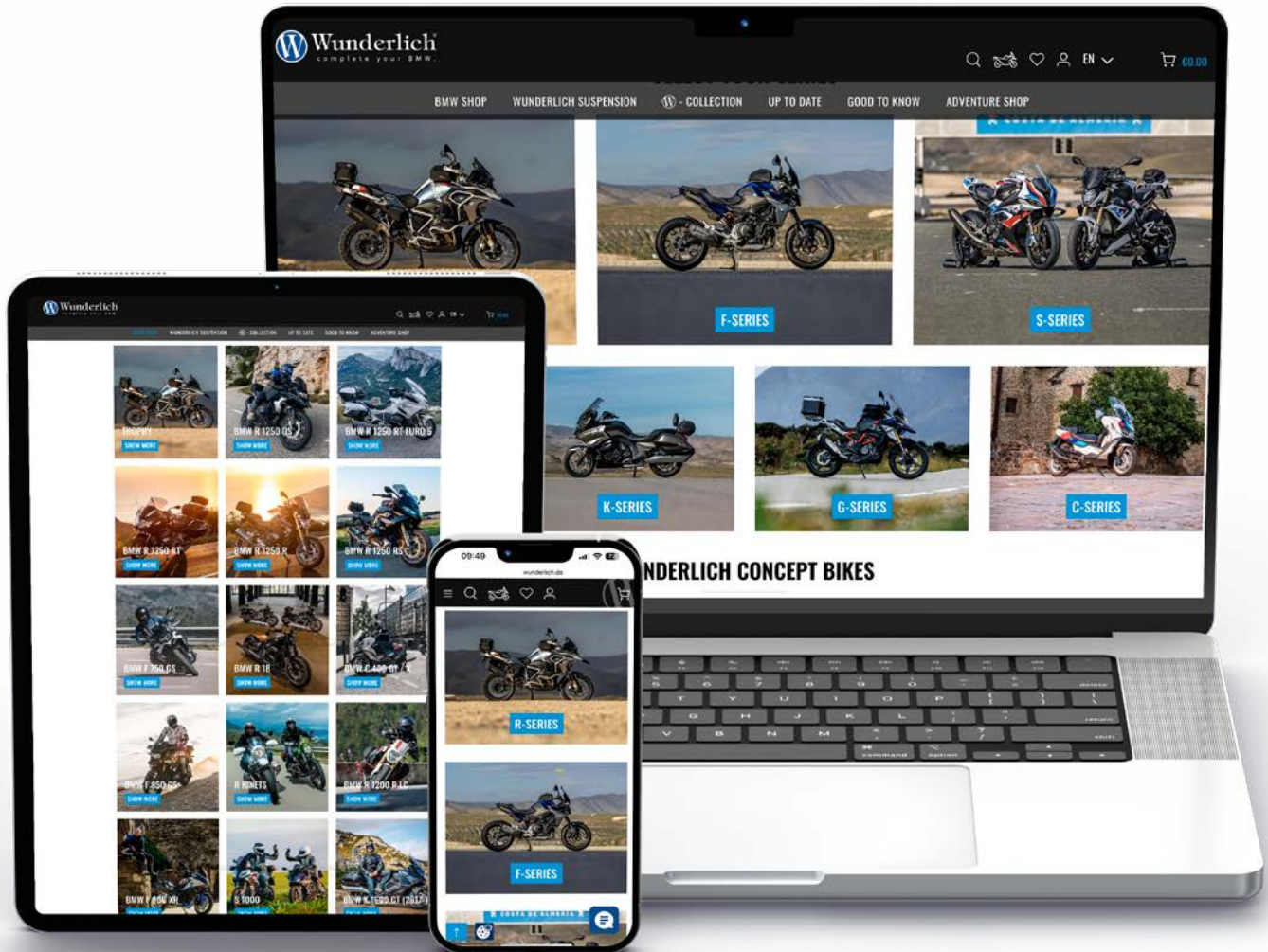


## TITELSTORY

First Date mit der neuen  
**BMW R 1300 GS**

ab Seite 9





# NEW SHOPS. NEW LEVEL.

## Discover our new online shops!

Herzlich willkommen, auf unseren neuen Websites und in unseren neuen BMW- und Adventure Online Shops!

Lassen Sie sich von unseren Konzeptbikes inspirieren, um Ihre eigene BMW, Ducati DesertX, Ducati Multistrada V4 oder Harley-Davidson Pan America fürs Adventure, die Tour oder den Track professionell auszurüsten oder out-of-the-box umzubauen.

Entdecken Sie in unserem tiefgefächerten Sortiment hochwertige, modellspezifische Komponenten, Parts & Accessories für Ihr Bike.

[www.wunderlich.de](http://www.wunderlich.de)  
**WUNDERLICH – COMPLETE YOUR BMW.**



[www.wunderlich-adventure.com](http://www.wunderlich-adventure.com)  
**WUNDERLICH – PASSION. UNLIMITED.**





**Geschäftsführer  
Felix Wunderlich und  
Frank Hoffmann**

## Liebe Leserinnen und Leser,

wir freuen uns, Ihnen bereits die vierte Ausgabe unseres INSIDE Wunderlich Magazins überreichen zu dürfen – wiederum prall gefüllt mit spannenden Themen aus der Welt des Motorrads.

In der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2023 steht die Marke **BMW Motorrad** nicht nur bei uns im Scheinwerferlicht! Wir gratulieren der großartigen Marke und ihren Mitarbeitern zum 100-jährigen Jubiläum als einer der bedeutendsten Motorradhersteller international. BMW ist es über Generationen gelungen, die Tradition und die Innovation in ihrer ganzen Bandbreite als gemeinsame, austarierte Grundlage zu begreifen, um daraus authentische und faszinierende Motorräder zu erschaffen. Die **BMW R 1300 GS**, weltweit zweifellos das wichtigste zeitgenössische Motorrad, das am 28. September 2023 in Berlin debütierte, verkörpert genau das: Tradition und Innovationskraft. Damit ist sie das würdige Statement, das die BMW Community sehnlichst erwartet hatte und setzt als Meilenstein der 100-jährigen Geschichte den vielversprechendsten Startpunkt für das nächste spannende Jahrhundert.

In unserer **Titelstory „First Date mit der BMW R 1300 GS“** blicken **Felix Wunderlich, Herbert Schwarz und Paul Hornberger** aus drei unterschiedlichen Perspektiven auf „die Neue“. Direkt aus München bringt uns **Herbert Schwarz die Mitschrift eines Gesprächs mit BMW Motorrad Designchef Edgar Heinrich** mit. Natürlich ordnen wir neben der BMW R 1300 GS auch die **neue GS Mittelklasse** ein.

Unsere Reisegeschichten entführen Sie mit unserer **voll ausgestatteten Ducati Multistrada V4** ins Sauerland sowie mit der **Pan America** in die Alpen und in die Anden.

Was haben der Bond Klassiker „Tomorrow Never Dies“, Batman, „The Dark Knight“ und Jason Bourne „The Bourne Legacy“ gemeinsam? OK, alle sind Blockbuster. Es gibt noch etwas! Die Stunts fuhr **Jean-Pierre Goy**, unser **großartiger französischer Markenbotschafter**. Höchste Zeit, ihm eine umfassende Story in INSIDE Wunderlich zu widmen! Halten Sie sich fest und verlieren nicht die Haftung!

Damit die Reifen unserer Bikes stets gut haften, dafür gibt es **Wunderlich Suspension Fahrwerke und Fahrwerkskomponenten**. Wunderlich Geschäftsführer **Frank Hoffmann** und Marketingleiter **Herbert Schwarz** erläutern anschaulich und gut verständlich, auf was es bei einem guten Fahrwerk ankommt, welcher Philosophie wir folgen, wo die Qualität herkommt und warum man daran keinesfalls sparen sollte. Nur so kann sich „das gute Gefühl“ beim Motorradfahren einstellen. Denn darauf kommt es an!

Das Motorrad und die Motorradfahrerei haben viele Facetten, viel mehr als man oft denkt. Wir wünschen Ihnen viel Lesevergnügen mit der vierten Ausgabe des INSIDE Wunderlich Magazins im Motorradherbst 2023!

Herzlich grüßen Sie,

Frank Hoffmann  
Geschäftsführer der  
Wunderlich GmbH

Felix Wunderlich  
Geschäftsführer der  
Wunderlich GmbH

# INHALT

## AUSGABE #04

<b>News</b>	
BMW R 1300 GS: GeländeSport. Neu erfunden. . . . .	6
Neu geordnet: BMWs neue GS-Mittelklasse . . . . .	22
<b>Titelstory</b>	
<b>First Date mit der neuen BMW R 1300 GS.</b> . . . . .	9
<b>Im Gespräch</b>	
Herbert Schwarz und BMW Designchef Edgar Heinrich im Gespräch . . . . .	14
<b>Kanalarbeit</b>	
Unser Social Media Angebot. . . . .	24
<b>Suspension</b>	
High Ridely – Wunderlich Suspension. . . . .	26
<b>Reise</b>	
Stauräume. . . . .	34
Ducati Multistrada V4 und DesertX in der Berg- & Tallandschaft des Sauerlands	
<b>Parts &amp; Accessories</b>	
Wunderlich Adventure Parts & Accessories zum perfektionieren der Ducati Multistrada V4 . . . . .	46
Unverzichtbare Basics für die Ducati DesertX und die Multistrada V4 . . . . .	54
<b>Markenbotschafter</b>	
Jean-Piere Goy – Großartiger Artist am Lenker . . . . .	56
<b>Tech Metzeler</b>	
Heart of Steel – Die spannende Geschichte der Stahlgürteltechnologie . . . . .	74
Helmut Dähne. . . . .	78
<b>Gewinnspiel</b>	
Reife(n)prüfung. . . . .	79
<b>Reise: Adventure</b>	
Die ultimative ANDEN CHALLENGE – Hoch hinaus mit Biker Jo . . . . .	80
<b>Boxer Spirit</b>	
Der Fischermäns Scrämb . . . . .	90
<b>Protection</b>	
Schutzkomponenten. Ihre Aufgabe – ihre Grenzen . . . . .	94
<b>Report</b>	
Vorstellung des Instituts für Zweiradsicherheit ifz . . . . .	96
<b>ifz-Tipp</b>	
Motorradherbst. . . . .	100
<b>Tech Spirit</b>	
German Engineering / Wunderlich und Kellermann LED Tagfahrlicht- und Blinkersysteme DAYRON® . . . . .	102
<b>Innovativ kundenorientiert</b>	
Das Wunderlich Programm 60/5 . . . . .	105
<b>Reise: Expedition</b>	
Die Hannibal-Etappe Alpenüberquerung mit der Pan America . . . . .	106
<b>7 Fragen</b>	
7 Fragen an: Alex Jolig . . . . .	114
<b>Wir sehen uns!</b>	
Unsere aktuellen Veranstaltungs- und Messetermine . . . . .	119
<b>Testride</b>	
Lluís Morales testet die Wunderlich BMW F 900 XR. . . . .	120
<b>MyBike</b>	
Zeigen Sie es uns: Ihr Bike. . . . .	126
<b>Kolumne</b>	
Nur irgendwie dranbleiben. . . . .	128
<b>Impressum.</b> . . . . .	130

## KONTAKT

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.com



# 26

**Wunderlich Suspension**  
Wunderlich Geschäftsführer  
Frank Hoffmann  
und Marketingleiter  
Herbert Schwarz erklären  
auf was es ankommt





# 9

**BMW R 1300 GS**

GeländeSport. Neu erfunden.

# 56

**Wunderlich  
Markenbotschafter**

Jean-Piere Goy –  
Großartiger Artist am Lenker



# 14

**im Gespräch**

Herbert Schwarz und  
BMW Designchef  
Edgar Heinrich



# 34

**Reise**

Berg- & Tallandschaft des Sauerlands



# Neue Klasse

## Gelände Sport. Neu erfunden.

Ein Motorrad ist ein emotionales Ding. Erst recht, wenn es sich um eine Ikone wie die BMW R 1300 GS handelt.

**BMW hat die Welt der GS** mit überzeugenden Design-, Technik- und Sicherheitsfeatures neu erfunden und damit unzweifelhaft die neue Benchmark in der Klasse gesetzt. Gleichzeitig haben die Bayern die Gelegenheit genutzt, die vier Modellvarianten deutlich zu differenzieren und deren Profil zu schärfen. Gegenüber den Vorgängermodellen bietet das überzeugende Line-up durch die Bank spürbar mehr Leistung bei gleichzeitig verringertem Gewicht! Das klingt vielversprechend. Das ist vielversprechend!

### Weniger ist mehr – sagt man.

Weniger ist mehr, das gilt freilich nicht für das Leistungsvermögen des neuen Spitzenmodells aus dem Hause BMW Motorrad: Die reinen technischen Eckdaten sind bekannt und wir beschränken uns

hier aufs Wesentliche: 1.300 Kubik, 145 PS bei 7.750 min-1 und 149 Nm. Kein Zweifel, sie kann alles besser als die 1250er.

Doch schon bei ihrem Debüt Ende September in Berlin wurde das Credo des „Weniger ist mehr“ offensichtlich. Die Gestaltung des wichtigsten zeitgenössischen Motorrads gelang der BMW Mannschaft bravourös. Der erste Eindruck war der, dass sie bemerkenswert kompakt ausfällt, die neue BMW R 1300 GS. Von der Seite gesehen und von vorne. Und aufgeräumt. Der fast schon zierlich wirkende Schnabel, in den sich der markante X-förmige LED Matrix-Scheinwerfer duckt, vereinigt sich mit einem kraftvollen Schwung mit der Tankverkleidung. Die dynamische Kühlerverkleidung schließt sich nach unten orientiert an. Das wirkt sehr clean. Klare Kanten, klare Formen. Aber keine Reizüberflutung.

Fotos: BMW Group



**Innovativ, authentisch, faszinierend. Auch traditionsverbunden. Zum 100sten Geburtstag eine Ikone: Die BMW R 1300 GS ist ein emotionales Ding.**



**Weniger Gewicht. Mehr Leistung. Kompakt, mit harmonischer Flyline. Die neue BMW R 1300 GS ist ein Meisterstück geworden.**

Das Gleiche kann man über das Heck sagen, dessen Hilfsrahmen aus Alu-Druckguss besteht und mit dem Hauptrahmen verschraubt wird – die Reduktion des Hecks wirkt insgesamt gefällig. Das gilt auch für die Flyline der Neuen: Die ist vom moderaten auf und ab des Übergangs der Sitzbank zum Tank gekennzeichnet – anders als bei der großartigen BMW R 1250 GS, deren Übergänge im Vergleich geradezu schroff ausgefallen waren. Eben weil die R 1300 GS weniger Ecken und Kanten zeigt als ihre Vorgängerin, ist ihre Erscheinung aufgeräumt, ohne langweilig zu sein, dynamisch gespannt, energiegeladen und ausgesprochen abenteuerlustig.

**So steht sie vor uns: Ein durch und durch schlüssig designtes und konstruiertes Motorrad.**

Die Kompaktheit des Bikes war nur durch das technisch ausgefeilte Konzept der neuen BMW möglich. Bei der Anordnung des Getriebes ging man neue Wege. Es wurde nicht klassisch hinter dem Motor angeordnet – denn dann hätte es das Motorrad folgerichtig länger gemacht – sondern unter dem bulligen Shiftcam-Boxermotor. Die Anordnung konzentriert die Masse des Gesamtschwerpunkts und optimiert das Handling. Das Konzept spart gleichzeitig Gewicht, weil der Antriebsstrang insgesamt kürzer ausfällt und damit einfach leichter wird. Apropos Antriebsstrang: Die EVO Paralever verfügt über eine, der Fahrstabilität zuträgliche durchgehende Steckachse, die Beugewinkel des Kardanantriebs fallen geringer aus, was dessen Gleichlauf verbessert. Alles in allem ist die neue GS um satte 12 kg leichter als die „alte“ BMW R 1250 GS – das entspricht immerhin 120 Tafeln Schokolade. Auch mit dem EVO Tele- und Paralever sind entscheidende Schritte gelungen, die Fahrstabilität zu optimieren. Die Federwege betragen vorne 190 mm, hinten 200 mm. 20 mm mehr als bei der 1250 GS.



## Die Viererbande.

Oder die Qual der Wahl: Die Modellvarianten der neuen BMW R 1300 GS

BMW hat – und das entspricht dem Vorgehen bei den kurz vor der großen GS vorgestellten Mittelklassemodellen F 800 GS, F 900 GS und der F 900 GS Adventure – eine klare und deutliche Differenzierung der Modellvarianten vorgenommen:

### **GS pur | BMW R 1300 GS**

Die Einsteiger GS – idealer Allrounder, gesegnet mit den ursprünglichen GS-Genen

### **Die Maskuline | BMW R 1300 GS Triple Black**

Nomen est Omen

### **Die Offroad- Expertin | BMW R 1300 GS Trophy**

Bietet die maximale Offroad-Performance in dieser Viererbande

### **Die Exklusive | BMW R 1300 GS Option**

#### **719 Tramuntana**

Die Edel-GS

Mit dem Trophy-Paket führt BMW nun in der Top Class ein überzeugendes, sportlich ausgerichtetes, echtes Offroad-Bike im Portfolio. Wie bereits mit der F 900 GS stecken die Bayern auch in dieser Klasse ihren Claim ab, der noch nicht beackert wurde, auch nicht von den Stollenbikes vergleichbarer



**Das Adventure, das in der BMW R 80 G/S seinen Ursprung hat, geht weiter ...**

Wettbewerber. Endlich finden Geländefahrer ein adäquates und kraftvolles Bike, mit dem BMW an die Tradition der Geländesportmaschinen Ende der 60er Jahre anknüpft.

Auch wenn hier die Rolle der R 1300 GS Trophy als echter Geländesportler für die Offroad-Community klar vergeben ist, hat BMW allen Modellvarianten schon in der Serienausstattung aus gutem Grund den Fahrmodus Enduro mit auf den Weg ins offene Geläuf gegeben. Neben den bekannten Modi Rain und Road gibt es ebenso einen Eco-Fahrmodus, der beim umweltfreundlichen Fahren unterstützt.

**Sicherheitsfeatures und eine absolute Neuheit**

Neben zahlreichen weiteren Helfern, die BMW in die Serie aufgenommen hat, und weiteren, die in der Liste der Extras stehen, sei an dieser Stelle unbedingt noch der Riding Assistant mit Active Cruise Control (ACC), Frontkollisionswarnung (Front Collision Warning FCW) und Spurwechselwarnung (SWW) genannt. BMW bietet diese Assistenzsysteme,

die einen relevanten Beitrag zur Verkehrssicherheit, insbesondere zum Schutz von uns Motorradfahrern leisten können, erstmals in Serie an.

**Fazit**

Bezieht man die GS- Mittelklasse mit ein, hat BMW das komplette GS Sortiment im 100sten Jahr erneuert und die Gelegenheit genutzt, den Zielgruppen jeweils ein perfekt maßgeschneidertes Angebot zum Einstieg, fürs Enduro Fahren und für die ausgedehnte Adventure Reise zu bieten.

**Freuen Sie sich!**

Freuen Sie sich auf das umfangreiche Programm hochwertiger Komponenten für die BMW 1300 GS, in dem die ganze Passion und die einzigartige Kompetenz des #TeamWunderlich steckt! ■ AG

**BMW R 1300 GS. Passion. Unleashed.**  
**Wunderlich – complete your BMW.**





# GS 6.0

## FIRST DATE mit der neuen BMW R 1300 GS

Der Eindruck? Anders als erwartet!

Da steht sie. Endlich. Die mit übergroßer Spannung, lange erwartete BMW R 1300 GS.

Ließen die Bilder der Erbkönige noch viel Raum für Spekulationen und Vermutungen, steht das wichtigste Motorrad der Welt nun real vor uns ...



**Paul Hornberger, Felix Wunderlich und Herbert Schwarz (v.l.n.r.) wirken nach ihrem First Date mit der BMW R 1300 GS sichtlich begeistert.**

Lüften wir den Schleier und werfen gemeinsam mit unserem Geschäftsführer Felix Wunderlich, unserem Marketingleiter Herbert Schwarz und Paul Hornberger, Ingenieur in unserem Entwicklungszentrum, einen allerersten Blick aus verschiedenen Perspektiven auf diese neue und faszinierende BMW, die den Aufbruch in das nächste Jahrhundert BMW Motorrad symbolisiert.

### **Was sagt der Entwicklungschef Felix Wunderlich?**

„Es ist wieder so weit! Alle acht bis zehn Jahre – das hat schon Tradition – sorgt die neue GS Generation von BMW bei uns bereits lange vor dem Debüt für neugierige Spannung und wirft ihre Schatten voraus. Das ganze Team fiebert leidenschaftlich mit, schließlich ist sie für uns doch das wichtigste Projekt. Erste Anhaltspunkte liefern uns die Fotos der Erbkönige, die zwar stets hervorragend getarnt sind, die uns jedoch erlauben schon, recht genau zu antizipieren, wohin die Reise gehen wird.“

Doch dies bleibt alles Theorie, bis zu dem Tag, an dem das neue Bike von uns studiert wird. Wir vermessen das Motorrad und schätzen kreativ das Potenzial für die technische Detailoptimierung erstmals konkret ab. Extrem wichtig ist die Fahrerprobung, die unser erstes Bild von der Einschätzung der Verbesserungsmöglichkeiten „in der Anwendung“ erst schärft und klar zeichnet. Parallel laufen die Designabstimmungen an. Und dann ist es wie immer: Es folgt die Priorisierung der internen Entwicklungsprojekte nach Wichtigkeit und Dringlichkeit. Denn eins ist klar: Die Geschwindigkeit, mit der wir die ersten Komponenten für unsere Kunden verfügbar machen können, ist immens wichtig. Dafür sind alle Prozesse in unserem Entwicklungszentrum optimiert. Rapid Prototyping erlaubt uns, die Prototypen von Komponenten oder Baugruppen in kürzester Zeit zur Erprobung auf die Straße zu bringen und serienreif zu machen. Auch die Tatsache, dass wir – wann immer dies möglich ist – bevorzugt mit Spezialisten und Zulieferunternehmen aus der Region eng und vertraut zusammenarbeiten, kommt unserer Hands-on Mentalität entgegen, denn sie macht vieles leichter. Und schneller.



Was uns entgegenkommt ist, dass wir mit fünf GS-Generationen vertraut sind und auf einen konzentrierten Erfahrungsschatz zurückgreifen können, der unbezahlbar ist. Genauso unbezahlbar sind unsere Entwicklungsspezialisten, die sich als leidenschaftliche Motorradfahrer auf dieses Projekt nicht nur gefreut haben, sondern sich mit der Aufgabe leidenschaftlich identifizieren, sodass es nicht selten vorkommt, dass in der heißen Phase das Licht in der Entwicklungsabteilung erst spät erlischt, damit wir pünktlich zur diesjährigen Mailänder Motorradmesse EICMA unsere ersten Komponenten für die BMW R 1300 GS der Community live vorstellen können.“

### **Welche Eindrücke bringt Herbert Schwarz, der ausgewiesene Adventure Rider, aus dem Sattel der 1300 er mit?**

„Mein erster Eindruck? Anders als erwartet. Auf den ersten fünf Generationen der GS habe ich 800.000 km bei vielen langen Reisen auf allen Kontinenten zurückgelegt, sodass ich durchaus mit allen GS-Generationen aufs Beste vertraut bin.

Die Kompaktheit der äußeren Gestalt und das Design, das stärker von geglätteten Flächen als von

Kanten geprägt ist, entspricht auch meinem ersten Fahreindruck. Man sitzt anders auf dieser GS, als gewohnt. Das vertraute Anlassergeräusch klingt anders, genau wie der Motor, der schneller zu starten scheint und hörbar leiser und spürbar weicher, harmonischer läuft. Es fehlt jegliche Ruppigkeit, die man auch gerne als Charakterstärke bezeichnet. Die erste Fahrt erinnerte mich spontan an das ausgeglichene Design, das dem Charakter des Antriebs zu entsprechen scheint.

Doch damit keine Zweifel aufkommen: Der erste Fahreindruck ist überwältigend. Die pure Kraft auf den ersten Metern, ganz ohne die eigentlich erwartete Geräuschkulisse haben mich sehr beeindruckt. Um ehrlich zu sein, der angenehm leise Motorlauf kommt mir persönlich beim Gleiten durch die Landschaft sehr entgegen, da ich, wie viele andere BMW GS Fans auch, nicht durch Lärm unangenehm auffallen möchte und auch selbst die Laufruhe besonders auf langen Etappen zu schätzen weiß.

Meine erste, spontane Befürchtung, dass der Schwerpunkt der GS aufgrund der ungewöhnlichen und innovativen Anordnung von Motor und Getriebe, bei dem sich das Getriebe unterhalb des Motors befindet, zu hoch liegen könnte, hat sich beim Fahren nicht bewahrheitet. Im Gegenteil, das



**Herbert Schwarz checkt sein Date. Wie es war? Es fiel ihm schwer, wieder abzusteigen.**

Handling ist ausgesprochen präzise und gut austariert. 12 Kilogramm Gewichtersparnis tun das Übrige. Das Feedback des Vorderrads ist deutlich spürbar präsenter als bei der 1250er. Ich führe dies auf den überarbeiteten EVO-Telelever zurück.

Angesichts des Handlings, der Lenkpräzision und der Leistungsentfaltung kriegt man das sprichwörtliche Grinsen nicht mehr aus dem Gesicht, besonders, wenn ich mich an das Level der ersten Generation, die R 80 G/S, zurückerinnere. Das gilt natürlich besonders auch für die Bremsen.

Jetzt steht sie knisternd vor mir, nach der allerersten Runde über kurvige Straßen und moderates Geläuf im Wald. Wie eingangs erwähnt: Sie ist anders als erwartet. Das macht die Sache spannend und ich freue mich sehr aufs Ausprobieren im Gelände und auf der Reise!“

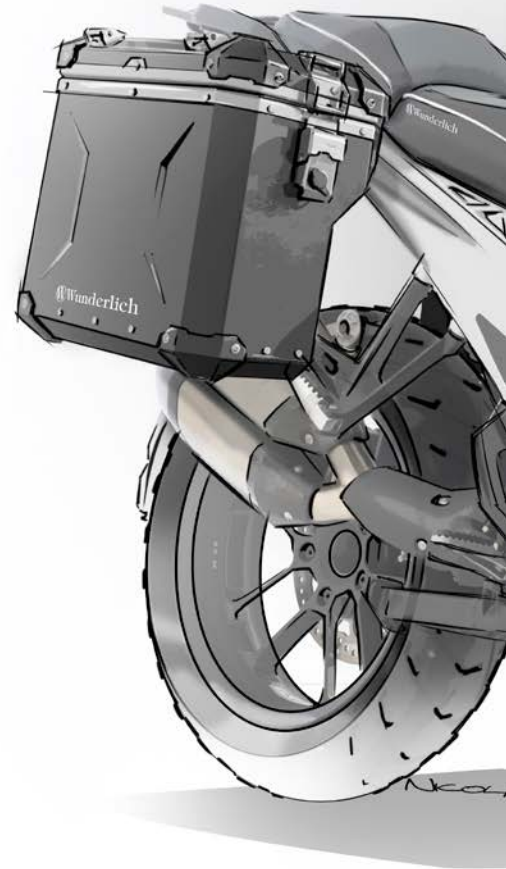
### **Kann sich Technikfreak und Entwicklungsingenieur Paul Hornberger für die BMW R 1300 GS begeistern?**

„Oh ja! Wir sind hier alle Techniker mit Leib und Seele. Und natürlich Motorradfahrer. Deshalb stellt sich mit jeder GS-Generation ein Gefühl ein, wie an Weihnachten. Aber bis es so weit ist, spüren alle eine ganz bestimmte, positive Unruhe.“

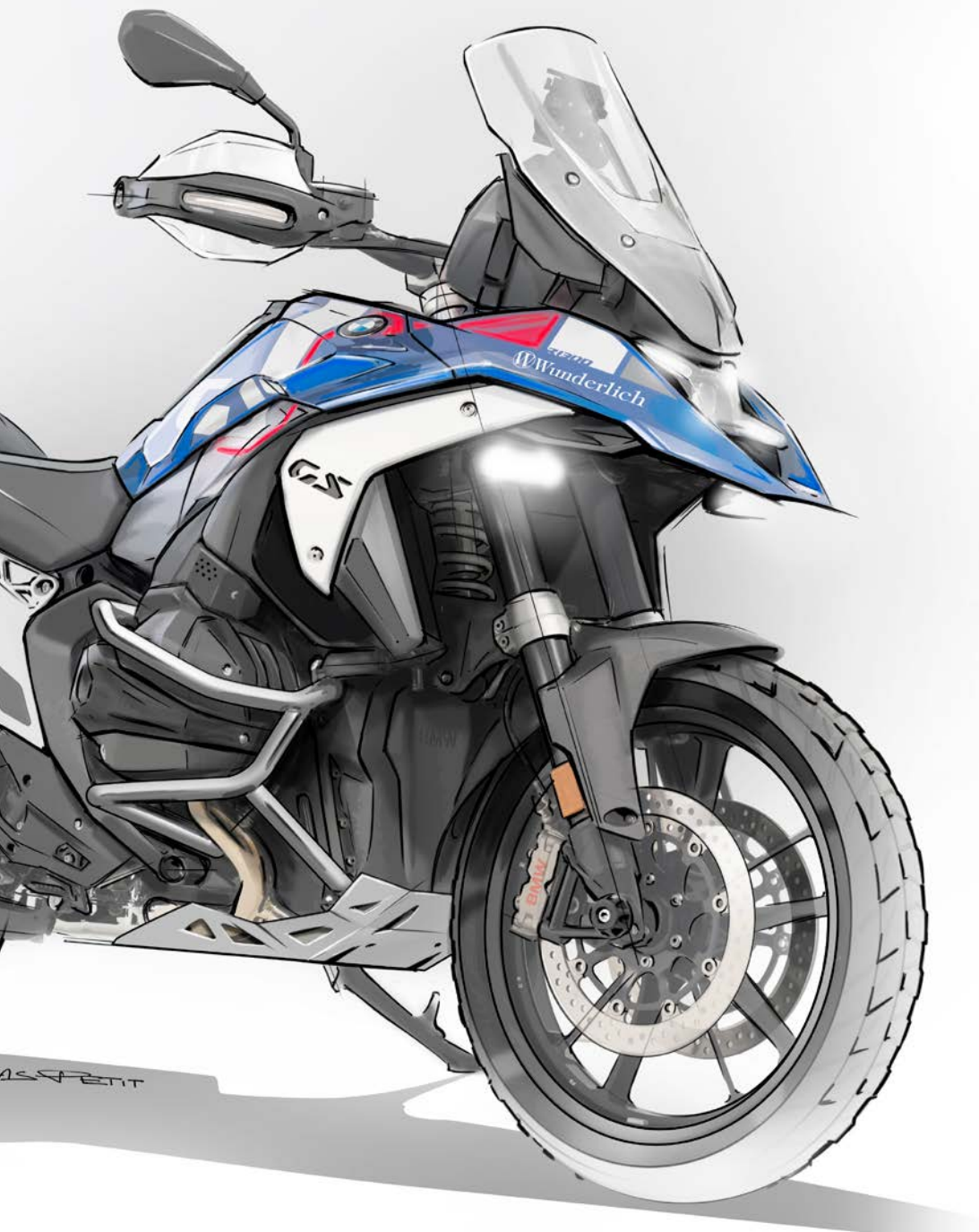
Wie war mein erster Eindruck. Sehr positiv! Die letzten Wochen und Monate waren spannend, denn es war klar, es kommt etwas ganz Neues, bei dem kein Stein auf dem anderen bleiben würde. Die innovative Motor/Getriebeanordnung, der neue Heckrahmen zur Gewichterleichterung, das alles haben die Kollegen bei BMW von Grund auf und bis ins Detail konstruiert. Mir ist nichts aufgefallen, von dem ich sagen könnte, dass es nicht aus einem Guss ist. Ein Beispiel? Die Ventildeckel. Obwohl die Zylinder konstruktiv weiter nach oben verlegt sind, was mehr Boden- und Schräglagenfreiheit verspricht, wurde die Form der Ventildeckel dem Schräglagenwinkel angepasst, um so noch mehr Raum zu schaffen und nicht einen einzigen Millimeter zu verschenken. Solche Details zu entdecken, macht einfach Freude. Das gleiche gilt für die filigran anmutenden Schmiederäder. Die Liebe zum Detail ist überall erkennbar. Überzeugend ist auch der Leichtbau, der am Heckrahmen aus Aluguss deutlich sichtbar wird. Man muss sich vor Augen halten, dass die 1300er mehr Leistungspotential und mehr elektronische Features bietet als die 1250er und gleichzeitig 12 kg weniger auf die Waage bringt. Mir als Techniker ging schon nach dem ersten Blick das Herz auf, denn

die BMW R 1300 GS stellt für uns eine supergute Basis dar, um daran zu arbeiten.

Nun, wir sind mittendrin in der heißen Entwicklungsphase. Vielleicht zwei Beispiele: Die Sitzposition hat einen anderen Charakter als bei der 1250er. Ich will das nicht deuten, aber man sitzt anders, das wird voraussichtlich als Konsequenz eine Adaption für unsere AKTIVKOMFORT Sitzkonstruktion haben. Das ist die spannende Herausforderung, die uns antreibt, stets die Merkmale, die unsere Marke auszeichnen, aufs Neue zu bestätigen, zu optimieren und das hohe Komfortlevel, die relaxte Ergonomie und den fahraktiven Charakter, den unsere Kunden kennen und schätzen, für jedes Bike sicherzustellen. Darüber hinaus sind zahlreiche neue Elektronikfeatures dazu gekommen, die wir teils adaptieren werden, auf denen wir jedoch gut aufbauen können. Die BMW R 1300 GS bietet eine







**Die BMW R 1300 GS ist das wichtigste Projekt. Hier der Design Sketch unseres Designers Nicolas Petit, der zeigt, wohin die Reise geht.**

großartige Basis, die viel Potential verspricht, um tolle Komponenten dafür zu entwickeln.“

**Als Fazit lässt sich zusammenfassen**, dass BMW optisch und technisch ein großer Wurf gelungen ist. Der Charakter, den die neue GS bei unserem First Date offenbart hat, macht neugierig auf mehr! Ein wenig ist man versucht, sich vorzustellen, wie die BMW Community im Jahre 2123 auf dieses Motorrad zurückblicken wird ... Beide Motorräder, die BMW R 32 von 1923 und die aktuelle BMW R 1300 GS haben eins gemeinsam: Beide sind technisch betrachtet keine revolutionären Konzepte, was ja per se nicht schlecht ist. Vielleicht könnte man sie als gravierende Evolutionen bezeichnen, denn beide sind konsequent logisch und plausibel

konstruiert. Indem Max Friz den Boxermotor der Helios – eigentlich eine BMW, die aber den Namen noch nicht tragen durfte – um 90° gedreht erstmals 1923 in der BMW R 32 längs eingebaut hat, hat er aus Vorhandenem ein überzeugendes, gut begründetes Gesamtkonzept entwickelt, das bis heute als Meilenstein gilt und zweifellos zu den wichtigsten Assets der Marke BMW Motorrad zählt. Bei der BMW R 1300 GS wurde nun vom Friz'schen Prinzip abgewichen, indem man das Getriebe unterhalb des Motors angeordnet und damit eine ebenso nachvollziehbare und integrierte Konstruktion vorgestellt hat.

**Wir sind sicher, der alte Friz hätte seine Freude daran! ■ AG**

# „Mit der 1300er haben wir wieder einen größeren Sprung gemacht.“

Seit nunmehr zwölf Jahren leitet der Industriedesigner Edgar Heinrich den Bereich BMW Motorrad Design und verantwortet die komplette Gestaltung aller Motorräder der BMW Group sowie der Fahrerausstattung und des Zubehörs. Wunderlich-Marketingleiter Herbert Schwarz sprach mit Edgar Heinrich in München über das Design der neuen BMW R 1300 GS.



**Motorradmensen unter sich: Herbert Schwarz (li.) und Edgar Heinrich (re.) haben sich zum Philosophieren, Fachsimpeln und Gedankenaustausch über die neue BMW R 1300 GS in München getroffen.**

**H.S.:** Wie die gesamte internationale GS-Fangemeinde haben auch wir dem Launch der BMW R 1300 GS gespannt entgegengesehen, bei der es sich bereits um die sechste GS Generation handelt – ist das eigentlich richtig? Ist es die sechste ...?

**E.H.:** (überlegt kurz) Warte – es ging los mit der G-Strich-S, dann kam die R 100 GS mit dem Paralever, die dritte war dann die R 1100 GS, also der erste Viertentiler, die vierte war die R 1200 GS, die luft-öl-gekühlte ...

**H.S.:** Was ist mit der R 1150 GS, die kam doch noch dazwischen?

**E.H.:** Das war keine neue Generation, mehr ein Facelift der 1100er. Okay, sie war die erste mit asymmetrischem Licht – sagen wir, es war die dreieinhalbte. Die vierte war wie gesagt die R 1200 GS, die fünfte die R 1200 GS Liquid Cooled, also die K 50 – die R 1300 GS ist die sechste, wenn man die 1150er und die 1250er nicht als vollständig neue Generation mitzählt. Du hast diese sechs Generationen und dazu viele Zwischenschritte mit zum Teil massiven Überarbeitungen und Neuerungen. Das



ist auch berechtigt, schließlich haben wir manche Modelle bis zu zehn Jahren im Programm.

**H.S.: In den letzten Jahren war es dann meist ein steter Wechsel, mal wurde ein neuer Motor präsentiert, dann war es mehr eine neue Optik – das ging nicht mehr wie früher Hand in Hand.**

**E.H.:** Das haben wir ganz bewusst so gemacht, denn die Boxer-Baureihen sind doch sehr mannigfaltig mit zahlreichen Modellen. Da kannst du nicht alles auf einmal in die Serienfertigung einfließen lassen, eine so radikale Umstellung der Produktion in Berlin wäre zu groß. Deshalb haben wir das aufgetrennt in die Bereiche TÜ, also technische Überarbeitung, und in MÜ, also Modellüberarbeitung. So war zum Beispiel die Einführung der Shift Cam-Technologie ein TÜ-Thema, MÜ stand zumeist für optische Modifikationen. Doch auch diese optischen Änderungen waren immer von technischen Neuerungen begleitet, sei es ein asymmetrischer Scheinwerfer oder ein TFT-Display.

**H.S.: Wie geht man als verantwortlicher Designer der erfolgreichsten Marke in einen solchen Launch, bei dem es um nicht weniger als die weltweit erfolgreichste Motorrad-Modellreihe geht? Lastet da nicht ein enormer Druck auf dir?**

**E.H.:** Das fühlt sich für uns gar nicht so an. Wir Designer leben hier alle in so einer Art Paralleluniversum, wir sind immer schon vier, fünf, sechs Jahre voraus. Deswegen ist das, was heute auf der Straße ist, schon uralt für uns. Und wenn jetzt von uns ein neues Motorrad herauskommt, etwa die 1300er,

„Designer leben alle in so einer Art Paralleluniversum, wir sind immer schon vier, fünf, sechs Jahre voraus.“

dann sind wir gedanklich schon bei der ersten Modellüberarbeitung oder sogar schon beim Nachfolger. Wir denken immer in der Zukunft, sind schon viel weiter vorne, deshalb verspüren wir im Hier und Jetzt keinen Druck. Designer arbeiten schon am nächsten Entwurf, während das, was sie vorgestern gezeichnet haben, gerade industrialisiert wird. Da sind die Leute hier eher intrinsisch motiviert und sagen: Hey, das ist jetzt zu alt, das muss ganz neu, ganz anders werden. Da gehen uns die Ideen nicht aus.

**H.S.: Das kann ich gut nachvollziehen – aber wenn das so ist, dann lass' uns am besten doch direkt mal über die Nachfolgerin der soeben präsentierten 1300er reden (lacht)**

**E.H.:** (scheint den Gedanken interessant zu finden, winkt aber lachend ab)

**H.S.: Okay, bleiben wir bei der 1300er. Für uns ist sie ja wirklich etwas Neues und Besonderes, um dieses Motorrad werden jetzt für viele Jahre unsere Ideen ranken. Apropos: Gab es eigentlich besondere Inspirationsquellen für das Design der neuen GS? Vielleicht sogar außerhalb der Motorradwelt! Welchen Einfluss hat die Welt außerhalb unserer Szene auf die Entwicklung gehabt?**

**E.H.:** Zuallererst mal: Die Leute, die hier arbeiten, sind in der Regel absolute Motorrad-Nerds und Motorrad-Freaks in den unterschiedlichsten Ausprägungen. Der eine ist eher Weltumrunder, der nächste fährt Rennen, der dritte schraubt an Oldtimern und der vierte sammelt irgendwas. Das Motorrad in all seinen Facetten ist hier immer ein Thema, alle stecken tief in diesem Motorrad-Universum. Da weiß man dann auch, wie die Szene tickt, was als cool gilt und was nicht, wir laufen alle mit offenen Augen und Ohren durch die Motorradwelt. Inspiration ist also permanent da, die muss hier keiner lange suchen. Und die Leute sind sowieso immer an der vordersten Kante, die wissen immer, was das Neueste ist. Auch außerhalb der Motorradwelt.

Aber es gibt natürlich individuelle Unterschiede, manche Kolleginnen und Kollegen sind besonders an neuen Technologien interessiert, etwa an neuen und nachhaltigeren Werkstoffen. Viele schauen auch gern über den Tellerrand und besuchen zum Beispiel verschiedene Fachmessen, die mit dem Motorrad nichts zu tun haben. Ohnehin hat auch die Welt außerhalb der Motorradszene Einfluss auf unsere Inspirationen. Hier gibt es viele sehr aktive Menschen, manche fliegen, manche segeln, besteigen Berge, viele sind sportlich sehr aktiv. Auch da stößt man sicher immer wieder auf Inspirationen, eigentlich saugt man ohnehin alles auf, was in irgendeiner Weise innovativ erscheint. Das ist für Designer ganz normal.

Auch ich interessiere mich für viele Dinge außerhalb der Motorrad-Welt. Allerdings bin ich eigentlich kein Mensch, der sich groß für Design interessiert, zumindest nicht im Sinne von Möbel- oder Fashion-Design oder ähnlichem. Mich interessieren dafür die technischen Disziplinen umso mehr, zum Beispiel die Architektur. Das Schönegeistige ist weniger

mein Ding, ich sehe mich mehr als Ingenieur oder als Motorradmann mit technischem Hintergrund, weniger als typischen Designer.

**H.S.: Dann bist du doch speziell für ein Modell wie die GS eigentlich die Idealbesetzung.**

**E.H.:** (lacht) Irgendwie schon. Zumal ich ohnehin auf Zweiräder mit Stollenreifen stehe. Das war bei mir schon immer so, ich find' alles mit Stollenreifen cool. Als kleiner Junge hab' ich vor allem mit Caterpillars und Traktoren gespielt und natürlich auch mit Motorrädern. Das war so meins. Ich hätte auch

„Du findest hier wahnsinnig viele GS-Freaks und GS-Experten, da ist jede Menge geballtes GS-Wissen vorhanden.“

nie Auto-Design gemacht, eher schon Caterpillar-Design. Aber wie gesagt, das ist bei uns allen hier sehr unterschiedlich. Was alle teilen, ist die große Begeisterung für Motorräder und deren Technik und für jede Art von Innovation. Was außerdem hinzukommt, und das gilt nicht nur für die Design-Abteilung, sondern für die gesamte Entwicklungsmannschaft: Du findest hier wahnsinnig viele GS-Freaks und GS-Experten, da ist jede Menge geballtes GS-Wissen vorhanden. Das gilt für die Mechaniker ebenso wie für die Leute am Band oder den Fahrwerks-Ingenieur, im gesamten Team steckt eine enorme Expertise.

**H.S.: Gibt es denn aktuelle Designs oder Stilrichtungen, die du als besonders einflussreich einordnen würdest?**

**E.H.:** Also was die klassischen Segmente anbetrifft, würde ich sagen – nicht wirklich. Ich sehe eher eine gewisse Nivellierung in den einzelnen Segmenten, die Motorräder sehen sich immer ähnlicher. Es gibt natürlich ein paar Nischen, die noch sehr interessant sind, nimm' allein das große Thema Elektromobilität. Da herrscht im Moment noch so eine Art Aufbruchstimmung, da weiß noch keiner so recht, wie der Archetyp einmal aussehen wird. Das ist ein bisschen so wie bei den Verbrennungsmotoren in den 20er Jahren, wo es noch viele verschiedene Ideen gab, wie man eine Vorderachse federn kann, wie man einen Sattel aufhängt oder eine Kupplung betätigt – es gab keine Standards, sondern für jede technische Anforderung gleich mehrere verschiedene Lösungen. Das haben wir heute beim Verbrenner nicht mehr.

Bei den Elektromotoren hingegen weißt du noch nicht wirklich, wie zum Beispiel der Speicher in zehn Jahren aussieht. Und wo sitzt der Motor? Sitzt er längs, sitzt er quer? Wie geht man damit um, dass man keinen Schalthebel mehr hat? Lauter solche Dinge. Es wurde ja bereits angekündigt, dass wir in 2026 ein Elektromotorrad vorstellen werden, und diese Aufgabe finde ich extrem spannend. Mit dem CE 04 haben wir ja schon einen Elektro-Scooter am Markt und im kommenden Frühjahr kommt dann der CE 02 dazu – und schon die haben wir sehr anders gedacht. Wir haben uns die Frage gestellt, ob ein elektrisch angetriebener Scooter so aussehen muss wie ein von einem Verbrenner angetriebener Scooter – und natürlich muss er das nicht. Ich denke, der Erfolg gibt uns da gerade recht. In diesem Bereich sehe ich jedenfalls eine Vielzahl von Möglichkeiten, wirklich Neues zu wagen. Viele tun das ja auch, da gibt es viele Start Ups, die bauen coole und nette Fahrzeuge, andere Konstruktionen sehen aus wie im Keller zusammengezimmert. Aber genau das ist es, was ich meine. Es gibt noch keine definierten Sehgewohnheiten, noch weiß keiner, wo es hingeht. Wie schon gesagt, das finde ich extrem spannend. Und wir versuchen es ja auch und das macht mir gerade richtig Spaß.

**H.S.: Klar, ein besonders großer Reiz für einen Designer ist es, wenn er wirklich bei Null anfangen und revolutionär denken kann. Bei der GS ist das natürlich nicht so. Da ist es eine Evolution, da findet keine Revolution mehr statt.**

**E.H.:** Wenn man ein ganz neues Segment schafft oder neu über ein Modell nachdenkt, von dem sich geringe Stückzahlen verkaufen, dann kann man eher mal etwas ausprobieren. Bei der GS haben wir in der Tat eine Evolution, aber da haben wir auch viel Erfahrung und wissen sehr genau, was wir tun dürfen und was wir nicht tun dürfen. An der GS gibt es auch viele Ikonen, die man übertragen muss oder die man evolutionieren muss, das ist ähnlich wie bei einem 911er Porsche, da machst du auch nicht mehr ein komplett neues Ding. Das will der Kunde ja auch gar nicht.

**H.S.: BMW ist es bisher bei jeder neuen GS-Generation gelungen, die Features der Vorgängergeneration zu toppen. Wie groß ist die Herausforderung, der Modellreihen-Tradition gerecht zu werden und sie fortzuführen, jedoch gleichzeitig das Design der R 1300 GS nicht nur zu modernisieren, sondern – salopp gesagt – wieder die Benchmark zu setzen?**

**E.H.:** Das war und ist natürlich immer das Ziel, das wollen wir, ganz klar. Das Thema GS unterliegt





**Als Designer unbedingt technikaffin: Edgar Heinrich – seines Zeichens Designchef BMW Motorrad und seit 1985 der Marke fest verbunden.**

dabei einer Design-Strategie, bei der wir zum einen die unterschiedlichen Kunden-Typen und deren Anforderungen im Auge haben. Zum anderen gibt es bei einem Modell wie der GS bestimmte Dinge, die gehören einfach zu unserer BMW-DNA, die wollen wir unbedingt auch im neuen Modell wiederfinden. Wenn man sich die GS-Modelle so über die Jahrzehnte anschaut, dann wird man bestimmte Gemeinsamkeiten feststellen. Diese BMW-DNA ist immer wieder da und die erkennt man dann auch wieder. Bei der 1300er war deshalb auch die Frage, wie weit wir das Konzept in die Moderne führen und wie sehr wir es evolutionieren wollen. Wie viel dürfen wir ändern und wie nah müssen wir dranbleiben? Das abzuwägen, war die Kunst. Aber nachdem es da draußen viele Wettbewerber gibt, die doch zum Teil recht vieles sehr ähnlich machen, haben wir mit der 1300er jetzt mal wieder einen größeren Sprung gemacht.

**H.S.: Was mich nach wie vor wundert: Die Grund-DNA der großen GS ist doch der Boxermotor. Den hat aber bisher noch niemand kopiert, irgendwie traut sich da keiner ran – oder fühlt man sich dann vielleicht zu sehr als Kopierer?**

**E.H.:** Mein Gefühl ist, dass es bestimmte Dinge gibt, die so ikonisch sind, dass man sich nicht traut, die zu kopieren. Dass man sich der Lächerlichkeit preisgibt, wenn man das macht. Ich glaube, dass kein europäischer Wettbewerber so einen Weg gehen würde, zumindest vermute ich das.

**H.S.: Inwiefern hat sich das Design der 1300er im Vergleich zu den vorherigen Modellen der GS-Reihe weiterentwickelt? Gibt es Designelemente der R 1300 GS, die du dabei besonders hervorheben würdest?**

**E.H.:** Erstes Bestreben war natürlich, das Motorrad moderner und souveräner zu machen, und zwar in allen Lebenslagen. Ein ganz entscheidendes Thema war es aber auch, das Gewicht zu reduzieren. In den letzten 15 Jahren hieß das Thema fast immer höher, schneller, weiter, die Motorräder wurden immer größer und damit auch schwerer. Dabei war es doch nicht die ursprüngliche Idee der GS, den besten Quartett-Wert zu liefern, sondern das beste Universal-Tool zu sein. Ich denke, deshalb war und ist sie auch so erfolgreich, denn genau so setzen die Leute ihre GS ein: von Montag bis Freitag fahren sie damit zur Arbeit, am Wochenende geht's dann in die Berge, da musst du dann halt mal 150 Kilometer runterschruppen, und das möglichst stressfrei ...

**H.S.: ... oder auch deutlich mehr, wenn du nicht gerade hier wohnst ...**

**E.H.:** ... und wenn du dann in den Alpen bist, willst du Superbikes jagen. Dafür braucht es aber nicht 280 Kilo oder 200 PS, die richtige Mischung ist da viel wichtiger. Die neue GS sollte deshalb wieder vernünftiger werden, zuvorderst mal leichter, das war uns besonders wichtig. All die anderen Dinge kann sie dennoch natürlich nach wie vor, auch die optischen Ikonen sind immer noch da, nur halt alles etwas austrainierter.

**H.S.: Kommt mir persönlich sehr entgegen. Ich hab' alle Modelle von der G-Strich-S bis zur 1250er durch, und sie wurde immer schwerer. Ich brauchte dieses Plus an Leistung nicht mehr, das ist mir in den letzten Jahren so ein bisschen in die falsche Richtung gegangen.**

**E.H.** Die 1100er war die erste, die schon relativ schwer war, die 1150er wurde dann noch schwerer. Unser Ziel war, 30 Kilo einzusparen. Um dem Team ein eindrückliches Gespür für dieses Gewicht zu vermitteln, haben wir einen Kanister mit Sand gefüllt, der genau 30 Kilo wog. Den haben alle Teammitglieder einmal durchs Studio geschleppt. Geschafft haben wir damals - glaub' ich - eine Reduktion von 22 Kilogramm. Um dann jedes Jahr wieder ein bisschen mehr aufzusatteln, hier ein neues Feature, dort ein neues Zubehörteil und dann hat die GS halt wieder ein wenig Speck angesetzt. Deshalb haben wir sie jetzt in die Kur geschickt und am Gewicht gearbeitet.

„Wie viel dürfen wir ändern und wie nah müssen wir dranbleiben? Das abzuwägen war die Kunst.“

**H.S.: Gibt es spezifische Merkmale oder Features im Design der R 1300 GS, die du als besonders zukunftsweisend empfindest?**

**E.H.:** Das war für uns kein Ziel, weil die GS ja zunächst mal eine Evolution ist. Ich glaube vielmehr, es wäre eher kontraproduktiv, da irgendwelche Experimente zu wagen.

**H.S.: Das Design einer Reise-Enduro muss funktional sein und sowohl auf der Straße als auch im Gelände überzeugen. Wie hast du diese Anforderungen bei der Gestaltung der R 1300 GS berücksichtigt?**



**E.H.:** Das ist bei der GS ein permanentes Thema. Dass die Ergonomie passt und das Motorrad sowohl langstrecken- als auch Offroad-tauglich ist, steht bei der GS von Anfang an immer ganz oben im Lastenheft, damit beschäftigen wir uns jeden Tag. Wir werden die R 1300 GS-Palette allerdings ein wenig mehr spreizen, so hast du dann auf der einen Seite eine Trophy-Variante, die ein bisschen Offroad-lastiger ist und Speichenräder, Stollenreifen und vielleicht eine weniger große Scheibe hat, auf der anderen Seite eine Fulldresser-Variante mit Komfort-Sitzbank, großem Windschild und natürlich fünf Kilo mehr. Und weitere Modelle, die irgendwo dazwischen liegen. Die Grund-Gene stecken jedoch in jeder 1300er, und dann kannst du über Ausstattungsvarianten die für dich passende GS finden. Aber das gab es ja auch vorher schon, das ist nicht neu. Vielleicht haben wir es jetzt noch ein wenig konsequenter gemacht, was man auch an den Farbschemata sieht. Die Reihe wird ja relativ bunt.

**H.S.: Gibt es denn in deinen Augen spezifische Merkmale, durch die sich die R 1300 GS von den aktuellen Wettbewerbern unterscheidet?**

**E.H.:** Ja. Ich denke schon, dass sich die 1300er jetzt wieder deutlich vom Wettbewerb absetzt. Es gibt ja inzwischen schon einige Fahrzeuge im Markt, die vom Tank nach hinten sehr ähnlich ausschauen wie die GS – kann man so machen, finden wir natürlich nicht so prickelnd. Aber wir sehen das eher als Herausforderung, deswegen haben wir das Heckthema bei der 1300er stärker in den Fokus gerückt. So haben wir einige Vorteile entdeckt, wie wir das jetzt besser und auch anders machen können. Deswegen haben wir hinten jetzt nicht mehr einen Rohrrahmen, sondern einen Gussrahmen. Dazu kommen noch all die Dinge, durch die wir uns ohnehin immer abgesetzt haben, also Motor, Scheinwerfer, Schnabel, etc. Natürlich hat sich auch die Gestaltung wieder ein wenig geändert, da gibt es schon einige Dinge, durch die wir uns wieder relativ weit wegzoomen vom aktuellen Wettbewerb.

**H.S.: Es hat sich bislang ja auch noch niemand getraut, den Telelever zu kopieren. Und wenn man jetzt in der 1300er noch ein bisschen mehr Rückmeldung zur Straße bekommt, dann ist das schon genial. Ich mochte den Telelever eigentlich immer, speziell bei leichten Offroad-Fahrten fand ich das System gut, auch weil du beim Bremsen keinen Federweg einbüßt. Das sind echte Vorteile, zumindest für leichte Offroad-Reisen. Das mochte ich sehr.**

**E.H.:** Das stimmt. Auch so ein Thema, an das der Wettbewerb sich nicht traut.

**H.S.: Das sind alles noch Telegabeln, wie vor 50 Jahren. Daher bin ich schon froh, dass BMW die Technik bei der 1300er wieder eingesetzt hat, und das geht sicher nicht nur mir so. Wo wir schon bei dem Thema sind: In welcher Form werden denn die sicherlich vielfältigen Bedürfnisse, Wünsche und Anforderungen der weltweiten GS-Fangemeinde bei der Entwicklung berücksichtigt?**

**E.H.:** Wenn wir so ein Projekt anfangen, dann gehört es zum Standard, dass man sich natürlich mit den Märkten weltweit austauscht, mit der Technik, dem Vertrieb. So trägst du dann zusammen, was wo gewünscht wird, wertest diese Daten aus und

„Hier ein neues Feature, dort ein neues Zubehörteil und dann hat die GS halt wieder ein wenig Speck angesetzt.“

definiert bestimmte Schwerpunkte. Das ist aber das ganz normale Business, das macht wahrscheinlich jeder Hersteller so.

**H.S.: Ich kenne das von einigen japanischen Herstellern, die dann mit Delegationen durch die Länder ziehen und Motorradfahrer zusammenschließen, um denen dann ein bisschen zuzuhören und so herauszufinden, was wirklich gewünscht wird. Klar, je nachdem wie du diese Gruppen zusammensetzt, kannst du da natürlich auch auf einen Holzweg geraten.**

**E.H.:** Wir wissen schon sehr gut, was wir tun. Nichtsdestotrotz ist es vollkommen normal, sich den Input der weltweiten Vertriebsmannschaft zu holen, denn das sind die Leute, die am Ende mit dem Kunden im Laden stehen und ein direktes Feedback bekommen.

**H.S.: Und die das Motorrad ja letztlich auch verkaufen müssen. Wenn die dann auch gewissen Einfluss nehmen und ihr Wissen und ihre Erfahrungen weitergeben können, dann wird es insgesamt leichter.**

**E.H.:** Der Vertrieb ist einer der Anforderungsgeber in der Company, der sitzt immer mit im Boot.

**H.S.: Gibt es bestimmte Details oder Designmerkmale an der R 1300 GS, die du persönlich als besonders faszinierend empfindest?**

**E.H.:** Da gibt es mehrere Dinge. Zum einen finde ich es faszinierend, dass wir es geschafft haben, dass die neue GS nicht nur leichter ist, sondern auch leichter wirkt. Fast schon wie ein Mittelklasse-Motorrad, aber im positiven Sinn. Wir haben es

„Da gibt es schon einige Dinge, durch die wir uns wieder relativ weit wegzoomen vom aktuellen Wettbewerb.“

geschafft, das Motorrad sehr kompakt zu bauen, auch die Integration vieler Dinge wirkt sehr modern, insgesamt ist das Motorrad sehr aufgeräumt, was der GS-Optik sehr entgegenkommt. Es wirkt simpel und einfach, und das gefällt mir. Auch der gesamte Unterbau trägt dazu bei, auch da ist alles sehr clean und aufgeräumt.

**H.S.: Auf welche deiner kreativen Features, die du gerne umgesetzt hättest, musstest du aus technischen oder regulatorischen Gründen verzichten? Oder anders gefragt: Auf welche Features müssen wir verzichten?**

**E.H.:** Es gibt so einen alltäglichen Nahkampf zwischen Engineering und Design und auch immer wieder Diskussionen und Freigaben und Kosten. Diese Kämpfe hast du jeden Tag, aber da musst du halt Kompromisse finden, aber das ist unser Job. Ich würde allerdings nicht sagen, dass ich bei der 1300er auf etwas verzichten musste. Natürlich hat jeder seine Idealvorstellung. Aber was meine Aufgabe hier für mich so schön und wertvoll macht, ist die konstruktive gemeinsame Arbeit und die positive Grundstimmung bei der Suche nach den besten Lösungen. Das finde ich extrem wertvoll, das ist mir wirklich wichtig. Und das funktioniert hier wirklich sehr, sehr gut.

**H.S.: Ja, das habe ich oft genug selbst so erlebt: Wenn ein gut funktionierendes Team gemeinsam auf ein Ziel hinarbeitet, dann ist das Ergebnis in der Regel besser. Bleibt zum Schluss noch eine letzte Frage, und die führt uns noch einmal zurück zu den Ursprüngen: Was verbindet deiner Meinung nach die Ur-G/S noch mit der neuen 1300er und wo liegen die größten Unterschiede?**

**E.H.:** (lacht) Interessante Frage. Der größte Unterschied ist wohl, dass die erste G/S fast ein Zufallsprodukt war. Dahinter steckte die Idee von einigen Enthusiasten, doch man wusste nicht, ob das funktioniert oder nicht. Und dann hat es sich entwickelt ...

**H.S.: ... zu einer lebensrettenden Maßnahme!**

**E.H.:** Genau. Die heutige GS ist hingegen unser bestgeplantes und wichtigstes Motorrad und damit alles andere als ein Zufallsprodukt. In dieses Modell fließt unsere meiste Energie und das größte Budget. Und das ist wirklich diametral im Vergleich zur ersten G/S. Was beide Modelle am meisten verbindet, ist nach wie vor die Grundidee, also der Anspruch, dass ideale Multi-Tool zu sein. Das Schweizer Taschenmesser auf zwei Rädern, mit dem du einfach alles machen kannst, das in keinem Bereich überzüchtet ist, dafür aber alles richtig gut kann.

**H.S.: Wenn du allerdings die erste G/S direkt mit der neuen vergleichst, dann macht sich schon Ernüchterung breit. Also ich habe noch eine frühe G/S, und wenn ich damit heute unterwegs bin, denk' ich oft genug, das kann doch gar nicht wahr sein! Das war aus meiner Sicht mal das beste Motorrad der Welt und dann fährst du los und es hat keine Leistung, es hat keine Bremse und kein Fahrwerk. Aber wenn du dann eine Viertelstunde gefahren wird, macht es trotzdem wieder Spaß.**

**E.H.:** Ich hab'daheim auch noch ein paar ältere Generationen in der Garage, Zweiventiler halt, und es ist schon lustig, damit im Alltag ab und zu unterwegs zu sein. Aber jetzt mit so einem Bike auf Weltreise zu gehen oder durch Libyen zu fahren – ich weiß ja nicht ...

**H.S.: (lacht) Habe ich aber damals gemacht. Und das hat tadellos funktioniert!**

**E.H.:** Ich weiß, ich weiß. Ich bin letztes Jahr auch mit einem Zweiventiler nach Sardinien runter, und du gewöhnst dich ja sofort wieder an die alte Technik. Das ist schon faszinierend. Wie du schon sagst, die Bremse ist mittelmäßig, die Leistung ist mittelmäßig, das Fahrwerk auch, und trotzdem hast du Spaß ohne Ende. Und das ist doch das Wichtigste.

**H.S.: Ein perfektes Schlusswort! Vielen Dank auch im Namen unserer Leser, dass du dir so viel Zeit für uns genommen hast.**





**Design sehr erfolgreich Motorräder.  
Und fährt Motorräder. Edgar Heinrich**

## **In Short**

**Edgar Heinrich: 35 Jahre Leidenschaft für BMW Motorrad.**

**Inspirierendes Design. Ingeniös. Kreativ. Und voller Emotion.**

Edgar Heinrich begann seine Laufbahn bei BMW Motorrad 1985. Im Laufe seiner Karriere stieg Heinrich 1992 zum Senior-Designer auf. 2005 übernahm er die Position des Leiters BMW Motorrad Vehicle Design und sieben Jahre später die Gesamtleitung als Designchef BMW Motorrad. In dieser Zeit prägte Heinrich die Designsprache der Marke und entwickelte Motorräder, die in ihren Segmenten Maßstäbe gesetzt haben. Unter seiner Führung entstanden Modelle wie der Sportboxer BMW R 1100 S, das Naked Bike BMW K 1200 R sowie die Reiseenduro-Ikone BMW R 1200 GS. Darüber hinaus war Heinrich an der Entwicklung von HP-Modellen, Rallye-Motorrädern, Elektro-Scootern und der zukunftsweisenden Studie BMW Motorrad VISION NEXT 100 beteiligt.

Edgar Heinrich verlässt zum Ende des Jahres nach 35 Jahren die BMW Group. Sein Nachfolger wird Alexander Buckan.



# Neu geordnet

## BMW's neue GS Mittelklasse

Kurz vor der Präsentation der lange erwarteten BMW R 1300 GS hat BMW Motorrad die Community überrascht und am 7. September die neue GS-Mittelklasse vorgestellt.

Fotos: BMW Group



**Neu geordnete Mittelklasse: BMW F 900 GS – die Enduro, BMW 900 GS Adventure – der Adventure Tourer sowie BMW F 800 GS – der Allrounder zum Einstieg**

**BMW hat die Einstiegsklasse** in die Welt der GS mit frischem und markantem Design neu geordnet und das Profil der Modelle geschärft, um die Varianten klarer gegeneinander abzugrenzen. Zudem bietet das Line-up gegenüber den Vorgängermodellen durch die Bank spürbar mehr Leistung bei gleichzeitig verringertem Gewicht! Das klingt überzeugend und lässt den Fans das Wasser im Munde zusammen laufen.

Doch der Reihe nach: Die BMW F 800 GS übernimmt das Erbe der F 750 GS, die F 900 GS tritt die Nachfolge der F 850 GS an und die F 900 GS Adventure löst die F 850 GS Adventure ab.

Damit ist die Aufgabenverteilung des Trios ganz klar geregelt. Die F 800 GS übernimmt ab sofort ihren Part als universelle Einstiegsenduro, als Allrounder, wogegen die F 900 GS – und daran gibt es keinen



Zweifel - als echter Geländegänger für jedes Terrain konsequent für die Offroad-Fraktion konzipiert ist. Spannend! Die F 900 GS Adventure übernimmt folgerichtig die Aufgabe der langstreckentauglichen Reiseenduro. Damit sind die F 900er GS Varianten viel klarer positioniert, als dies bei F 850 GS und F 850 GS Adventure war.

Am bemerkenswertesten ist sicher der Aufschlag der F 900 GS, mit der BMW nun ein ernst gemeintes, sportlich ausgerichtetes Offroad-Bike im Portfolio führt. Das macht neugierig, denn die Bayern stecken mit diesem Alleinstellungsmerkmal ihren Claim gegenüber dem Wettbewerb ab. Endlich finden Geländefahrer ein adäquates, leichtes und kraftvolles Bike und es scheint fast so, als knüpfte BMW an die



**Open Roads: Bestens gerüstet fürs On- und Offroad-Adventure – die neue BMW F 900 GS Adventure**



Tradition der Geländesportmaschinen Ende der 60er Jahre an.

Bezieht man die BMW R 1300 GS mit ein, hat BMW das komplette GS Sortiment im 100sten Jahr erneuert und die Gelegenheit genutzt, den Zielgruppen jeweils ein perfekt maßgeschneidertes Angebot zum Einstieg, fürs Offroadfahren und für die ausgedehnte Adventure Reise zu bieten.

**Wir gratulieren!** ■ AG



**Leichter und leistungsfähiger: Die neue BMW F 900 GS verspricht Offroad-Performance**

# 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.



Wunderlich GmbH | **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 (von Instagram) sind hier zu finden. Facebook dient zudem als Kommunikationskanal, den Kunden und interessierte Motorradfahrer gerne nutzen, um mit uns in Kontakt zu treten.

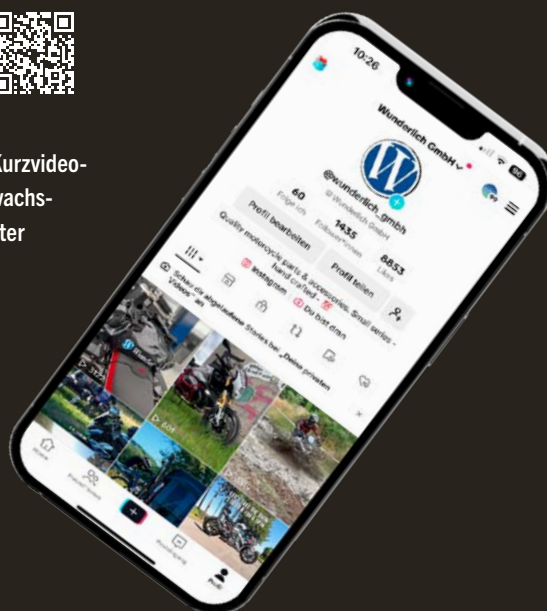
**Wunderlich Action**

# 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**





# High Ridelity Wunderlich Suspension.

Ein Gespräch mit Frank Hoffmann und Herbert Schwarz





**Mit wirklich guten Motorradfahrwerken verhält es sich so wie mit wirklich guten Musikanlagen.** Für die meisten von uns stecken sie voller Geheimnisse und uns bleibt die Bedeutung von Begriffen wie zum Beispiel Impedanz oder Zugstufe verborgen. Dabei will man eigentlich nur die Lieblingsmusik oder seinen Ride maximal genießen. Die gute Nachricht ist: Man muss nicht zum HiFi- oder Suspension-Nerd werden, denn glücklicherweise gibt es Fachleute und Spezialisten mit Ahnung.

Also gehen wir mit zwei Insidern dem Mythos des Motorradfahrwerks auf den Grund. Wunderlich Geschäftsführer Frank Hoffmann, ausgewiesener Fahrwerksspezialist und Rennfahrer sowie Marketingleiter Herbert Schwarz mit seiner langjährigen Erfahrung als Long-Distance-Adventure-Rider vermitteln anschaulich, auf was es ankommt.

■ AG





Frank Hoffmann | Wunderlich Geschäftsführer,  
Rennfahrer und Fahrwerksspezialist

## Was unterscheidet ein gutes Fahrwerk von Wunderlich Suspension von einem Serienfahrwerk?

**Frank Hoffmann: Das „gute Gefühl“ kommt vom guten Gefühl! Klingt simpel ist es auch.** Die exakte, ab- und einschätzbare, transparente Rückmeldung des Fahrwerks und der Reifen vermittelt Sicherheit und Vertrauen. Wenn aus dem Vertrauen Entspannung entsteht, dann stellt sich das „gute Gefühl“ von selbst ein. Jeder, der Motorrad fährt, kennt es. Wenn sich das gute Gefühl beim Fahren einstellt,

Ein gut funktionierendes Fahrwerk sorgt also stets dafür, dass es die Räder unter allen Bedingungen auf dem Boden hält. Das gilt auf der Rennstrecke, mehr jedoch im Alltagsverkehr, der im Zweifel keine Auslaufzone für uns bereithält. Bei den Fahrwerksangeboten von Wunderlich Suspension steht deshalb nicht die Rundenperformance im Mittelpunkt, sondern die perfekte, individuelle Fahrwerksabstimmung für den Alltagsbetrieb. Ein Fahrwerk das so unauffällig wie perfekt seinen Dienst versieht.

„Das „gute Gefühl“ kommt vom guten Gefühl! Klingt simpel ist es auch.“

Das klingt auch simpel. Ist es aber nicht. Die Qualität machts. Das feinfühliges Ansprechverhalten hängt grundsätzlich vom sensiblen Dämpfungsvermögen und der Dämpfungsdynamik ab. Das Ansprechverhalten ist also das wichtigste Maß für die Güte der Fahrwerkskomponenten und des gesamten Fahrwerks.

**Frank Hoffmann auf der Rennstrecke in Almeria. Testen. Testen. Testen. Die Limits werden auf der Rennstrecke "erfahren"**

kann man das Motorradfahren in vollen Zügen genießen, es setzt Ressourcen frei, die ich auf mein Umfeld, aufs Verkehrsgeschehen lenken kann.





**Herbert Schwarz: Man kann sagen, es gibt drei wesentliche Faktoren, die ein Wunderlich Suspension Fahrwerk vom Serienfahrwerk differenzieren:**

- Die häufig unterschätzte individuelle Komponente,
- die geringe Serienstreuung und
- die Qualität der Dämpfung.

Kommen wir zunächst zum ersten Punkt, der individuellen Komponente, denn Serienfahrwerke sind immer kompromissbehaftet. Warum ist das so?

Die heute gebräuchlichen Motorradrahmen sind steifer und damit besser denn je. Die Qualität der Federbeine und Gabeln werden jedoch nicht selten durch die Vorgaben der Kalkulationsabteilung der Werke definiert und nicht von den technischen Möglichkeiten der Ingenieure. Hinzu kommt, dass Motorradhersteller bei der Dimensionierung der

Federelemente zwangsläufig Kompromisse eingehen müssen. Man geht von einem durchschnittlich schweren Fahrer, von einer durchschnittlich schweren Zweimannbesatzung und von durchschnittlich schwerem Gepäck aus. Nur, wer entspricht dem Durchschnitt? Ein solches Fahrwerk ist für eine zierliche Fahrerin zu hart, für denjenigen, der 120 kg

„Mal ehrlich: Wer ist denn schon »Durchschnitt«?“

auf die Waage bringt, ist es zu weich. Hinzu kommt die Sitzhöhe, die natürlich auch auf die Durchschnittsgröße ausgelegt ist.

Ohne zu tief in die Fahrphysik einzusteigen kann man sagen, ein Motorrad stellt ein Feder-Masse-System dar. Die Masse setzt sich aus der Maschine und der Fahrerin oder dem Fahrer zu-



Herbert Schwarz | Wunderlich Marketingleiter

sammen. Bei einer individuellen Fahrwerksauslegung wird das Gewicht von Fahrer, Fahrerin und eventuellem Sozius unbedingt mit einbezogen, genau wie die Fahrweise, die sportlich oder touristisch sein kann. Diese Informationen sind nicht nur hilfreich, ihre Kenntnis ist notwendig, wenn man die Fahrwerkselemente sorgfältig auswählen und individuell auslegen will. Nur so kann ein gutmütiges und vor allem sicheres Fahrverhalten Ihrer Maschine im Alltag sichergestellt werden.

**Fahrwerkserprobung unter allen Bedingungen: Onroad ...**



**Frank Hoffmann: Neben den von Herbert genannten Voraussetzungen sind die individuellen Faktoren maßgeblich für ein perfekt funktionierendes Fahrwerk,** das heißt, es sollte neben der persönlichen Konfiguration die Möglichkeit der individuellen Einstellbarkeit bieten. Dies ist der hohe Anspruch, den Wunderlich Suspension Fahrwerkskomponenten erfüllen: Sie erhalten perfekte, auf Fahrstil und Belastung ausgelegte Fahrwerkskomponenten von höchster Qualität, gepaart mit der Möglichkeit der individuellen Konfiguration und Einstellbarkeit.

## Serienstreuung

Doch kommen wir zu einem weiteren wichtigen Punkt, der Streuung, und wie wir ihr bei Wunderlich Suspension begegnen. Jede Serienproduktion unterliegt wirtschaftlichen Zwängen. Das ein Serienfahrwerk nicht individuell sein kann, ist der Wirtschaftlichkeit geschuldet, genau wie die unvermeidliche Serienstreuung. In der Realität bedeutet dies, man kann Glück haben und ein perfektes Fahrwerk „erwischen“ oder eben nicht. Unbewusst gewöhnt man sich an sein eigenes Motorrad, das so

ist, wie es ist. Bewusst wird der Umstand erst dann, wenn man die Gelegenheit hat, mehrere Maschinen der gleichen Baureihe zu fahren, um festzustellen, dass es tatsächlich deutlich spürbare Unterschiede gibt.

Dieses Phänomen stellen im Übrigen besonders auch Fahrer älterer Maschinen fest. Die schleichende Verschlechterung des Fahrwerkszustands nimmt man wegen des Gewöhnungseffekts nicht wahr, denn auch hier gilt: Gebrauch erzeugt Verschleiß. Nicht selten schildern uns Kunden, die ihre gut gebrauchte GS

„Wenn das Potential für das feinfühliges Ansprechverhalten bei den mechanischen Fahrwerkskomponenten von der Minimierung der Losbrechkräfte und -momente abhängig ist, so ist das Ansprechverhalten bei adaptiven elektronischen Fahrwerkskomponenten von der Geschwindigkeit der verwendeten Steuer- und Regelorgane abhängig.“ Frank Hoffmann

**Hat das letzte Wort: Frank Hoffmann bringt seine ganze Erfahrung und Kompetenz als Rennfahrer und Fahrwerksspezialist in die Entwicklung und Abstimmung bei Wunderlich Suspension mit ein. Hier in Almeria mit Stefan Nebel.**





### ... und Offroad

bei uns mit Wunderlich Suspension Komponenten ausstatten lassen, mit freudigem Erstaunen, dass sich das Motorrad danach wieder anfühlt wie neu.

Doch zurück zur Serienstreuung: Diese reduzieren wir bei Wunderlich Suspension maximal. Dazu müssen wir die mechanischen und die elektronischen Komponenten und Baugruppen der Fahrwerke betrachten.

#### Die Qualität der mechanischen Komponenten

Beginnen wir zunächst bei den mechanischen Komponenten: Das feinfühligste Ansprechverhalten, das sich aus dem geringstmöglichen Losbrechverhalten (Losbrechkräfte und -momente) der Bauteile beim Ein- und beim Ausfedern ergibt, ist das wichtigste Maß für die Qualität der Fahrwerkskomponenten. Ein weiteres ist die Güte der Form, Dimensionierung und Oberflächenqualität der Ölkanäle und Ventilkomponenten. Die Qualität lässt sich durch die Wahl der Werkstoffe und Werkstoffpaarungen, die Präzision der Fertigung der

Einzelteile, die Oberflächengüte und durch die Sorgfalt in der Montage bestimmen. Das alles gilt in besonderem Maße für exzellente Fahrwerkskomponenten.

Nicht selten schildern uns Kunden, die ihre gut gebrauchte GS bei uns mit Wunderlich Suspension Komponenten ausstatten lassen, mit freudigem Erstaunen, dass sich das Motorrad danach wieder anfühlt wie neu.

#### Die Qualität der elektronischen Steuer- und Regelorgane

Bei modernen Fahrwerken kommt jedoch der Qualität der adaptiven Komponenten, der Steuerung und Regelung eine besondere Bedeutung zu, die weiteres Optimierungspotenzial bietet. Viele Motorräder sind mit adaptiven Fahrwerken ausgestattet.

Die Adaption erfolgt normalerweise elektronisch. Sie lässt sich häufig per Knopfdruck auf den jeweils bevorzugten Fahrmodus einstellen und passt die Dämpfung und die Fahrwerkshöhe kontinuierlich an die wechselnden Straßenbedingungen und die Belastung an. Deshalb legen wir Wert auf erstklassige Steuer- und Regelorgane. Sie sind die Voraussetzung für eine Steuer- und Regelgeschwindigkeit und ein blitzschnelles Adaptionsvermögen des Fahrwerks im Millisekundenbereich.

#### Wie die Kombination von Bauteilen die Qualität der Montage beeinflusst

Bleibt das Thema der Streuung. Je enger also die Toleranzen, umso genauer kann das Produkt die ihm zugedachte Produkteigenschaften erfüllen. Bei Wunderlich Suspension Komponenten achten wir darüber hinaus auf die bestmögliche Kombination der Bauteile bei der Montage. Damit gelingt die Optimierung der Qualität in der Montage und die Minimierung der Streuung bei unseren Produkten.

**Herbert Schwarz: Was macht ein gutes Fahrwerk aus, das war die Eingangsfrage.** Bei allen Komponenten des Sortiments bei Wunderlich Suspension können Sie darauf vertrauen, dass Wunderlich ausschließlich mit renommierten Partnern zusammenarbeitet, die exzellente mechanische und elektronische Fahrwerkskomponenten auf höchstem Level bieten. Die Streuung, der Serienfahrwerke unterliegen, ist durchaus relevant. Wir begegnen ihr durch die Toleranzlagenselektion, die es uns erlaubt, eine gleichbleibend, hervorragende Qualität sicherzustellen.

**Frank Hoffmann: Mit unseren Entwicklungs- und Testfahrern haben wir mittlerweile über zwei Jahrzehnte umfangreiche Erfahrung,** Wissen und Erkenntnisse auf der Straße, im Gelände, auf den Pisten der Welt und auf der Rennstrecke gesammelt. Bei unserer Fahrwerksentwicklung und -erprobung stehen deshalb nicht die Rundenperformance auf der Rennstrecke im Mittelpunkt, sondern die perfekte Entwicklung und Abstimmung des Fahrwerks für den Alltagsbetrieb oder die Reise unserer Kunden. Allerdings lassen sich auf der Rennstrecke die Limits im wahrsten Sinne des Wortes „schnell erfahren“.

Dabei deckt sich unser eigenes Lastenheft mit den hohen Anforderungen unserer anspruchsvollen Kundschaft, die sich ein technisch hervorragendes, individuell konfigurierbares und auf ihre eigenen Bedürfnisse einstellbares Fahrwerk wünscht.

„Es ist weder damit getan, im Touringmodus mit schwacher Dämpfung schaukelnd unterwegs zu sein, noch im Sportmodus mit maximaler Dämpfung die Rückmeldung über jede Unebenheit durchgereicht zu bekommen. Beides liefert kein transparentes Feedback. Aber genau das brauchen wir, und genau das wünschen unsere Kunden, ein blitzschnelles Feedback darüber was der Reifen macht. Ausgenommen von ambitionierten Sportfahrern wünschen sich unsere Kunden ein Fahrwerk, das ihren Sicherheitsbereich erweitert. Nicht unbedingt um schneller zu fahren, sondern entspannter. Und mit dem oben beschriebenen guten Gefühl.“



Frank Hoffmann | Wunderlich Geschäftsführer  
Rennfahrer und Fahrwerksspezialist mit der BMW S 1000 XR

**Wunderlich Suspension Fahrwerke für BMW Motorräder und viele weitere Marken stehen somit für erstklassige Fahrwerkskomponenten, höchste Qualität, Innovation, individuelle Konfiguration, und volle Einstellbarkeit. ■ AG**





# Das Wunderlich Suspension Center

Die erste Adresse für Ihr individuelles Fahrwerk

Bei Interesse beraten wir Sie gerne kompetent und auf Ihre Bedürfnisse bezogen. Bitte sprechen Sie uns jederzeit gerne an und schildern uns Ihre Fragen und Wünsche.

Wir finden nicht eine Lösung, sondern die Lösung für Sie!

In unserem Service-Center erledigen wir auf Wunsch auch den Einbau (inkl. der Kopplung mit der Fahrzeugelektronik) und sämtliche Wartungsarbeiten an den Wunderlich-Suspension-Fahrwerken. Für unsere Kunden bedeutet das Individualität, Qualität und Service auf höchstem Niveau.

## Wunderlich Suspension Center

Markenoffener Fahrwerksservice.

Persönliche Beratung.

Professioneller Einbau und individuelle Abstimmung.



Wunderlich  
Suspension  
Konfigurator  
BMW



Wunderlich  
Suspension  
Konfigurator  
markenoffen



# STAU RÄU M E





Dem Himmel ganz nah: Das Sauerland lädt ein mit  
tausend Bergen, bezaubernd kleinen Straßen –  
und allen Arten von Wolken ...

Fotos: Rudolf Kuhl

**Seit eh und je zieht das Sauerland mit seinen ausufernden Berg- und Tallandschaften wie ein großer, grüner Magnet auch Motorradmenschen aus allen Himmelsrichtungen an. Ein Besuch im wilden Süden Westfalens sei wärmstens empfohlen – auch wenn erstaunlich weite Teile davon geflutet wurden.**





**W**as guckste denn so verträumt? Man könnte ja glatt meinen, Du genießt die Waschküche hier – oder ist es doch eher die Mettwurst?“ Marco und ich nehmen für zwei Tage auf einer Ducati Multistrada V4 Rally und einer Ducati DesertX – also mit zwei Modellen aus der Enduro-Champions League – das Sauerland unter die Räder und haben die erste geplante Pause absurd weit vorgezogen. Losgefahren waren wir vorhin noch im strahlenden Sonnenschein, doch schon gefühlte zehn Hügel später schoben sich die ersten grauen Wolkensäcke ins Panorama und nährten in uns den Verdacht, dass die vielen Vorurteile über das Wetter im Sauerland womöglich gar keine sind: Wenn man sich hier auf etwas verlassen könne, heißt es, dann auf die Unbeständigkeit.

Selbst die kurze Fahrt bis hierher war schon ein ständiges Hin und Her, offenbar kann der Wettergott sich nicht recht entscheiden, unser Klima wechselt im Viertelstundentakt. Dabei haben die Vorhersagen ein „überwiegend sonnig“ versprochen, aber man hat es hier wohl schon des Öfteren erlebt, dass die vorhergesagte „leichte Bewölkung“ am nächsten Tag aus den Kellern gepumpt werden musste. Mal gehts unter blauem Himmel über trockene Hochstraßen, dann

durch feuchte Kurven in glitschige Täler hinab, und kaum kommen wir wieder aus dem Wald, werden die grauen Säcke schon wieder inkontinent – da freut man sich über die großflächige Gegenwehr unserer Windschilde und Kombis. Weil einer der kurzen Schauer im Gegensatz zu uns dann Stehvermögen zeigte, ankerten wir an einer kleinen Bank mit großer Aussicht, begrüßten das dichte Blätterdach über uns und erhoben dieses kuschelige Plätzchen zu einem geeigneten Ort für einen Brunch.

„Die Wurst ist schon der Hammer“, erwidert Marco kauend, „aber das ist es nicht“.

„Ich dachte es mir schon – also doch der Käse ...“

„Quatsch. Ich muss nur gerade an früher denken. Hab' irgendwie das Gefühl, dass ich hier schon mal war.“

„Früher? Heißt jetzt – wie früh?“

„Na, als wir mit unseren Mopeds am Wochenende immer einfach losgezogen sind. An jedem Wochenende, völlig egal, wie das Wetter war. Da waren wir doch auch oft genug in so einem Schlick unterwegs, du im gelben Friesenerz und ich mit meiner Kampfjacke. Zelt hintendrauf und dann gib ihm! War das nicht geil?“

„Alter, das war vor mehr als vier Jahrzehnten, da kann ich mich kaum noch dran erinnern ... obwohl, die Nacht am Biggesee

im November – haste die noch auf dem Schirm?“

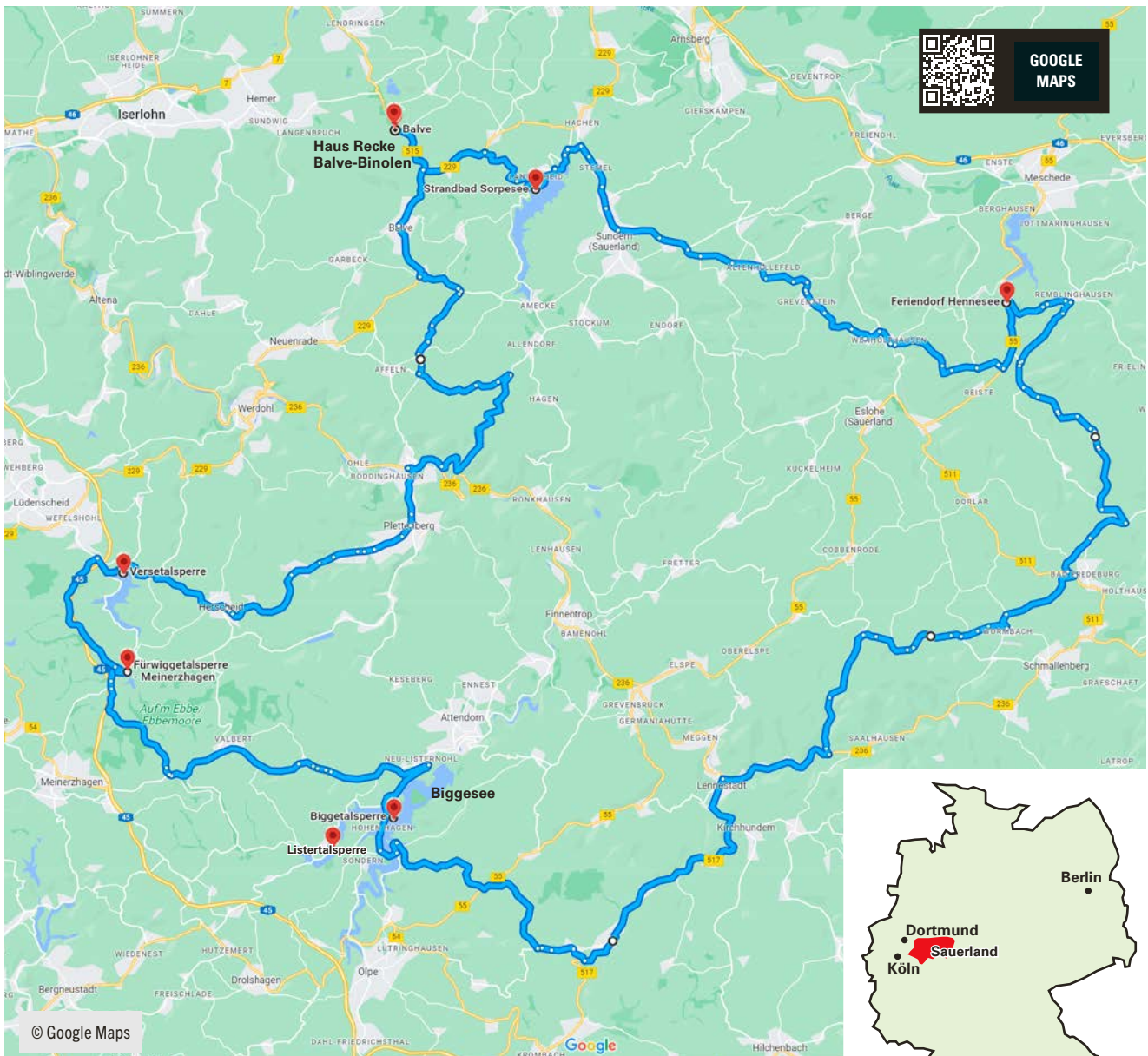
„Klar! Als wir morgens plötzlich Mandalas in den Schnee pinkeln konnten und dann im eiskalten Matsch im Schrittempo nach Hause gerutscht sind. Du hast Dich vier Mal auf die Schnauze gelegt, aber gewonnen hab' ich – bei mir waren's fünf Mal. War das nicht herrlich bescheuert? Damals haben wir bei unseren Touren jedenfalls auch öfter mal auf so einer Bank gehockt und in tiefe Wolken gestarrt, so wie jetzt. Und irgendwie kommt mir das hier bekannt vor.“

Gut möglich, dass er damit richtig liegt. Etliche Male haben wir uns damals auf unseren 50-Kubik-Boliden durchs Sauerland treiben lassen, ohne so recht zu wissen, wo wir eigentlich sind. Oder hinwollen. Andererseits: Orte wie diesen – hoch oben mit Weitblick – gibt es im Sauerland zuhauf, schließlich sind wir hier im „Land der 1000 Berge“. Die recht spärlich besiedelte Mittelgebirgsregion zwischen Ebbegebirge, Rothaargebirge und Arnsberger Wald grenzt im Südosten an den Ballungsraum des Ruhrgebiets, und weil das Sauerland mit seinen endlosen Wäldern und Wiesen, seiner aufgewühlten Topografie und den vielen klaren Seen so bezaubernd schön ist, zieht es seit eh und je





**Wandel: Die zahlreichen Talsperren im Sauerland sind alle noch da, nur der Wald hat sich vorübergehend etwas gelichtet.**



**Das Wegenetz ist mit kleinsten Straßen dicht gewebt. Unsere Route führt durch den westlichen Teil des Sauerlands.**





**Die vielen Talsperren des Sauerlandes dienen entweder der Trinkwasserversorgung vor Ort, oder sie regulieren den Unterlauf der Ruhr, damit auch das Ruhrgebiet immer genug Wasser hat.**

reichlich abgerittene Offroad-Piste, auf der nach dem letzten Regen in den zahlreichen Schlaglöchern noch das Wasser steht.

Auch wenn die künstlichen Reservoirs in ihrer Größe stark variieren, sind sie sich im Prinzip doch alle recht ähnlich. Die vor vielen Jahrzehnten zwangsgefluteten Taleinschnitte erinnern an Fjordlandschaften mit stark mäandernden Uferlinien, hier und da überspannt von einem weiten Brückenschlag, fast immer mit bewaldeten Ufern. So brechen wir heute zwar stets zu neuen Ufern auf, die sich allerdings in meiner Wahrnehmung nicht gravierend voneinander unterscheiden – kennste eine, kennste alle. Die Sauerländer sehen das bestimmt ganz anders. Die müssen bestimmt nur kurz mal einen Strohhalm reinstecken, um genau zu wissen, wo sie sind: „Hmm ... Sorpe, Westufer ... früh am Morgen – nachmittags schmeckt man die Algen stärker durch.“ Oder so.

Auf dem Weg zum Sorpesee schlagen wir uns nicht mehr wie früher weitgehend orientierungs-

Freizeitaktivisten aller Couleur an – vorneweg Motorradfahrer. Denn auch das Straßennetz vor Ort ist derart fein geklöpelt, dass man sich im ständigen Wechsel zwischen Berg und Tal auf den vielen drollig kleinen Straßen geradezu schwindelig fahren kann.

„Die Wurst ist alle, dahinten ist blauer Himmel ... weiter?“ Marco hat recht, wir sind noch nicht lang unterwegs, und unsere Roadmap für den heutigen Tag ist noch prall gefüllt. Unser nächstes Ziel ist der Sorpesee, eine der vielen Talsperren des Sauerlandes. Die haben vor allem die Aufgabe, am Unterlauf der Ruhr für einen ausreichenden Wasserstand zu sor-

gen, damit die vielen Wasserwerke nicht trockenliegen, die Millionen Menschen im Ruhrgebiet mit Trinkwasser versorgen. Gleich sechs dieser Talsperren sind für uns die Perlen, die wir heute an unserer Routenkette aufgefädelt haben, den Auftakt macht der Sorpesee zwischen Balve und Sundern. Es gibt hier allerdings noch deutlich mehr Stauraum, rund ein Dutzend Talsperren sind allein für die Regulierung des Ruhrpegels zuständig, daneben gibt es noch 16 weitere künstliche Großgewässer – und das auf einer Fläche von vielleicht hundert mal hundert Kilometern. Von weit oben betrachtet erinnert das Sauerland wahrscheinlich an eine





los durch, sondern schwelgen im Luxus einer digital geführten Tour. Erst am Vorabend wurde unser Navi dafür mit sehr speziellen Koordinaten gefüttert, Koordinaten, wie sie wohl nur ein Local kennen kann. So einer wie Uli Vanselow. Uli ist tief im Sauerland verwurzelt, seine Vorfahren haben das Land schon besiedelt, als die Wikinger noch vor Konstantinopel lagen. Und weil er außerdem in jedem Jahr weit mehr Kilometer auf zwei als auf vier Rädern abspult, ist er nicht nur ein intimer Kenner der verschlungenen Pfade vor Ort, er weiß auch nur zu gut, welche Strecken in Motorradfahrern die Glückshormone aufploppen lassen wie Mais in der heißen Pfanne. Sein eigener Fuhrpark ist streng amerikanisch, in seiner Man-Cave finden sich diverse Harleys vom Late Shovel-Gespänn über Long-Distance-Tourer bis zur PanAmerica, selbst eine LiveWire saugt dort an der Steckdose – Uli probiert scheinbar alles mal aus, wo der Name Harley-Davidson draufsteht.

Neben dem Motorrad- ist er obendrein vom Reisevirus befallen, hat die ganze Welt schon unter zwei Räder genommen und nutzt auch heute noch jede Möglichkeit für seine kleinen und großen Fluchten. Sofern ihm sein Hotel „Haus Recke“ in Balve-

Binolen Zeit dazu lässt, wo er als Gastgeber auch besondere Wohlfühl-Pakete für Motorradreisende schnürt. Für uns hat er heute die Koordinaten seiner „Sechs-Seen-Tour“ herausgerückt, und ein prägendes Merkmal dieser Route scheint es zu sein, dass die Straßen einfach zu schmal sind, um auch noch einen Mittelstreifen draufzupinseln – um auf „Single Roads“ zu reisen, muss man also nicht zwingend nach Schottland.

Als wir den Sorpesee erreichen, legt am gegenüberliegenden Ufer gerade der Ausflugsdampfer an, die Sonne kommt mal wieder raus uns lässt die große Wasserfläche glitzern. Vor rund hundert Jahren war der Bau dieses Staudamms die größte Baustelle Europas, mehr als dreißigtausend Tonnen Material wurden in nur neun Jahren Bauzeit mit Dampfloks in die Berge geschnauft, und in mir keimt im Vorbeirollen die Frage auf, wie lange so ein Bau heute wohl dauern würde. Allein die Genehmigungsverfahren wahrscheinlich doppelt so lang – wenn's zackig geht.

Es treibt uns weiter Richtung Osten zum Hennesee bei Meschede, auf dem kürzesten Weg gerade mal 40 Kilometer entfernt, doch der wurde bei der Festlegung der Route offensichtlich nicht angestrebt. Vielmehr schickt uns

das Navi kreuz und quer durchs Hinterland und geht größeren Straßen konsequent aus dem Weg, der Kurvengenuss hat jedenfalls eine deutlich höhere Priorität als effizientes Vorankommen.

Zum Glück sitzen wir dafür auf genau den richtigen Motorrädern – kurvenwillig bis zum Gehtnichtmehr, hochbeinig, ergonomisch optimiert und mindestens so potent wie ein Sauerländer Zuchtbulle – ein mehrfach prämiertes! So wedeln wir durch saftig grüne Täler, schrauben uns immer wieder die Hänge hoch, und geht der Blick mal weit, bringt er stets die Gewissheit, dass die Berg- und Talfahrt so schnell kein Ende nehmen wird – Buckel bis zum Horizont.

In Grevenstein fällt dann wie ein riesiger weißer Monolith der Produktions-Hangar der Veltins-Brauerei vom Himmel, füllt gefühlt das ganze Tal, spuckt dafür aber auch ein paar Millionen Hektoliter Bier pro Jahr aus – das braucht Platz. Wie überhaupt das Bier in der Region einen gewissen Stellenwert hat, stehen doch nicht allzu weit entfernt auch die Braustätten der Warsteiner und der Krombacher Brauerei, allein diese drei „Fernseh-Brauereien“ exportieren ihre Flaschen in die ganze Welt und heben den wilden Süden Westfalens in die





Spitzengruppe der deutschen Bierliga. Andererseits ist es auch kein Hexenwerk, konsumwillige Abnehmer vor Ort zu finden. Ob es nun allerdings im Sauerland so viele Brauereien gibt – es finden sich noch rund zwei Dutzend weitere –, weil der Sauerländer ein so ausuferndes Trinkverhalten hat oder ob man es eher umgekehrt sehen muss, ist schwer zu sagen. Fakt ist, dass es hier nahezu kein Dorf ohne ein Schützenfest gibt, traditionell immer eine gute Gelegenheit, um beim Bierkonsum die Grenzen des biologisch Machbaren neu auszuloten.

Es braucht seine Zeit, bis wir den Hennesee erreichen – der Stundenschnitt dieser Route ist jämmerlich, ihr Erlebniswert dafür umso größer. Auch kann man nur staunen, wie viel Platz es hier gibt. Auf den rund 5000 Quadratkilometern des Sauerlandes – damit ist es größer als das Saarland – tun sich zwischen den kleinen Orten gewaltige menschenleere Lücken auf, kaum vorstellbar, dass der urbane Moloch des Ruhrgebiets mit seiner Millionenbevölkerung keine Autobahnstunde entfernt ist. Und weil wir überwiegend auf Schleichwegen unterwegs sind, die vollkommen zurecht so genannt werden, wird uns schnell klar: Uli hat uns eine Seen-Platte serviert, die uns locker den

**Kulturlandschaft: Das Sauerland ist nicht nur eine der wasserreichsten Regionen Deutschlands, sondern auch eine ihrer produktivsten. Solides Handwerk spielt bis heute eine große Rolle.**

ganzen Tag auf Trab hält. Und in Schräglage.

In der historischen Altstadt von Bad Fredeburg verziehen wir uns dann unter die ebenso aus- wie einladenden Schirme eines Eiscafés und lassen den nächsten Schauer passieren. Direkt in unserem Blickfeld steht eine Skulptur, ein älterer Herr mit Hut und Hammer bearbeitet am Tisch sitzend ein Werkstück, von dem schwer zu sagen ist, was das denn sein soll. Dank einer erklärenden Tafel bleibt das nicht lange ein Geheimnis, die Skulptur zeigt einen „Zunderklöpfer“, der auf einen Buchenschwamm eindrischt. Dieser große Baumpilz wächst in den Buchenwäldern ringsum und funktionierte – zunächst geschnitten, dann gekocht, schließlich geklopft und in kleine Stücke geschnitten – vor gut 200 Jahren tadellos als Zunder und wurde von wandernden Hausierern unters anfeuernde Volk gebracht, sogar bis ins Ausland exportiert. Im Jahr 1824



wurden in gleich drei Fabriken in Bad Fredeburg rund acht Tonnen Zunder hergestellt und der zündelnde Pilz war für den Ort ein starker Wirtschaftsfaktor, bis dann in den frühen 1830er Jahren das Streichholz erfunden wurde – für Bad Fredeburg ein Desaster. Damit starb auch der Beruf des Zunderklöpfers, immerhin hat man diesem kurzlebigen Handwerk hier ein Denkmal gesetzt.





Als die Sonne wieder lacht, durchstreifen wir weiter auf gewundenen Pfaden einstmals endlose Wälder, die allerdings in den letzten Jahren deutlich lichter geworden sind. Auch wenn wir eine Hügelkuppe erklimmen, ist sie nicht selten dramatisch kahl. Erst legte Orkan Kyrill im Jahr 2007 hier fünfzehn Millionen Festmeter Holz flach, kaum nachgewachsen, nagten Borkenkäfer und Dürre

am Fichtenbestand. Der Schwund ist erheblich, doch wird man im Sauerland einen Mangel an Wald kaum beklagen müssen.

Denn einerseits werden große Flächen wohl wieder aufgeforstet, andererseits stoßen wir immer wieder auf ausufernde Weihnachtsbaum-Plantagen, wenn sich an den Hängen ganze Bataillone von Nordmantannen-Babys in

Reih und Glied wie eine Armee rein pflanzlicher Kindersoldaten aufgestellt haben. Mit Abermillionen produzierten Bäumchen pro Heiligabend ist das Geschäft mit den Feiertags-Dekorationen für die Waldbauern hier ein relevantes Festtagsgeschäft, zumal die „normale“ Holzernte zurzeit für sie wohl ein Zuschussgeschäft ist. Vielleicht stehen ja deshalb noch so viele abgestorbene Nadelbäume herum, raumgreifende Fichten-Friedhöfe, die wie ein Mahnmal zwischen üppig grünen Laubwäldern ins Grübeln bringen – diese Wälder rauschen nicht mehr, wenn der Wind hindurchfegt, sie heulen und pfeifen. Und das vollkommen zurecht.

Das zeigt auch der Blick von der „Hohen Bracht“. 588 Meter hoch ist man hier ohnehin schon, erklimmt man dann jedoch auch noch den 36 Meter hohen und vollflächig mit Schieferkacheln verkleideten Aussichtsturm, hat man rundum fast das gesamte Sauerland im Blick: Ebbegebirge, Lennegebirge, Saalhauser Berge, Rothaargebirge, allesamt Teil des Rheinischen Schiefergebirges, dessen westlichster Ausläufer die Ardennen sind. Seinen Namen verdankt das Gebirge vor allem der beachtlichen Präsenz von Schiefer, weshalb der in der Region auch gern als Baustoff verwendet wird. Beim Anblick





des Turms tut sich allerdings die Frage auf, welcher arme Hund die abertausenden Schieferkacheln da dran nageln musste. Also manche Orte sind ja schon stolz auf ihren schiefen Turm – der hier ist definitiv Schiefer.

In Attendorn erreichen wir dann den Biggensee, der zu den größten Talsperren Deutschlands gehört und sogar Platz für eine 34 Hektar große Insel hat. Gleich zwei Dutzend Dörfer waren nach der Fertigstellung im Jahr 1965 in seinen Fluten versunken, und auch diese Baustelle hatte wahrhaft monumentale Dimensionen. Denn neben der kolossalen, 640 Meter langen und 52 Meter hohen Staumauer wurden noch rund 70 Kilometer Straßen aller Größen sowie eine Bahnstrecke neu gebaut, diverse Tunnel in die Berge getrieben, ganz zu schweigen von acht großen und 24 kleineren Talbrücken. Alte Fotos von der Baustelle erinnern eher an die Mondlandschaft eines Braunkohletagebaus, doch nach gerade mal acht Jahren war die neue Landschaft samt Infrastruktur fertig – acht Jahre! Aber okay, damals war der Fachkräftemangel noch nicht so das ganz große Thema.

Auch am Biggensee stoßen wir auf die Spuren des überdurchschnittlichen Freizeitaktivismus

im Sauerland, der sich natürlich insbesondere an den großen Gewässern mit ausufernden Bademöglichkeiten Bahn bricht. Etliche Campingplätze und Bootsverleihe, Hotels und Pensionen, Restaurants, Beach Bars und Cafés, urige Kneipen und ab und zu ein Minigolfplatz lassen erahnen, was hier an einem sonnigen Wochenende los ist – an einem teilweise verregneten Mittwoch geht's allerdings.

Wir fahren nur ein kleines Stück weiter und haben direkt die Listeralsperre an unserer Seite. Die ist zwar schon über hundert Jahre alt und war somit sehr viel früher da als der Biggensee, ist heute aber nur noch einer seiner Seitenarme und wird deshalb kaum als eigener Stausee wahrgenommen. Dennoch können wir ihn als Nummer vier auf unserer Tour abhaken. Wir rollen ein gutes Stück an seinem Ufer entlang, tauchen dann ein ins dichte Grün und geben uns wieder hemmungslos dem Kurvenspaß hin.

Es geht in den westlichen Teil unserer Sauerland-Runde, von der wir nun bereits rund drei Viertel hinter uns haben. Auf uns warten noch genau zwei Talsperren und eine schwer zu beziffernde Zahl von Kurven, die wir auf erstaunlich trockenem Geläuf mit unseren leichtfüßigen Hochbeinern

jetzt zügig abarbeiten. Der Asphalt ist glatt und rund und wir erwischen eine gute Welle, auf der wir ebenso entspannt wie dynamisch ans nächste Ufer surfen können. Dabei bleibt unsere Route konsequent kleinteilig, auch können wir dem Reiz nicht widerstehen, einfach mal auf eine der vielen Schotterpisten abzubiegen, was sollen auch sonst die Schutzgitter vor unseren Kühlern? Doch halten wir unsere Abstecher auf solche Gravel-Roads eher kurz, denn erstens entdeckt unser Navi dann zumeist ganz schnell den Dadaismus und gibt bestenfalls noch chaostheoretische Hinweise, zweitens ... nun ja ... sind diese Tracks auch nicht so wirklich legal und stehen allein dem landwirtschaftlichen Verkehr offen.

Doch am Ende haben wir immer wieder auf unsere Route zurückgefunden, und auch die teilen wir uns überwiegend mit bäuerlichen Gefährten, immer wieder winkt jemand von einem Traktor. Dass deren grobe Stollen auch gern grobe Klumpen auf dem Asphalt hinterlassen, hat man auf den Höhenwegen locker im Blick, im dunklen Forst jedoch freue ich mich über die beiden Strahlemänner rechts und links unten an der Duc, die jedes finstere Loch Microfluten und ihm so den Schrecken nehmen.





**Anziehend: Auf Motorradfahrer wirkt das Sauerland wie ein großer Magnet, der Andrang am Wochenende ist entsprechend groß. Wir empfehlen eine Tour unter der Woche.**

Die Fürwigge-Talsperre blinzelt schon türkisfarben durchs Dickicht, als wir uns zu ihr runterschrauben. Ihre Lage in gut 430 Metern Höhe macht sie zur höchstgelegenen Talsperre in Nordrhein-Westfalen, die 29 Meter hohe, unten zwanzig und oben vier Meter dicke Staumauer aus blauer Grauwacke hält gut 1,6 Millionen Kubikmeter Wasser im Zaum. Was nicht wirklich viel ist, tatsächlich gehört die Fürwigge damit zu den kleineren Talsperren der Region, kein Problem, sie auf einem gemütlichen Nachmittags-

spaziergang zu umrunden. Wir belassen es bei einem Blick von der dicken Mauer, wobei in mir direkt Bilder entstehen. Von 1902 bis 1904 dauerte es, die rund 26.000 Kubikmeter Gestein aus dem benachbarten Steinbruch hier statisch klug wieder aufzutürmen, und ich versuche mir vorzustellen, wie das vor 120 Jahren wohl vonstatten ging – aber das wird mir dann ganz schnell schon in der Fantasie zu anstrengend.

Doch passen solche Bilder recht gut zum Image der Sauerländer als anpackende, strebsame und zielorientierte Naturen, die weniger reden, dafür aber umso mehr tun. Nicht umsonst ist Südwestfalen die Industrieregion Nummer Eins in NRW und gehört bundes-

weit zu den Top-3, hier haben allein 160 Unternehmen ihren Sitz und ihre Produktionsstätten, die in ihren Branchen Weltmarktführer sind. Umso schmerzhafter ist es, wenn die Hauptschlagader dieser pulsierenden Region dann von einem Tag auf den anderen durchtrennt wird. Schon Ende 2021 wurden bei einer Überprüfung der Rahmedetalbrücke der A 45 – bekannt als „Sauerlandlinie“ – derart massive Schäden am Tragwerk festgestellt, dass die Brücke unverzüglich für den Verkehr gesperrt werden musste. Mehr als 60.000 Pkw- und Lkw-Fahrer täglich – und sicher auch der eine oder andere Motorradfahrer – durften sich von einem Tag auf den anderen einen neuen Weg suchen, der mangels Alter-





nativen über eine Umleitungsstrecke durch die Wohngebiete Lüdenscheids führte – und bis heute führt. Das verrottete Bauwerk wurde inzwischen unter großer Anteilnahme der Bevölkerung – es gab im Ort ein gut besuchtes Public-Viewing und eine TV-Live-Übertragung – spektakulär in die Luft geblasen, erst Mitte 2026 soll dann ein erstes Teilstück der neuen Brücke befahrbar sein. Damit haben die Lüdenscheider auf Jahre hinaus in jedem Verkehrshinweis einen garantierten Auftritt, damit muss man sich nun irgendwie arrangieren.

In ganz besonderer Weise hat das ein Künstler-Kollektiv aus Lüdenscheid namens „Willi & Söhne“ getan. In einer Nacht- und Nebelaktion hat die Gruppe mit 70 Aktivisten auf der von den Behörden vollgesperrten Brücke – „Betreten strengstens untersagt!“ – ein wahrhaft großartiges Street-Art-Projekt realisiert und damit Lüdenscheid weltweit bekannt gemacht. Mit der ebenso positiven wie doppeldeutigen Botschaft „Lasst uns Brücken bauen“ setzten diese klugen Köpfe ein unübersehbares Zeichen gegen Krieg, gegen Spaltung und für ein Miteinander und lieferten außerdem den höchst eindrucksvollen – und rund 300 Meter langen – Beweis, dass der Sauerländer dem Vorurteil nach

nicht nur wortkarg, dickköpfig, trinkfest, traditionsbewusst und nachtragend ist, sondern oben-dreien überaus kreativ – quasi der südwestfälische Korse. Das ist übrigens nicht so weit hergeholt wie es scheint, denn tatsächlich hatte die Insel Korsika in ihrer bewegten Geschichte nur einen einzigen König. Und der hieß Theo und kam aus dem Sauerland. Einfach mal googeln. Er war es auch, der am Bug seines Schiffes als erster den heute auf Korsika allgegenwärtigen Mohrenkopf mit Stirnband auf die Insel brachte – aber ich komme vom Thema ab. Was ich auch eigentlich nur sagen wollte: Höchst erstaunlich, diese Sauerländer.

Uns tangiert die Brückenlücke jedoch ohnehin nicht, vielmehr pirschen wir uns durchs dichte Gehölz zum letzten See des Tages, die Versetalsperre bei Lüdenscheid, um es dann bis zu unserem Ziel in Balve-Binolen im letzten Licht des Tages noch ein Stündchen locker ausrollen zu lassen. Dort sitzen wir dann nach einem köstlichen Mahl in Ulis Raucher-Salon, paffen dicke Havannas und lassen den im wahren Wortsinn feucht-fröhlichen Tag mit all seinen Höhen und Tiefen nochmal Revue passieren.

Bis Uli dann spät am Abend noch einen kleinen Spaziergang

**Alles, was man will: Der Süden Westfalens bietet weite Ausblicke und jede Menge Natur. Und motorradverrückte Einwohner sind hier auch nicht schwer zu finden.**

anregt, er wolle uns noch etwas zeigen, „aber nehmt eure Jacken mit, wird kalt“. Auf dem Weg nach draußen zieht er dann unter der Theke einen kolossalen Schlüssel hervor – „den hat noch der alte Dorfschmied gemacht“ – behält aber zunächst für sich, wohin es geht. Als wir nach draußen kommen, stehen wir in einer lauen Sommernacht, es sind locker noch 20 Grad, nichts brauche ich jetzt weniger als eine Jacke. Hätte nicht gedacht, dass Sauerländer so leicht frösteln. Vielleicht hundert Meter sind wir gegangen, da überquert Uli die Straße und hält strikt auf eine Felswand zu, erst im fuchtelnden Licht der Taschenlampe zeichnet sich in einer Nische tatsächlich eine alte Holzpforte ab. „Das dahinter haben meine Vorfahren entdeckt und freigelegt, heute kümmere ich mich darum“, sagt Uli, knipst das Licht im Berg an und lädt uns mit ausladender Geste ein, die Reckenhöhle zu betreten. Geschaffen von der Natur in Abermillionen Jahren und ausgestattet mit gewaltigen Stalaktiten und -titen, brauchte Uli Ur-Großvater dann nochmal 34 Jahre, um die gut durchfeuchtete Kalksteinhöhle begehbar zu machen. Deshalb können wir jetzt auch





trotz des wolkenlosen Himmels nochmal ein Gefühl nachvollziehen, das wir den ganzen Tag über immer wieder hatten: Es tropft. Jetzt sogar Indoor. Direkt über mir hängt ein Wassertropfen an einer langen Spitze, ich tippe sie mit dem Finger an, der Tropfen läuft mir die Hand runter. „Da hast du jetzt locker 15 Jahre zerstört. Um einen Kubikmillimeter in 15 Jahren wachsen die Tropfsteine – vorausgesetzt natürlich, sie werden nicht angefasst!“ Alles nicht Gesagte kann ich in

seinem Blick erkennen, dafür reicht die Beleuchtung allemal. Ich stecke die Hände kleinlaut in die Taschen, wie gut, dass ich eine Jacke dabei habe. Überhaupt recht kühl hier ...

So endet der Tag mit einer letzten Überraschung, wo uns das Sauerland heute doch schon so manche präsentiert hat. Dabei haben wir nicht so wirklich viel davon gesehen, es bleibt jedenfalls noch jede Menge zu entdecken, allein die Regionen weiter öst-

lich, wo die höchsten Berge des Sauerlands stehen. Also müssen wir auch nicht lange nach guten Gründen suchen, nochmal wiederzukommen.

Übrigens: Kurz nach unserer Tour schlug das Wetter um, über etliche Tage hinweg zeigte sich im Sauerland nicht eine Wolke am Himmel, die Sonne lachte sich halbtot. Sicher auch ganz schön. Aber nicht wirklich authentisch.

■ UB



**Unlock Earth. Unlock the Universe of Wunderlich Adventure!**

# DUCATI MULTISTRADA V4 & V4 RALLY

## HOCHKARÄTIGE KOMPONENTEN FÜR IHR ADVENTURE BIKE

„Bei der Ur-Multi stimmte das Konzept. Das Design, na ja. Die aktuellen Ducati Multistrada V4 Modelle überzeugen auf ganzer Linie: Das Gesamtkonzept ist schlüssig, der Motor ist eine Delikatesse für technikaffine Menschen und das Design unterstreicht mit seiner Leichtigkeit und ästhetischen Stilistik die Herkunft aus Italien.“

Es war also nicht verwunderlich, als unser Autor Uli Böckmann vor seiner Reise durchs Sauerland quengelte: Er würde die Reise auf jedem Motorrad unternehmen, wenn es denn eine Ducati Multistrada V4 wäre! Gesagt getan. Natürlich haben wir seinen Wunsch erfüllt und ihm unsere voll equipierte Wunderlich Multi V4 mit auf den Weg gegeben! Der Reisebericht aus dem sauren Land ist böckmantypisch launig-kurzweilig geraten. Hat sich gelohnt.

Ducati Fahrern, die das Potential ihrer Multi perfektionieren möchten, empfehle ich unsere Wunderlich Parts & Accessories, die dieses fast perfekte Motorrad optimieren und absolut fernreisetauglich machen.“



Herbert Schwarz | Wunderlich Adventure Markenbotschafter





# ÜBERZEUGEN SIE SICH VON UNSEREN HIGH-LEVEL PARTS & ACCESSORIES FÜR IHRE DUCATI MULTISTRADA V4

Wir haben hier nur eine kleine Auswahl an Adventure Komponenten für Sie zusammengestellt. Diese und viele weitere clevere Parts & Accessories finden Sie in unserem Wunderlich Adventure Shop.

## 1. ERGONOMIE UND KOMFORT

### Sie möchten Ihre Multistrada V4 möglichst effektiv ergonomisch optimieren?

Auch für die Multistrada V4 gilt: Um den maximalen Effekt bei der Optimierung der Ergonomie zu erzielen, empfehlen wir die folgende, bewährte Vorgehensweise: Mit den Basiskomponenten des **Ergonomiedreiecks** – Lenkererhöhung, Sitzbank und Fußrasten – können Sie die Ergonomie eines jeden Motorrads effektiv und für Ihre individuellen Anforderungen und Bedürfnisse optimieren. Optimierungspotential bieten darüber hinaus eine Vielzahl weiterer ERGO-Komponenten. Dazu zählen einstellbare Hand- und Fußhebel, Windschutzscheiben und vieles mehr.



Ergonomiedreieck



### Entspannt und fahraktiv AKTIVKOMFORT Fahrer- und Beifahrersitzbänke mit ThermoPro

Unsere Wunderlich Sitzbänke für die Multistrada V4 bieten die einzigartigen Merkmale unserer **AKTIVKOMFORT**-Sitzbänke. Sie integrieren sich perfekt in das Design- und Farblayout der Multistrada V4.

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. Erhältlich in drei verschiedenen Sitzhöhen.



AKTIVKOMFORT Fahrersitzbank



AKTIVKOMFORT Beifahrersitzbank

AKTIVKOMFORT Fahrersitzbank	schwarz	rot
Standard	#71100-002	#71100-003
Tief -30 mm gegenüber Serie	#71101-002	#71101-003
Hoch + 30 mm gegenüber Serie	#71102-002	#71102-003
AKTIVKOMFORT Beifahrersitzbank	#71105-002	#71103-003





Lenkererhöhung ERGO+



Lenkererhöhung ERGO



Lenkererhöhung ERGO+

## Entspannt und aufrecht sitzen

### Lenkererhöhung ERGO und ERGO+

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. Mit ABE.

#### Lenkererhöhung ERGO+

(+39 mm, Versatz zum Fahrer 21 mm) – silberfarben

**#71300-001**

#### Lenkererhöhung ERGO

(+25 mm) – silberfarben

**#71310-001**



MARATHON Verkleidungsscheibe – rauchgrau



SPORT – rauchgrau



MARATHON – transparent

## Ruhe vor dem Sturm

### Zwei Klassiker fürs entspannte Fahrerlebnis: MARATHON Verkleidungsscheibe und SPORT Verkleidungsscheibe

Die Wunderlich **MARATHON** Scheibe verbindet effektiven Wind- und Wetterschutz mit relaxter Ergonomie und ausgeprägtem Langstreckenkomfort. Das Ergebnis: Optimale Entlastung vom Winddruck bei spürbar reduzierter Verwirbelung.

Die **SPORT** hingegen steht für agile Sportlichkeit. Größe und Proportionen sind speziell auf die Multistrada V4 abgestimmt und verbinden perfektes Design mit hohem Basisschutz.

#### Verkleidungsscheibe MARATHON – transparent

**#71150-000**

#### Verkleidungsscheibe MARATHON – rauchgrau

**#71150-002**

#### Verkleidungsscheibe SPORT – rauchgrau

**#71151-002**



## Ergonomischer Kniewinkel

### Tiefe Fußrasten ERGO-COMFORT

Ein offener Kniewinkel sorgt beim Motorradfahren für spürbar mehr Komfort. Er reduziert gleichzeitig die mechanische Belastung der Kniegelenke und die Einengung der Blutgefäße im Bereich der Kniekehlen. Mit unserem Rastensatz wandern die Füße deutlich nach unten, der Kniewinkel öffnet sich, 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. Mit ABE.

#### Tiefe Fußrasten ERGO-COMFORT – silberfarben

**#70320-001**





## Sicher und dosiert bremsen

### Bremshebel-Vergrößerung

Wie so oft: Der serienmäßige Fußbremshebel ist leider zu klein geraten. Das Abrutschen oder der Tritt ins Leere, gehören mit unserer Bremshebelvergrößerung der Vergangenheit an. Die hochwertige Verarbeitung, die rutschhemmende, gefräste Riffelung, unterstreichen den Adventure Look und bieten besten Grip – nicht nur bei Nässe und im Gelände.

Die Bremshebelvergrößerung steigert den Komfort, erleichtert das dosierte Bremsen und reduziert die Gefahr des Überbremsens. Ein Plus an Bediensicherheit, besonders in Situationen, in denen es darauf ankommt.

**Bremshebelvergrößerung – silberfarben**

**#71500-001**



## 2. DESIGN

### Hochwertig. Dezent. Integriert.

Das hochwertige Design unserer Adventure Parts & Accessories drängelt sich keinesfalls in den Vordergrund. Es bleibt dezent, fügt sich tadellos in die Designsprache der Multistrada V4 ein und setzt dennoch einen Akzent. Wir sprechen deshalb von integriertem Design.

## Ganz schön ausgeheckt!

### Puristisch und sportiv – unser Heckumbau für Ihre Multistrada V4

Möchten Sie das Heck Ihrer Ducati schlanker, puristischer und sportlicher gestalten und gleichzeitig Gewicht sparen? Dann legen wir Ihnen unseren maßgeschneiderten Heckumbau ans Herz. Der Umbausatz ersetzt die sperrige, lange Radabdeckung und den Kennzeichenhalter durch eine sportliche, integrierte Variante. Die passgenaue Heckverkleidung verschließt die Öffnung und dient als Basis für den reduzierten Kennzeichenträger aus Edelstahl, dessen Neigungswinkel einstellbar ist. Die verborgen verlegte Verkabelung erledigen Sie Plug & Play. Der Heckumbau benötigt keine ABE.

**Heckumbau mit Blinkerhalter –schwarz**

**#71220-002**



Diese und weitere Komponenten sowie mehr Informationen finden Sie auf [www.wunderlich-adventure.com](http://www.wunderlich-adventure.com)



### 3. WUNDERLICH PROTECTION

Unser Motorschutzbügel ist die erste Wahl und bietet einen hervorragenden Basis-Schutz für die Ducati Multistrada V4. Dieser Schutz kann durch weitere sinnvolle Komponenten wie Wasser- und Ölkühlerschutz 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.**



Motorschutzbügel rot



Motorschutzbügel schwarz



Motorschutzbügel-Set rot

#### Effektiv schlank

##### Adventure Motorschutzbügel für die Ducati Multistrada V4

Selten ist ein Motorschutzbügel dermaßen schlank anliegend in ein Motorrad integriert worden, wie uns dies bei der Ducati Multistrada V4 gelungen ist. Dass wir gleichzeitig der effektiven Schutzwirkung höchste Priorität beimessen, gehört bekanntermaßen zu den festen Konstruktionsprinzipien bei Wunderlich. Unser Motorschutzbügel unterstreicht so die Leichtigkeit und ästhetische Stilistik des italienischen Designs der Multistrada V4 und schützt die hochkarätige Technik mit solidem Engineering Made in Germany. Erhältlich in Rot oder Schwarz.

#### Motorschutzbügel

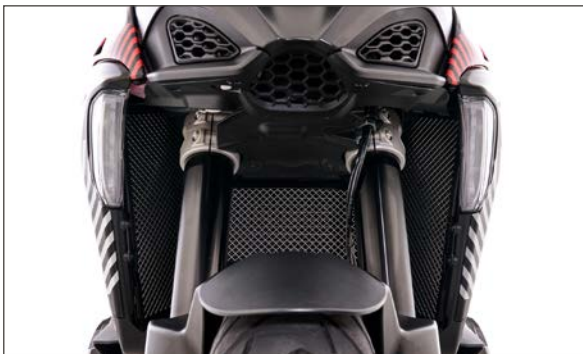
Ducati Multistrada V4

#### Schwarz

#71200-002

#### Rot

#71200-004



Wasserkühlerschutz links und rechts mit Ölkühlerschutz in der Mitte

#### Besser mit Grill

##### Wasser- und Ölkühlerschutz

Hochwertig ausgeführte, durchdachte Schutzgrills für Wasser- und Ölkühler gehören zu den probaten Basics in unserem High-level Parts & Accessories Programm. Sie sind stets modellspezifisch konstruiert, denn nur so schützen sie effektiv. Die Ducati Multistrada V4 weist gleich drei separate Kühler auf, die es optimal zu schützen gilt. Unsere Kühlerschutzgrills für die beiden Wasser- und den Ölkühler der großartigen Italienerin sind perfekt aufeinander abgestimmt.



Ölkühlerschutz – schwarz

#### Wasserkühlerschutz EXTREME

rechts & links – schwarz

#71270-002

Ölkühlerschutz EXTREME – schwarz

#71280-002





# 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.**

**Plug & Play passend für Ducati Multistrada V4 Modelle**

## **MICROFLOOTER 3.0**

Die neue MICROFLOOTER Generation 3.0 für für Ducati Multistrada V4 Modelle von Wunderlich Adventure: Mit satten 2 x 4.000, also insgesamt 8.000 Lumen, bieten sie den vierfachen Lichtstrom gegenüber herkömmlichen Zusatzscheinwerfern. 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. Serienmäßig mit klappbaren Schutzgittern versehen – sicher ist sicher!

**LED Zusatz-/Nebelscheinwerfer MICROFLOOTER 3.0 – schwarz**

**Mit modellspezifischem Haltesatz  
aus schwarz pulverbeschichtetem  
Edelstahl für die perfekte Fahrzeug-Integration #71290-002**

**Universell passend für die Montage  
an Schutzbügeln (Motorschutzbügel,  
Tankschutzbügel usw. - Ø 20 – 28 mm) #70291-002**



## 4. PACKEN GEHT SYSTEMATISCH. MIT WUNDERLICH SYSTEMGEPÄCK.

Wir sind bekannt für unsere wohldurchdachten, innovativen und spezialisierten, systematisch kombinierbaren Gepäcklösungen.

Dazu zählen zweifellos unsere beliebte robuste Koffer-Serie **EXTREME**, die aus hochwertigem Aluminium mit langlebigen Edelstahlbeschlägen handwerklich gefertigt werden, sowie unsere Taschen und die **ELEPHANT** Tankrucksackserien.

**Made to last. Gemacht, um zu halten.**



Koffersatz EXTREME regular, Aluminium pur



Koffersatz EXTREME regular, schwarz



Koffersatz EXTREME slimline, Aluminium pur



### Für Puristen, die die Funktionalität sowie die Materialität und Anmutung des robusten Werkstoffs schätzen

#### Koffersatz EXTREME

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.

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	Aluminium pur	schwarz
regular	#70610-200	#70610-202
slimline	#70610-100	#70610-102

Bitte den passenden Kofferträger separat bestellen:

### Fürs Adventure unverwüstlich

#### EXTREME Kofferträger für die Ducati Multistrada V4

Eine Multistrada V4 braucht natürlich einen Adventure tauglichen und unverwüstlichen Kofferträger, der die regular und slimline **EXTREME** Koffer aufnimmt.

Kofferträger EXTREME – Edelstahl

#71600-000





## Den Slot nutzen!

### Für die Nische gemacht – die GAP-BAG

Perfekt maßgeschneidert fügt sich diese hochwertige Gepäcktasche griffgünstig gelegen in der Lücke unterhalb der Gepäckbrücke ein, um nur ja keinen Stauraum zu verschwenden! Ideal für Werkzeug, Erste-Hilfe-Set, Ersatzhandschuhe oder Snacks. Aus hochwertigem, wasserfestem, CORDURA-Gewebe, das hochfest, abriebsicher und UV-stabil ausgerüstet ist. Mit umklappbaren Schutzstulpe und Reißverschluss ist sie wasserfest und staubdicht. Griffige Zipper, kontrastierendes Innenfutter, einfache Montage. Die Befestigungsschlaufen – es gibt vier- können auch am Gürtel befestigt werden. 1,5 Liter Volumen.

**Gepäckträgertasche GAP-BAG – schwarz**

**#71190-000**

## On top!

### Topcases

Das neue Wunderlich **EXTREME** Topcase. Erhältlich in den Größen regular und maXLine. Mit einem sagenhaften Stauvolumen von 47 Litern fasst das maXLine Topcase nochmals 7 Liter mehr als das **EXTREME** Topcase regular mit 40 Litern, sodass Sie darin einen handelsüblichen Helm verstauen können. Wir bieten die Topcases in den Ausführungen Aluminium natur und schwarz-pulverbeschichtet an. Praktische Verzurrösen gehören genauso zur Ausstattung, wie das Gepäcknetz im Deckel der Toploader.

	<b>Aluminium pur</b>	<b>schwarz</b>
<b>Topcase EXTREME – maXline</b>	<b>#71610-400</b>	<b>#71610-402</b>
<b>Topcase EXTREME– regular</b>	<b>#71610-300</b>	<b>#71610-302</b>

### Topcaseträger EXTREME

Passend zum hochwertigen Erscheinungsbild der Multistrada V4 Modelle und aus unverwüstlichem und Adventure tauglichem Edelstahl hergestellt: Der Topcaseträger **EXTREME**, der entweder die **EXTREME** Topcases sicher aufnimmt oder als funktionale Gepäckbrücke dient.

**Topcaseträger EXTREME – Edelstahl**

**#71600-500**

## Tool up!

### Die Werkzeugbox für die Multistrada V4

Genau das Richtige, wenn Sie Ihre Multi ohne Koffer bewegen, um den sportlichen Charakter des Adventure Bikes zu betonen. Die funktionale, robuste Box ist mit vier soliden Gewindeeinsätzen versehen und wird mit zwei Haltern auf der linken Fahrzeugseite sicher montiert. Der Deckel ist gegen Verlust gesichert. Die aus hochwertigem Kunststoff bestehende Box ist wasserdicht und extrem robust. Wir liefern sie mit dem passenden Haltesatz. Erhältlich in zwei Varianten.

**Werkzeugbox – Standardschloss – schwarz**

**#71231-002**

**Werkzeugbox – mit codierbarem Schloss – schwarz**

**#71231-102**



GAP-BAG – schwarz



Topcase – maXline – Aluminium



Topcase – regular – schwarz



Topcaseträger EXTREME



Werkzeugbox für die Multistrada



# Unverzichtbare *Basics*

## Wunderlichs funktionales Equipment

Das Sortiment, das wir für die Ducati DesertX und die Multistrada V4 anbieten, enthält neben modellspezifischen Highlights allerrhand bewährte Basics, die für viele Fahrer zur Grundausrüstung ihres Motorrads gehören und unverzichtbar sind. Eine Auswahl.



» **Ab sofort unsinkbar!**  
Seitenständerauflagevergrößerung



» **Rücksicht I**  
Spiegelverbreiterung, schwarz



» **MULTICLAMP**  
Vielseitiges Multitalent



» **Handschuhfach**  
Lenkertasche BARBAG EVO L



» **Hot Rod**  
Lenkermittelstrebe, silberfarben



» **An die Leine gelegt**  
Helmsicherung



» **Im Rennsport erprobt**  
Achsen-Schutzpads



» **Lenkschlagbegrenzer**  
DesertX



» **Schaltfreudig**  
Schalthebelvergrößerung  
TOURING











## In Short

**Wie ist der Kontakt zu Wunderlich entstanden?**

**Wie verlief Deine erste Begegnung mit**

**Wunderlich? Und wem bist Du begegnet?**

**Pean-Pierre Goy:** Ich war auf einer Messe in England und habe dort einen Mitarbeiter von Wunderlich getroffen. Wir haben uns während des Wochenendes gut verstanden, er hat über mich gesprochen und Wunderlich hat mich gefragt, ob ich eine Show für die Wunderlich Anfahrt machen möchte. Der Mitarbeiter, der sich um mich kümmerte, war Andreas Holland\*, mit dem ich immer noch befreundet bin.

**Seit wann bist Du Markenbotschafter von**

**Wunderlich?**

**Pean-Pierre Goy:** Ich bin seit fast 20 Jahren Markenbotschafter von Wunderlich, ich träumte davon, Wunderlich-Zubehör an meinen Showbikes zu haben. Außerdem bin ich seit acht Jahren für die Marktentwicklung und den Vertrieb in Südfrankreich und der französischen Schweiz zuständig.

**Warum bist Du Markenbotschafter, also was verbindet Dich mit der Marke?**

**Pean-Pierre Goy:** Ich habe viele Jahre für Fantic-Motor im Bereich Trial und BMW auf Messen in der ganzen Welt gearbeitet, aber seit ich Markenbotschafter für die Marke Wunderlich bin, habe ich eine Familie gefunden, auf die ich sehr stolz bin. Danke an Erich Wunderlich, Frank Hoffmann, Felix Wunderlich, Frank Seiler und das gesamte Team für das Vertrauen, das sie mir entgegenbringen.

# Jean-Pierre Goy

## Großartiger Artist am Lenker und Wunderlich Markenbotschafter

Doch Jean-Pierre ist noch viel mehr als ein Markenbotschafter: Er, den alle nur JP nennen, ist ein echtes Wunderlich Familienmitglied. Das wird besonders bei unserer großen Familienfeier, der jährlich stattfindenden Wunderlich Anfahrt Ende April spür- und sichtbar. Dann lässt es sich der drahtige, agile Franzose, nachdem er auf seiner großen GS seine Stunt-Show präsentiert oder das exklusive Enduro-Training geleitet hat nicht nehmen, anschließend auf dem Moto übers Veranstaltungsgelände zu pesen und gute Laune zu verbreiten. Aus dem Sattel heraus gibt er freundlich Autogramme oder er smalltalkt – nein parliert – mit den Besuchern – mit seinem angenehmen, französischen, eleganten Akzent. Seine verschmitzten Augen und sein Lächeln verraten, das genießt er gut gelaunt und es bereitet ihm großes Vergnügen – ein überaus sympathischer, authentischer Markenbotschafter mit Leib und Seele!

Jean-Pierre genießt international einen Ruf wie Donnerhall. Dies liegt daran, dass er als Stuntman bei den größten Blockbustern mitgewirkt und ikonische Szenen gespielt hat, die sich viele von uns mit einem Fingerschnippen in Erinnerung rufen können: James Bond und Batman. Darüber hinaus betreibt er überaus erfolgreich seine berühmte École de pilotage in der er die Trainingsteilnehmer nicht nur an seiner Fahrkunst, sondern an seiner großen Erfahrung und seinen Kniffen teilhaben lässt. Seine Motorräder stattet er natürlich mit Wunderlich Equipment aus.

Unlängst haben zwei großartige und renommierte französische Motorradmagazine Jean-Pierre Goy Beiträge gewidmet, die auch uns fasziniert haben. So fasziniert, dass wir nachgefragt haben, ob wir sie unseren Lesern präsentieren dürfen. Wir dürfen! Die Rede ist vom MOTO JOURNAL, in dem Aurélien Ranéa JP interviewt hat und von ROAD TRIP Magazine, in dem Michaël Levivier die École de pilotage von Jean-Pierre Goy vorstellt. Wir danken unseren französischen Kollegen herzlich und Alexis Aubertin für seine großartige Unterstützung! ■ AG

**MOTO**  
Journal

**ROAD**  
TRIP  
LES CARNETS  
DE VOYAGE  
MOTOS

\* Andreas Holland leitet jetzt den Einkauf der Wunderlich GmbH

# Jean-Pierre Goy

## „Man muss ein riesiges technisches Know-how haben, wenn man Motorrad-Stuntman sein möchte.“

**Kurz vor seinem 62. Geburtstag hat Jean-Pierre Goy nicht vor, den Helm an den Nagel zu hängen. Es ist jedoch ein Alter, in dem es interessant wird, über eine erfüllte Karriere zu berichten. Mit gespitzten Ohren und leuchtenden Augen haben wir gespannt dem Mann zugehört, der schon James Bond, Batman, Jason Bourne und viele andere war.**

Text von Aurélien Ranéa, Fotos von Alex Krassovsky, Jean-Aignan Museau und Goy Archiven.

### **Hallo Jean-Pierre, was machst du zurzeit?**

Ich konzentriere mich auf meine Maxi-Trail-Fahrschule. Ich arbeite auch viel für die deutsche Marke Wunderlich, die hauptsächlich Zubehör für BMW herstellt und sich seit 2022 ebenfalls auf die Veredlung von der Harley-Davidson Pan America und seit 2023 auf die Ducati DesertX und Multistrada V4 spezialisiert hat.

### **Bist du immer noch in der Filmbranche tätig?**

Ich habe keine Zeit mehr, für 5 oder 6 Monate zu großen Dreharbeiten zu gehen. Ich bleibe ein wenig in der Film- und Fernsehwelt, für kleinere Stunts oder Verfolgungsjagden. Ich besitze auch ein riesiges Quad, das für Travelling ausgerüstet ist, also um Action-Szenen zu filmen.

### **Wie kam die Leidenschaft für Motorräder in dein Leben?**

Sie kommt von meinen Eltern, die eine Sägemühle besaßen und Motorradfans waren. Sie selbst fuhren nicht, aber sie sponserten einen Freund, der in der französischen Motocross-Meisterschaft

fuhr. Schon sehr früh war ich auf den Cross-Strecken unterwegs. Paradoxerweise wollten meine Eltern nicht, dass ich Motorrad fahre. Ich durfte bis zu meinem 16. Lebensjahr keines anfassen. Nicht einmal ein Mofa.

**« Der Fantic-Importeur in England sollte mich abholen, und ich treffe auf eine Art Adligen im Stil von Prinz Charles, seine Frau die Herzogin, und der Kerl fährt... in einem Rolls Royce. »**

### **Welchen Aktivitäten bist Du damals nachgegangen?**

Ich habe viel Sport getrieben, insbesondere Leichtathletik, aber auch Radfahren und Reiten. Damals wollte ich nicht auf der Straße fahren, ich wollte Motocross fahren. Mein erstes Motorrad war übrigens eine Ducati 125 Enduro.

### **Aber warum hast du das gekauft?**

Weil es das Einzige war, was im Laden verfügbar war [Lachen]. Mein Bruder und ich gingen zum Händler und sagten ihm, wir wollten zwei Motorräder. Der Kerl sagte uns, er habe eine Yamaha 125 TY und eine Ducati Enduro. Ich hatte kein Glück und

bekam die italienische. Ich verbrachte meine Zeit damit, meinem Bruder seine TY wegzunehmen, um ein bisschen Trial zu fahren. Ich war schon ein Fan von Charles Coutard\*, von dem ich die Heldentaten in der Presse las. Da er auf Bultaco fuhr, kaufte ich auch

eine. Dann ging alles sehr schnell, mit kleinen Wettkämpfen, immer begleitet von meinem Vater, der mir sehr geholfen hat.

### **Warst du sofort sicher auf dem Motorrad?**

Vor dem Motorrad fuhr ich Einrad, ich trainierte auf einem Seil zu gehen. Ohne prahlen zu wollen, ich hatte einen ausgezeichneten Gleichgewichtssinn. Als Charles zu SWM wechselte, kaufte ich auch eine 300er, und trat an größeren Wettkämpfen an. Dann eines Tages rief mich Pierre-Marie Poli\*\* für einen Motorrad-Trial-Vergleich an, organisiert von Moto Journal.

\*französische Trial Legende

\*\*französische Enduro Legende und Journalist





**Wenn Sie den Stoppie lernen möchten, dann sollten Sie unbedingt einen Kurs in der Fahrschule von Jean-Pierre Goy belegen! Verschiedene Programme und Preise, angepasst an das Niveau und die Wünsche jedes Einzelnen, finden Sie auf [www.ecole-pilotage.jpgoy.com](http://www.ecole-pilotage.jpgoy.com).**





Er durfte bis zu seinem 16. Lebensjahr nicht Motorrad fahren, also kompensierte Jean-Pierre dies, indem er viel Sport trieb. Er betrieb Leichtathletik, einschließlich Hindernisspringen. Er ritt auf Fidèle de Beaulieu, einem jungen Pferd, das er gekauft hatte, während er im familieneigenen Sägewerk arbeitete.

Als Kind und Jugendlicher trainierte Jean-Pierre auf Seilen zu laufen, übte sich im Einradfahren oder entfernte das Vorderrad von seinem Fahrrad, um seinen bereits hervorragenden Gleichgewichtssinn weiter zu verfeinern.



**War das einer der großen Wendepunkte in deiner Karriere?**

Pierre-Marie war auch aus Lyon, und eine Zeit lang kümmerte er sich um mich. Wie eine Art Agent, denn ich wusste nichts über die Motorradwelt. Er bat mich, zu den 2-Alpen zu kommen, um auf meine Art Trials zu fahren. Ich machte diesen berühmten Sprung mit einer Mütze auf dem Kopf und einem breiten Lächeln. Pierre-Marie machte das Foto und das Bild wurde in Moto Journal ganzseitig abgedruckt.

**Wie hat dir dieses einfache Foto einen Vertrag bei Fantic ermöglicht?**

Es ist eine Kette von völlig unwahrscheinlichen Ereignissen. Henry Keppel, einer der Chefs von Fantic, sieht die Ausgabe von Moto Journal und ruft Pierre-Marie an. Er fragt ihn:

„Der Kerl auf dem Foto, lebt der noch? [Lachen] Wenn ja, würde ich gerne mit ihm sprechen.“ Und so ging es los. Mit meinem Vater fahre ich zur Fabrik in Italien, nach Barzago. Zu dieser Zeit haben wir alles selbst bezahlt. Und dann kleiden sie mich von Kopf bis Fuß ein, geben mir eine brandneue 200er Fantic und sagen mir, ich solle fahren... Sie haben mich fast nicht gefragt, ob ich einverstanden bin. Ich unterschrieb einfach einen Vertrag mit ihnen. Dieses Foto hat mich zum offiziellen Fahrer gemacht.

**Wie verliefen die ersten Rennen mit Fantic?**

Fünfzehn Tage nach der Vertragsunterzeichnung fand ein Indoor-Trial in Turin statt. Es war eine Disziplin, die gerade erst begonnen hatte. Sie passte gut zu meinem Stil, meiner Art, die



Show zu machen, spektakuläre Dinge zu tun, während ich entspannt blieb. Es war ein großes Event mit 8.000 bis 10.000 Zuschauern und einem herausragenden Feld: Bernie Schreiber, der amtierende Weltmeister, Eddy Lejeune, einige Franzosen, Italiener, Spanier... Ich war immer noch mit meinem kleinen Renault 4L vom Sägewerk unterwegs. Dann wechselte ich zu Lkws, Mechanikern und offiziellen Motorrädern... Für mich gab es eine Art



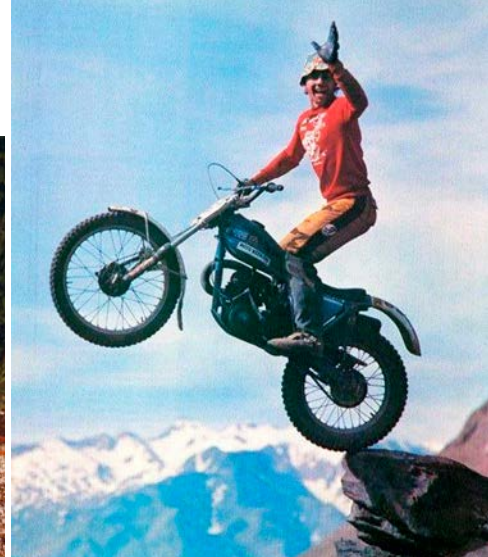


Unverständnis. All das überstieg meine Vorstellungskraft, aber paradoxerweise tat ich die Dinge auf natürliche Weise. Ich gewann das Rennen vor Schreiber, der ein Spezialist in dieser Disziplin war. Das erste, was ich danach machte, war, ein Telefon zu suchen, um meine Eltern anzurufen.

**Danach nimmst du am Kick Star teil, einem privaten Rennen, das von einem englischen Lord bei ihm zu**



**Sein erstes Motorrad war eine Ducati 125 Enduro. Allerdings verbrachte Jean-Pierre mehr Zeit damit, die Yamaha TY seines Bruders zu stibitzen, denn was ihn wirklich interessierte, war das Trial.**



**Dieses Foto, aufgenommen von Pierre Marie Poli während eines Vergleichstests von Trial-Motorrädern, organisiert von Moto Journal, es hat Jean-Pierres Karriere angekurbelt.**



**Hause organisiert wird. Kannst du uns dieses seltsame Konzept erklären?**

Ja, es fand auf seinem Anwesen statt. Er lud auf eigene Kosten die 20 besten Fahrer der Welt ein, zu seinem eigenen Vergnügen. Es gab keine Zuschauer, aber die BBC übertrug es in Form von Episoden. Mike Andrews, eine Trial-Legende, kommentierte alles. Ich kam in London an, sprach kein Englisch, also

**Als offizieller Fantic-Fahrer wechselte Jean-Pierre zwischen Wettkämpfen und Vorführungen. Hier trainiert er im familieneigenen Sägewerk. Das Abenteuer mit der italienischen Marke dauerte etwas mehr als 10 Jahre.**

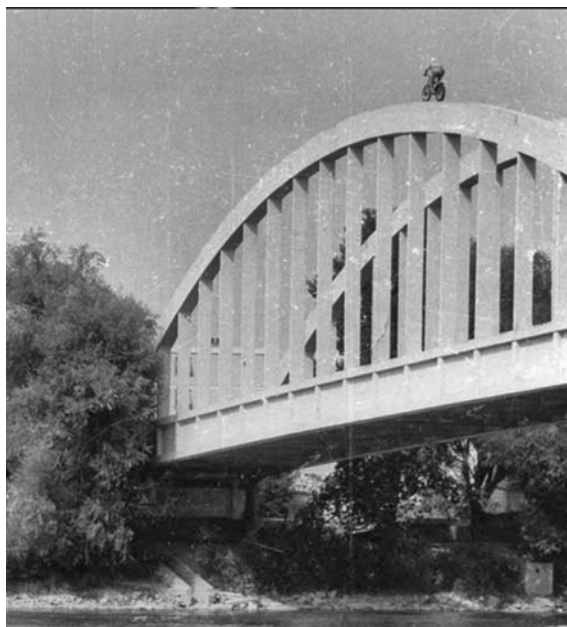
war es schon schwierig, den Flughafen zu verlassen. Der Fantic-Importeur in England sollte mich abholen und ich traf auf eine Art Adligen, der aussah wie Prinz Charles, seine Frau, die Herzogin, und der Mann fuhr...

**„Ich bekomme Medienaufmerksamkeit und Fantic steigt voll mit mir in das Abenteuer ein. Sie sehen, dass ich nie Weltmeister werden werde, aber sie spüren, dass ich Dinge tun kann, die andere nicht tun.“**





Neben der Zusammenarbeit mit Alain Prieur hat J.P. Goy auch an Shows mit Rémy Julienne teilgenommen, dem "Papst" der Stunts in Frankreich. Auf diesem Foto reicht Rémy Jean-Pierre, der gerade ein Wheelie macht, ein Glas Wasser.



1991, Überquerung der Loyette-Brücke im Ain. Einer der ersten von Jean-Pierre ausgeführten Kunststücke, das sogar auf englischen und amerikanischen Sendern übertragen wurde.



Der berühmte Sprung im Film "Demain ne meurt jamais" („Der Morgen stirbt nie“): 21 Meter Länge, 16 Meter Höhe, eine Landezone von 4 Metern Breite, und das alles auf einer BMW R1200 C mit über 250 kg, ohne Sicherung. Ein Kunststück!

in einem Rolls Royce Silver Shadow. Wieder einmal war das ein großer Unterschied zu meinem Renault 4L [lacht]. Ich tauchte beim Kick Star in einem Rolls auf, stell dir den Kontrast zu den anderen vor [lacht]. Ich musste einfach gewinnen. Glücklicherweise schlug ich erneut Schreiber, obwohl er gut aufgeholt hatte. Am Ende der Veranstaltung machte ich eine kleine Vorführung. Wheelies, Sprünge,

Stoppies... Die Leute hatten so etwas noch nie gesehen. Ich bekam mediale Aufmerksamkeit und Fantic startete voll durch mit mir. Sie erkannten, dass ich wohl nie Weltmeister werden würde, aber sie spürten, dass ich Dinge kann, die andere nicht konnten.

**Hattest du zu diesem Zeitpunkt eine Profikarriere als Fahrer in Erwägung gezogen oder überhaupt nicht?**

Ich war 21, 22 Jahre alt, gab Gas und stellte mir keine weiteren Fragen. Zusammen mit meinem Vater hatten wir keinen Karriereplan aufgestellt, wir hatten einfach Spaß. 1983 ging ich nach Japan für die Tokio Motor Show und blieb danach noch 15 Tage mit dem Importeur dort, um eine TV-Tour zu machen. Kannst du dir das vorstellen, für einen jungen Kerl aus dem Norden der Isère?





**„Wir stehen oben auf dem Gebäude und Vic klofft mir auf die Schulter: „Von hier wirst du springen!“ Da habe ich tatsächlich einen kleinen Schweißausbruch gespürt und dachte mir, ich hätte besser meinen Mund gehalten.“**

**Nach dieser Sendung hast du dich ernsthafter mit den Shows beschäftigt. Hast du da angefangen, mit Alain Prieur zusammenzuarbeiten?**

Alain machte Sprünge. Riesige Sprünge über alle möglichen Dinge. Es lief nicht immer gut... ich glaube, er hat ungefähr 45 Knochenbrüche gezählt. Er war wirklich ein bewundernswerter Mensch. Wir hatten die Stunts gut aufgeteilt, ich machte Wheelies, Stoppies und er machte die Sprünge. Keiner trat dem anderen ins Gehege. Es war ein Schock, als er starb, aber es schien fast logisch, dass er so gehen würde. Man muss sich voll und ganz engagieren, um das zu tun, was er tat. Und dann gab es ein Mal, da ging es schief.

**1992 hast du Rémy Julienne getroffen, den Papst der Stunts in Frankreich.**

Ja, er war wirklich der Papst, wie du sagst. Wir trafen uns in Bologna auf der Motorshow, wo ich Demos für Fantic machte. Wir trafen uns und ich war so schüchtern, dass ich mich nicht traute, ihm die Hand zu schütteln. Er drehte sich zu mir und sagte: "Bist du nicht Jean-Pierre Goy?" Wow, das war eine magische Begegnung. Sofort haben wir angefangen zu plaudern und er hat mir vorgeschlagen, zu ihnen zu kommen und gemeinsam etwas zu machen.

**Warst du zu dieser Zeit immer noch Fantic-Pilot?**

Ja, das war ich. Ich muss 11 oder 12 Jahre bei Fantic gewesen sein. Es war eine wunderbare Zeit, ich hatte 12 Motorräder pro Jahr, wovon immer 2 in meinem Lastwagen in einwandfreiem Zustand, bereit zum Fahren. Ich hatte



**Jean-Pierre – Artist auf fast allem, was fährt. Wie diese schwere BMW R1200 C, die gleiche wie im Film "Demain ne meurt jamais", die er in seinen Shows nach der Veröffentlichung des Films verwenden wird.**

Bordeaux gemacht. Die Assistenten von Jacques Martin sahen die Sendung und erzählten ihm davon. Schon Auto-Moto war wichtig. Aber "Incroyable mais vrai" (Unglaublich aber wahr) hatte eine riesige Zuschauerzahl. Das war die Prime Time am Sonntagnachmittag. Ich komme ins Théâtre de l'Empire mit meiner Fantic, steige die Treppen hinauf, mache meine Vorführung. Martin war aus Lyon und merkte,

dass ich niemanden kannte. Er sagt zu mir: „Hey, Gone [Bursche], was machst du heute Abend? - Nun, ich gehe in mein Hotel, Monsieur. - Hier, ich gebe dir eine Karte für das Konzert von Serge Lama." Es war ein VIP-Ticket, und ich finde mich neben Aznavour, Marie-Paul Belle... In meiner Karriere sind mir oft solche Dinge passiert. Glückliche Zufälle, ohne dass ich danach gefragt hätte.

**War das der Beginn deiner Bekanntheit?**

Ja. Ich war ein bisschen eine Besonderheit, weil die anderen Trial-Fahrer diese Kunststücke nicht machten. Es war wirklich außergewöhnlich. Und durch solche Aktionen landete ich in der Show von Jacques Martin.

**Wie bist du da gelandet?**

Auto-Moto hatte einen kleinen Bericht über mich anlässlich des Trials in





einen Ersatzteilbestand. Wenn man sich die Fahrer ansieht, die heute zu kämpfen haben, realisierten wir damals nicht, welches Glück wir hatten. Die einzige Sorge war, Gas zu geben.

**Führte deine Zusammenarbeit mit Rémy dazu, dass du im Filmgeschäft bekannt wurdest?**

Ja. Rémy und sein Team waren in Zagreb für einen Dreh. Er rief mich an, etwas beunruhigt, weil sie einen Sprung über Stacheldraht machen mussten, 5 Meter hoch, und seine Leute schafften es nicht. Ich nahm das Auto und fuhr dorthin. Am nächsten Tag war ich vor Ort, es war kalt, alles war gefroren, sogar die Rampe für den Sprung. Wir haben meine Fantic etwas umgebaut, damit sie wie das Motorrad im Film aussah und dann ging es los. Ich muss 15 oder 20 Sprünge gemacht haben. Zuerst normale, und dann habe ich nach und nach meine eigenen Späße gemacht [lacht]. Das amüsierte alle, einschließlich des Regisseurs, Andy Armstrong, der der Bruder von Vic war,

der später den James Bond "Tomorrow Never Dies" ("Der Morgen stirbt nie" in der deutschen Version) drehte.

**Warst du zu dieser Zeit als Stuntman im Filmgeschäft gelistet oder überhaupt nicht?**

Ich stand immer im Schatten von Rémy Julienne. Wir haben viel zusammen an Shows gearbeitet, das war großartig, aber er hat mich nicht in die Filmwelt eingeführt. Er gab mir ab und zu Arbeit, eher spärlich. Also nein, ich stand nicht in den Verzeichnissen. Ich hatte einige Szenen für die Serie "Commissaire Moulin" gemacht, ich sah ein bisschen, wie die Dinge an einem Set abliefen. Aber wie bei allem anderen ging ich einfach natürlich und ohne viel nachzudenken an die Sache heran.

**Kannst du uns vom Casting für den James Bond erzählen: Wurdest du erneut gerufen, weil andere Stuntmen die geforderten Aktionen nicht ausführen konnten?**

**Von 1997 bis 2007 reiste er für BMW-Shows um die Welt. Kunststücke ausführen und dabei ein großes Lächeln oder eine Grimasse zeigen, das ist das Markenzeichen, das Jean-Pierre während seiner gesamten Karriere beibehalten wird.**

Als ich ankam, wusste ich nicht, dass viele Kerle an dieser Aktion gescheitert waren. Ich wurde mir dessen während der Tests bewusst. Wir machten Proben auf einer Treppe mit dem großen BMW-Cruiser, einer R 1200 C, die wirklich kein Trial-Motorrad ist [lacht]. Ich bereitete mich darauf vor, die Treppe hinaufzufahren, und dann sah ich überall Reifenspuren, Leute standen bereit, mich zu fangen, falls ich fallen sollte... Seltsam. Nun, ich fuhr hinauf, drehte um und beim Hinunterfahren sprang ich die letzten Stufen herunter. Alle klatschten und ich verstand es nicht. Ich wiederholte dasselbe mit der Stuntfrau, die kopfüber auf dem Motorrad war, und das war's. Erst danach habe ich erfahren, dass ich der Einzige war, der es geschafft hat.

**Also du bestehst das Casting und wirst zum Dreh von 'Tomorrow Never Dies' geschickt, und dann gibt es diesen legendären Sprung von einem Gebäude zum anderen, über einen Helikopter.**

Nachdem ich das Casting bestanden hatte, musste ich viele Shows absagen, um am Set sein zu können. Es gab bereits einen Monat Proben in England. Bei einem Treffen war ein Modell des Gebäudes auf dem Tisch, von dem ich springen sollte. Vic erklärt mir die Szene, und als wir zum Sprung kamen, sagt er: "Mach dir keine Sorgen, du wirst an einem Seil befestigt sein." Der Sprung war 21 Meter lang, 16 Meter hoch und 4 Meter breit... Und natürlich antworte ich ihm: "Ich habe ein gutes Gefühl dabei, ich kann springen, ohne gesichert zu sein. Ich will nicht, dass meine Tochter oder meine Freunde sich über mich lustig machen, wenn sie im Making-of sehen, wie ich an einem Seil hänge." Danach flogen wir nach Bangkok, um zu drehen. Es gibt immer ein oder zwei Tage zur Erkundung. Oben



auf dem Gebäude klopft Vic mir auf die Schulter und sagt: "Von hier wirst du springen!" In diesem Moment spürte ich einen kalten Schweiß auf meinem Rücken und dachte, ich hätte besser meinen Mund gehalten [lacht].

#### **Wie lief der Dreh der Szene ab?**

Zunächst möchte ich nur klarstellen, dass Brosnan wirklich mitgespielt hat. Er hat mich bei jeder Pressekonferenz

**„Während eines Tests verliere ich bei 90 km/h das Vorderrad. Ich verliere es nicht im Sinne von "ich rutsche in einer Kurve weg". Nein, das Vorderrad verabschiedet sich komplett und ich knalle in Dekokisten.“**



in den Vordergrund gestellt. Wir haben gearbeitet, aber die Stimmung war wirklich großartig. Für den Sprung hatte ich eine 30 Kilogramm schwere Puppe an das Motorrad gehängt. Während der Proben hatte ich wohl 250 Sprünge gemacht, von Rampe zu Rampe, um meine Geschwindigkeit gut zu berechnen. Dann machte ich 3 Sprünge an einer Kulisse. Das Problem war, dass zwischen jedem Sprung 10 Tage lagen, also hatte man genug Zeit, um nervös zu werden. Das weckt dich nachts auf. Wenn der große finale Sprung kommt, fällt es dir morgens etwas schwer, das Hotel zu verlassen [lacht]. Du weißt, dass etwas passieren kann. Es gibt kein Netz, nichts, die einzige Sicherheit besteht darin, in den Kartons zu landen. Es ist die Art von Sprung, bei dem es einen Punkt ohne Wiederkehr gibt, einen Moment, in

dem du das Motorrad nicht mehr anhalten kannst, wenn ein Problem auftritt. Ein weiteres Problem ist, dass du nicht einfach dann loslegen kannst, wenn du dich bereit fühlst. Du musst warten, bis alles in Position ist, die Leute, die Kameras. Du wartest... Dein Herz rast, du hast das Gefühl, nicht mehr Motorrad fahren zu können. Beim Signalwort "Action", 72 Meter Anlauf, Vollgas im ersten Gang und schon... Bist du in den Kartons. Alles geht so schnell. Erst wenn du wieder ankommst, fällt der Druck ab. Alle kommen, um dich zu umarmen, alle lächeln.

**Über diesen Sprung sagst du, dass, wenn du ihn nicht gemacht hättest, du heute nur zum Vergnügen Motorrad fahren würdest.**



**2008, am Set von Batman. Das maßgeschneiderte Kostüm, das pro Stück 45.000 Dollar kostete, erleichterte das Fahren einer Bat Pod, die ohnehin schon sehr schwer zu manövrieren war, nicht.**

Der Film an sich hat schon viel ausgemacht, die ganze Verfolgungsjagd. Und natürlich gab es den Sprung. Das war eine weitere massive Wendung in meinem Leben. Dieser Film hat mir so viel gebracht. Es gibt immer noch Leute, die mir Fotos zum Signieren schicken. Trotzdem habe ich nach dem Film für 10 Jahre keine anderen Dreharbeiten gemacht. Ich bin mit BMW um die Welt gereist, um Shows zu machen.



**1997 bis 2007: Also 10 Jahre Show?**

Ja. Ich hatte Motorräder in den USA, überall auf der Welt. Es gab kleine Shows, aber auch riesige Veranstaltungen. Drei oder vier Jahre nach dem Film war ich beim Grand Prix in Le Mans. Es war unglaublich voll. Kaum hatte ich das Vorderrad meiner BMW R 1200 C



**Seit etwa einem Jahrzehnt haben wir Jean-Pierre oft gebeten, an einigen unserer Tests teilzunehmen, im Magazin oder im Video. Neben seiner ständig guten Laune bietet er auch die Gewissheit, sehr spektakuläre Bilder zu erhalten.**

aus dem LKW geholt, hörte ich die Leute schreien.

**Im Jahr 2007, wie wurdest du für die Dreharbeiten von Batman kontaktiert?**

Ich erinnere mich sehr gut daran. Wir sind nach Deutschland für eine Show gefahren und haben im Buffalo Grill in Nancy Halt gemacht, als mein Handy klingelte - eine englische Nummer. Es war der Assistent des Stuntkoordinators, der mir alles erklärte. Sie hatten zwar Stuntfahrer, aber es lief nicht gut, und sie wollten, dass ich für Tests vorbeikomme. Es war für Batman. Zwei Tage nach der Show bin ich in ein Flugzeug gestiegen und nach England geflogen.

**Was musstest du dort für Tests machen?**

Ich komme an und sehe etwa zehn Honda 450er, von denen bei zwei der Motor fehlt. Ich dachte, es gäbe eine Verfolgungsjagd mit vielen Fahrern. Dann sehe ich einige Tafeln, und dahinter steht das Motorrad von Batman.

**Die sieht aber nicht wirklich aus wie ein Motorrad, obwohl sie zwei Räder hat...**

Ja, und das sind nicht einmal Motorradreifen [lacht]! Die erste Version sieht überhaupt nicht aus wie ein fertiges Produkt. Na gut, ich probierte es aus. Ich sollte nur fahren... Um dir eine Vorstellung zu geben: Stelle dir ein Quad vor, bei dem du das Lenkrad kaum drehen kannst. Schnell merkte ich, dass ich, um eine Kurve zu nehmen, seitlich auf die Flanken der Reifen musste. Ich wechselte von einer Seite zur anderen, aber sobald ich auf der flachen Seite war, geriet ich völlig aus dem Gleichgewicht. Schließlich verlor ich sogar den Auspuff... Es war wirklich

alles zusammengebastelt. Schließlich stand ich auf dem Sattel, und das Team, das ziemlich besorgt war, sagte mir, ich solle solche Dinge nicht tun. Aber ich brauchte das, um mein Gleichgewicht zu spüren.

**Hast du gespürt, wie das Motorrad nach und nach besser wurde?**

Ja, definitiv. Wir haben Lenkungsdämpfer eingebaut, den Lenkeinschlag geändert und den Reifendruck angepasst. Während eines Tests fuhr ich ungefähr 90 km/h und verlor plötzlich das Vorderrad. Und ich meine nicht, dass es einfach in einer Kurve gerutscht ist. Nein, das Vorderrad ist wirklich abgerutscht und ich bin voll in einige Dekokisten gekracht. Wir haben viele Tests durchgeführt, um das Motorrad zu verbessern. Und dann gab es noch Tests für das Kostüm, das maßgeschneidert war und 45.000 Dollar gekostet hat.

**Und wie verlief die Filmaufnahme?**

Als ich erfuhr, dass ich wirklich



eine Rolle spielen würde, bekam ich Gänsehaut. Batman ist schon etwas Besonderes. Einen Monat lang haben wir in einem Vorort von Chicago Tests durchgeführt: Fahren, sich mit den anderen Stuntmen abstimmen, die Kostüme ausprobieren. Wir hatten Probleme mit dem Umhang, der sich im Hinterrad verfang. Wir mussten Lösungen finden. Ich musste alle 7 Motorräder und meine drei Kostüme testen. Dann haben wir mit den Dreharbeiten begonnen.

#### Wie lange hat das gedauert?

Für die Tests und alles zusammen hat es fünfeneinhalb Monate gedauert. Und dann einen Monat in Chicago. Filme zu drehen dauert, es ist wirklich eine besondere Welt. Anfangs fühlte ich mich sogar ein wenig abgelehnt. Der Schauspieler steht im Mittelpunkt, aber du machst nur den Stunt. Andererseits hast du die Zeit und die Mittel dich vorzubereiten, das stimmt.

**Es lief aber gut für dich, denn du hast für Batman den Taurus gewonnen, einen Preis, der den besten Stuntman auszeichnet.**

Das passierte ein Jahr später. Es gab einen Taurus für das Team und einen weiteren für mich. Ich konnte nicht nach Los Angeles zur Preisverleihung gehen, weil ich gerade bei den Dreharbeiten zu 'Inception', ebenfalls von Christopher Nolan, war. Ich bekam die Trophäe zu Hause in einer großen

Kiste geliefert. Es ist tatsächlich beeindruckend, denn das Ding wiegt immerhin 11 Kilo [lacht]. In Frankreich haben nur wenige Stuntmänner einen solchen Preis. Es ist erfüllend. Es ist eine tolle Anerkennung.

**Du bist Stuntman, aber du fährst auch Motorräder oder Quads für Kamerafahrten. Wo liegt der Unterschied zwischen diesen beiden Berufen?**

In beiden Fällen steht man unter enormem Druck. Für 'Inception' verfolgte ich Di Caprio sehr nah, während er durch die Medina von Tanger rannte. Es gibt Kopfsteinpflaster, Treppen, es ist eng und er ist nur 3 Meter vor mir. Auf dem Quad führen der Kameramann, der Toningenieur und der Stuntkoordinator mit: Am Ende des Tages tun dir die Arme weh. Du darfst keinen Fehler machen. Es wäre besser, Di Caprio nicht zu überfahren, falls er stolpert [lacht]. Und für das Bild muss man immer genau im richtigen Abstand sein, sehr präzise. Was bei Stunts fehlte, war das Fahren, du legst bei jedem Take nur eine sehr kurze Strecke zurück. Bei Kamerafahrten fährst du den ganzen Tag. Was mir gefällt, ist das Fahren.

**Wie hast du während deiner Karriere die Entwicklung des Stuntman-Berufs erlebt?**

Ich kannte Alain Prieur und andere

in seinem Stil. Das waren "Kamikazepiloten", die sich manchmal hineinstürzten, ohne genau zu wissen, wie es enden würde. Die Dinge änderten sich, als Stuntmänner zu echten Fahrern wurden. Viele kleine Jungs träumen davon, aber man muss bestimmte Stufen erreichen, lernen und sich verbessern. Bei den Dreharbeiten ist es verboten, sich zu verletzen. Es gibt zu viele Einsätze, zu viel Geld, alles ist durchgetaktet. Man muss fahren können, ohne immer voll am Limit zu sein. Man muss eine riesige technische Erfahrung haben, um Stuntman zu werden.

## KARRIEREVERLAUF

Geboren am 30. März 1961 in Bourgoin-Jallieu (38)

**1967:** Kauf eines Einrads, das er bereits nach 4 Tagen beherrscht.

**1976:** Erste Motorradfahrten - verliebt sich in den Trialsport.

**1978:** Erste Trial-Wettbewerbe.

**1981:** Unterzeichnung eines Werksfahrervertrags mit Fantic und Gewinner des Kick Star.

**1989:** Erste Motorrad-Stunts für die Serie "Commissaire Moulin"

**1997:** James Bond, "Demain ne meurt jamais" („Der Morgen stirbt nie“)

**2007:** Batman, "The Dark Knight"

**2009:** "Wolfman" und "Inception", Quad-Fahrten

**2011:** "Jason Bourne, L'Héritage"

**2012:** Erstes Video mit Moto Journal, BMW R1200 GS, das Motorrad, das nervt. Die Anerkennung, endlich!



Jean-Pierre und sein Taurus. Eine Trophäe, die den besten Stuntman des Jahres auszeichnet, gewonnen für den Film "Batman, The Dark Knight". Zur Info, das Ding wiegt 11 Kilo.





Jean Pierre Goy

**„Es ist eine wahre Freude, meinen Schülern beim Fortschritt zuzusehen!“**





**Trial-Meister, außergewöhnlicher Stuntman, Motorrad-Double für James Bond, Batman und Jason Bourne. Jean-Pierre Goy, der den großen Filmstars Ratschläge gegeben hat, stellt heute durch seine Fahrschule sein Können und seine Freundlichkeit all jenen zur Verfügung, die sich am Lenker ihres Trails verbessern möchten.**

Text von Michaël Levivier | Fotos von Yud Pourdieu Le Coz.

**Vom einfachsten Hindernis bis zur komplexeren Übung stellt sich Jean-Pierre Goy auf jeden seiner Schüler und die geplanten Ziele ein.**





**S**eit 1976, dem Jahr, in dem er mit fünfzehn Jahren zum ersten Mal auf ein Trial-Motorrad stieg, hat Jean-Pierre Goy nie losgelassen. Dieser wahre motorisierte Akrobat wurde dem breiten Publikum bekannt, als er das Kostüm von James Bond anzog, als Stunt-Double für Pierce Brosnan, für den 18. Teil der Saga, "Tomorrow Never Dies", der 1997 erschien. Anstatt zuzustimmen, an ein Kabel gehängt zu werden, schlug Jean-Pierre dem Filmteam vor, tatsächlich ohne Tricks oder Spezialeffekte, einen Sprung aus 25 Metern Höhe über einen Hubschrauber und zwischen zwei Gebäuden zu machen – und das alles am Lenker eines Motorrads, das dafür überhaupt nicht geeignet war, nämlich einer BMW R 1200 CL. Ein

unglaubliches Stunt, über das man heute noch spricht!

2008 erhielt er in den USA den Preis als bester Stuntman für seine Darbietung in "Batman, The Dark Knight", in dem er das Kostüm des Superhelden trug, um ein unglaubliches Motorrad zu fahren. Und die Liste seiner Beiträge zum Film ist lang: von Captain America bis Jason Bourne, über Zusammenarbeiten mit Daniel Craig oder Tom Cruise, wurde Jean-Pierre von den größten Filmproduktionen weltweit beauftragt. Noch heute werden viele Dreharbeiten mit seinen Talenten durchgeführt. „Aber ich verpflichte mich nicht mehr zu fünf- bis sechsmontagen Dreharbeiten wie früher“, sagt unser Lenker-Ass. „Nachdem ich die

Geschäftsentwicklung für Wunderlich - complete your BMW und Wunderlich Adventure im südlichen Frankreich und der französischen Schweiz verantwortete, parallel dazu meine Fahrschule betreue, ist mein Terminkalender ziemlich voll“.

### Es dreht sich... um die Schule

Mit der Gründung seiner Motorradfahrschule vor sechzehn Jahren hat Jean-Pierre beschlossen, seine Erfahrungen am Lenker mit jedem zu teilen. „Mein Ziel ist es nicht, mich ausschließlich auf das Offroad-Fahren zu konzentrieren“, erklärt er, „wie es oft anderswo der Fall ist. Im Gegenteil, ich akzeptiere keine Enduro-Motorräder, denn meine Schule ist ausschließlich für Trails. Die Idee ist, das Offroad-Fahrtraining zu nutzen, um sich allgemein im Motorradfahren zu verbessern und auch mehr Geschicklichkeit und Sicherheit auf

**„Jean-Pierre Goy wurde mit seinem waghalsigen Stunt, bei dem er das James Bond-Kostüm anzog, einem breiten Publikum bekannt.“**





4

**„Das Offroad-Fahrtraining nutzen, um sich im Motorradfahren allgemein zu verbessern.“**

der Straße zu gewinnen. Viele fühlen sich nämlich unsicher, wenn es Schotter gibt oder rutschig ist.“

Jean-Pierre bietet maßgeschneiderte Programme an, um sich an das Niveau und die Bedürfnisse jedes Einzelnen anzupassen. Egal ob ein-, zwei- oder dreitägig, in offenen Gruppen von vier bis acht Personen, im VIP-Format für zwei bis vier Personen oder sogar in Einzelkursen – alles ist möglich. Vor allem verfügt Jean-Pierre über ein fantastisches Lerninstrument: ein großes, privates Grundstück, das sich über fünf Hektar erstreckt und das er ständig weiterentwickelt, um immer relevantere und vielfältigere Übungsbereiche anzubieten: Sand, Asphalt, Erde, Kies, Gras, Spurrillen,

technische Slaloms, Hanglagen, Höhenunterschiede, Whoops und sogar Sprünge für die Mutigsten. Alle möglichen Schwierigkeiten sind hier vereint, um zu trainieren und ein echter Könnler oder zumindest ein erfahrener Biker zu werden. „Manche rufen mich an und sagen, sie möchten kommen, haben aber nicht das nötige Niveau. Ich antworte ihnen, dass es eine Schule ist und das Ziel es ist zu lernen. Es gibt keine Mindestanforderungen. Einige meiner Schüler kommen direkt nach dem Bestehen ihrer Prüfung ohne jegliche Erfahrung. Das ist fast ideal, weil sie keine schlechten Angewohnheiten haben. Das Einzige, worauf ich keinen Einfluss habe, ist ihre körperliche Verfassung. Denn die Tage können ziemlich anstrengend

- 1** Das Training beginnt mit einem einfachen kleinen Trial, bei dem Jean-Pierre Goy schon die Punkte erkennt, an denen er eingreifen und arbeiten muss.
- 2** Eine kleine Runde im Karussell, während man den rechten Griff loslässt? Einfacher zuzusehen als zu machen...
- 3** Einige verstreute Reifen auf einem Parkplatz... So gesehen scheint es überhaupt nicht kompliziert. Aber in Wirklichkeit...
- 4** Wenn James Bond, Batman und Jason Bourne es leicht schaffen, dann können wir es auch. Oder auch nicht...

sein, sei es durch Anfangsstress, erforderliche Konzentration oder die körperliche Anstrengung, die damit verbunden ist.“ Egal ob Anfänger oder Fortgeschrittener, Jean-Pierre passt seine Lehre an Ihre Ziele an. Einige kommen sogar mit dem Ziel, sich auf das anspruchsvolle GS Trophy vorzubereiten! „In einem dreitägigen Programm“, erklärt Jean-Pierre, „sind die ersten beiden Tage dem Lernen und Üben gewid-





**Voraussetzung für die verschiedenen Workshops: Die gute technische Vorbereitung der Motorräder.**

**Jean-Pierre Goy, ein immenses Talent und ständig gute Laune.**

met, während der letzte Tag einer ausgedehnten Offroad-Tour von 80 bis 120 km gewidmet ist, bei der alle erworbenen Fähigkeiten angewendet werden."

Was das Motorrad betrifft, können Sie natürlich eine Maschine mieten, z.B. eine BMW GS 1200, 800 oder 310, oder neuerdings eine Harley-Davidson Pan America und bald eine Ducati DesertX. Oder natürlich mit Ihrem eigenen Trail fahren. Jean-Pierre legt auch großen Wert auf die Qualität der Fahrerausrüstung, sowohl in Bezug auf Sicherheit als auch auf Fahrkomfort, und hat viel „Equipment“, das er bei Bedarf verleiht, damit jeder in bestmöglichen Bedingungen Spaß hat und erfolgreich lernt. „Ich empfehle auch einige Zubehörteile für das Motorrad, die mir für das Offroad-Fahren unerlässlich erscheinen: Gute Reifen zu haben und sie auf den richtigen Druck aufzupumpen, ist entscheidend. Das Motorrad mit Zylinderprotektoren auszustatten, besonders bei den BMW Boxern, und eine Seitenständer-Vergrößerung anzubringen, damit man nicht im Bo-

**„Meine Aufgabe ist es, ihnen beizubringen, sich entspannt und nicht steif auf dem Motorrad zu bewegen, um es besser zu spüren und somit besser zu kontrollieren.**

den versinkt, wenn man parkt. Für den Rest liegt es an jedem Einzelnen. Es stellt eine beträchtliche Erstinvestition dar, aber es kann später zu Einsparungen führen und große Schwierigkeiten vermeiden.“ Dazu gehören z.B. klappbare Schalthebel und die Bremshebelvergrößerung, ein Schutzgitter für den Kühler, ein besser abdeckender Motorschutz, verstärkte Handprotektoren, ein Scheinwerferschutz... Die Liste ist lang, der Preis hoch, aber betrachten Sie es als Investition statt als Ausgabe. Genauso wie für den Kurs!

### **Im Sattel...**

Bevor er den Motor startet, überprüft Jean-Pierre zuerst den Reifendruck. Für die Continental TKC 80, die er beispielsweise auf seinen Maschinen verwendet, empfiehlt er, den Druck auf 1,4 bar vorne und 1,5 bar hinten zu verringern, um die Auflagefläche des Reifens im Gelände und somit die Haftung zu erhöhen. Zum Vergleich: Beim Trial beträgt der Druck etwa 0,4 bar vorne und 0,3 bar hinten. Dies ist weit von den 2,5/2,9 bar entfernt, die für die Straße

empfohlen werden. Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Einstellung der Federung und der elektronischen Hilfssysteme, da Trails zunehmend mit letzteren ausgestattet sind. „Je nach dem Niveau des Fahrers deaktivieren wir schrittweise die Traktionskontrolle, die Rutschkontrolle und andere ABS-Systeme. Einige Teilnehmer wechseln direkt in den Enduro- oder Offroad-Modus und sind von der Leistung ihres Maxi-Trails überrascht. Wenn es möglich ist, reduzieren wir jedoch den Einsatz elektronischer Hilfen, damit das Motorrad freier ist und das Fahren mehr Spaß macht.“

Der Fahrtag beginnt mit einem Warm-up auf der Straße und auf befahrbaren Wegen, um die zehn Kilometer zu überwinden, die den Treffpunkt bei Jean-Pierre vom Trainingsgelände trennen. „Ich halte auf dieser Strecke vier oder fünf Mal an, um einige Ratschläge zu geben, insbesondere in Bezug auf die Interpretation des Terrains. Es ist entscheidend zu verstehen, wo man seine Räder "platziert" und wie sich ein bestimmter Weg je nach Wetterbedingungen und Gelände verhält. Anfangs, da wir nicht auf technischen anspruchsvollen Abschnitten sind, empfehle ich, im Sitzen zu fah-





ren, um Energie zu sparen. Und es ist auch einfacher, einen Ausrutscher des Vorderrads mit einem kleinen Tritt auf den Boden zu korrigieren, wenn man sitzt. Das Stehen kommt dann, nachdem man die ersten Übungen auf dem Asphalt gemeistert hat, mit denen wir auf meinem Trainingsgelände beginnen. Im Allgemeinen, wenn die Teilnehmer ankommen, fahren sie steif auf dem Motorrad: Sie klemmen ihre Knie am Tank fest, bewegen das Gewicht ihres Körpers überhaupt nicht auf dem Motorrad und sie greifen den Kupplungs- und Bremshebel mit der ganzen Hand – anstatt nur ein oder zwei Finger zu verwenden, um den Lenker besser zu halten. Wenn man so steif im Gelände fährt, funktioniert es nicht. Meine Aufgabe ist es, ihnen beizubringen, sich zu entspannen, um das Motorrad besser zu spüren und so auch besser zu beherrschen.

### **Stehen...**

Auf dem Asphalt bringt Jean-Pierre ihnen bei, langsam Slaloms zu fahren, die Knie zu öffnen, um sich entgegengesetzt zur Kurvenrichtung – besser auf dem Motorrad zu bewegen. „Wir gehen schrittweise vor, obwohl die dritte Übung, die darin besteht, zwischen hohen Stapeln

von Reifen zu wedeln, wirklich nicht einfach ist, selbst für diejenigen, die 15 oder 20 Jahre Motorraderfahrung haben. Wenn sie nicht die Mühe machen, nur mit zwei Fingern zu kuppeln, schaffen sie es nicht, das ist klar.“

Die Übungen folgen Schlag auf Schlag, einschließlich intensiver Bremsversuche unter schlechten Haftbedingungen, nachdem man durch eine große Wasserpfütze gefahren ist. Dann, wie ein Reiter mit seinem Pferd in einer Arena, hat Jean-Pierre ein Training entworfen, bei dem man im Kreis um einen Pylon fährt, der mit einer Stange verbunden ist. Das andere Ende nimmt der Trainingsteilnehmer in die Hand und fährt mit festem Radius um den Pylon. Zuerst mit der linken Hand, ohne zu kuppeln, dann mit der rechten Hand, ohne den Gasgriff zu halten. „Man muss das Motorrad im Leerlauf rollen lassen und die Geschwindigkeit mit der Hinterradbremse steuern. Viele treten eher abrupt auf das Bremspedal. Dies bringt ihnen bei, sanfter und progressiver zu sein.“

Zwischen einer großen Schleife von einem Kilometer um das Gelände (auf einer rutschigen

**Ernsthaft lernen, aber dabei Spaß haben.**

Strecke, unabhängig von den Wetterbedingungen, trocken oder nass, auf der man manchmal das Bein herausstrecken muss, um sich wieder aufzurichten), sehr engen Rillen (etwa zwanzig Zentimeter breit, in denen das sich Vorderrad ständig unruhig hin- und herbewegt und auszubrechen versucht), dem Fahren durch Whoops (erst sitzend, dann stehend) oder auch das Fahren in Schräglagen (wo ein guter Anlauf notwendig ist, trotz der Befürchtung stehen zu bleiben), tut Jean-Pierre alles, um Ihnen detailliert und didaktisch beizubringen, wie Sie die Schwierigkeiten beim Fahren im Gelände mit einem Trail oder Maxi-Trail sicher überwinden können. Immer mit demselben Ziel: Sie am Lenker geschickter zu machen, egal ob Sie auf der Straße, auf Wegen oder in schwierigerem Gelände unterwegs sind, damit Ihre Zufriedenheit auf dem Motorrad maximal ist. „Es ist eine wahre Freude, meine Schüler Fortschritte machen zu sehen!“

Informationen und Anmeldung:  
**[jpgoy.com](http://jpgoy.com)**

# Heart of Steel

## Vor 30 Jahren: METZELER entwickelt die Stahlgürteltechnologie für Motorradreifen

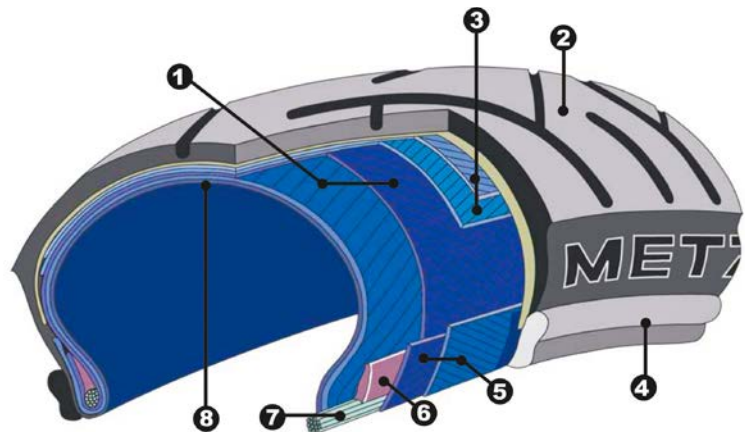
**METZELER – Die Pioniere der Stahlgürtelreifen für Motorräder. Ein Blick zurück auf eine so revolutionäre, wie wegweisende Erfindung vor 30 Jahren – dem ersten Stahlgürtelreifen für Motorräder. Das Kind hatte einen Namen: ME Z1.**

**Diese wegweisende Innovation** verdankt ihren Erfolg nicht zuletzt auch dem herausragenden Einsatz Helmut Dähnes, des damaligen Leiters der Metzler-Testabteilung, dessen Expertise und Leidenschaft die Grundlage für diesen Meilenstein der Motorradreifentechnologie legte.

In den Jahren vor der Einführung der Stahlgürtelreifen hatten traditionelle Reifenkonstruktionen ihre Grenzen erreicht. Dies war der zunehmenden Segmentierung und Spezialisierung des Motorradmarkts, weg von Allround-Motorrädern, hin zu Sportmaschinen, Tourern, Enduros oder Soft-Choppern geschuldet. Auch das Leistungsniveau hatte sich binnen weniger Jahre rasant entwickelt. Mit der immensen Leistungsstärke der schnellen Motorräder wuchsen die Beanspruchung und die Kräfte, die auf den Reifen einwirkten und denen man mit den seinerzeit bekannten Technologien nur schwer begegnen konnte. Dies äußerte sich in einem erhöhten Verschleiß der Reifen, unsicherem Fahrverhalten und, wenn die Leistung auch abgerufen wurde, mit einer merklich verringerten Lebensdauer.

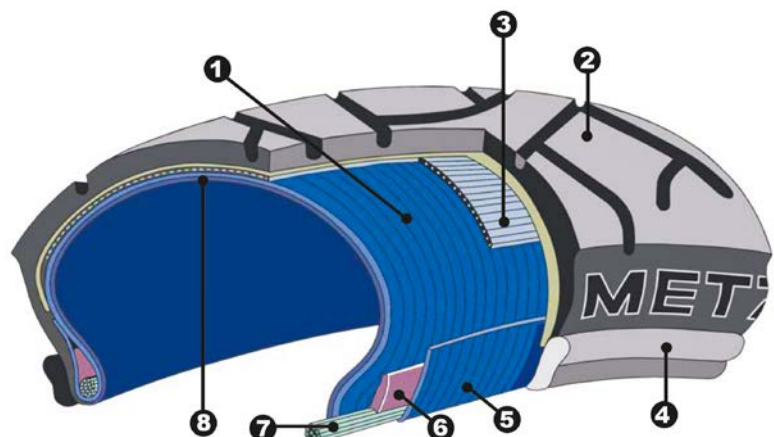
Die Gründe, die zur Entwicklung der Stahlgürtelreifen führten, waren also eng mit dem wach-

senden Leistungsvermögen damaliger Motorräder verbunden. METZELER erkannte die Notwendigkeit, Reifen zu entwickeln, die den enormen Antriebs- und auch Bremskräften einer Honda VFR 750R (RC 30), einer Kawasaki ZXR 750 oder Ducati 851 – allesamt Replicas der Rennmotorräder aus der Superbike-WM jener Zeit – standhalten und gleichzeitig ein präzises, sicheres Fahrverhalten gewährleisten konnten und mussten. Die Stahlgürtelreifen wurden konzipiert, um die Limits



### Hatte seine Leistungsgrenze erreicht: Gürtelreifen mit Diagonalkarkasse

- |                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. Karkasse              | 5. Karkassumschlag         |
| 2. Lauffläche mit Profil | 6. Wulstkernfüller         |
| 3. Gürtel                | 7. Wulstdrahtpaket         |
| 4. Felge                 | 8. Schlauchlos-Innenplatte |



### Heart of Steel: 0°-Stahlgürtelreifen mit Radialkarkasse

- |                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| 1. Karkasse              | 5. Karkassumschlag         |
| 2. Lauffläche mit Profil | 6. Wulstkernfüller         |
| 3. Gürtel                | 7. Wulstdrahtpaket         |
| 4. Felge                 | 8. Schlauchlos-Innenplatte |



## Aufbau und Herstellung der formgebenden Radialkarkasse

zu reduzieren und die Leistungsfähigkeit der Motorräder zu unterstützen.

Um hier einen relevanten Entwicklungsschritt zu erreichen, musste die innere, tragende Struktur der Reifen, die Karkasse, grundlegend verändert werden. 1993, rechtzeitig zum 100-jährigen Jubiläum der Motorradreifenproduktion bei METZELER, präsentieren die Münchner den ME Z1, den weltweit ersten Serien-Motorradreifen, dessen Karkasse mit einem Null-Grad-Stahlgürtel (am Hinterrad) verstärkt wird. Vorausgegangen waren mehrjährige, intensive Forschungstätigkeiten und Erprobungen.

Erstmals in der Geschichte der Reifentechnik wurde Stahl beim Aufbau der Karkasse eines Motorradreifens verarbeitet. Die Herausforderung beim Motorradreifen lag darin, dass man nicht die bereits seit Jahrzehnten bewährte Stahlgürteltechnologie der Autobereifung übernehmen konnte. Im Gegensatz zum Autoreifen, der lediglich axial gekrümmt ist, weist der Motorradreifen eine axiale und eine radiale Krümmung der Lauffläche auf. Bei der eindimensionalen Krümmung des Autoreifens konnten die Gürtelagen aus Stahlflecht verwendet werden. Beim Motorradreifen mussten die Gewebelagen zusätzlich noch über die Querschnittskontur gebeugt werden, was unvermeidlich zu einer wenig hilfreichen Faltenbildung im Bereich der Reifenschulter geführt hätte.

Schließlich finden die METZELER-Ingenieure eine Lösung für dieses Problem: Sie setzten ein aus zahlreichen verdrillten Stahldrähten bestehendes, feines Stahlseil (Stahlcord) ein und wickelten dieses um die bereits vorgeformte Karkasse des Reifens.



So entstand ein in seiner Stärke und Lage genau definierter Stahlgürtel, der exakt der Kontur des Motorradreifens mit dem - von der Reifenmitte zu Schulter - geringer werdendem Umfang folgt. Aufgrund der längs zur Fahrtrichtung angeordneten Wicklung des Stahlseils sprechen die Techniker hierbei von einem Null-Grad-Stahlgürtel. In Kombination mit einer Karkasse, deren Gewebelagen radial - also quer zur Fahrtrichtung - angeordnet sind, wurde mit dem Stahlgürtel der Bau eines Reifens möglich, der gleich mehrere Probleme von Pneus herkömmlicher Bauart löst.

Zunächst besitzt der Stahlgürtelreifen aufgrund der Steifigkeit und Stabilität des Stahlgürtels ein quasi nicht messbares, dynamisches Größen-Wachstum - ausgelöst durch die Fliehkräfte bei höheren Geschwindigkeiten. Bei 200 Stundenkilometern hat ein Stahlgürtelreifen noch fast genau den gleichen Umfang wie

im Stand, während ein Diagonalreifen durch die Elastizität der Gewebegürtellagen rund vier bis sechs Millimeter an Umfang zulegt. Ein klassischer Diagonalreifen wächst bei diesen Geschwindigkeiten sogar um bis zu 20 Millimeter! Die Verformung führt zu einer Reduzierung der Aufstandsfläche in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit. Der Stahlgürtelreifen bietet dagegen eine bei allen Geschwindigkeiten identische Aufstandsfläche auf der Fahrbahn und damit eine erstklassige Hochgeschwindigkeitsfestigkeit und ein bis dahin unerreicht sicheres Fahrverhalten. Die positiven Effekte des Stahlgürtels wurden vor allem bei Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsreifen deutlich. Die Karkasse sorgt für die Steifigkeit und Tragfähigkeit des Reifens. Die enormen Fliehkräfte am Reifen verursachen eine dynamische Verformung, die auf die Reifenkarkasse wirkt und stellte eine besondere Herausforderung dar. Dank der stabilisie-

renden Wirkung des Stahlgürtels wurde die Karkasse verstärkt und die Reifen konnten den hohen Geschwindigkeiten und den immensen Kräften deutlich besser standhalten. Dies führte neben einer verbesserten Stabilität des Reifens zu deutlich mehr Präzision und Spurstabilität.

Ein weiterer entscheidender Vorteil der Null-Grad-Stahlgürtelbauweise ist die deutlich verringerte innere Reibung durch die Reduzierung der Karkasslagen. Im Vergleich zu einem Diagonalreifen mit Gürtellage, der aus mindestens vier Gewebeschichten aufgebaut war, besaß der Stahlgürtelreifen nur noch zwei Lagen: die Radialkarkasse und den Gürtel. Dadurch wird die bei der Fahrt durch Friktion entstehende Wärmeentwicklung im Reifen deutlich vermindert. Als Folge können beim Stahlgürtelreifen deutlich weichere, besser haftende Gummimischungen eingesetzt werden, ohne Einbußen bei der Laufleistung in Kauf nehmen zu müssen. Er sorgte so für mehr Vertrauen und Sicherheit bei den Fahrern, insbesondere in Kurven und bei hohen Geschwindigkeiten. Die längere Lebensdauer der Reifen stellte für die Motorradfahrer eine wirtschaftliche und praktische Verbesserung dar. Insbesondere sportliche Fahrer schätzten die deutliche Steigerung und Verbesserung des Fahrerlebnisses.

Die überzeugenden Vorteile machten den neuen ME Z1 rasch zum Referenzreifen für sportliche Motorräder und stellte sein Potenzial bei unzähligen Tests und im Renneinsatz unter Beweis.

Der Stellenwert der Erfindung der Stahlgürtelreifen für Motorräder ist in der heutigen Zeit höher denn je. METZELER hat mit dieser Innovation nicht nur einen Meilenstein in der Motorradreifen-technologie gesetzt, sondern auch

den Weg für zukünftige Entwicklungen geebnet. Die Technologie hat sich weiterentwickelt und ist inzwischen bei nahezu allen modernen Hochleistungsmotorrädern Standard. Motorradfahrer auf der ganzen Welt vertrauen auf die Qualität und Zuverlässigkeit der Stahlgürtel-technologie, die das Fahrerlebnis auf eine völlig neue Ebene heben.

METZELER hatte seine Position als Pionier der Motorradreifen-technologie weiter gefestigt und ausgebaut. Die Einführung der Stahlgürtelreifen 1993, also vor genau 30 Jahren, ist ein wesentlicher, technologisch bedeutender Beitrag von METZELER. Als Technologieinstanz in der Motorradreifenindustrie lotet METZELER das Machbare mit spürbarer Leidenschaft für das Motorradfahren aus und treibt die Reifentechnologie stetig voran.

## Und was ist mit dem Vorderreifen?

Seit der erfolgreichen Einführung der Stahlgürtel-Technologie arbeiteten die METZELER-Ingenieure an der Adaption der Technologie auch auf den Vorderreifen. Aufgrund der Lenkaufgaben und der starken Belastung beim Bremsen wirken auf einen Vorderreifen ganz andere Kräfte als auf einen Hinterreifen. Ein schwieriges Unterfangen, denn Ziel war es, die konstruktionsbedingt hervorragende Bremsstabilität mit einer hohen Lenkpräzision, also dem Verhalten beim Wechsel von Geradeausfahrt in Schräglage und bei verschiedenen Schräglagenwinkeln zu verbinden. Die Lösung dieser Anforderungen liegt in der Verwendung einer anderen Konstruktion der Karkasse: Statt einer Radialkarkasse mit um 90° zur Fahrtrichtung angeordneten Fasern wie bei den Hinterradreifen kam nun eine neu ent-

wickelte Radialkarkasse mit zwei leicht gekreuzten Gewebelagen unter dem Stahlgürtel zum Einsatz. Damit verband METZELER die höhere Flankenstabilität der Diagonalkonstruktion mit den oben beschriebenen Vorteilen des Stahlgürtels.

Im Jahre 1996 feiert mit dem Tourensportreifen METZELER ME Z4 der weltweit erste Null-Grad-Stahlgürtel-Vorderreifen seine Premiere. Auch hier registrieren die Fahrer zumeist eine deutliche Verbesserung des Fahrverhaltens gegenüber der bisherigen Bereifung. Besonders die überragende Stabilität am Vorderrad hoben den ME Z4 deutlich von anderen Sport-Touring-Reifen ab. So glänzt der ME Z4 nicht nur durch sehr guten Grip, sondern vor allem auch durch ein neutrales Handling und ein erstklassiges Feedback, dem Gefühl des Fahrers für die Straße und deren Beschaffenheit. ■ AG

## In Short

Mit dieser Fülle an handfesten Vorteilen avanciert der neue „ME Z1“ schnell zum Referenzreifen für sportliche Motorräder und stellt sein Potenzial bei unzähligen Tests und im Renneinsatz unter Beweis. So fährt der Leiter der Testabteilung von Metzeler, Helmut Dähne, im Jahr 1993 beim Serienmaschinen-Rennen auf der legendären Nordschleife des Nürburgrings eine neue Rekordrunde in der sagenhaften Zeit von 7:49.71 Minuten. Da auf der Nordschleife keine offiziellen Motorradrennen mehr gefahren werden, hat dieser Rekord für alle Zeiten Bestand.





**1994 Nardo: Rekordfahrten  
auf Suzuki RF 900**

## **METZELER – Rekorde**

Zur Tradition bei METZELER zählt es, die Qualität der Reifen und die Performance durch anspruchsvolle Rekordversuche zu belegen.

Die überlegenen Eigenschaften der METZELER-Stahlgürtel-Technologie lassen die Idee aufkommen, die Performance der Reifen auch unter extremen Bedingungen unter Beweis zu stellen: bei einer Weltrekordfahrt. Als besonders aussagekräftig für die Qualitäten der Stahlgürtel-Reifen wird dafür ein Highspeed-Dauer-Rekord ausgewählt. Auf dem Hochgeschwindigkeitskurs im süditalienischen Nardo sollte der 24-Stunden-Weltrekord für Motorräder bis 1.000 ccm fallen.

Nach einem Tag „Dauervollgas“ und über 5.900 gefahrenen Kilometern ist es dann am 4. Juni 1994 um 19.42 Uhr so weit: Die Truppe hatte gleich sechs neue Weltrekorde aufgestellt. Als Krönung fällt zuletzt der 24-Stunden-Rekord mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 245,851 Stundenkilometern. Eine reife Leistung der Fahrer und ein harter Test für das eingesetzte Material! ■ AG



**Rekordfahrten bereits 1930:  
Der berühmte Ernst Henne 1930 auf  
BMW auf METZELER Reifen**

# Helmut Dähne

Leidenschaftlicher, hochdekorierter Motorrad-Sportsmann mit großen Verdiensten in der Reifenentwicklung

**Zum 100-jährigen Jubiläum präsentierte METZELER 1993 den ME Z1, den weltweit ersten Serienmotorradreifen mit Null-Grad-Stahlgürtel. Mit diesem technologischen Meilenstein gelang Helmut Dähne im selben Jahr auf der Nordschleife des Nürburgrings mit 7:49.71 Minuten seine Rekordrunde „für die Ewigkeit“ auf einer Honda RC 30. Seither trägt er den Namen des „King of the Ring“.**

**Helmut Dähne, geboren am 29. November 1944**, ist eine legendäre Persönlichkeit im Motorsport und ein Pionier in der Motorradreifenentwicklung. Seine beeindruckende Rennkarriere und seine großen Verdienste bei METZELER haben ihn zu einer Ikone der Motorradwelt gemacht.

Eine der bedeutendsten Etappen in Helmut Dähnes Karriere war zweifellos die Isle of Man TT, eines der anspruchsvollsten und gefährlichsten Straßenrennen der Welt. Dähne nahm insgesamt 26 Mal teil und erzielte dabei beeindruckende Ergebnisse, unter anderem auch den Sieg der Production Class 1976 auf BMW. Zwei weitere Podiumsplätze erreichte er in den 80er Jahren. Seine Entschlossenheit und sein Mut auf dieser legendären Rennstrecke brachten ihm die Bewunderung der Motorsportgemeinschaft - die bis heute anhält - ein.

Doch damit nicht genug: Vierundzwanzig Titel in der Deutschen Serienmeisterschaft und 18 Siege bei den 1000 km von Hockenheim sind beeindruckender Beleg für die Beständigkeit und die überragenden Erfolge des Bayerns.

Neben seinen Erfolgen als Rennfahrer war Helmut Dähne auch ein visionärer Ingenieur



und maßgeblich an der Motorradreifenentwicklung bei METZELER beteiligt. Seine Fähigkeit, die Bedürfnisse der Fahrer zu verstehen und innovative Lösungen zu entwickeln, trugen zum Nimbus Dähnes, aber auch dem von METZELER bei. Dähnes technisches Know-how und seine Erfahrungen als Rennfahrer machten ihn zu einem unschätzbaren wertvollen Asset für das Unternehmen.

Im Laufe der Zeit gewann Helmut Dähne nicht nur zahlreiche Rennen, sondern er wurde auch zu einem Vorbild und Mentor für viele junge Fahrer. Er teilt gerne sein Wissen und seine Leidenschaft für den Motorsport, um die nächste Generation von Fahrern zu inspirieren und zu unterstützen.

Doch Helmut Dähnes Beitrag zur Motorradwelt beschränkte



sich nicht nur auf den Rennsport und die Reifenentwicklung. Er war auch ein Verfechter für mehr Sicherheit im Motorsport und setzte sich für bessere Sicherheitsstandards und -ausrüstung ein. Seine Stimme wurde gehört und trug dazu bei, dass sich die Sicherheitsmaßnahmen im Motorradsport kontinuierlich verbesserten.

Helmut Dähne ist trotz der vielfältigen Erfolge seiner im besten Sinne bescheidenen und bodenständigen Persönlichkeit treu

geblieben und blieb stets zugänglich für Sportskameraden und Fans und zeigt echtes Interesse an seinen Fans und der Motorradgemeinschaft.

Man trifft ihn nach wie vor auf seiner BMW R 90 S oder der Honda RC 30 regelmäßig auf dem Nürburgring, wenn er seiner Leidenschaft frönt.

Halten Sie einfach die Augen nach der berühmten roten Kombi mit den weißen Streifen auf. Das Design trägt er noch heute! ■ AG



**Sieger in der Production Class der 1976 TT: Helmut Dähne mit seiner markanten Kombi auf seiner berühmten BMW R 90 S (oben).**

**Dähne 1993 auf seiner Nürburgring-Rekordrunde, die ihm den legendären Titel des "King of the Ring" einbringen sollte. Die Rundenzeit: 7:49.71 Minuten. Das Bike: Eine Honda RC 30 auf METZELER ME Z1 (links).**

**2001: Offensichtlich nichts verlernt! Helmut Dähne in seinem Element in der Grünen Hölle (unten).**



## Gewinnspiel:

### Reife(n)prüfung

Machen Sie mit bei dem exklusiven Gewinnspiel von Wunderlich und METZELER! Wenn Sie das vorliegende INSIDE Wunderlich Magazin gelesen haben, wird Ihnen die Beantwortung der drei Fragen unseres Gewinnspiels leichtfallen.

#### Die Fragen

1. Wer stellte den ersten Stahlgürtelreifen für Motorräder vor?
2. Wie hieß der Reifen?
3. Welche Rundenzeit fuhr Helmut Dähne bei seinem „ewigen Rekord“ auf dem Nürburgring?

#### Die Gewinnspielseite

- finden Sie hier: [wunderlich-gewinnspiel.de](http://wunderlich-gewinnspiel.de)
- oder durch Scannen des QR-Codes



#### Die Gewinne

Gewinnen Sie **einen von fünf Sätzen METZELER Reifen** für Ihr Motorrad. Fahren Sie im Mai 2024 zusammen mit den anderen vier Gewinnern von der **Wunderlich Unternehmenszentrale ins METZELER Werk in Breuberg im Odenwald**. Genießen Sie dort eine exklusive VIP-Werksführung. Nach einer Übernachtung reisen Sie individuell zurück.

**Teilnahmeschluss 07. April 2024**



PASSION. UNLIMITED.

# Die ultimative ANDEN CHALLENGE

## Prolog

Seit September 2022 sind Wunderlich und Biker Jo offizielle Partner, die sich einem gemeinsamen Projekt verschrieben haben. Einem Abenteuer, bei dem Biker Jo seine Harley-Davidson Pan America, die komplett mit Wunderlich Adventure Equipment ausgerüstet ist, als erster Adventure Rider in Europa, Afrika und auf dem amerikanischen Kontinent kompromisslos auf Herz und Nieren prüft. Nun stellte er sich den extremen Herausforderungen und Bedingungen, die das Abenteuer Südamerika zu durchqueren bereit hält.

Jos Pan America wurde, nachdem sie mit den Adventure-Spezifikationen des Wunderlich Konzeptbikes Passion. Unlimited. - das Wunderlich zusammen mit Jo und dem Harley- und Wunderlich Partner Manfred „Manne“ Hämmerle (K+M Harleyworld, Staudach bei Wangen i.A.) entwickelt hat - im November 2022 nach Südamerika verschifft. Dort sollte das Adventure Bike die ultimative Anden Challenge angehen, ein anspruchsvoller Härte-test mit zahlreichen, herausfordernden Offroad-Sektionen. Eine Höhen-erprobung für Mensch, Material und Maschine - darunter auch einige prototypische Parts aus der Wunderlich Entwicklung.

**Besuch! Jo sorgt für  
Abwechslung in der  
Harley-Davidson Vertretung  
in Santiago de Chile.**



**Woran erkennt man Biker Jo? Am linken Daddelfinger – fürs iPhone!**

Jos Challenges haben nicht nur für Aufmerksamkeit im Lager der Harley Adventure Rider gesorgt, im August 2023 wurde er im Headquarter von Harley-Davidson in Milwaukee von HD-CEO Jochen Zeitz und Europa-Chef Kolja Rebstock empfangen. Auch dort hört

man dem Westerwälder aufmerksam zu.

Genießen Sie die großartigen Bilder, die uns Jo aus Chile, Argentinien und Bolivien mitgebracht hat.







Als Verkehrsflugzeugführer ist Capt'n Jo an dünne Luft in der Höhe gewöhnt. Dennoch hilft die Akklimatisierung, wenn es in die Anden geht.



Aufwärmrunde: **AUFBRUCH IN DIE WILDNIS DER ANDEN**

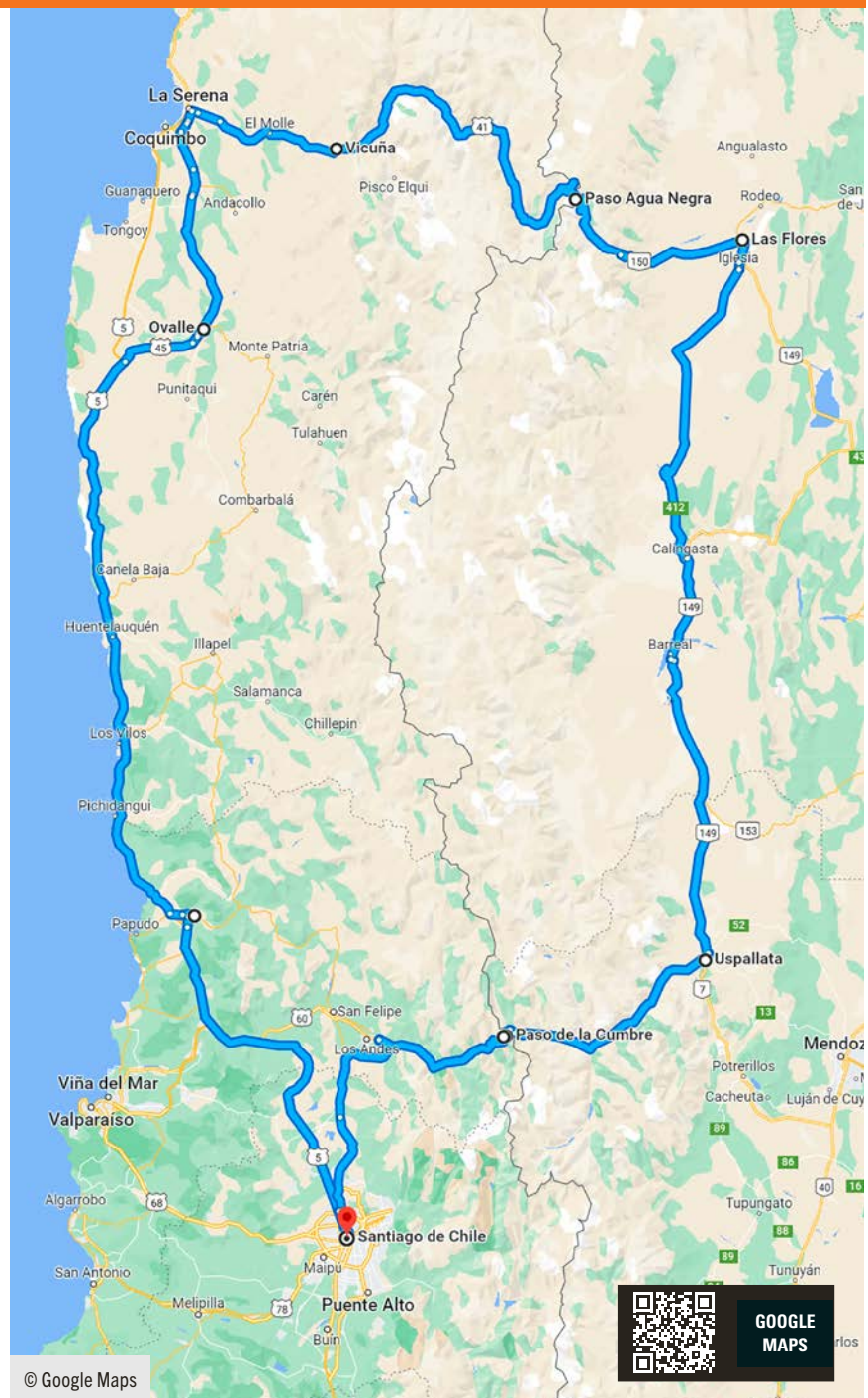
**Der November** 2022 brachte also eine neue Reise in den magischen Süden Amerikas. Die ultimative Anden Challenge stand bevor, bei der Jo seine Leidenschaft als Adventure Rider in vollen Zügen ausleben konnte. Gleichzeitig eine Prüfung, bei der Mensch, Material und Maschine zahlreiche Herausforderungen zu bestehen hatten. Von Santiago aus folgte Jo der südpazifischen Küste bis La Serena und begann den Aufstieg über drei eindrucksvolle Schotterpässe in Höhen zwischen 2.500 und 3.000 Metern. Vicuña und der überaus eindrucksvolle, 4.730 Meter hohe Paso del Aqua Negra, der zu den fünf höchsten Andenpässen zählt, waren, das gilt auch im wortwörtlichen Sinn, die ersten Höhepunkte auf Jos Reise.

#### Reise-Tipp: Paso del Aqua Negra

Auf 4.730 Metern Höhe thront der Paso del Aqua Negra, ein beeindruckender Zeuge der erhabenen Andenkette als Grenzpass zwischen Chile und Argentinien. Jo bezwang den majestätischen Schotterpass als Erster mit einer Harley-Davidson Pan America am 12. Februar 2023 und schrieb somit Geschichte.

#### Eine Oase der Schönheit – Las Flores nach Uspallata

Jos nächstes Ziel war Las Flores, Argentinien. Über die Ruta 412 führte die Route südwärts entlang der Anden durch eine atemberaubende Landschaft. Eine 380 Kilometer lange Strecke in die Pampa, 380 km epische Einsamkeit, von Lamas und anderen wildlebenden Tieren abgesehen, führte diese teilweise unbefestigte



Straße nach Süden. Jo konnte unverfälschtes Adventure Riding und die pure Abenteuerlust in der wunderschönen Natur dank der zuverlässigen, penibel und professionell vorbereiteten Pan America, in vollen Zügen genießen. Unvergesslich! Am Ende

#### Dreh- und Angelpunkt der Anden Challenge: Die chilenische Metropole Santiago de Chile.

dieses Trips: Uspallata, bekannt für seine fesselnde Kulisse und perfekter Ausgangspunkt für den nächsten Reiseabschnitt.



**Reise-Tipp:**  
**Las Flores und die Pampa**

Die fesselnde Ruta 412 führt durch Las Flores und die endlose Pampa. Ein überwältigendes, visuelles Fest – nicht nur für Motorradfahrer.

**Über die Panamericana zurück nach Santiago – nicht ohne einen lohnenden Abstecher**

Von Uspallata aus ging es über die RN 7, ein Teil der berühmten Panamericana, die die Metropolen Buenos Aires und Santiago verbindet. Doch die Reise war noch nicht vorbei. Der Paso Los Libertadores und der Abstecher auf den gleichfalls erhabenen Paso Christos Redentor, auf 3.900 Metern über Meeresspiegel gelegen, waren für Jo zu verlockend und die Faszination der Schotterstrecke machte alle Mühen wett.

**Reise-Tipp:**  
**Paso Christos Redentor**

Ein 3.900 Meter hoher Pass, der neben der Herausforderung auch die eindrucksvolle Schönheit der Anden präsentiert.

Zurück in Santiago wartete schon das Team von Harley-Davidson Chile und „Elvis“ – der Name, auf



**4.730 Meter über NN. Weit jenseits der Baumgrenze: Der Paso del Aqua Negra.**

den Jo seine Pan Am getauft hat, weil der Motor so schön singt - bekam eine Inspektion und bei der Gelegenheit ein größeres Ritzel. Die Untersetzung sollte es ermöglichen, bei Steigungen von 30 % und mehr in großer Höhe und schwer beladen noch genügend Leistung und Traktion zu haben.

Die Runde über den Aqua Negra, die erste Etappe, war circa 2.000 Kilometer lang. Es handelte sich hierbei um einen ersten Test, den Jo noch in einem gewissen Nah- oder Komfortbereich zu

Harley-Davidson Chile in Santiago absolvierte. Das Wunderlich Equipment hatte sich durch die Bank auf dieser „Aufwärmrunde“ bereits bestens bewährt.

Wenn Jo das nächste Mal nach Santiago zurückkehren würde, würde der Kilometerzähler 9.500 km mehr anzeigen. Die gewaltigen Dimensionen der Distanzen sind in Südamerika eben etwas grösser als zuhause in Europa.



**Die Piste, die Natur: Grandios und schlichtweg atemberaubend.**



## Grandiose Kulisse: ZWISCHEN PAZIFIK UND ANDEN ...

**Auch die zweite Etappe** gibt sich von Anfang an so vielseitig wie faszinierend und beeindruckt mit epischen Ausblicken auf den südlichen Pazifik und das Massiv der Anden.

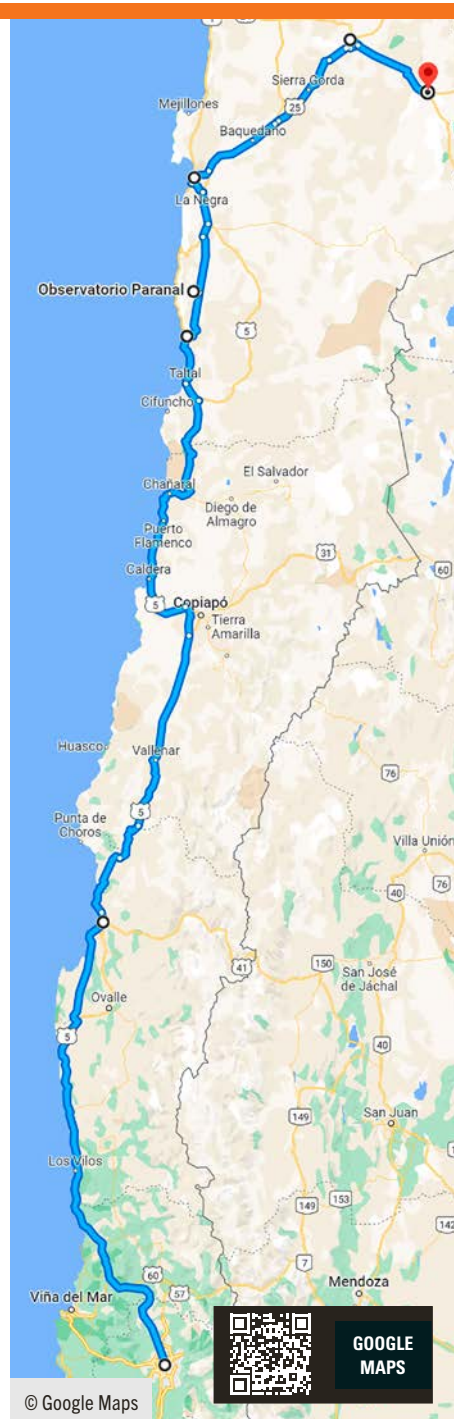
Die Ruta 5 führte von Santiago de Chile ausgehend nach Norden über die Panamericana, nach Antofagasta und weiter nach San Pedro de Atacama. Die Ruta 5 zwischen Santiago und dem circa 1.900 Kilometer entfernten Antofagasta hat bis La Serena den Charakter einer Autobahn, danach ähnelt die Panamericana einer gut ausgebauten Bundesstraße mit lebhaftem LKW- und Busverkehr. Rechts und links der Ruta 5 und der Ruta 1 gibt es zahlreiche, lohnende kleine Nebenstraßen und Pässe. Etwas nördlich von dem am Meer gelegenen Taltal auf der Höhe von Paposo zweigt eine kleine, reizvolle Straße, die B-710

ab. Folgt man ihr, erreicht man über die steiler werdende Straße einen Pass, der auf 3.600 Metern Höhe liegt. An einer in westlicher Richtung abzweigenden Stichstraße liegt das Observatorium Paranal und so nahe am Himmel, dass Jo es selbstverständlich besucht hat.

### Reise-Tipp: Observatorium Paranal

Das Observatorium Paranal, ein Juwel der Astronomie, eingebettet in die malerische Kulisse der Anden, lud Jo zu einem faszinierenden Zwischenstopp ein.

Weiter ging es nach Norden in Richtung der Bucht bei Antofagasta. Von dort führt die Ruta 5 weiter, bis bei Calama die Ruta 23 abzweigt. Die Straße führte nach San Pedro de Atacama, einem Ort inmitten der Wüste.



Mit der Pan America ging es über die Panamericana.

**Der Gipfel: An der Grenze zwischen Chile (rechts im Westen) und Argentinien (links im Osten).**





## ... und über die Höhen der Atacama nach San Pedro – Zeit für die Akklimationisierung

Bevor man aber San Pedro erreicht, steigt diese Straße bis 3.400 m Höhe stetig an und gibt grandiose Ausblicke auf die Anden und Wüstenlandschaft preis. Hier tauchte Jo in die Geheimnisse der Atacama-Wüste ein, besuchte den Salzsee und bewunderte die faszinierenden Geysire am Ende der geschotterten Ruta B 245. Die unwirkliche Schönheit der Atacama-Wüste und die sprühenden Geysire Del Tatio sind einzigartige Naturwunder, die man, so Jo, unbedingt auf der Reise besuchen sollte. Nicht zu vergessen der Volcano Putana, den Jo bis auf 5.011 m Höhe erstmalig mit der Pan America befahren hat.

San Pedro de Atacama liegt auf 2.900 m in der Atacama Wüste. Jo

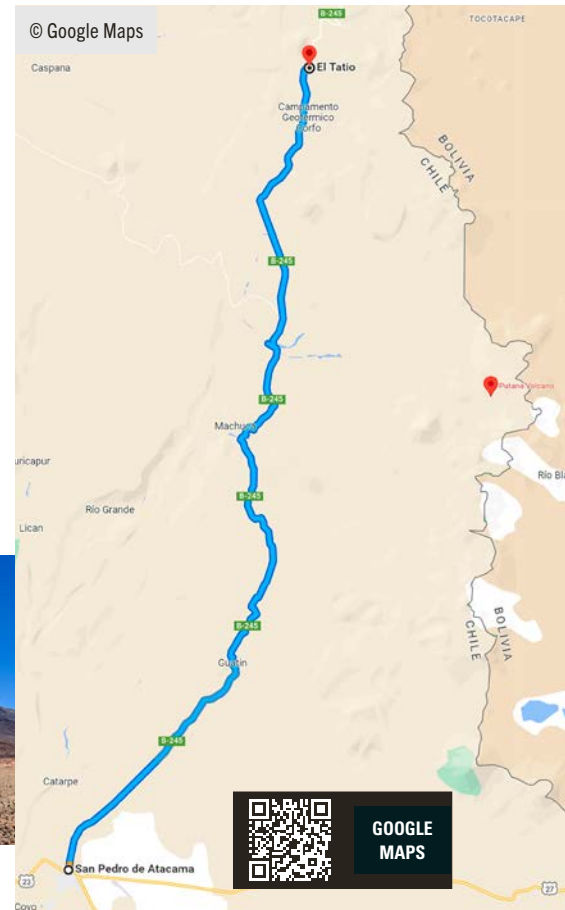
blieb 5 Tage zur Akklimationisierung dort.

### Reise-Tipp: Die Atacama

Die Atacama, die Salt-Flats, die Geysire und der Volcano Putana – allesamt von San Pedro aus – das sich zur Akklimationisierung anbietet - sehr gut erreichbar.



Sieht aus wie der Fujiyama (3.776 m),  
ist aber der Volcano Putana (5.884 m).



Durch die Atacama

### Kurz und knapp: Fragen an Biker Jo

Wie sah Deine Vorbereitung für diese Reise aus? Hast Du ein Höhenttraining absolviert?

(Grinst) Zigtausende Kilometer im Jahr auf dem Adventure Bike, die trainieren. Dennoch habe ich mir in den Anden Zeit für die Akklimationisierung genommen.

### Wie verhielt sich die Pan America in der Höhe?

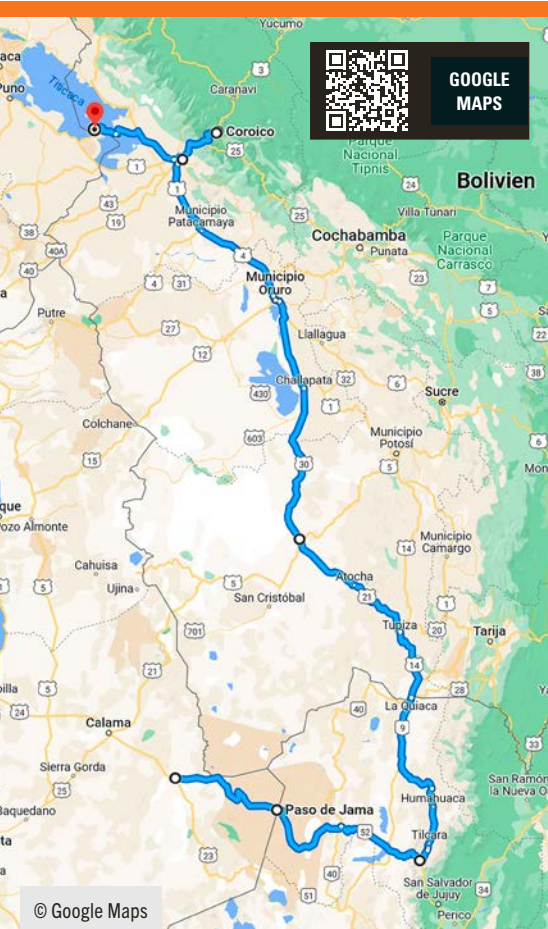
Ich hatte festgestellt, dass ab 3.500 m Höhe die Motorwarnleuchte anging. Ehrlich gesagt hatte ich dies erwartet. Denn meine Pan America war von Harley-

Davidson für Europa mit dem entsprechenden Mapping versehen worden. Dort ist das Anfetten des Gemischs aufgrund des Sauerstoffmangels in Höhen jenseits von 3.500 m - anders als in den Anden - nicht zu erwarten. Eine Kalibrierung in Antofagasta brachte nur kurzfristig Abhilfe, bis die Motorwarnleuchte sich wieder meldete.

Ursächlich ist die Lambda Sonde des hinteren Zylinders, der in der Höhe wohl zu wenig Luft bekam. Diese Erkenntnis war auch für Harley-Davidson im Milwaukee neu. Es wird seitdem an einem neuen Mapping gearbeitet. Dafür machen wir den Test...





Immer weiter: **NACH ARGENTINIEN UND BOLIVIEN**

**Die hohen Pässe** und die Hochebenen der nächsten 14 Tage waren sehr fordernd, bewegte sich Jo doch kaum unter 3.500 m Meereshöhe, egal ob Hotel oder Fahrstrecke oder was sonst auf dem Programm stand. Über den 4.830 m hohen Paso Jama ging es nach Purmamarca in Argentinien. Dort auf der alten Panamericana (Ruta 9) in nördlicher Richtung nach Bolivien bis nach Uyuni mit dem großen Salzsee auf 3.800 Meter Meereshöhe. Der Ort liegt so hoch wie das Gipfelkreuz des Großglockners (!) und beherbergt den höchstgelegenen Eisenbahnfriedhof der Welt.

**La Paz – Höhepunkt der Challenge**

Die Route führte Jo weiter nach La Paz in Bolivien, der höchstgelegenen Hauptstadt der Welt, eingebettet in einer eindrucksvollen Landschaft aus Bergen und Tälern. Die Unterstadt liegt auf 3.800, die Oberstadt auf 4.100 Meter Seehöhe. Jo eröffnete sich der Blick auf eine bunte Stadt, deren Stadtteile durch ein einzigartiges Seilbahnsystem miteinander verbunden sind – eine fantastische Ingenieursleistung, die Jo in Staunen versetzte. Die Firma Doppelmayr aus Österreich, Weltmarktführer im Seilbahnbau, hat hier ein Seilbahnsystem mit 14 Bergbahnen errichtet, das alle Stadtteile von La Paz verbindet. Man sollte in La Paz also besonders bei Nacht Seilbahn fahren, um die Größe, das Lichtermeer und auch die Besonderheit der Stadt zu erfassen.

**Reise-Tipp: La Paz**

La Paz erweist sich als bunte Stadt inmitten eines Gefüges aus Bergen und Tälern. Das einzigartige Seilbahnsystem von La Paz bietet eine grandiose Aussicht auf die Stadt und ihre Umgebung. Ein Blick, der Jo besonders auch nachts imponierte.

**Abstecher – Herausforderung „Death Road“**

Von der bolivianischen Metropole aus befuhr Jo den nordöstlich gelegenen Paso Cumbre (4.670 m) und die sogenannte „Death Road“. Die „Death Road“, auch Yungas Straße genannt, ist eine berühmte, schmale Schotter-



straße, die sich über 80 Kilometer an steilen Abhängen hinzieht. Diese Straße wurde 1931 gebaut und war bis 2007 geöffnet. Sie windet sich durch mehrere Klimazonen nach unten und endet auf 1.200 m Meereshöhe in einem Ort namens Corico. Bis zur Schließung der Straße für den öffentlichen Verkehr im Jahre 2007 waren jährlich 200-300 Verkehrstote durch Absturz zu beklagen. Daher der Name „Death Road“. An fast jeder Kurve stehen Kreuze und Gedenktafeln. Technisch ist diese Straße mit dem Motorrad gut zu meistern, sofern man psychisch mit Nebel, engen Kurven, nassem Untergrund, steilen Abhängen und Wasserfällen auf der Strecke zurechtkommt. Eine Straße, an der man sich keine Fehler erlauben sollte. Jo ist die Strecke bergab und wieder hinaufgefahren. Die neue



**Der Titicacasee (3.800 m über NN) mit den ortstypischen Holzfähren.**



**Bei Uyuni: Der höchstgelegene Eisenbahnfriedhof der Welt.**

Untersetzung, die sich aus dem Tausch des Ritzels ergab, hat sich hier bestens bewährt: "Die war der Hammer!"

Ein Abenteuer, das Mut, mentale Stärke und zuverlässige Technik und Ausrüstung erfordert. Der Lohn: Unvergessliche Eindrücke in Hülle und Fülle.

**Reise-Tipp: „Death Road“**

Die Bewältigung der berühmten "Death Road" ist eine mutige Fahrt durch eine atemberaubende Landschaft, die Jo in Erinnerung bleiben wird. Ihre Überwindung fordert die Kondition, die mentale Stärke und das Material.



**Hoch-Wasser – Der Titicaca See**

Von La Paz ging es weiter an den Titicaca See, dem in 3.800 m Meereshöhe höchstgelegenen, schiffbaren Gewässer der Welt. Spannend war es in Copacabana, den Grenzort zu besuchen, da alte Holzfähren zum Transport von Menschen und Material eingesetzt werden.

Kurz hinter der Grenze war in Peru leider erst einmal Schluss mit der Weiterfahrt. Unruhen und Straßensperren durch Rebellen zwangen Jo zur Umkehr. Auslöser

waren zwei Motorradfahrer auf ihren BMW GS 1200, die bei einer Straßenspernung auf peruanischer Seite nahe Puno ausgeraubt worden sind. Ein Fahrer kam bei dem Überfall zum Sturz und konnte sich auf den Sozius seines Freundes retten. Motorrad und Ausrüstung blieben zurück.

**Reise-Tipp: Titicaca See**

Der Titicaca See, ein Naturwunder. Die Grenze zwischen Argentinien und Peru durchläuft den See in Nord-Süd-Richtung.

**Project 1-100.000 km und Wunderlich Passion. Unlimited.**

Das Projekt 1-100.000 km wurde von Biker Jo und Manfred Hämmerle (K+M Harleyworld) 2021 ins Leben gerufen. Ihr Ziel ist es, die Eignung der Harley-Davidson Pan America 1250 Special als Adventure Bike im Rahmen eines Langzeittests zu „erfahren“. Es lag also nahe, die Pan America mit den hochwertigen Parts & Accessories aus dem Programm von Wunderlich Adventure auszustatten.

Jo hat auf seiner Harley Davidson Pan America inzwischen fast 70.000 Kilometer

in den Alpen, auf Korsika, in Marokko und in Süd- und Nordamerika zurückgelegt und dabei wertvolle Erkenntnisse sowohl für Harley-Davidson als auch für Wunderlich gewonnen.

**Weblinks**

Instagram: Biker.Jo

YouTube:

Biker.Jo – Motorradtour-Adventure

Web: [www.motorradtour-adventure.com](http://www.motorradtour-adventure.com)



## RÜCKKEHR MIT ERKENNTNISSEN



**Jo hatte sich** aufgrund der unsicheren Situation entschieden, nach Santiago de Chile (3.900 km) zurückzufahren und dort die Challenge zu beenden, wenngleich nicht auf direktem Wege.

Jedenfalls war auch die Strecke nach Arica (Chile) eine Wucht. Über die Ruta 11 befuhr Jo den 4.680 m hohen Chungara. Als Grenzpass und Andenübergang zwischen Bolivien und Chile handelt es sich um die zweithöchste Zollabfertigung (Tambo Quemado) in den Anden. Nur der Paso Tilcio in Peru mit der Zollabfertigung in 4.818 m Höhe topt diese Abfertigungsstation.

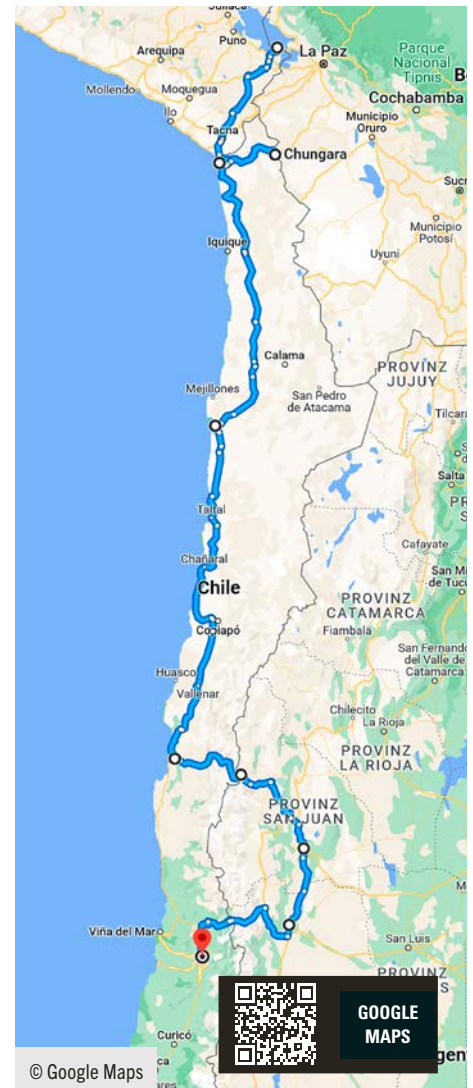
Auf dem Rückweg nach Arica, auf der Westseite der Anden stellte sich zu Jos Überraschung Schneefall ein. Bis nach Purte blieb Jo

nichts anderes übrig, als den schweren LKW in deren Spur zu folgen: Adrenalin pur auf 4.600 Höhenmetern!

Von Arica aus durchfuhr er die gesamte Atacama Wüste entlang des Gebirgsmassivs bis Antofagasta fast schon komfortabel auf einer gut ausgebauten Straße: Der neuen Panamericana Ruta 5. In Antofagasta brauchte „Elvis“ neue Reifen und eine Inspektion.

Um die Autobahn zu meiden, entschloss sich Jo bei La Serena links nach Osten abzubiegen und abermals den Paso Aqua Negra auf 4.730 m Höhe zu überqueren. Der Weg zurück nach Chile führte diesmal über San Juan und Mendoza und wieder den Paso Libertadores nach Santiago. ■ AG

### Traumstraße Panamericana



**Die letzte Etappe: Zurück nach Santiago – aber nicht ohne den Passo Negra nochmals zu überqueren.**

#### Erkenntnisgewinn

Die Reise endete nicht nur an ihrem Ausgangspunkt, sondern auch mit wertvollen Erkenntnissen. Harley-Davidson und Wunderlich erhielten mit Hinblick auf das Potential der Pan America weitere Eindrücke, die hilfreich für die Produktentwicklung sind.

Mit 11.563 weiteren Kilometern auf dem Kilometerzähler seines „Elvis“, abertausenden von Höhenmetern und den unauslöschlichen Eindrücken, die die Anden bei Jo hinterließen, war die Reise eine aufregende und zutiefst befriedigende Erfahrung. Und ein pures

Vergnügen für einen hartgesottenen Adventure Rider, wie Jo einer ist.

Jos Reise geht weiter. Nach dem Süden des amerikanischen Kontinents geht es weiter nach Kanada und in die USA.



# Die *Passion. Unlimited.*

## Das Pan America Konzeptbike von Wunderlich Adventure

**Wunderlich**, dahinter verbirgt sich ein Team absoluter Vollblutspezialisten und ein Unternehmen, das unbestritten mit **Wunderlich – complete your BMW** die Nr. 1 weltweit ist, wenn es um hochwertiges BMW Motorradzubehör geht. Doch die Leidenschaft der innovativen Ideenschmiede kennt keine Grenzen: **Passion. Unlimited.**

Das ist die Devise der im vergangenen April 2022 gegründeten **Wunderlich Division** namens **Wunderlich Adventure**, die hochwertiger und innovativer Parts & Accessories für die Harley-Davidson Pan America offeriert.



## Erstes Konzeptbike von Wunderlich Adventure

Was die Adventure Bike Spezialisten aus Grafschaft-Ringen „draufhaben“ zeigte das erste eindrucksvolle Konzeptbike **Passion. Unlimited.** Das Bike, aufgebaut auf einer Harley-Davidson Pan America 1250, lässt vielen Enthusiasten das Wasser im Munde zusammenlaufen,

was Herbert Schwarz, den Wunderlich Adventure Markenbotschafter, sichtlich freut: „Mit unserer **Passion. Unlimited. Pan America** möchten wir zeigen, was mit Passion oder Leidenschaft in Sachen Design, Parts & Accessories bei uns geht. Als Fulldresser haben wir sie deshalb nicht

nur komplett und professionell mit unseren Wunderlich Adventure Komponenten ausgestattet, sondern sie auch in unserem ureigenen Design präsentiert. Die Resonanz der Community war überwältigend, was uns motiviert, dem eingeschlagenen Weg weiter konsequent zu folgen!“ ■ AG



# Der Fischermäns Scrämb!

**Die belebende und erfrischende Minzgrüne für motorisierte Abenteurer, die nach einem kraftvollen Kick suchen!**

Das muss man BMW lassen, die Farbkombi Underground uni/Lightwhite uni aus dem Option 719-Programm wirkt schon beim bloßen Ansehen belebend und minzig-erfrischend, wie eine Fisherman`s Friend-Pastille. Jedenfalls waren die Designer und Entwickler im Wunderlich

Entwicklungszentrum nicht aufzuhalten, den R nineT Scrambler mit den hauseigenen Komponenten einer Fingerübung zu unterziehen, als sie das Bike zu Gesicht bekamen. Kaum war das Gatter zur kreativen Wiese, auf der sich das begeisterte Team regelmäßig mit viel Esprit

austobt, eröffnet, hatte man mit dem Arbeitstitel mit Ohrwurm-potential auch schon den frechen und eingängigen Namen fürs Bike mit ganz viel extra frischem Boxer Spirit gefunden: Der Fischermäns Scrämb!



# Unboxing the Boxer Spirit

Mehrere Designskizzen für den Scrämb waren schnell gezeichnet und die Komponenten, die für den Umbau „out of the box“ benötigt wurden, lagen ohnehin im Regal des Lagers nebenan.

Während der Motorschutzbügel und die Lampenmaske zum Lackiermeister gebracht wurden, wurde das Heck adventuretauglich in unserer Werkstatt umgebaut. Die Abenteuerlust stellte sich bereits ein, als der AKTIVKOMFORT Solo-Sitz und der Soziousgepäckträger RALLYE montiert worden waren.

Vorher hatten die Techniker das ENDURO-Heck zusammen mit dem Kennzeichenträger ENDURO Plug & Play montiert. An der Front wurden die Handprotektoren sowie der schwarze Frontfender CLASSIC aus Aluminium montiert. Fehlten nur noch der Motorschutzbügel und die Lampenmaske DAYTONA, bei denen unser Lackier ganze Arbeit geleistet hat. Die Zeit fürs Lackieren können Sie sich freilich sparen, denn wir bieten Lampenmaske und Motorschutzbügel fix und fertig und passend in Underground/Lightwhite lackiert an. ■ AG



**Für die extra frischen Zutaten  
im Detail bitte weiterblättern!**



# Die extra frischen Zutaten im Detail

## DESIGN

### Frontumbau



**Wunderlich Verkleidung Daytona R nineT Scrambler Option 719 – Underground uni/Lightwhite uni | #30471-405**



**Verkleidungsscheibe Sport – rauchgrau #30470-212**

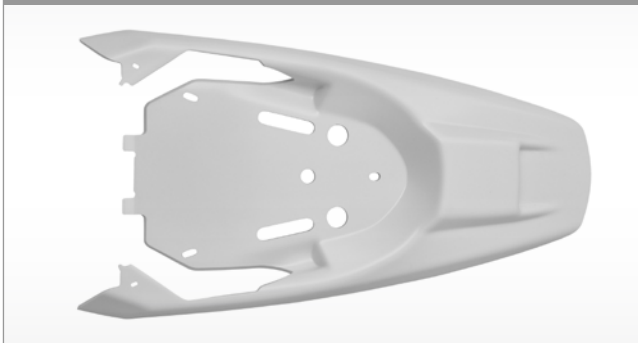


**Wunderlich Handprotektoren – weiß | #27520-304**



**Wunderlich Kotflügel Classic vorne – schwarz | #44850-022**

### Hecktumbau



**Wunderlich Heckumbau ENDURO mit Rücklicht | #27761-000**



**Wunderlich Kennzeichenträger ENDURO | #38981-502**



## ERGOKOMFORT



**Wunderlich Fahrersitzbank**  
**AKTIVKOMFORT | #44118-102**

## SYSTEMGEPÄCK



**Wunderlich Sozios Gepäckträger**  
**RALLYE | #31742-302**

## PROTECTION



**Wunderlich Motorschutzbügel –**  
**Lightwhite uni | #31741-107**

Unendliche Möglichkeiten

## Wunderlich Customizing out of the Box

Überzeugen Sie sich selbst von den vielfältigen Möglichkeiten unseres Komponentenbaukastens für die BMW R nineT Modellreihe

Der hier vorgestellte Individualumbau der R nineT Scrambler ist nur ein anschauliches Beispiel für die vielfältigen Möglichkeiten, die Ihnen unser umfangreicher, abgestimmter Komponenten-Baukasten für den Umbau Ihrer R nineT bietet, der hier den Raum ob der Versions- und Farbvarianten schier sprengen würde.

### Rolling Conversion – reversibel

Unser Boxer Spirit Programm für die BMW Heritage Bikes R nineT und die R 18 bietet Ihnen die großartige Möglichkeit des „rollenden“ Umbaus, bei dem sie Ihr Bike abschnittsweise customizen können, ohne dass Sie für längere Zeit auf den Genuss des Fahrens verzichten müssen. Weiterer Vorteil: Neben der garantiert frustfreien, weil passgenauen Plug & Play Montage bieten unsere Komponenten die Möglichkeit, den Originalzustand Ihrer R nineT oder R 18 jederzeit wieder herzustellen\*).

## Unboxing your Boxer Spirit!

**BOXER  
SPIRIT**  
WHERE PAST MEETS FUTURE

[wunderlich-boxerspirit.de](http://wunderlich-boxerspirit.de)

\*) Hat aber noch niemand gemacht!



Diese und weitere Komponenten sowie mehr Informationen finden Sie auf [www.wunderlich.de](http://www.wunderlich.de)



# Schutzkomponenten.

## Ihre Aufgabe – ihre Grenzen

**Der grundsätzliche Sinn und Zweck unserer Schutzkomponenten fürs Motorrad, wie z.B. unseren Motor- und Tankschutzbügeln, unseren Ventildeckel- und Zylinderprotektoren oder unserer Achsschutzpads ist es, das Motorrad selbst oder einen Teil von ihm, so effektiv wie möglich zu schützen.**



### Was ist ihre Aufgabe ...

- Die Weiterfahrt nach einem Malheur soll möglichst gewährleistet sein,
- wenngleich wir aus einsichtigen Gründen in Kauf nehmen müssen, dass das Schutzelement beschädigt oder zerstört wird.
- Die Gefahr der Beschädigungen des Motorrads oder der geschützten Sektion – also die Gefahr möglicher Sekundärschäden – sollen möglichst reduziert, vermieden oder ganz verhindert werden.

Bei der Konstruktion und Dimensionierung unserer Schutzkomponenten legen wir grundsätzlich großen Wert auf die möglichst umfassende Schutzwirkung.

# ... und wo liegen die Grenzen der Schutzsysteme

## Heterogene Umgebungsbedingungen und deren Einfluss auf die Auswirkungen

Untersuchungen zeigen, die Wahrscheinlichkeit, dass die Umgebungsbedingungen und damit auch die Auswirkungen von Unfallsituationen vermeintlich identisch oder vergleichbar sind, die geht gegen Null. So sind der Zustand des Fahrbahnbelags, der Streckenverlauf, Hindernisse, wie beispielsweise Leitplanken, Mauern oder Gräben rechts und links der Strecke, die Witterung, die Beladung, die Geschwindigkeit, die ge-

fahre Line und der technische Zustand des Motorrads und der Reifen nur einige der bestimmenden Determinanten, die unmittelbaren Einfluss auf die realen Auswirkungen - das können positive, aber auch negative sein - eines Ausrutschers haben können. Hinzu kommt natürlich auch das jeweilige unkalkulierbare Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer, mit denen wir uns die Straße teilen müssen. Dies gilt besonders in kritischen Situationen.



### Auf der Suche nach dem Kompromiss aus maximaler Schutzwirkung und Fahrbarkeit

In der Konstruktion von Schutzkomponenten sind wir gezwungen, mit Hinblick auf die Dimensionierung der Bauteile und -gruppen und dem daraus resultierenden Gewicht und der Geometrie, Kompromisse einzugehen: Je schwächer die Komponenten konstruiert und dimensioniert ist, umso geringer ist deren Schutzwirkung. Umgekehrt wäre es möglich, bei ausreichender Dimensionierung einen hundertprozentigen Schutz zu gewährleisten, jedoch mit dem nicht akzeptablen Nachteil, dass die Fahrbarkeit massiv eingeschränkt würde. Demnach folgt die Konstruktion der Abwägung des Kompromisses aus maximal möglicher Schutzwirkung, ohne die Fahrbarkeit des Motorrads durch die Schutzkomponente zu beeinträchtigen. ■ AG

**Aus der Erfahrung wissen wir also, dass es Auswirkungen geben kann, die auch kapitale Schäden nach sich ziehen können, die selbst die beste Schutzkomponente nicht abfangen kann. Sinngemäß gilt dies auch für die Umgebungsbedingungen bei einfachen Umfallern – bei denen die Fallhöhe am größten ist.**

**Diese Erkenntnis, die die Möglichkeiten und die Grenzen der Schutzkomponenten aufzeigt, gehört zur Wahrheit dazu.**



YouTube



# Die Institution

**Das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) ist eine renommierte Forschungseinrichtung, die sich auf die Sicherheit von motorisierten Zweirädern spezialisiert hat. Es wurde 1981 mit dem Ziel gegründet, das Unfallrisiko für Motorradfahrer zu reduzieren, die Fahrsicherheit zu verbessern und das Bewusstsein für Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Motorradfahren zu fördern.**

Die Hauptaufgabe des ifz besteht darin, fundierte Forschung in den Bereichen Motorradsicherheit und Fahrdynamik zu vereinen und selbst durchzuführen. Das Institut führt umfangreiche Studien und Untersuchungen durch, um das Verhalten von Motorrädern und Motorradfahrern in ver-

schiedenen Verkehrssituationen zu analysieren. Dabei werden sowohl die technischen Aspekte der Fahrzeuge als auch das Fahrverhalten und die Fähigkeiten der Fahrer berücksichtigt.

Die Forschung des ifz umfasst unter anderem die Analyse

von Unfalldaten, die Untersuchung von Unfallursachen und -mechanismen sowie die Entwicklung und Bewertung von Sicherheitssystemen und Schutzausrüstung für Motorradfahrer. Das Institut arbeitet eng mit der Industrie, Regierungsbehörden, Verkehrssicherheitsorganisationen und anderen Forschungseinrichtungen zusammen, um die Erkenntnisse in die Praxis umzusetzen und die Sicherheit von Motorradfahrern kontinuierlich zu verbessern.

Die Vorteile des ifz für Motorradfahrer sind vielfältig. Durch die Forschungsarbeit des Instituts werden neue Erkenntnisse gewonnen, die dazu beitragen, das Verständnis für Motorradunfälle und deren Vermeidung zu verbessern. Aufgrund dieser Erkenntnisse können Sicherheitsmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, die das Unfallrisiko für Motorradfahrer reduzieren. Dies kann beispielsweise die Weiterentwicklung von Schutzausrüstung, Sicherheitssystemen oder Infrastrukturmaßnahmen beinhalten.

Das ifz trägt auch dazu bei, das Bewusstsein für Motorradsicherheit in der Öffentlichkeit zu erhöhen. Es organisiert regelmäßig Veranstaltungen und Informationskampagnen, um Motorradfahrer über sicheres Fahrverhalten, Risiken im Straßenverkehr und die Bedeutung der richtigen Schutzausrüstung aufzuklären. Dadurch werden Motorradfahrer sensibilisiert und ermutigt, sich aktiv mit Sicherheitsfragen auseinanderzusetzen.

Ein weiterer Vorteil des ifz liegt in der Unterstützung von Gesetzgebungsverfahren. Aufgrund der



Das ifz hat seinen Sitz in Essen



Die Internationale Motorradkonferenz des ifz setzt seit Jahrzehnten Maßstäbe für den internationalen Austausch von Verkehrssicherheitsexperten

fundierten Forschungsergebnisse und Expertise kann das Institut Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geben und zur Entwicklung effektiverer Verkehrsgesetze beitragen. Dadurch können Maßnahmen ergriffen werden, um das Risiko von Unfällen zu verringern und die Sicherheit von Motorradfahrern auf gesetzlicher Ebene zu stärken.

Insgesamt bietet das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) eine

wichtige Plattform für die Forschung und Entwicklung von Motorradsicherheit. Durch seine Arbeit trägt das ifz maßgeblich zur Verbesserung der Sicherheit von Motorradfahrern bei und unterstützt die Entwicklung von innovativen Lösungen zur Risikoreduktion. Motorradfahrer können von den Erkenntnissen und Empfehlungen des Instituts profitieren, um ihre eigene Sicherheit zu erhöhen und das eigene Fahrerlebnis zu verbessern. ■ AG

Wir haben uns mit Matthias Haasper, dem Institutsleiter des ifz zum Gespräch getroffen.

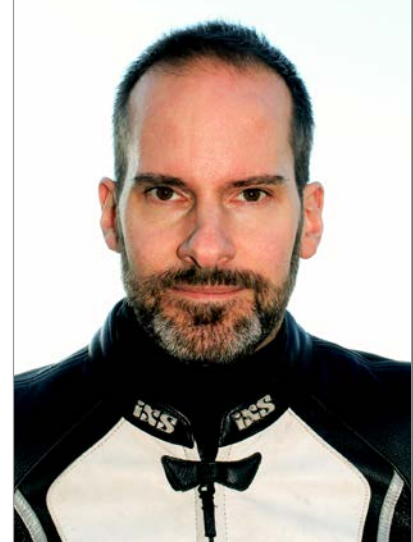
**IW: Herr Haasper, Sie sind seit 2001 beim ifz, waren lange Jahre Forschungsleiter und sind seit 2021 Institutsleiter. Auf Ihrer Website findet man zwei Fotos von Ihnen. Eins davon mit Motorradkombi. Was hat es damit auf sich? Sind Sie etwa einer von uns?**

**Matthias Haasper:** Zwei Fotos sind es?! Gut aufgepasst! „Einer von uns“ gefällt mir und so ist es natürlich, und das seit meinem 15. Lebensjahr. Damals noch lange nicht ahnend, wohin mich die Fahrten auf dem Mofa, dem Leichtkraftrad und Motorrad auch beruflich führen würden. Die Arbeit, die damit verbundenen Aufgaben des ifz und das Motorradfahren gehören selbstverständlich zusammen. Die Theorie ist der Praxis dienlich, genauso verhält es sich andersherum. Wer bei sicherheitsrelevanten Themen „mitredet“, sollte das ein oder andere Mal auf dem Motorrad gesessen haben.

**IW: Wissenschaftliche Institute wähnt man häufig im Elfenbeinturm, die Kontakthürden**

**werden gemeinhin als hoch empfunden. Stellen Sie Berührungspunkte der Motorradfahrer gegenüber Ihrem Institut fest und wenn ja, wie begegnen Sie ihnen?**

**Matthias Haasper:** Uns geht es darum, die Mobilität auf motorisierten Zweirädern in einer dichter werdenden Verkehrsumwelt sicherer zu gestalten und den Fahrspaß dabei nicht aus den Augen zu verlieren. Daher ist es wichtig, auf Augenhöhe vor allem mit denjenigen zu interagieren, um die es geht. Dabei lernen wir selbst ständig neu dazu. Den allseits bekannten „erhobenen Zeigefinger“ vermeiden wir genauso wie Vorschriften „von oben herab“, wie sich jeder zu verhalten hat. Eher treten wir in einen Dialog mit interessierten Motorradfahrerinnen und -fahrern, zeigen neue Ideen und Lösungswege auf, wie jede und jeder sicherer unterwegs sein kann. Dass dies funktioniert, bestätigt uns das rege Interesse vieler, die uns auf all den verschiedenen Kommunikationsplattformen und Veranstaltungen kontaktieren und natürlich unsere Produkte abrufen. Wir haben hier beispielsweise unsere Webseite, die zahlreiche Informationen zum Thema



## Matthias Haasper

Matthias Haasper wurde 1973 in Essen geboren. Er studierte von 1995 bis 2001 Erziehungswissenschaften an der Universität Duisburg-Essen mit dem Abschluss zum Diplom-Erziehungswissenschaftler. Schwerpunkte lagen in den Bereichen der Erwachsenenbildung und Verkehrspädagogik. Neben beruflichem Interesse kam er als begeisterter Motorradfahrer bereits 1996 zum ifz. Seit 2001 war er dort als Wissenschaftlicher Mitarbeiter tätig. Im Jahr 2005 hat er den Bereich der Forschung und damit seine Position als Forschungsleiter übernommen. Seit 2021 ist er Leiter des Instituts.

**Motorradgeschmack:** Auf keine Rubrik festgelegt. Mit zunehmendem Alter merke ich jedoch ein gewisses Bevorzugen aufrechterer Sitzhaltung;-)

**Institut für Zweiradsicherheit**  
Gladbecker Straße 425  
45329 Essen

**Weblinks**  
<https://www.ifz.de>

**Newsletter**  
<https://www.ifz.de/newsletteranmeldung/>



Weitere  
Infos  
zum ifz



Motorradsicherheit bereithält und in der Rubrik „2Rad-Wissen“ oder auch im Archiv unseres Newsletters Antworten auf viele Fragen liefert, die immer schnell auf den Punkt kommen. Die Basis-Informationen zu verschiedenen Themen, wie etwa dem Fahren in der Gruppe oder den so genannten „Gefährlichen Begegnungen“ mit anderen Verkehrsteilnehmern stellen wir in unseren Broschüren und Filmen überwiegend kostenlos zur Verfügung. Auch finden sich hier zahlreiche Tipps, worauf es u.a. beim Bremsen, beim Kurvenfahren etc. ankommt und wo die Besonderheiten liegen. Schon dafür lohnt sich der Blick in unsere Veröffentlichungen.

**IW: Neben dem beschriebenen Angebot, haben Sie die kostenlose App StreckenHeld entwickelt, was hat es damit auf sich?**

**Matthias Haasper:** Beim Online-Tool „StreckenHeld“ dreht sich alles um zentrale Informationen, die die nächste Tour auf dem Roller oder Motorrad einfacher, schöner und sicherer machen. Angefangen bei regionalen Gefahrenstellen, die gemeldet werden können bis hin zur nächsten

Pause – das kartenbasierte Tool liefert nützliche Informationen sowohl vor der nächsten Fahrt zuhause am Rechner als auch unterwegs via eigener Smartphone App. StreckenHeld ist von Motorradfahrern für Motorradfahrer angelegt, denn jede und jeder kann hier aktiv mitgestalten. Und das ist der Clou. Wir Motorradfahrer grüßen uns unterwegs und helfen einander. Warum sollten wir uns nicht schon vor der Fahrt gegenseitig unterstützen? Wer also Stellen in seiner Nähe kennt, die für andere Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder riskant sein können, meldet sie auf StreckenHeld. Das können schlecht einsehbare Kreuzungen, Sichtbehinderungen beim Abbiegen oder Rollsplitt in der Kurve sein. Wer tolle Aussichtspunkte, bikerfreundliche Imbisse und Restaurants, besonders attraktive Strecken, gute Plätze für die nächste Pause sowie weitere POIs für Motorradfahrer kennt, platziert auch diese einfach. Andersherum können genau diese Dinge, die andere platziert haben, auf StreckenHeld gefunden werden. Darüber hinaus haben wir „motorradnützliche“ Hot-Spots wie Biker-Treffs sowie Standorte und Anbieter

von Motorradtrainings platziert, damit jeder schnell und einfach das passende Motorrad- oder Rollertraining in der Nähe finden kann. Auf [www.streckenheld.de](http://www.streckenheld.de) kann es losgehen. Ebenso natürlich mit der entsprechenden ifz-App, die es kostenlos über den Google Play Store für Android sowie im App Store (iTunes) für iOS gibt.

**IW: Nun haben wir über das beeindruckende Angebot nützlicher und hilfreicher Informationen Ihres Instituts für die Community der Motorradfahrer gesprochen. Als wissenschaftliches Institut widmen Sie sich der Sicherheit der Motorradfahrer. Können Sie uns einige Ihrer aktuellen Forschungsprojekte berichten?**

**Matthias Haasper:** Nicht einmal zwei Sekunden bleiben Motorrad- und Rollerfahrern im Falle eines Zusammenstoßes von der Reaktion bis zur Kollision. Daher ist in prekären Situationen im Verkehrsgeschehen – ein von rechts kommender Pkw nimmt beispielsweise die Vorfahrt – schnelles und effektives Handeln gefragt. Doch welches? Ist ein gekonntes Ausweichmanöver die erste Wahl oder scheint es



sinnvoller, seinen Bremsen alles abzuverlangen? Wofür brauche ich eigentlich mehr Strecke? Um hierzu eine repräsentative Aussage treffen zu können, hat das ifz in einer seiner letzten Studien Fahrversuche mit über 100 Teilnehmenden durchgeführt. Ein zentrales Ergebnis der Studie: Bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h benötigen die Teilnehmer bei einer Notbremsung im Durchschnitt kürzere Wege als beim Ausweichvorgang von 3,5 m zur Seite. Ebenso zeigt die Studie, dass Motorradfahrende in der Lage sind, gleichzeitig zu bremsen und dabei auszuweichen. Ein geeignetes Manöver, um während der vorrangigen Notbremsung ein seitliches Ausweichen bis zu 2,8 Metern realisieren zu können.

In unserer letzten Studie, in der wir knapp 4.000 Motorradfahrende deutschlandweit befragt haben, ging es um Einstellungen und Verhaltensweisen von Motorradfahrenden mit speziellem Blick auf Fahrer-Assistenzsysteme an Krafträdern. Die gute Nachricht: Möglichst gefahrlos unterwegs zu sein, hat für die Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder quer durch Deutsch-

land oberste Priorität. Auch über das sicherheitssteigernde Potenzial von elektronischen Fahrassistenzsystemen ist man sich einig. Diese Erkenntnisse spiegeln sich auch im Trend der Verunglücktenzahlen wider. Die sind in Deutschland über die Jahrzehnte rückläufig. Das durchaus ausgeprägte Sicherheitsbewusstsein deutscher Motorradfahrerinnen und -fahrer im Bereich des theoretischen Wissens, dient auch als Richtschnur für die eigenen Verhaltensweisen. So ist beispielsweise die Nutzung der kompletten Motorradbekleidung weitgehend selbstverständlich oder auch der regelmäßige Sicherheits-Check des Motorrads oder Rollers. Moderne sicherheitsfördernde Assistenzsysteme werden ebenso ganz bewusst in den Kaufentscheid mit einbezogen. Dazu räumt die Studie mit dem Klischee auf, dass die elektronischen Helfer zu einer riskanteren Fahrweise verleiten würden. Direkt auf das Thema „Risikokompensation“ angesprochen sehen sich lediglich 13 Prozent in Versuchung, wegen vorhandener FAS-M auch einmal eine riskantere Fahrweise an den Tag zu legen.

Diese und weitere Studien können kostenlos über [ifz.de](http://ifz.de) eingesehen werden.

**IW: Können Sie sich vorstellen, dass wir Ihr fundiertes Informationsangebot im Umfeld unserer Kommunikation unseren Kunden zugänglich machen? Wir denken zum Beispiel an unseren Newsletter oder auch mit einer Rubrik in unserem INSIDE Wunderlich Magazin, in der wir saisonale relevante Themen aufgreifen können?**

**Matthias Haasper:** Das ist nicht nur vorstellbar, das ist eine hervorragende Idee! Viele Motorradfahrerinnen und -fahrer sind an sicherheitsrelevanten Themen interessiert, suchen diese aber eher selten aktiv selbst auf. Von daher ist es hilfreich, Motorradsicherheit „zum Kunden“ zu bringen. Wir sind dabei!

**IW: Vielen Dank, Herr Haasper für die Vorstellung des ifz und Ihrer Forschungsarbeit und für Ihr freundliches Angebot! Wir freuen uns, künftig Ihren umfangreichen Infopool in unserer Kommunikation zu integrieren.**

■ AG





## WOCHENENDCHECK

Newsletter





**Der ifz Wochenendcheck ist ein sehr informativer Newsletter. Wer sich anmeldet erhält wöchentlich wertvolle Tipps. Wer Informationen zu bestimmten Themen sucht, dem empfehlen wir das Archiv des ifz Wochenendchecks.**





### Vor der Fahrt

- warme Kleidung („temperatur-flexibel“)
- sauberes Visier ohne Kratzer (ggf. Sonnenschutz)

### Unterwegs

- feuchte, rutschige und verschmutzte Straßen
- glitschiges Laub
- weniger Grip durch Kälte
- Blendung durch tief stehende Sonne
- schnelles Übersehenwerden
- landwirtschaftliche Fahrzeuge und Erntemaschinen
- vermehrter Wildwechsel
- Sicht erschwerender Nebel

# Motorradherbst

**Die Jahreszeiten kommen und gehen, die Begeisterung für das Motorradfahren bleibt. Wer sich auskennt, weiß beim Blick auf den Kalender, worauf er sich bei der nächsten Ausfahrt einzustellen hat. Und wer nicht, dem verraten wir die wichtigsten Tipps für die kommende Herbstperiode, um sicher mit dem Motorrad oder Roller unterwegs zu sein.**

Auch an lauen Herbsttagen kann es im Schatten schnell mal frischer werden. Umso angenehmer wird es, wenn die Sonne wieder rauskommt und für wohlige Wärme sorgt. Somit bietet der Herbst auch für Motorrad- und Rollerfahrer gute Gelegenheiten für spannende Ausfahrten in bunten Landschaften. Auf das Wechselspiel der Temperaturen sollte man sich jedoch einstellen. Da sich Frieren störend auf die Konzentration beim Fahren auswirkt, gilt es hier, die richtige Bekleidung auszuwählen, die klimatechnisch flexibel ist. Jacken und Hosen mit herausnehmbarem Innenfutter oder Kombinationen mit Außenjacken können bei diesen Witterungsverhältnissen hilfreich sein. Ebenso unterwegs schnell einsetzbar sind kleine Helfer wie Sturmhauben, Hals- und Kniewärmer oder wind- und wasserabweisende Überzieher, um

der Witterung zu trotzen und stets für maximalen Komfort zu sorgen.

Auch das Helmvisier sollte man schon vor der Fahrt im Auge behalten und es gegebenenfalls mit einem Beschlag hemmenden Mittel behandeln. Wer ein doppelwandiges Pinlock-Visier nutzt, ist vor dem lästigen Beschlagen gefeit. Verschmutzte oder gar verkratzte Visiere begünstigen die Blendung durch tief stehende Sonnenstrahlen. Entgegenwirken kann man dem temporären „Blindflug“ mit getönten Visieren, im Helm integrierten Sonnenvisieren oder einer Sonnenbrille.

Besteht freie Sicht, mit der Sonne im Rücken, sollte berücksichtigt werden, dass gerade jetzt die entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer eventuell von der Blendung betroffen sind und man deshalb jetzt noch leichter übersehen werden kann.

Auch die Sicht erschwerende Nebelbänke geben Anlass, besonders umsichtig unterwegs zu sein. Zudem trägt auch die früher einsetzende Dämmerung dazu bei, schlechter wahrgenommen zu werden. Auffällige Bekleidung mit reflektierenden Zonen leistet hier gute Dienste.

Weitere Aufmerksamkeit unterwegs gilt der Fahrbahnoberfläche. Aufgrund niedrigerer Temperaturen im Herbst kann meist weniger Grip – sprich Bodenhaftung – aufgebaut werden. Kältere Reifen und kälterer Asphalt „verzahnen“ sich dann nicht mehr so gut wie im Sommer.

Raureif am Morgen und Feuchtigkeit am Abend können dabei tückisch sein. Zudem kann Laub die Fahrbahn rutschig machen. In ländlichen Gegenden muss wegen des Ernteverkehrs auch mit verschmutzten Straßen gerechnet werden. Starkes Beschleunigen, große Schräglagen und hartes Bremsen gehören deshalb nur bedingt in die bunte Jahreszeit. Für unangenehmes Zusammentreffen von Mensch und Tier kann der im Herbst zunehmende Wildwechsel sorgen. Erhöhte Aufmerksamkeit, ein vergrößerter Sicherheitsabstand zum Vorausfahrenden und besondere Vorsicht an Feldern und Wäldern tragen zu einem sicheren Ankommen bei. ■ ifz







Hier stellen wir besondere technisch oder technologisch höchst anspruchsvolle Partnerschaften oder Kooperationen vor.

# German Engineering

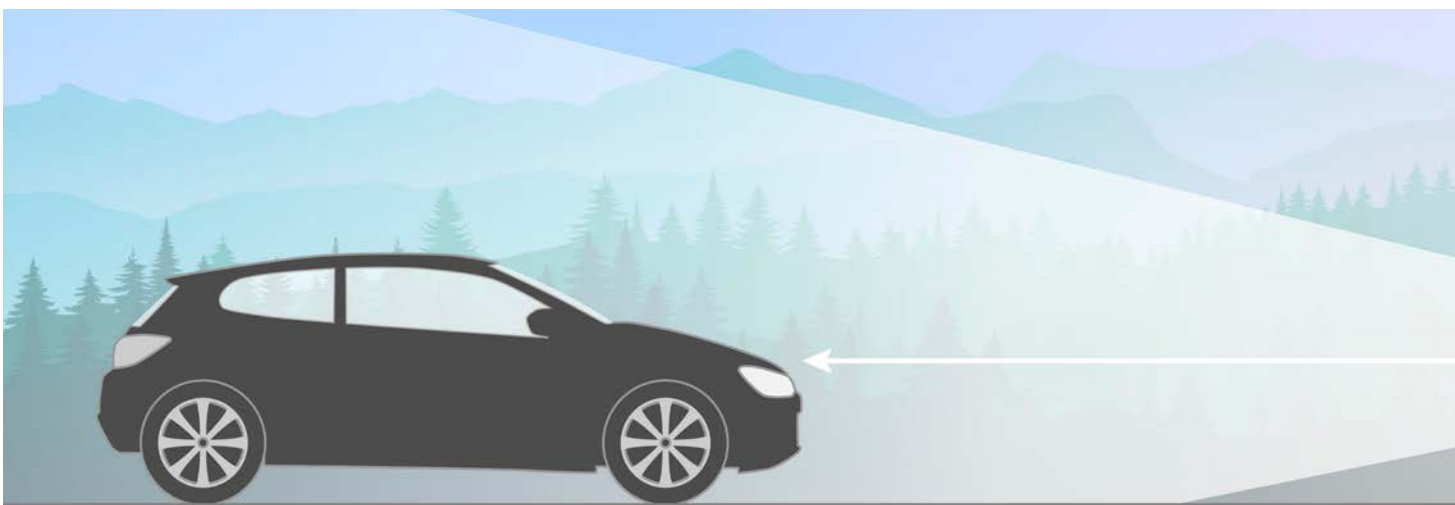
## Die Wunderlich Edition des integrierten LED Tagfahrlicht- und Blinkersystems DAYRON®

**Wenn zwei Spezialisten, zu deren DNA innovatives Engineering, hervorragende Qualität, erstklassiges Design und Service zählen, ihr Know-how in der Produktentwicklung bündeln, darf man getrost davon ausgehen, dass sie ein überzeugendes Ergebnis hervorbringen. Wunderlich, die Nr. 1 weltweit für hochwertiges BMW Motorradzubehör und Adventure Bike Spezialist, sowie Kellermann, die Beleuchtungsspezialisten rund ums Motorrad, treten mit der exklusiven Wunderlich Edition des integrierten DAYRON® LED Tagfahrlicht/Blinkersystems den Beweis dafür an.**

**K**ellermann, in Aachen ansässig, beherrscht die Spitzentechnologien, die es braucht, um innovative Beleuchtungselemente für Motorräder zu entwickeln und herzustellen. Dazu zählen neuartige

LED- und Linsentechnologien genauso wie die Entwicklung eigener, ausgeklügelter Halbleiter-elemente. Bei Wunderlich lebt man den gleichen begeisterten und begeisternden Tech Spirit und verfügt über ein einzigartiges

Know-how, das auf der Zubehörentwicklung für Generationen von Motorrädern basiert. Es war also naheliegend, eine Kooperation mit einer gemeinsamen Produktentwicklung zu beschließen.



#### DAS BESSERE TAGFAHRLICHT:

- Tagfahrlicht, Positionslicht und optionaler Blinker
- optimiert für den Einsatz bei Tag
- vollautomatische Lichtsteuerung
- modellspezifischer Plug & Play Einbau

#### MEHR SICHERHEIT DURCH BESSERE SICHTBARKEIT:

- maximale Lichtleistung durch Kellermann High Power LED System
- doppelte Leuchtkraft im Vergleich zu Serien-Tagfahrlichtern
- zweifache Lichtquelle ergibt deutlich größere Silhouette
- bessere und frühere Sichtbarkeit aus größerer Entfernung
- mehr Sichtbarkeit sorgt für mehr Sicherheit im Straßenverkehr



## Exklusiv für ausgesuchte BMWs und die Harley-Davidson Pan America 1250 sowie die Special

Das Ergebnis des Joint Ventures ist die Wunderlich Edition des LED Tagfahrlicht/Blinkersystems DAYRON® von Kellermann - das technologisch und mit Hinblick aufs Design absolut überzeugt. Der Clou: Das neuartige, künstlich intelligente Lichtsystem, das exklusiv von Wunderlich vertrieben wird, lässt sich mit wenigen Handgriffen Plug & Play mit der Verkabelung der BMW Modelle R 1250 GS und R nineT sowie der Harley-Davidson Pan America 1250 und der Special verbinden.



**Die Exklusive Edition von Wunderlich ist für jedes Modell spezifisch maßgeschneidert. Innovative LED- und Linsentechnologie trifft auf ein Design, bei dem die Form der Funktion folgt.**

### Aufwändige modellspezifische Entwicklung

Die DAYRON® Editionen hat Wunderlich modellspezifisch bis auf die Ebene der Hardware und der elektronischen Konfiguration der jeweiligen Motorräder heruntergebrochen, denn die Wunderlich Edition ist für die Plug & Play Implementierung der Verkabelung auf die jeweils verbaute Scheinwerfertechnologie abgestimmt. So berücksichtigen die Grafschaft-Ringener beispielsweise bei der BMW R 1250 GS, ob ein Halogen- oder ein LED-Scheinwerfer verbaut ist oder im Falle der Harley-Davidson Pan America, ob die Option Kurvenlicht vorhanden ist. Zudem sind die Steckverbindungen auch auf die unterschiedlichen werkseitig verbauten Steckerbelegungen abgestimmt. Das System besitzt eine ECE-Zulassung und ist damit roadlegal.

Die aerodynamisch strömungsgünstige Form und das geschützte Design des DAYRON® Systems ist hochwertig aus Aluminium gefertigt. Die abgestrahlte Lichtfarbe ist exakt auf die des jeweiligen Hauptscheinwerfers abgestimmt. Weitere Modelle befinden sich in der Entwicklung.

©Kellermann GmbH



„Der Gesetzgeber sieht für Tagfahrlichter an Motorrädern eine Mindestlichtstärke von 400 Candela und maximal 1200 Candela vor. Der Kellermann Dayron® reicht pro Leuchte jeweils deutlich an die 1200 Candela heran und bietet damit die maximale Lichtleistung jeweils in zwei Leuchten. Viele singuläre Tagfahrlichter ab Hersteller liegen lediglich über den 400 Candela, je nach Hersteller und Modell etwas mehr oder etwas weniger. Somit bieten die beiden Tagfahrleuchten von Kellermann ein Vielfaches an Lichtleistung im Vergleich zum Serientagfahrlicht.“  
Quelle: Kellermann GmbH, Aachen



**Erhältlich in zwei Versionen:  
Mit und ohne Blinker\***

Wunderlich bietet die exklusive Edition des DAYRON® Lichtsystems in zwei Varianten:

• als kombiniertes Tagfahrlicht-/Blinkersystem

• und als reines Tagfahrlichtsystem

Die extreme Lichtleistung des DAYRON® Tagfahrlicht-/Blinkersystems sorgt zusammen mit den einzigartigen, brillanten Leuchtflächen der hervorstechenden, neuartigen Linsentechnologie für die optimale Sichtbarkeit im Verkehrsgeschehen. Die Anordnung des innovativen LED Tagfahrlichts



**Made to "Make your Day": Die Wunderlich Edition des intelligenten, integrierten LED Tagfahrlicht- und Blinkersystems DAYRON® – erhältlich für BMW (links) und HD Pan America (rechts)**



vergrößert optisch die Frontsilhouette und das Erscheinungsbild des Motorrads. Das Blinkersignal der Tagfahrlichtsysteme mit Blinkerintegration ist beim Abbiegen oder beim Überholen extrem gut wahrnehmbar.

**Sehen und gesehen werden**

Beide DAYRON® Systeme sorgen für eine entscheidende Verbesserung der Sichtbarkeit für alle anderen Verkehrsteilnehmer und damit für deutlich mehr passive Sicherheit. Nicht nur bei Regen und Nebel, in der Dämmerung oder in schattigen Waldpassagen, sondern bei allen denkbaren Lichtverhältnissen. Damit wird die Gefahr von Unfällen, die aufs Übersehen werden zurückzuführen sind, signifikant reduziert. ■ AG

\*Für die Harley-Davidson Pan America Modelle gibt es ausschließlich das aufwändigere Tagfahrlicht-/Blinkersystem.

Innovativ kundenorientiert

# DAS WUNDERLICH PROGRAMM 60/5



## 60 TAGE TESTEN

Urteilen Sie selbst, machen Sie Ihre Bedürfnisse zum Maßstab

Testergebnisse und Rezensionen sind bewährt, doch wir sind fest überzeugt, es geht nichts über Ihr eigenes, selbst gebildetes Urteil, bei dem Sie Ihre eigenen Bedürfnisse zum Maßstab machen. Aus dieser Überzeugung ist unser Recht auf Rückgabe entstanden.

Testen ohne Risiko: Das Wunderlich 60-Tage-Rückgaberecht!

## 5 JAHRE GARANTIE

Aus Vertrauen in den Wert unserer eigenen Komponenten

Unser Vertrauen in den Wert unserer eigenen Komponenten, Parts & Accessories steht für uns an erster Stelle. Deshalb geben wir gerne aus Überzeugung 5 Jahre Garantie auf unsere Eigenprodukte.

**60/5\* steht für 60 Tage Rückgaberecht und 5 Jahre Garantie.**

Damit bieten wir Ihnen ein kundenorientiertes, umfassendes Sorglos-Paket, das Sie bei keinem anderen Anbieter finden.

**Wunderlich. Innovativ kundenorientiert.**

\*Gilt für Wunderlich Eigenprodukte und Komponenten, die in unserem Online Shop entsprechend gekennzeichnet sind.





Auf den Spuren Hannibals: Miquel bereitete die Alpenüberquerung auf seiner brandneuen Pan Am Special, die mit Wunderlich Adventure Parts & Accessories ausgestattet ist, sichtlich Freude.





ALPENÜBERQUERUNG MIT DER PAN AM – MIQUEL SILVESTRE

# **DIE HANNIBAL-ETAPPE DER TRÓPICO-POLAR EXPEDITION**

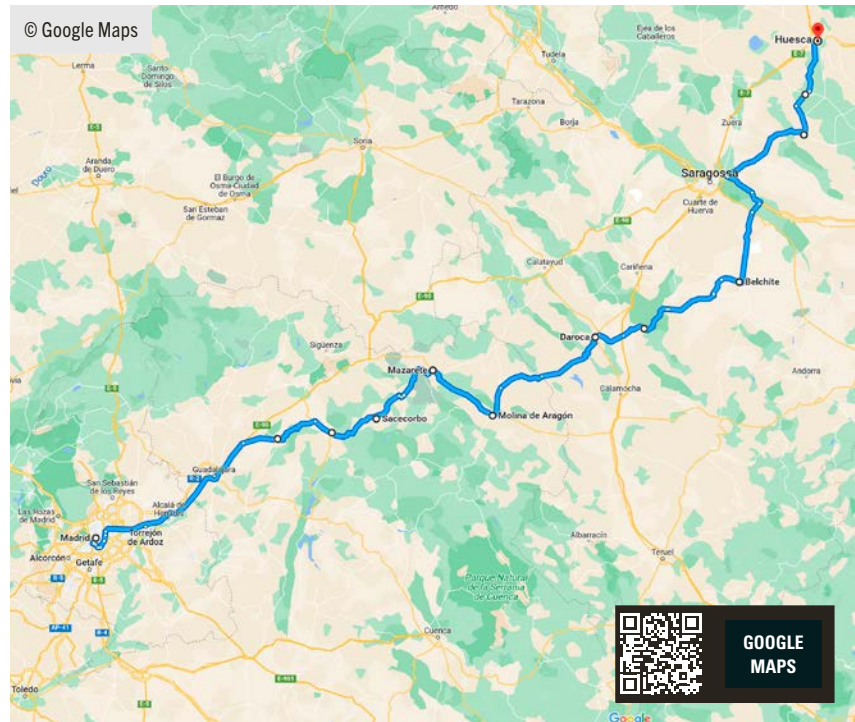


**E**s gab eine Zeit, in der ich das Privileg hatte, ohne festes Rückkehrdatum zu reisen. Doch diese Lebensphase liegt hinter mir. Heute bin ich Ehemann und Vater und kehre fast jeden Abend nach Hause zurück. Aber es gibt Nächte, in denen der Nomade in mir erwacht und die Straßen dieser Welt bereist. Das Jahr 2023 sollte das Jahr einer etappenweisen Expedition werden, die jeweils nicht länger als eine Woche dauern sollte. Diese sollte den Wendekreis des Krebses – auf dem Breitengrad 23° 26' 17" – mit dem Polarkreis – auf 66° 33' 52" – verbinden. Den tropischen Breitengrad hatte ich bereits bereist. Für den Frühling plante ich die Etappe in den mittleren Breiten, welche die Pyrenäen und die Alpen durchquert, die ich die Hannibal-Etappe nannte. Denn der legendäre karthagische General, der Rom in Italien angriff, musste sie auf einem Tier überqueren, das für diesen Zweck so ungeeignet war wie ein Elefant.

Hannibal Barkas führte eine große Armee über die Alpen. In Italien errang er bedeutende Siege gegen die römischen Streitkräfte. Seine innovativen Taktiken und sein Mut machten ihn zu einem angesehenen Anführer. Hannibal wurde zu einem Symbol des Widerstands und wird als einer der größten Militärführer der Antike in Erinnerung behalten.

## DURCHQUERUNG DER IBERISCHEN HALBINSEL

Das Erste, woran ich immer denke, wenn ich in Richtung Alpen aufbrechen muss, ist, wie zum Teufel ich die 700 Kilometer von Madrid zur spanisch-französischen Grenze angenehmer gestalten kann. Dies war die Route: Madrid, Brihuega, Cifuentes, Sacecorbo, Mazarete, Molina de



**Von Madrid nach Huesca: Soweit wie möglich auf Straßen dritter Ordnung – durch kleine, geschichtsträchtige Dörfer bis zu den Pyrenäen. Hier beginnt der beste Teil der Reise, das Hochgebirge.**

Aragón, Val de San Martín, Daroca, Fombuena, Belchite, Leciñena, Alcubierre, Torres de Barbués und Huesca. Es ging darum, auf schmalen Nebenstraßen und einsamen Landstraßen zu reisen.

## PYRENÄEN

Ich reiste von Huesca nach Barbastro und nahm dann die Straße nach Frankreich, überquerte Aragnouet und fuhr von dort nach Saint Lary Soulan, weiter nach Bagnères de Louchon... Die Hochgebirgslandschaften waren majestätisch, eingehüllt in Nebel und Regenwolken. Die Pyrenäen gehören zu den großen europäischen Gebirgszügen und wir Spanier haben das Glück, sie in unserer Nähe zu haben. So durchfuhr ich die nördlichen Hänge der Pyrenäen, bis ich für die Nacht in Nîmes ankam. Das Kurvenverhalten der Harley überraschte mich positiv, bedingt durch ihre exzellente Gewichtsverteilung,

ihren niedrigen Schwerpunkt und ihre komfortable Sitzposition, die durch die Wunderlich-Lenkererhöhungen verbessert wurde. Das Motorrad geht genau dorthin, wo man es haben möchte.

Nîmes ist eine Stadt in der Region Okzitanien im Süden Frankreichs. Sie wurde im 1. Jahrhundert v. Chr. von den Römern als Nemausus gegründet und wurde eine wichtige Stadt im römischen Gallien. Bemerkenswerte römische Monumente sind die Maison Carrée, ein Tempel aus dem 1. Jahrhundert n. Chr., und das Amphitheater, bekannt als die Arenas, das heute als Stierkampfarena genutzt wird.

Am nächsten Tag reiste ich durch Languedoc und Okzitanien durch zwei spektakuläre Schluchten, die Gorges de la Méouge und de la Nesque. Es war nicht einfach, da ich mit starken Regenfällen konfrontiert wurde. Aber das Motorrad, mit seinem hohen Windschutz, den Wunderlich-Handprotektoren und den METZELER Karoo 4 Reifen, verhielt sich fabelhaft und schützte hervorragend vor dem Wasser. Ich schaffte es, in Embrun zu über-





Die Pan America vor den Mauern der Burg von Molina de Aragón (Guadalajara).

nachten. Ich war bereits in den Alpen.

## DIE ALPEN

Von Embrun aus ging meine Route nach Briançon, allerdings über die Arvieux-Route, die durch ihre majestätische Hochgebirgsschönheit besticht, wobei der Col d'Izoard der wichtigste Pass ist. Ich war vorsichtig und stellte daher den Regenmodus an der

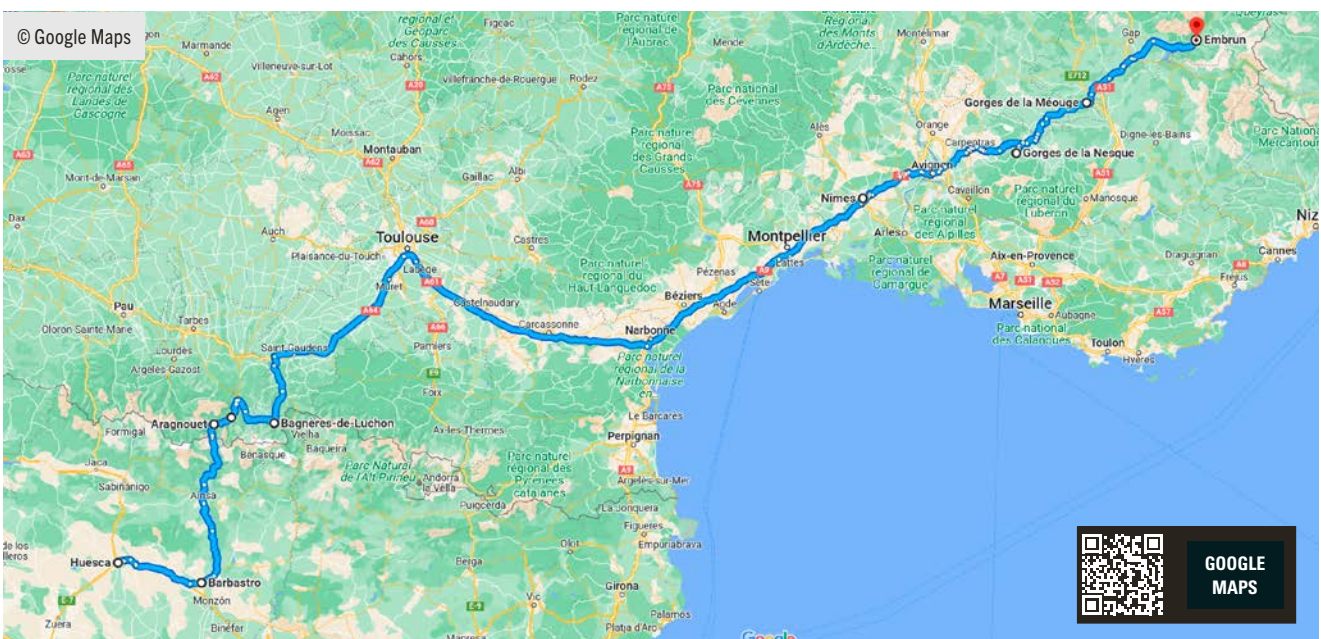
Steuereinheit ein, um die enorme Leistung der Harley zu reduzieren.

Briançon, auf 1.326 Metern über dem Meeresspiegel, ist die höchstgelegene Stadt in Frankreich. Sie wurde im 17. Jahrhundert von dem berühmten Militäringenieur Vauban gegründet, der eine Reihe von Befestigungen zum Schutz der Grenze entwarf. Die Stadt verfügt über ein bedeutendes historisches und kulturelles Erbe, darunter

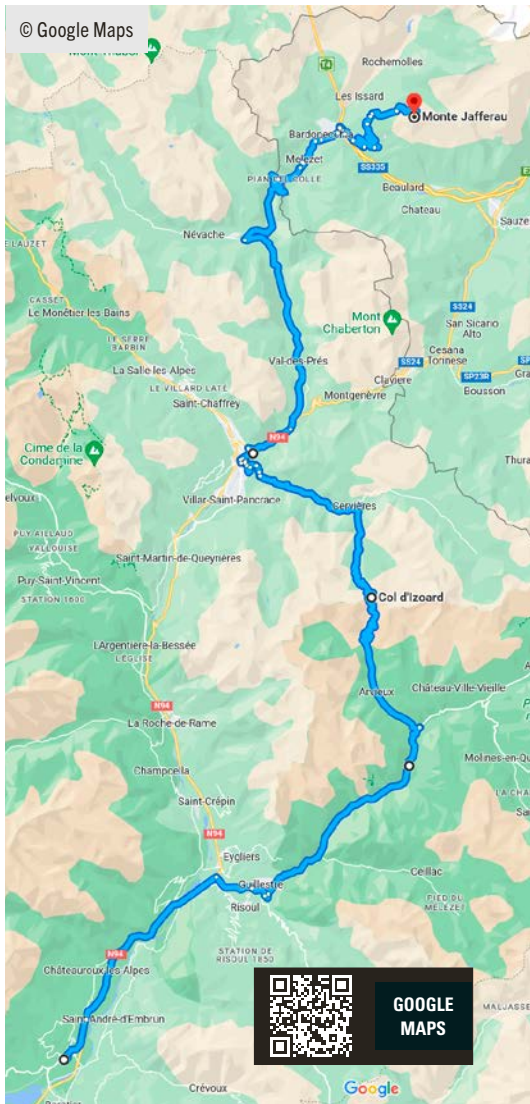
mehrere Kirchen, eine Kathedrale, eine Festung und andere historische Gebäude. Sie ist auch ein beliebtes Touristenziel, besonders im Winter, wegen ihrer Nähe zu mehreren Skigebieten.

Von Briançon aus ging ich über den schmalen Pian del Colle Pass nach Bardonecchia. Es ist eine

**Von Huesca, dem Tor zu den Pyrenäen, bis nach Embrun, dem Tor zu den französischen Alpen.**







**Über Pässe wie den Izoard auf dem Weg zu einem der spektakulärsten Plätze der Alpen für ein Adventure Bike: die Jafferau.**

der außergewöhnlichsten und schönsten Straßen, die man in den Alpen befahren kann. Und obwohl ich etwas Regen hatte, genoss ich es sehr.

Ich übernachtete in Bardonecchia, in einem fast leeren Hotel. Als ich aufwachte, befuhr ich den Monte Jafferau über eine steile, aber legale Schotterstraße. Der Pfad war wegen der Steilheit nicht einfach, aber eine der Tugenden der Harley Pan America ist ihre Geländetauglichkeit. Dank der kontrollierten Leistung des Enduro Pro-Modus und der breiten Wunderlich-Fußrasten kletterte das Motorrad den Berg hinauf wie eine Bergziege.

Die nächsten Haltepunkte waren Susa, Sacra di San Michele, Turin und Aosta. Besonders hervorheben möchte ich die wundervolle

und bezaubernde Stadt Susa, ein Ort, in dem man sich verlieren und mehrere Tage verbringen kann. Susa liegt im Piemont, etwa 100 Kilometer westlich von Turin, nahe der französischen Grenze. Sie wurde im 1. Jahrhundert v. Chr. gegründet und wurde zu einer bedeutenden römischen Stadt namens Segusio. Während des Mittelalters litt die Stadt unter mehreren Invasionen und wurde zwischen verschiedenen Mächten umkämpft, bis sie schließlich im 19. Jahrhundert Teil des Königreichs Italien wurde. Zu den wichtigsten römischen Denkmälern gehört das Porta Savoia, ein beeindruckendes Stadttor aus dem 1. Jahrhundert v. Chr. Es gibt auch ein römisches Amphitheater aus dem 2. Jahrhundert v. Chr. Ein weiteres bedeutendes römisches Monument ist der Turm des Augustus aus dem 1. Jahrhundert v. Chr., der sich im historischen Zentrum der Stadt befindet.

Aosta wurde 25 v. Chr. von den Römern gegründet und wurde zu

**Ja, die Pan Am konnte ihre Fähigkeiten beweisen: On- und Offroad.**





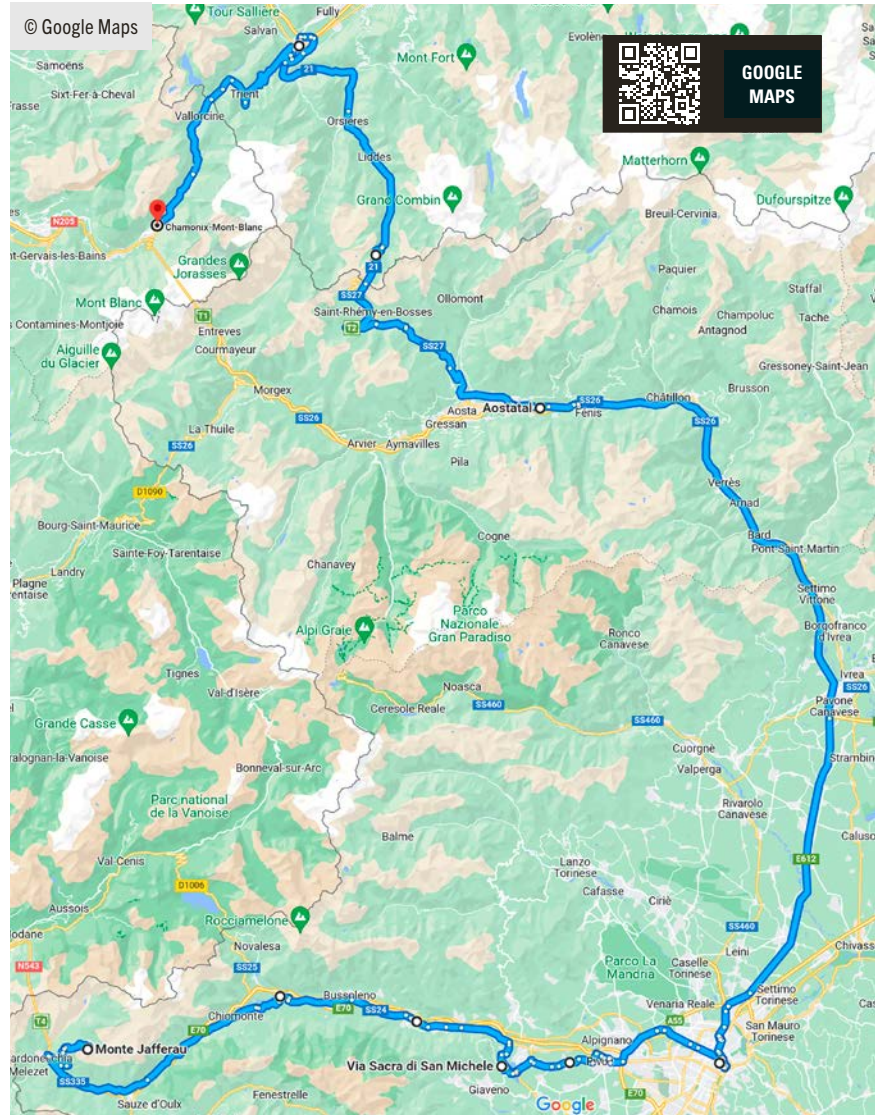
**Auf dem Weg nach Chamonix, neben dem kolossalen Mont Blanc, durch das schöne Dorf Aosta, ein Muss!**

einer wichtigen befestigten Stadt des Römischen Reiches in den Alpen. Einige ihrer Denkmäler sind: der Bogen des Augustus, das Theater und das Forum.

Von Turin aus fuhr ich nach Aosta und von dort in die Schweiz über den Großen St. Bernhard-Pass. Dann ging es nach Martigny und von dort nach Frankreich, um in Chamonix zu übernachten. Auf dieser Etappe war es sonnig und das Wetter herrlich; ich war völlig berauscht von der Schönheit. Es war eine der schönsten Routen, die man sich vorstellen kann. Es wirkte fast wie ein Märchen. Die Alpen sind das Paradies für europäische Motorradfahrer. Nichts ist vergleichbar.

Der Große St. Bernhard-Pass, an der Grenze zwischen Italien und der Schweiz, liegt auf 2.469 Me-

**Der Schnee in den Alpen hinterlässt uns wunderschöne Landschaften bevor der Sommer kommt. Unvergesslich.**





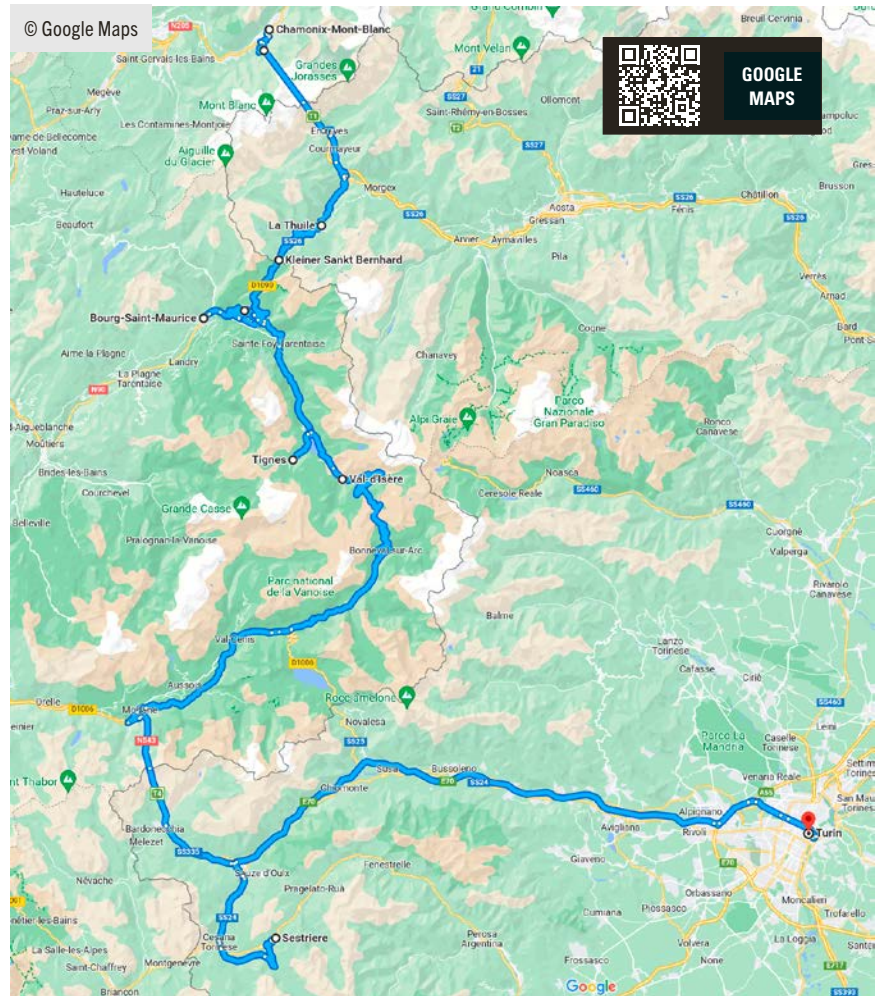
**Übernachtung in Sestriere, um nach Italien weiterzureisen. Doch zuerst überqueren wir den Kleinen St. Bernhard, den Pass, den Hannibal zur Überquerung der Alpen nutzte.**

tern über dem Meeresspiegel. Er ist bekannt für sein historisches Hospiz, das im 11. Jahrhundert von St. Bernhard de Menthon gegründet wurde und seit Jahrhunderten Reisenden und Pilgern, die die Alpen überqueren, Gastfreundschaft und Hilfe bietet.

Chamonix ist eine französische Gemeinde und Stadt, die im Département Haute-Savoie in der Region Auvergne-Rhône-Alpes liegt. Sie ist bekannt für ihre atemberaubende alpine Landschaft, einschließlich des majestätischen Mont Blanc, des höchsten Gipfels Westeuropas.

Nach einer Übernachtung in Chamonix reiste ich durch den Mont-Blanc-Tunnel nach Italien und kehrte über den fabelhaften Kleinen St. Bernhard-Pass wieder nach Frankreich zurück. In einer Höhe von 2.188 Metern verbindet er die französische Stadt Bourg-Saint-Maurice mit der italienischen Stadt La Thuile. Er wird seit der Römerzeit als Pass genutzt. Heute ist er im Sommer eine beliebte Route für Radfahrer und Motorradfahrer. Der Pass ist auch bekannt als einer der Zugänge zur Pilgerroute des Camino de Santiago (Jakobsweg), der die Pyrenäen und die Alpen überquert. Es wird angenommen, dass Hannibal Barkas den Kleinen St. Bernhard-Pass benutzt hat, um im Zweiten Punischen Krieg 218 v. Chr. die Alpen zu überqueren.

Nachdem ich durch das Val d'Isère gefahren war, übernachtete ich in Tignes. Am nächsten Tag kehrte ich nach Italien zurück, um ein wenig im Gelände zu fahren. Ich fuhr nach Sestriere, wo ich im Winter Skifahren war, und fuhr mit meinem Motorrad entlang der Skipisten, da dies im Sommer er-



**Porta Savoia, in Susa (Italien), neben der Kathedrale von S. Giusto. Die Pan Am scheint beeindruckt von so viel Geschichte.**

laubt ist. Es war ein außergewöhnliches Gefühl, mit der Pan diese steilen Hänge zwischen den Nadelbäumen hinaufzufahren, während die schneebedeckten Alpengipfel

eine großartige natürliche Kulisse boten."

Italien ist für mich das beste Alpenland aufgrund der Freundlichkeit seiner Menschen, wegen des mediterranen Essens, wegen der Qualität seiner Weine und Biere, wegen der Pasta, Pizza und





**Die idyllischen Täler und Berge boten eine hervorragende Gelegenheit ....**

Olivenöl, und weil es günstiger ist als Frankreich. Am Ende der einwöchigen Reise durch dieses Motorradparadies kehrte ich nach Turin zurück, um das Motorrad am Flughafen meinem Abenteuerpartner, Carlos Freire, zu übergeben. Er trat seine eigene Reise zurück nach Spanien an, während ich zurückflog, um meine familiären Verpflichtungen zu erfüllen.

Die nächste Etappe? Um die TRÓPICO-POLAR EXPEDITION abzuschließen, indem ich den Polarkreis in Schweden überquere. Aber das ist eine andere Geschichte und eine weitere Etappe von nicht mehr als einer Woche Reise, und die werde ich mit einem anderen Motorrad durchführen, das bereits in Stockholm auf mich wartet, um mir zu helfen, meine Abenteuerträume eines verantwortungsbewussten Vaters zu erfüllen. ■ *MS & LM*

**... die Pan Am auf der Alpenetappe von Miguels TRÓPICO-POLAR EXPEDITION gründlich auszuprobieren.**





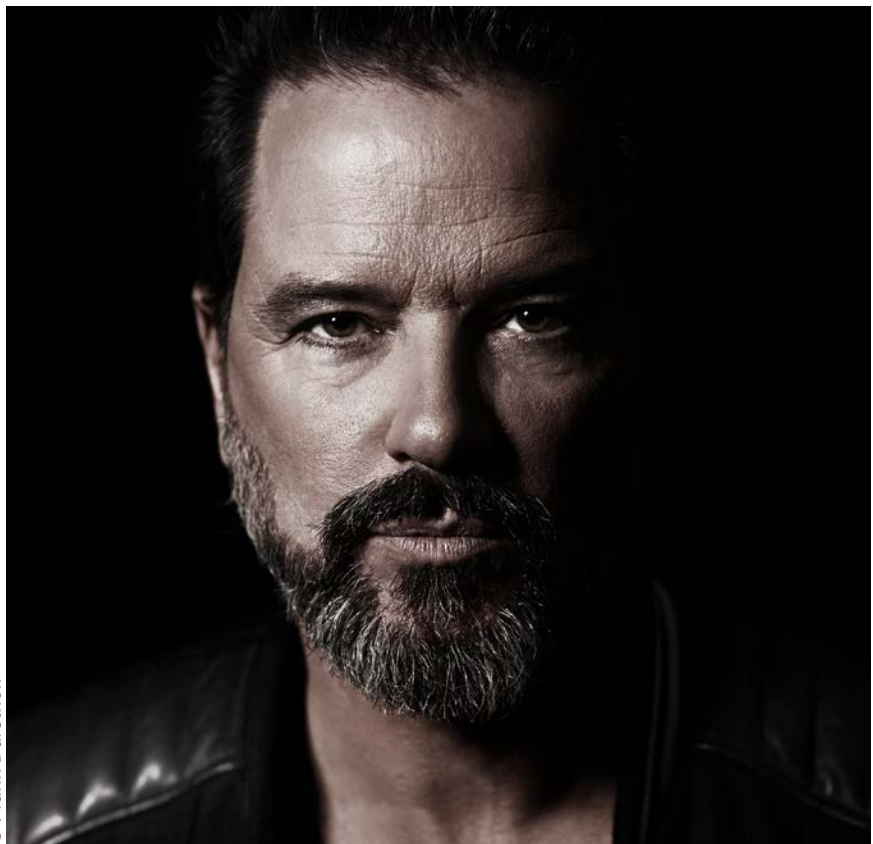
# Fragen an: Alex Jolig

**1. Alex, Fernsehstar, Gastronom, international erfolgreicher Sänger, Schauspieler im TV sowie bei Hollywood Action Filmen, Cosmopolit, bildender Künstler, Motorradrennfahrer und mit Deiner Frau Britt zusammen erfolgreicher Unternehmer und sozial engagiert. Haben wir etwas vergessen?**

Siebzehn Jahre lang habe ich mit meiner Marketingagentur das Kundenbindungsmarketing und das Eventmanagement für Suzuki Deutschland verantwortet. Dazu zählte übrigens ebenfalls ein viel beachtetes Hochglanzmagazin. Um die Frage zu beantworten: Das Marketing ist ein Thema, das sich latent durch mein Leben zieht, wobei ich das Glück hatte, mich stets Themen widmen zu können, die mir persönlich auch am Herzen lagen.

**2. Welches oder welche Deiner Talente treiben Dich aktuell am stärksten an?**

Unser Immobilienunternehmen für ausgesuchte Objekte auf Mallorca, das meine Frau Britt und ich zusammen betreiben und in dem wir uns wunderbar gegenseitig ergänzen. Darüber hinaus die erfolgreiche abstrakte Malerei, die mich seit meiner Schulzeit am Bonner Beethoven Gymnasium begleitet und mir eine wunderbare Inspiration, die Möglichkeit des Rückzugs, besonders jedoch jenen Freiraum bietet, mit Abstand neue Perspektiven und kreative Impulse zu entwickeln. Persönliche Emotionen und Erfahrungen fließen in die Kreation meiner Kunstwerke – sie sind eindrucksvoll, sensibel und dennoch stark. Das Werk umfasst abstrakte Impressionen



© Frank Dursthoff

Ein Mann mit vielen Talenten: Alex Jolig

im Großformat, Acryl, Öl mit Struktur auf Leinwand sowie mehrteilige Serien, Objekte und die Fotokunst. Momentan arbeite ich noch in meinem alten Atelier, das gleichzeitig Galerie ist, doch gegen Ende des Jahres werde ich eine Galerie eröffnen, in der mein Schreibtisch und meine Leinwände in angrenzenden Räumen stehen, sodass ich mich zwischen Kreativität und Unternehmensentwicklung, sagen wir, treiben lassen kann.

Meine abstrakten Gemälde sind in der Welt der Kunstsammler und -kenner angekommen. Mein Atelier hat sich zu einem Begegnungsraum entwickelt, ein großer, lichter Raum, der meinen Werken den authentischen Hintergrund bietet. Diese besondere Atmosphäre soll auch in der neuen Galerie einziehen. Dafür lassen

wir behutsam eine ehemalige, traditionelle Bäckerei in Palma mit typischem mallorquinischem Elementen, wie zum Beispiel dem rustikalen Gewölbekeller, und wunderbarem Ambiente herrichten. Modern, jedoch ohne den Charme und die Authentizität des Ursprungs preiszugeben. Ich freue mich sehr darauf.

**3. Bei Wunderlich leben wir die Leidenschaft Motorrad in all seinen Facetten. Zunächst ausschließlich für BMWs. Doch seit 2022 gilt für unsere Marke Wunderlich Adventure die Devise: Passion. Unlimited. In Deiner Biografie spielt das Motorrad ganz offensichtlich eine große Rolle. Erzähl uns von Deiner persönlichen Passion – was fasziniert Dich am Bike? Schraubst Du am Ende selbst?**

Nein! [grinst] Dafür fehlte mir die Zeit. Die Faszination Motorrad hat mich trotzdem stets begleitet. Sie begann ganz früh in meiner Bonner Zeit, in der ich als Gastronom mehrere Restaurantkonzepte entwickelt und erfolgreich betrieben habe. Am Anfang stand eine XL 500, eine Honda Enduro. Ein Kellner besaß damals eine BMW K 100 RS und nach dem Kauf musste er feststellen, dass die Unterhaltskosten eine Nummer zu groß für ihn waren. Wir hatten ein Agreement verabredet, das sich umständehalber ergab: Ich zahlte Versicherung und Steuer, dafür konnte ich die K 100 fahren, wann immer ich wollte. Ich erinnere mich noch an ausgelassene Fahrten über die A 555 vom nördlichen Bonner zum südlichen Kölner Verteilerring, im T-Shirt und mit Jeans und mit 240 Sachen auf der Uhr. Der Adrenalinkick hat mir neben der Ausgelassenheit allerdings auch Unbehagen bereitet, denn ich hatte genügend Fantasie mir auszumalen, was passieren kann, mir war die Gefahr durchaus bewusst und sie nötigte mich Respekt ab. Deshalb folgte auf diese Episode eine mit Hinblick

auf die Geschwindigkeit unbedenkliche Harley Sporty 1000, der dann noch drei weitere mehr oder eher weniger zuverlässige Bikes aus Milwaukee folgten. Dem Reiz einer Ducati 916 konnte ich jedoch nicht widerstehen, als ich das Bike das erste Mal sah. Die habe ich in der Eifel des Öfteren zügig bewegt, wobei sie mich an meine Grenzen brachte – nie darüber hinaus, denn ich war immer vernünftig genug zu erkennen, wo meine Grenzen liegen. Es folgten Nordschleifentrainings und als Jahreskartenfahrer auf der Grünen Hölle konnte ich meine Leidenschaft ausleben, mit Auslaufzonen und ohne Kopf und Kragen zu riskieren.

Dafür hatte ich die 916 für die Rennstrecke umgerüstet und auch an ersten Rennen beim Team Green teilgenommen, dann folgte die Deutsche Langstreckenmeisterschaft auf einer Honda CBR 1000.

Irgendwann, ich stand an einer roten Ampel in Bonn, hielt eine S-Klasse auf der Nebenspur. Die Scheibe sumnte nach unten und der Fahrer fragte, ob ich nicht die

## In short

Alex Jolig ist deutscher Unternehmer und Künstler. Er wurde durch seine Teilnahme an der ersten Staffel von "Big Brother" im Jahr 2000 zum beliebten Reality TV-Star und setzte seine Karriere als erfolgreicher Sänger und Schauspieler fort. Alex Jolig wurde am 17. Januar 1963 in Stuttgart geboren.



### Internet

[www.alex-jolig.de](http://www.alex-jolig.de)  
[www.alex-art.eu](http://www.alex-art.eu)  
[www.equusmallorca.com](http://www.equusmallorca.com)

### Instagram

[alex.jolig](https://www.instagram.com/alex.jolig)

### Facebook

[Alex Jolig](https://www.facebook.com/AlexJolig)

### YouTube

[youtube.com/@alexmeets2359](https://www.youtube.com/@alexmeets2359)



© Wilbers Products GmbH

**Spaß am Motorrad,  
Spaß am Rennen –  
Alex Jolig auf einer  
BOXER-CUP BMW  
R nine T Racer ...**



24h in Oschersleben fahren wollte. Wollte ich! Der ominöse Benz-Fahrer war Bernd Steinhausen, Bruder von Rolf Steinhausen – ehemaliger Gespannweltmeister und Rennstallbesitzer gewesen.

Das war fast unmittelbar nach meiner Teilnahme bei der Premierenstaffel von Big Brother, die mich laut EMNID schlagartig so für mich unfassbar bekannt gemacht hatte, dass mich wohl plötzlich bis zu 94 % der deutschen Bevölkerung kannten.

Mein Leben war also auf den Kopf gestellt, hatte gerade einen Vertrag mit einem Fernsehsender und einem Plattenlabel abgeschlossen und deshalb ständig Briefings und Studiotermine in Köln. Deshalb stellten mir die Produzenten einen Helikopter zur Verfügung, der mich zum Training und zum Rennen nach Oschersleben bringen sollte. Als es beim Flug zum Nachtraining wie aus Eimern goss, kamen mir noch im Heli erhebliche Zweifel auf was ich mich nur eingelassen hatte, denn ich war noch nie im Regen gefahren. Es half nichts. Ich fuhr also in Oschersleben raus aus der Box, musste aber nach wenigen Runden wieder zurück, weil das Sitzpad meiner GSX-R 1000 rutschte.

Meine Zeiten waren um 4 Sekunden schneller als die eines anderen Teammitgliedes, sodass ich am Renntag an den Start durfte. Es stellte sich heraus, dass ich im Regen wohl richtig schnell war.

Das war der Beginn meiner Rennleidenschaft. Nach meinem Einsatz als 37-Jähriger in der 24 h Langstrecken WM 2000 in Oschersleben folgte die Einladung zur IDM Saison 2001 in der 1000er Superstock. Ich bin dann mehrere Jahre für das Team Wilbers in der IDM im Kreis und die 24h von Oschersleben insgesamt dreimal gefahren. Das



© Uwe Ehrensmann

... und Freude am Leben, der Kreativität und an der Kunst! Hier mit Britt, seiner Frau

Ergebnis war durch zwei Stürze meiner Kollegen nicht gerade prickelnd, sie wollten sich immer ganz vorne sehen, das wäre nur mit viel Glück gegangen, da unsere Gegner die TOP Teams aus der Super Bike WM und sonstigen internationalen TOP Rennserien waren. Hätte uns bei bedachter Fahrweise jedoch unter den ersten zehn gesehen, doch bei zwei gravierenden Stürzen pro Lauf natürlich nicht!!! Eine Sekunde weniger pro Runde und das konstant wäre TOPPPP gewesen!

**4. Frank Hoffmann, Wunderlich Geschäftsführer, Motorradrennfahrer und Teammanager von Wunderlich Motorsport sowie 2022 Teammanager in der FIM Endurance World Championship (EWC) für ein Ducati Team, verfügt über einen reichhaltigen Schatz äußerst unterhaltsamer Anekdoten. Dort fällt auch immer wieder Dein Name. Was verbindet Euch? Freundschaft, Rivalität? Bei welchen Rennen habt Ihr Euch gebattelt?**

Wir sind beide Kämpfer. Als Rennfahrer in der IDM, in den Langstreckenweltmeisterschaftsläufen willst Du gewinnen. Darin unterscheiden wir uns genauso wenig wie in unserem gegenseitigen, tiefen Respekt. Unser Verhältnis ist das zweier Sportsmänner, die sich nichts schenken, die harten Bandagen angelegt hatten, die jedoch stets fair miteinander kämpften. Keine Hasardeure, sondern in engen Situationen konnten wir uns im besten Sinne einschätzen und darauf verlassen, dass der andere keinen Mist baut. Diese unausgesprochene, unerschütterliche Verlässlichkeit hat uns, glaube ich, beide sehr geprägt. Und auch verbunden. Franky war meistens einen Tick schneller. Besonders gerne erinnere ich mich an unsere letzten Begegnungen auf den Tracks beim Suzuki SV 650 Twin Cup. Gleiches Material für alle Rennteilnehmer und wir beide als Silberrücken mittendrin. Die Rennen sind echt schnell, dabei weniger brachial und wir konnten unsere ganze weise Rennerfahrung mit großer Gelassenheit taktisch und strate-



**Kann natürlich auch Gentleman –  
BMW Markenbotschafter Alex stilsicher  
beim Gentleman's Ride**

*gisch ausspielen, besonders bei Qualifyings im Regen. Ich habe es sehr genossen. Und ich bin sicher, Franky auch!*

##### **5. Mit Deiner Frau**

**Britt betreibst Du als Unternehmer die Premium Immobilienagentur EQUUS MALLORCA. Einen erfolgreichen Rennfahrer zeichnen Mut, Härte, der Instinkt für die Lücke, jedoch auch das Talent klug zurückzustecken oder sich einzuteilen, um das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Hat Dich die Rennfahrerei als Unternehmer mitgeprägt?**

*Definitiv. Ich gehe noch weiter. Vor der Rennerei habe ich 15 Jahre American Football gespielt. Und Schach. Klingt ambivalent, ist aber so. Hier gilt genauso wie*

*bei unternehmerischen Aspekten klug vorausdenken, die Chancen blitzschnell erkennen und nutzen und, um aufs Motorradrennen zurückzukommen, auch mal den Hahn zuzumachen. Im Leben, wie im Rennen ist es von Vorteil, ehrlich mit sich zu sein und seine Talente und seine Grenzen zu kennen und zu akzeptieren. Als Typ bin ich eher besonnen, ruhig und zurückhaltend, gleichzeitig entscheidungsfreudig und stets um Lösungen bestrebt, die für alle Seiten nicht nur tragbar oder zufriedenstellend sind, sondern mehr noch für alle Seiten einen Gewinn darstellen. Man sieht sich im Leben immer zweimal, ich kenne keine Missgunst, keinen Neid. Wir wissen alle, jede Medaille hat zwei Seiten, deshalb gilt für mich: Leben und Leben lassen.*

**6. Neben dem Motorrad, der Rennerei gibt es noch eine Parallele zwischen Alex Jolig und Wunderlich. Beide**

**sind „Friend of the brand“. Gemeint ist natürlich BMW. Du bist seit 2021 offizieller Markenbotschafter. Wie kam es dazu? Was unterscheidet die BMW von anderen Premium Motorradmarken? Was feierst Du an BMW und was sind Deine Favoriten im Modellprogramm der Bayern?**

*Es gibt mehr als einen Aspekt, der mich mit BMW verbindet. Einerseits ist es die entspannte Community, die ich unter BMW Motorradfahrern wahrnehme. Die Events, Reisen und Touren von BMW Motorrad bewegen sich auf einem ausgesprochen hohen Level, das auch den Lifestyle der Marke prägt und dem technischen und qualitativen Niveau der BMW Motorräder und Scooter entspricht. Beeindruckt bin ich von „The great Getaway“ einem fast schon familiär anmutenden Event, zu dem mich BMW Motorrad nach Portugal eingeladen hatte. Initial ausgelöst wurde meine BMW Affinität durch die G/S, deren legendärer Ruf bis heute nachhallt. Die aktuelle GS oder auch die R nineT sind optische Knaller. Allerdings würde ich mit der R 18 Bagger gerne einmal um die Welt fahren. Warum nicht mit einer GS – nun, das haben verständlicherweise ja schon viele gemacht, weil die GS perfekt dafür ist, doch ich denke mit einer R18 Bagger ist es eher eine völlig neue Herausforderung, stelle ich mir einfach wahnsinnig spannend vor. Die RR ist auf dem Track gigantisch, technologisch und leistungsmäßig sowieso.*

*Es gibt eine weitere, sehr persönliche Verbindung mit der Marke: Mit meiner Kunst AlexArt habe ich seit nunmehr drei Jahren eine Kooperation mit MINI Karl + Co, sie verkaufen ihre MINIs an ihre Kunden im AlexArt Design, hier können Kunden sich aussuchen, welches meiner Kunstwerke sie sich auf ihren Neuwagen folieren*



**Alex meets Jan Hofer –  
die beiden verbindet die  
Liebe zum Motorradfahren**



© Podenco

lassen und die AlexArt BMW R nineT Scrambler „Mandelblüte“ habe ich künstlerisch gestaltet und zu einem Unikat gemacht.

Für mich ist es bedeutsam, als Markenbotschafter authentisch zu sein. Bei BMW fällt mir das ausgesprochen leicht!

**7. Im Sommer letzten Jahres hast Du mit Deinem YouTube Kanal ALEX MEETS ein von Dir kreiertes Format entwickelt, auf dem Du mit interessanten Persönlichkeiten Deine Insel Mallorca auf zwei BMW Boxern erkundest und mit Deinem Gast übers**

**Motorradfahren und das Leben philosophierst. Bitte erzähl uns mehr davon.**

Über allem steht, dass die Liebe zum Motorradfahren verbindet. Mallorca bietet für dieses Format traumhafte Strecken, anspruchsvolle kurvenreiche Gebirgsstrecken genauso wie lang gezogene Abschnitte, die sich flüssig durchsurfen lassen. Die Kulisse ist grandios, die Landschaften erinnern mal an Italien, mal an Südafrika. Das Meer ist allgegenwärtig. Alles zusammen bietet beste Voraussetzungen, um genussvoll und entspannt miteinander zu fahren. Damit ist das Grundthema für meinen jeweili-

gen Gast und mich abgesteckt, denn die Motorräder, eine BMW R 18 sowie eine BMW R nineT und die Insel bieten eine fantastische, entspannte Basis, in der sich unsere Gespräche frei entwickeln und allerlei Gedanken – durchaus auch hintergründige - entspinnen können – es ist eine Art der Seelenpflege. Mein Gast erlebt die Insel mit einem ganz persönlichen Einblick neu. Und unsere Zuschauer – einerlei ob motorradaffin oder nicht - lernen vielleicht neue, vielleicht unbekannte, jedenfalls interessante Facetten meiner Gäste kennen.

**Lieber Alex, vielen Dank für das Interview! ■ AG**



© Britt Jolig

**Alex` Œuvre ist umfassend: abstrakte Impressionen, Acryl, Öl mit Struktur auf Leinwand sowie mehrteilige Serien, Objekte und Fotografien – hier mit einem ALEXart Mini**

## Wir sehen uns! ECHTES MOTORRADFAHREN GEHT ANALOG. SICH TREFFEN AUCH!

Auch in einer zunehmend digitalisierten Welt ist und bleibt das Motorradfahren selbst eine rein analoge, menschliche Aktivität. Messen und Ausstellungen sind ebenso analog: Reale Menschen treffen aufeinander und tauschen sich aus.

Vielleicht ist es deshalb so essenziell für uns, sich auch in der digitalen Zeit auf Events und Messen persönlich für Sie ansprechbar zu sein und Sie zu treffen. Wir schätzen den unmittelbaren, ungefilterten Austausch. Wir hören Ihnen gerne zu, erfahren von Ihren Anforderungen und Bedürfnissen, beantworten Ihre Fragen, erläutern Ihnen unsere Ideen und Konzepte.

Gleichzeitig können Sie sich von der Qualität, dem Design und der Ausführung unserer Komponenten, Parts & Accessories überzeugen, indem Sie sie einfach in die Hand nehmen oder am Motorrad angebaut erleben können.

**Herzlich willkommen, wir freuen uns auf Sie!**

### Veranstaltungen & Messen

- 07-12.11 EICMA Halle 15 Stand S 48
- 19-21.01.24 Moto Bike Expo Verona
- 16-28.01.24 Motorradwelt Bodensee | Messe Friedrichshafe
- 09-11.02.24 bike-austria Wels | Österreich
- 16.-18.02.24 IMOT München
- 29.02-03.03.24 Motorräder Dortmund
- 23.03.24 Biker Frühstück
- 27.04.24 Biker Frühstück
- 25.05.24 Wunderlich ANFAHRT
- 22.06.24 Biker Frühstück
- 05-07.07.24 BMW Days Berlin
- 27.07.24 Biker Frühstück
- 24.08.24 Biker Frühstück
- 28.09.24 Biker Frühstück



ALLE  
TERMINE

## UNSERE AKTUELLEN VERANSTALTUNGS- UND MESSETERMINE

Bei allen externen Events und Veranstaltungen unseres Terminkalenders sind wir mit unserem Wunderlich-Stand vertreten! Wir stellen jeweils unsere aktuellen Neuprodukte sowie ausgesuchte, innovative Wunderlich und Wunderlich Adventure Komponenten vor. Dazu bringen wir spannende Konzeptbikes für Sie mit!

Wir freuen uns auf Sie, auf gemeinsame Gespräche und stehen Ihnen sehr gerne für Ihre Fragen zur Verfügung!

**WUNDERLICH – COMPLETE YOUR BMW.  
WUNDERLICH ADVENTURE. PASSION. UNLIMITED**







**Lluís Morales (Barcelona, 1973)**

Nachdem er viele Jahre als Kundendienst- und Garantietechniker in der Welt der Motorräder gearbeitet und auf Amateurebene Langstreckenrennen bestritten hatte, wagte er um die Jahrhundertwende den Schritt in den Motorjournalismus, indem er in die Redaktion des renommierten, spanischen Motorradmagazins Solo Moto eintrat, mit der er gelegentlich zusammenarbeitete. Er verbrachte mehr als zwanzig Jahre als Motorradtester, als Leiter des Testteams und als Direktor einiger Zeitschriften des Verlags, wie Solo Moto 30 oder Solo Scooter. Heute widmet er sich hauptsächlich der Organisation von Motorradveranstaltungen und -reisen mit seinem eigenen Unternehmen, insbesondere durch die Pyrenäen, die Alpen, die Picos de Europa oder Marokko.







# BMW F 900 XR von Wunderlich Optimierung der Ausstattung sowie der Dynamik

## Auf der Suche nach Exzellenz

In mehr als zwei Jahrzehnten, in denen ich Motorräder für Fachzeitschriften getestet habe, hatte ich das Privileg, aus erster Hand mitzerleben, wie sich die Motorradmodelle dieses Jahrhunderts entwickelt haben. Kein Motorradtest-Journalist ist ein Superheld: Er ist einfach jemand, der viele Stunden auf vielen verschiedenen Modellen verbracht hat, was uns einen ganz anderen Blickwinkel gibt als den von Motorradfahrern, die Jahre auf dem gleichen Motorradmodell verbringen, bis sie es durch ein neueres ersetzen. Deshalb vermittelt mir jedes Motorrad, das ich fahre, ein Gefühl, das leicht mit anderen Modellen vergleichbar ist. Es geht nicht darum, schneller oder langsamer, empfindlicher oder weniger empfindlich zu sein... Es ist einfach so, dass unser Gehirn viele vorherige Informationen speichert und wir sofort Ideen darüber bekommen, was uns an jedem Motorrad mehr oder weniger gefällt. In unseren Köpfen gibt es viele Informationen zum Vergleich.

Ja, bei INSIDE Wunderlich erklären wir Ihnen normalerweise bis ins kleinste Detail, wie jede unserer speziell für ein bestimmtes BMW-Modell, für die Ducati Multistrada V4 oder für die Harley-Davidson Pan America entworfenen Komponenten gestaltet und gebaut sind und wie sie funktionieren. Doch dieses Mal wollten wir einen Schritt weiter gehen, denn wenn wir in einer Fachzeitschrift darüber lesen, wie ein neues Motorradmodell funktioniert, tun wir dies in dem Wissen, dass der Tester nicht nur die einzelnen Komponenten betrachtet, sondern auch, wie das Ganze als System funktioniert.



Und genau deshalb wollte ich Modelle testen, an denen ein komplettes Set von Wunderlich-Zubehör und -Komponenten installiert wurde, um nicht nur zu sehen, wie gut Lenkererhöhungen, ein spezieller Sitz oder ein Auspuffsystem funktionieren, sondern auch um die Leistung eines völlig serienmäßigen Motorrads, für das ich viele Referenzen habe, wie in diesem Fall die BMW F 900 XR, mit einem zu vergleichen, das eine komplette Optimierung durch unsere Techniker durchlaufen hat, einschließlich der Montage der besten Komponenten für das betreffende Modell. Die besten Wunderlich-Produkte für die kleinste der XR-Reihe in Bezug auf Ergonomie, Komfort, Gepäcksysteme, Schutz und natürlich Leistung. Daher haben wir diese F 900 XR getestet, die mit dem Allerbesten aus unserem umfangreichen Sortiment für die Marke aus München ausgestattet ist.

Viele werden von den agilen Linien der F 900 XR angezogen, ebenso wie von ihrer Praktikabilität und Effizienz. In den richtigen Händen hat sie mit ihrem 105 PS und dem 895 ccm Zweizylinder-Motor - bei einem Gewicht von 219 kg mit vollem Tank - mehr als genug Argumente, um als scharfe Waffe betrachtet zu werden. Aber in einigen Bereichen gibt es Verbesserungspotenzial, insbesondere in Bezug auf Ergonomie und die Effizienz des Fahrwerks bei sportlicher Fahrweise. Und genau in diesen Bereichen hat Wunderlich, der Spezialist aus Grafschaft-Ringen, am meisten gearbeitet, indem er seine renommierten Komponenten in Bezug auf Komfort, Ergonomie, Effizienz und, warum nicht, Ästhetik hinzugefügt und abgestimmt hat.

Zunächst das Produkt, das vielleicht am wenigsten sichtbar, aber wahrscheinlich das Wichtigste ist: das von unseren Spezialisten entwickelte Fahrwerkssetup, das von den Wunderlich Suspension-Technikern individuell auf die Vorlieben und Bedürfnisse des Benutzers abgestimmt wird.

## Abstimmung auf der Rennstrecke

Wie all unsere Leser wissen, liegt der Hauptsitz von Wunderlich nur wenige Kilometer von der legendären Nordschleife, dem Nürburgring, entfernt. Deshalb finden die Techniker des Unternehmens keine bessere Strecke, um unzählige Testrunden zu fahren und ihre eigenen Komponenten zu entwickeln. An den schnellen Stellen, an denen das originale Fahrwerk schwach wäre und unkontrollierte Rebounds oder Stöße auftreten würden, ist der größte Unterschied zur Abstimmung von Federung und Dämpfung dieser F 900 XR spürbar. Nein, ich hatte nicht das Glück, sie in der "Grünen Hölle" zu fahren, obwohl wir vielen Lesern die Zufriedenheit geben können zu sagen, dass wir die



Ehre hatten, diese wunderschöne Maschine ausführlich in den Aragonischen Pyrenäen, dem bergigsten Gebiet Nordspaniens, zu testen. Ein Gebirgszug, der ein Paradies für Motorradfahrer zwischen Spanien, Frankreich und Andorra ist und über den wir an einem anderen Tag ausführlich sprechen werden. Aber heute ist es an der Zeit, sich auf die "kleine" XR zu konzentrieren, die bis an die Zähne mit all diesen Wunderlich-Komponenten bewaffnet ist.

Lassen Sie uns also erklären, was während der Fahrt passiert. Die ersten beeindruckenden Rückmeldungen kommen von der hervorragenden Arbeit, die die





Techniker geleistet haben. Die Gabel-Cartridges mit von Wunderlich Suspension-Spezialisten speziell ausgewählten Ventilen, mit ihren speziellen Federn und erstklassigem Öl, sind wesentlich beständiger und harmonischer als das Material der Standardgabel. Ihre Einstellung ist nicht nur einfach, sondern auch deutlich spürbar bei ein paar Klicks in jede Richtung. Die Gabelkompression bei starkem Bremsen sorgt für eine ausgezeichnete Stabilität in dieser kritischen Phase sowie in Schräglage, an die ich mich bei der Standardgabel nicht erinnern kann. Das Ansprechverhalten ist gedämpft und sensibel, sodass wir die Arbeit der Gabel in unseren Händen spüren können, wenn

wir in kurvenreichen Gebieten fahren. Das sorgfältig abgestimmte hintere Federbein reagiert außerordentlich gut auf unebene Fahrbahnen und vor allem beim starken Beschleunigen in Schräglage. Überraschend ist, dass die hintere Hälfte der XR in diesen Situationen immer stabil bleibt, egal wie zerklüftet der Boden ist, und dass die Traktionskontrolle dank der enormen Steigerung der Fähigkeit, Drehmoment auf den Boden zu übertragen, weniger notwendig und nicht mehr störend bis zum Punkt der Belästigung ist. Es ist nicht nur so, dass wir uns sicherer fühlen, sondern dass wir gleichzeitig auf den kurvigsten Straßen schneller und sicherer fahren können.

Indem Sie sich für Wunderlich Suspension-Komponenten entscheiden, können Sie eine individuelle Einstellung wählen, die speziell an die Vorlieben jedes Benutzers angepasste Federn und die Einstellungen beinhaltet. Niemand weiß, wie weit ein Motorrad gehen kann, es sei denn, er hat es mit maßgefertigter Federung ausprobiert... Eine andere Liga. Weiter, viel weiter, als man es sich vor dem Test vorstellen könnte...

## Steigerung des Komforts

Ein weiteres Highlight der Wunderlich-Konfiguration für die BMW F 900 XR ist die Ergonomie. Das Ergonomiedreieck, die drei Punkte, auf denen das Gewicht des Fahrers auf dem Motorrad lastet (Lenker, Sitz und Fußrasten), kann angepasst werden, zum Beispiel indem der Lenker erhöht und näher zum Fahrer positioniert wird. Der ursprünglich flache, dünn gepolsterte Sitz der XR gehört nicht zu den bequemsten des Unternehmens mit dem weiß-blauen Propeller-Logo, daher wird er hier durch einen Sitz aus der AKTIVKOMFORT-Reihe ersetzt, der dafür konzipiert ist, dass die großen Weltenbummler mehrere Tage hintereinander lange Stunden auf dem Motorrad verbringen können. Der ergonomische Aufbau sorgt dafür, dass es keine schmerzhaften Druckstellen gibt. Und nicht nur der Fahrer profitiert: Sowohl die Form als auch der rutschfeste Bezug verhindern, dass der Beifahrer beim Bremsen nach vorne rutscht. Er ist in drei verschiedenen Höhen (Standard, niedriger oder höher) erhältlich, sowie in einer Variante, bei der der Komfort für die Beifahrerin im Mittelpunkt der Entwicklung stand, der Queens Edition (mit einer Standard- oder höheren Option).

Doch das ist noch nicht alles: Die Ergonomie wird auch durch verstellbare Fußrasten verbessert, die in verschiedenen Höhen und Winkeln montiert werden können, damit niemand unbequeme Knie-, Hüft- oder Knöchelpositionen hat. Eine Option, die auch für den Beifahrer verfügbar ist. Das Umbaukit für das Heck macht die hintere Hälfte des Motorrads deutlich



schlanker und kompakter und erhöht die Sportlichkeit des Ganzen. Schutzkomponenten für Motor, Radachse und Bremssattel sorgen zusammen mit anderen Elementen dafür, die Gefahr zu reduzieren, sodass ein Sturz oder ein Abrutschen nicht in einer teuren Katastrophe enden. Dies wird auch durch die einstellbaren Hebel unterstützt. Es gibt andere Details, die unbemerkt bleiben könnten, wie die Brems- und Schalthebelvergrößerung oder die beeindruckende Effizienz der LED-Nebelscheinwerfer. Dazu gehören auch die Spiegelverbreiterungen oder Displayschutzfolie für das für das TFT-Display. Oder der klappbare Aufbockhebel am Rahmen, der es wesentlich einfacher macht, den Hauptständer zu benutzen, besonders wenn wir mit Koffern beladen sind. Wenn wir über Beladung sprechen: Unsere sportliche Version der F 900 XR verfügt über ein erstaunliches System, wie zum Beispiel der hervorragende ELEPHANT Tankrucksack. Und es gibt subtilere Details, die unverzichtbar werden, wenn man sie ausprobiert: die Kotflügelverlängerung hinten, die Frontfender-Verlängerung oder die Wunderlich-Handprotektoren. Und natürlich das Sport-Windschild, das den sportlichen Look beibehält, während es auch bei hohen Geschwindigkeiten einen ausgezeichneten Schutz bietet.

## Mein Resümee zum Schluss

Es ist klar, dass wir im Katalog viele, viele Referenzen finden werden, um unser ideales Motorrad auf Basis des Serienstandards zu gestalten. Das Wichtigste ist, dass wir wissen, dass viele Elemente spezifische Optimierungsmöglichkeiten bieten, wie zum Beispiel Ergonomie, Schutz oder die systematischen Gepäcklösungen. Wenn ich jedoch hervorheben müsste, was den größten Unterschied im Vergleich zur Standard XR ausmacht, dann ist es zweifellos das Fahrwerk. Die Wunderlich-Suspension-Fahrwerkskomponenten verwandeln ein Motorrad in ein völlig anderes, wortwörtlich. Ob wir uns mehr auf die tägliche Nutzung des Motorrads konzentrieren möchten, den Komfort für Touren verbessern oder seine Effizienz und Sicherheit bei sportlichem Fahren erheblich steigern möchten, die Arbeit der Jungs von Wunderlich Suspension lässt es sich anfühlen wie ein anderes Motorrad, sowohl in Bezug auf Agilität als auch Fahrkomfort. Und natürlich in reiner Effizienz. Wenn Sie dazu noch die Möglichkeit haben, das Motorrad wirklich auf Sie zugeschnitten zu bekommen, als ob es speziell für Ihre körperliche Konstitution und Vorlieben entworfen wurde und nicht für das breitestmögliche Spektrum von Nutzern, was bei jedem serienmäßig hergestellten Motorrad der Fall ist, dann sprechen wir von einem deutlich höheren Niveau...







Die BMW F 900 XR ist ein Modell, das sich als relativ zugänglich erwiesen hat, mit einer guten Balance zwischen Sportlichkeit und Vielseitigkeit, das aber mit den Komponenten, die Sie auf wunderlich.de finden können, weit darüber hinausgeht. Dort können Sie sich für die spezifischen Komponenten entscheiden, die Sie benötigen, oder noch einen Schritt weiter gehen und Ihr eigenes Motorrad von oben bis unten verwandeln.

Die herausragendste Komponente ist zweifellos das speziell auf den Kunden abgestimmte Fahrwerk. Die Verbesserung von Traktion und Sensibilität im Vergleich zum Standard ist beeindruckend.

Ergonomie: ein weiteres Highlight. Zwischen den individuellen Fußrasten, dem AKTIVKOMFORT-Sitz und den ERGO und ERGO+ -Lenkererhöhungen passt die F 900 XR wie ein maßgeschneiderter Handschuh.

Schutz ist ein weiterer wichtiger Punkt: Die Motorschutzbügel schützen das Motorrad und reduzieren die Gefahr der Folgen von Stürzen, ohne dem Paket zu viel Gewicht hinzuzufügen.

Das ist beruhigend! ■ LM



# 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 ist 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 unserem Store.

Unsere Einladung richtet sich sowohl an die BMW Community, an die der Pan America-Enthusiasten und die Ducati DesertX- und Multistrada V4-Tifosi!

Wir freuen uns auf Ihre Einsendungen! Die Fotos der Gewinner stellen wir in der #5 von **INSIDE –WUNDERLICH** vor!

**HIER GEHT ES ZUM FOTO-UPLOAD ►**



Wunderlich  
MyBike



Benjamin Lyons | BMW R 18 B | (GB)



Robert Görden | BMW R 1250 GS Triple Black | (D)



David Bell | BMW R 1200 GS LC Adventure | (GB)



Armin Kahn | BMW R nineT Scrambler | (D)





Hans Wieland | BMW R 1250 GS | (D)



Oliver Buck | BMW R nineT Racer | (D)



Ralf Bogner | BMW R 1250 GS Adventure | (D)



Roger Zscheile | BMW R nineT Urban G/S | (D)



Patrick Rosseau | Ducati DesertX | (F)



Elmar Goeke | BMW R 1250 GS | (D)



# Nur irgendwie dranbleiben ...



**Der Motorradführerschein ist die erste Hürde auf dem Weg hinter den Lenker, und für so manchen ist diese Hürde durchaus hoch. Es könnte allerdings sein, dass sie für Frauen noch etwas höher ist ...**

Versuch' einfach, an mir dranzubleiben! Zeichen brauchst du mir nicht zu geben, in den Rückspiegeln kann ich sowieso nix erkennen – ach und: Pass auf die Autos auf!“ Dann klickte mein Fahrlehrer seine Honda CL 450 Scrambler an, blies mit dem Gasgriff einmal kräftig die hochgelegten Schalldämpfer durch, haute krachend den ersten Gang rein und donnerte vom Hof. Ich saß auf einer kreuzbraven Honda CB 400 N, auf der ich bis dahin nur auf Parkplätzen geübt

hatte, und musste es nun irgendwie hinkriegen, den Knaller nicht aus den Augen bzw. aus den Ohren zu verlieren. Denn immerhin ballerte sein Twin laut genug, um ihn auch um zwei Ecken herum noch orten zu können.

So sahen damals – wir sprechen hier von den späten siebziger Jahren – alle meine Fahrstunden auf dem Motorrad aus, doch mit der Zeit konnte ich die Abstände auf meinen Fahrlehrer verkürzen, muss jedoch dazu sagen, dass ich

nach einer ebenso intensiven wie illegalen Mofa- und Moped-Zeit eine gewisse Vorerfahrung mitbrachte. Ohne die wäre ich damals aufgeschmissen gewesen, denn offensichtlich schulte mein Fahrlehrer nach dem Ausleseprinzip: Wer es überlebt, ist tauglich. Allerdings erreichte die Mortalitätsrate im deutschen Straßenverkehr seinerzeit auch ihr Allzeithoch, wer daran teilnahm – auf einem Motorrad gar –, zog quasi in den Krieg.

Das alles ist jetzt rund vierzig Jahre her und ich hatte nie wieder einen Gedanken daran verschwendet, bis mich dann plötzlich meine Tochter Ella wissen lässt, dass sie den Motorradführerschein machen möchte:

„Muss das sein? Du bist doch gerade erst 18 geworden.“

„Eben.“

„Du weißt, das Motorradfahren ganz schön gefährlich ist?“

„Ich hörte davon.“

„Aber Ella – weißt du auch, wie gefährlich es wirklich ist?“

„Du machst das jetzt seit 40 Jahren und lebst immer noch – zumindest erweckst du in Teilen den Ein-

**Trocken wär auch mal schön. In der pitschnassen Pylonengasse schulte Elisas Gespür und Selbstvertrauen. Der Knopf im Ohr gab Sicherheit.**





druck. Oder glaubst du etwa, ich würde das nicht schaffen?!“

In dem Moment keimten in mir zwei Fragen auf: Warum hatte ich mich ein paar Jahre zuvor noch gefreut, als mein Sohn den Motorradführerschein endlich in der Tasche hatte? Und: Hatten Töchter früher eigentlich mehr Respekt vor ihrem Vater? Die zweite Frage ließ ich mal offen, bei der ersten jedoch musste ich mir selbst eingestehen, dass die Antwort gewissermaßen schon in der Frage versteckt ist: Es hat wohl mit dem Geschlecht zu tun. Irgendwo tief in mir ist scheinbar immer noch die archaische und nicht minder beschränkte Ansicht verwurzelt, Motorräder seien vor allem Spielzeuge für große Jungs, nicht für kleine Mädchen. Kein schöner Moment, sich selbst dabei zu ertappen – wenn auch angemessen verschämt.

Zumal mir erst kurz zuvor Elisa von ihren Erfahrungen mit dem Motorradführerschein erzählt hatte. Elisa ist stellvertretende Marketingleiterin bei Wunderlich, eine sehr zielstrebige und überaus positive Persönlichkeit, allerdings sehr zierlich. Auch da hatte ich Probleme, mir sie hinter einem Lenker vorzustellen. Warum will ein so zarter Mensch auf ein großes Motorrad?

Elisa hatte da keine Erklärungsnotwendigkeit: „Naja, ich dachte, wenn ich diesen Job mache, dann gehört das schon dazu. Ich muss ja wissen, wovon ich spreche, muss die Produkte selbst erfahren können, die Vorteile und auch die Hintergründe kennen – das ist doch auch eine Frage der Glaubwürdigkeit.“

„Okay, aber dadurch wirst du nicht größer“ – dachte ich im Stillen, sagte allerdings:

„Okay, aber du arbeitest hier ja auch mit lauter Fahrlehrern zusammen. Die haben dir doch

bestimmt vorher schon alles beigebracht.“

„Klar“, sagt sie, doch frage ich mich, warum sie dabei die Augen verdreht. Dann erzählt sie von ihren Übungsrunden auf dem Betriebshof, natürlich unter den wohlwollenden Augen der motorradfahrenen Kollegen, die sie ohne Unterlass – mal aus dem Bürofenster, mal vom Werkstatt-Tor – mit Tipps eindeckten: „Gib mehr Gas! Gib weniger Gas! Mensch, mach hinne! Jetzt lass die Kupplung kommen, aber langsam! Laaaangsaam! Mensch, brems!! Tippel nicht so mit den Füßen! Jetzt das Ganze nochmal! Aber flüssiger!“

Elisa kann sich noch gut an solche Übungsrunden erinnern: „Bis dahin hatte ich mich noch fürs Motorradfahren begeistern können. Ich weiß, die meinten es alle nur gut, aber mich hat das total gestresst. Immerhin sagten alle, dass ich das irgendwann hinkriegen werde.“

„Aber richtig gelernt hast du es dann doch in der Fahrschule, oder?“

Wieder macht sie diese Sache mit den Augen: „Mein Fahrlehrer dachte wohl: Och, die kommt von Wunderlich, dann kann sie ja eh schon alles. Als er dann merkte, dass das ganz und gar nicht so ist, versuchte er mir den Führerschein auszureden. Er meinte, ich hätte zu wenig Kraft, ich würde das nie hinkriegen. Also hab' ich mich im Fitnessstudio angemeldet.“

„Echt jetzt?“

„Sollte ich es daran scheitern lassen? Dass das totaler Quatsch ist, wusste ich da ja noch nicht. War außerdem nicht hilfreich, dass mein Fahrlehrer selbst gar nicht Motorrad fährt, der konnte mir nichts wirklich zeigen. Während

ich meine Übungen gemacht hab', hat er außerdem meistens telefoniert, Äpfel gepflückt oder sonst was getrieben. Ab und zu hat er allerdings mal was zu mir rübergerufen.“

„Was denn?“

„Gib mehr Gas! Gib weniger Gas! Mensch, mach hinne! Jetzt lass die Kupplung kommen, aber langsam! Laaaangsaam! Mensch, brems!! Tippel nicht so mit den Füßen! Jetzt das Ganze nochmal! Aber flüssiger!“

„Verstehe ...“

---

**Immerhin sagten alle,  
dass ich das irgendwann  
hinkriegen werde.**

---

„Ich wusste nicht mehr, ob ich den Führerschein noch machte, weil ich Lust darauf hatte oder weil ich es unbedingt durchziehen wollte. Ich hatte jedenfalls immer noch Respekt vor Kurven und die Zeit lief mir weg.“

„Und dann?“

„Kam mein Retter. Ein anderer Fahrlehrer, selbst Motorradfahrer. Der hat sich echt gekümmert, vor allem saß er bei den Fahrstunden selbst auf einem Motorrad und fuhr vorweg. Obwohl ich nicht eine einzige Fahrstunde hatte, bei der es nicht geregnet hat. Er fuhr immer mit seinem Motorrad voraus. War zwar meist weit weg, aber das hat mir trotzdem geholfen – ich musste ja irgendwie dranbleiben! Dem hab' ich viel zu verdanken, der hat mich für die Prüfung fit gemacht. Ich hab' jedenfalls auf Anhieb bestanden.“

„Glückwunsch!“ hatte ich mich aufrichtig mit ihr gefreut, wobei in mir gleichzeitig die Erkenntnis durchsickerte, dass sich an





**Ende gut – alles gut: Der "Retter" ist sichtlich zufrieden und Elisa kann sich nicht halten vor Freude.**

den grundsätzlichen Schulungsmethoden meiner Zeit – „irgendwie dranbleiben ...“ – bis heute scheinbar nicht viel geändert hat. Sicher wird Elisa eine gute und sichere Fahrerin und noch jede Menge Spaß auf zwei Rädern haben. Sorgen muss man sich auch keine machen, schließlich belegen die Unfallstatistiken, dass Frauen auf dem Motorrad weit sicherer unterwegs und weit weniger auffällig sind als Männer, was damit zusammenhängen könnte, dass

sie auch weit weniger Testosteron produzieren. Warum also muss ich trotzdem schlucken, wenn ich mir meine Tochter auf einem Motorrad vorstelle? Ich werde an mir arbeiten müssen.

Dann holt Ella mich wieder aus meinen Gedanken „Hallo! Ich hab' Dich was gefragt! Glaubst du wirklich, ich schaffe das nicht?!“

„Öhm ... quatsch, natürlich schaffst du das, kein Zweifel! Wir können

ja auch ein bisschen üben, auf dem Parkplatz vorm Supermarkt. Das wird schon.“

Bestimmt wird es das. Und wahrscheinlich werde ich dann am Rand stehen und immer wieder mal was zu ihr rüber rufen, etwa: „Gib mehr Gas! Gib weniger Gas! Mensch, mach hinne!“ – oder so.

Bei Elisa hat's ja auch geholfen ...

■ UB

## IMPRESSUM

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

### Konzeption, Autor und Technische Redaktion:

Arno Gabel »Wunderlich GmbH«

**Texte:** Arno Gabel (AG), Aurélien Ranéa - Moto Journal, Lluís Morales (LM), Uli Böckmann (UB), Michaël Levivier – ROADTRIP Magazine Photos, Miquel Silvestre (MS)

**Fotos:** Alex Krassovsky, Archiv ifz, Archiv METZELER, Archives Jean-Pierre Goy, Arno Gabel, Arturo Rivas, Articus & Röttgen Fotografie, BMW Group, BMW Group Classic, Björn Gramm, Christina Guldénring, Edgar Heinrich privat, Felix von Canstein »Canstein-Pictures«, Frank Dursthoff, Heinz Joachim Wirths, Herbert Schwarz, Jean-Aignan Museau, Lluís Llubra, Mercedes Benz Classic, Miquel Silvestre, Podenco, Rudolf Kuhl, Sascha Bartel »SashMedia«, Toni Börner, Uli Böckmann, Uwe Ehrensman, Yud Pourdieu Le Coz, Walter Kotauschek, Wilbers Products GmbH.

Des Weiteren danken wir allen, die uns Nutzungsrechte für Text- und Bildmaterial eingeräumt haben.

### Konzeption, Visuelle Gestaltung und Satz:

Harri Aßmann-Vaahsen »Wunderlich GmbH«

### Internationale freie Mitarbeiter:

Lluís Morales (ES), Alexxis 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

---

## 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  
Center



Wunderlich  
Suspension  
Konfigurator  
markenoffen

[WWW.WUNDERLICH-SUSPENSION.DE](http://WWW.WUNDERLICH-SUSPENSION.DE)



[WWW.WUNDERLICH.DE](http://WWW.WUNDERLICH.DE)





## UNSERE LEIDENSCHAFT. FÜR IHRE FAHRFREUDE.

Hinter dem Design, der Funktionalität und der Qualität unserer hochwertigen, innovativen Zubehörkomponenten stehen die Ideen leidenschaftlicher Menschen, die das Motorrad und das Motorradfahren lieben und leben!



4053196038889



[WWW.WUNDERLICH.DE](http://WWW.WUNDERLICH.DE)