

So überleben Sie - Tips für Motorradfernenreisen

von Claus Possberg ©2009

1. Grundsätzliches

Wie ich es mache: geballte Informationen zum Thema Durchführung und Organisation meiner Motorradfernenreise. Das sollte sich jeder durchlesen, der selber auf große Tour gehen möchte.

1.1 Die Einstellung zum Reisen

Was erwarte ich mir von einer Reise? Erholung, Baden, gutes Essen, einen Reiseführer, der alles erklärt und dafür sorgt, dass niemand verlorenght? Na, dann bin ich wahrscheinlich mit einer Katalogbuchung besser aufgehoben... Wenn aber Neugier nach Unbekanntem, fremde Menschen kennenlernen, respektvoll andere Kulturen erleben, Abenteuer und auch Fahrspass die Antwort ist, sind Sie hier richtig. Das Reisen, wie ich es verstehe, ist nicht im Detail planbar - immer mit Unwägbarkeiten und auch gewissen Risiken verbunden. Es belohnt aber mit einmaligen, echten Erlebnissen, die es nirgendwo als Pauschalurlaub zu haben gibt.

1.2 Ist das Motorrad das richtige Verkehrsmittel?

Das Motorrad hat - sind wir ehrlich - viele Nachteile. Auf dem Weg in den "Urlaub" ist es viel langsamer als ein Flugzeug, unbequem, hat enorme Verletzungsrisiken, man friert, schwitzt, wird nass oder dreckig. Man tut sich schwer auf Eis und Schnee, aber auch auf Matsch und tiefen Sandrillen. In vielen Ländern wird völlig verständnislos, oft sehr rücksichtslos gefahren - man braucht eine gute Reaktionsfähigkeit und realistische Einschätzung des Geschehens. Bei allen Nachteilen: das Motorrad ist das "moderne Pferd": immer maximal dran an der Natur, dabei viel schneller als ein Radfahrer oder Wanderer je vorankäme. Irgendwie ist es auch eine Ideologie. Wer die Freiheit des Motorradfahrens einmal wirklich genossen hat, setzt sich nicht mehr freiwillig in einen Bus oder ins Auto. Man sitzt alleine und spürt den Wind.

1.2 Solo oder mit Partner, Partnerwahl

Ich reise mit dem Motorrad sehr gerne alleine oder mit Sozia, heutzutage auch auf Extremstrecken. Früher bin ich in Europa gerne im Motorradfreundeskreis gefahren, aber mit den Jahren wird man immer individueller; der berufliche Werdegang lässt immer weniger eine zeitliche Synchronisation mit Freunden zu. Echte Fernreisen, die auch mal tagelang durch wüstenartige oder anderweitig nicht ganz ungefährliche Gebiete verlaufen, sind mit einem selbstfahrenden Partner sicherer zu machen. Vor allem, wenn man sich erstmals über Pisten-Langstrecken wagt, sollte man nicht ohne Begleitung fahren. Ein technisches Problem, oder nur ein verstauchter Fuß, können einen Alleinfahrer ganz schön in Schwierigkeiten bringen. Nur, wie finde ich den passenden Partner? Klar, man sollte sich verstehen. Aber für das Gelingen des "Miteinanders" auf einer Fernreise sind noch ein paar andere Gesichtspunkte abzustimmen - die sollte man vorher ganz offen besprechen: Fahren wir fest zusammen oder können wir uns jederzeit trennen und wieder vereinen? Welche Art der Übernachtung? Welchen Kostenrahmen hat jeder - das sollte etwa passen? Wie weit fahren wir täglich und wieviele Pausen und Pausentage braucht jeder? Was passiert mit der Tour, wenn ein Partner sich verletzt oder krank wird? Oder wenn sein Motorrad kaputt ist? Fahren wir etwa das gleiche Tempo? Ist alle halbe Stunde eine Zigarettenpause nötig oder nervt das den Nichtraucher? Eilt der Andere jedem Rockzipfel hinterher oder ist er eher locker? Klingt banal, aber bevor man seine Traumreise mit einem Partner/Partnerin antritt, ist eine Absprache dieser Punkte unbedingt nötig. Heute im Internetzeitalter ist es viel leichter geworden, sich passende Partner zu suchen, z.B. in Foren oder durch eine eigene Motorrad-Webite.

1.3 Wahl des Reiseziels - die sieben Kontinente

Zunächst muss man sich natürlich darüber klar werden, ob man daheim losfährt oder das Motorrad lieber erst am Reiseort nutzen möchte möchte. Für Letzteres gibts dann noch zwei Möglichkeiten: entweder man nimmt seine eigene Maschine mit (das ist mein Favorit), oder man besorgt sich ein Motorrad vor Ort. Solange man in Europa bleibt, spricht vieles für die Anreise mit dem eigenen Motorrad - es gibt nur wenige Ziele z.B. auf Ferieninseln, in Spanien oder Griechenland, wo ein Mietmotorrad in Europa Sinn macht. Ich bin immer ein Freund einer flotten Anreise gewesen, um dann am Ziel mehr Zeit zu haben, denn Anreisewege sind meist langweilige Autobahnen und Hauptstraßen mit viel Verkehr. Die Anreise "schön" zu gestalten, ist häufig nicht möglich. Bei echten Fernreisen ist die Situation genau umgekehrt zu Europa: hier gibt es nur wenige typische Wege, um daheim auf dem Motorrad zu starten zu können: Nach Afrika über Gibraltar, Mittelmeerfähre oder über den nahen Osten, nach Indien/ Südostasien über die Türkei und Iran, nach Russland und Zentralasien durch die GUS-Staaten. Alle anderen Ziele erfordern einen Motorradtransport/Leihmaschine/Motorradkauf. Wohin soll es gehen? Nordamerika bietet eine hervorragende Infrastruktur, erstklassige Sicherheitslage und enorm viele, sehenswerte Ziele, für Naturliebhaber genauso, wie für Stadtschwärmer. Ideal für den Tourenfahrer, der

sich nicht vor langen Strecken scheut, aber auf der Teerstraße reisen will. Der Lebensunterhalt ist relativ teuer, dafür der Sprit billig. Südamerika ist extrem vielfältig, von armen, unsichereren Drittweltländern mit wenig Infrastruktur bis Ländern wie Chile, deren Infrastruktur etwa der von Italien vergleichbar ist. Anreise und Transport nach Südamerika ist recht teuer, das Leben weniger. Afrika ist immer noch der ultimative Thrill für den Motorradreisenden: Tausende Kilometer Piste mit sehr eingeschränkten Versorgungsmöglichkeiten, fremde Kulturen, völlig fehlendes Sicherheitsverständnis, Korruption und Mangel sind tägliche Normalität. Es gibt auch etliche Regionen Afrikas, die man nicht bereisen sollte. Asien ist riesig, der Mittlere Osten, Indien, Zentralasien, Russland, Südostasien und China sind völlig verschiedene Ziele. Die Infrastruktur ist aufgrund der oft hohen Bevölkerungsdichte durchaus vorhanden - aber nicht überall. Fehlendes Sicherheitsverständnis im Verkehr ist hier eher das Problem. Dazu kommt v.a. in den GUS-Staaten, Indien und Pakistan die extreme Korruption. Will man diese faszinierenden Länder kennenlernen, muss man sich darauf vorher mental einstellen. Australien und Neuseeland sind dagegen problemlos, wobei Australien eine riesige einsame Wüste hat, die natürlich eine angemessene Vorsicht und Vorbereitung erfordert. Antarktika - als siebter Kontinent - ist kein Motorradreiseziel. Ein Freund aus Neuseeland hat aber sogar seine Enduro auf einem Eisbrecher dorthin gebracht, um "den siebten" auch gemacht zu haben und ist dort ein paar hundert Meter im Schnee herumgefräst.

1.4 Motorrad-Transport

Für Europa bietet sich der Autozug an (autozug.de). Es werden Ziele in Frankreich und Italien von Deutschland aus bedient, die Züge fahren meist über Nacht. Es gibt auch außerhalb Deutschlands interessante Verbindungen, wie z.B. Wien - Edirne (Türkei) durch die bulgarische Staatsbahn. Wer einen Motorradanhänger hat und zu mehreren reist, kann mit einer Anreise auf einem Motorradanhänger Zeit und Nerven sparen, denn man kann sich am Steuer ablösen. Einige Ziele lassen sich auch gut per Fähre erreichen, z.B. Skandinavien, Schottland, Island, Korsika, Griechenland, Nordafrika, Türkei. Leider wurde die Fährverbindung nach Alexandria in Ägypten schon vor vielen Jahren eingestellt. Sie war in den Siebzigern bei den Hippies mit ihren VW-Bullies sehr beliebt. Fernziele erfordern einen Transport per Spedition. LKW-Transport ist z.B. für Zentralasien, Teheran, Russland, Türkei verfügbar. Es empfiehlt sich Speditionen zu kontaktieren, die die Ziele gut kennen und selbst regelmäßig anfahren. Für Lufttransport hat die LTU von Deutschland aus eine Ausnahmestellung, denn sie bietet den Transport von Motorrädern zu Fernzielen unverpackt auf Aluminium-Luftfracht-Paletten in normalen Passagierjets an. Diese Transporte sind meist günstiger als entsprechende Luftfracht-Speditionen. In vielen Fällen sitzt man sogar im gleichen Flieger. Das Ziel muss allerdings von einem großen Airbus oder Jumbo bedient werden, ansonsten ist die Ladeluke der Passagiermaschinen zu klein. LTU vermarktet das über leisurecargo.com bzw. über Reseller wie gs-sportreisen.de oder bikeworld-travel.de. Neben einigen innereuropäischen Zielen kriegt man hier sein Motorrad problemlos nach Marokko, Tunesien, Kenia, Namibia und Südafrika sowie nach Mexiko und Kuba. Leider wurden die Ziele in Südostasien gestrichen. Andere Ziele erfordern heutzutage eine vollständiges und möglichst platzsparendes Verpacken des Motorrads in eine Kiste, da die Fluggesellschaften unverpackte Motorräder normalerweise aus Sicherheitsgründen nicht mehr akzeptieren. Die Batterie muss abgeklemmt sein, der Sprit (manchmal sogar das Öl) abgelassen werden und die Gepäckkoffer leer sein (gelegentlich wird auch Gepäck im Koffer mit aufgeklebter Inventarliste akzeptiert). Der Transportpreis errechnet sich aus den sog. "Volumenkilogramm", einer Formel, wo Volumen und Gewicht eine Rolle spielen (beim Motorrad mit ausgebautem Vorderrad ist überwiegend das Volumen für den Transportpreis entscheidend), dazu kommen noch diverse Zuschläge für Gefahrguttransport, Treibstoffkosten, Lagerkosten, Agenten- und Handlingsgebühren. Bei Seefracht spielt das Gewicht keine Rolle, es wird nach Volumen gerechnet. Heute wird üblicherweise in Containern transportiert, die Preise sind knapp kalkuliert. In einen 20 Fuß Container passen 6-8 Motorräder. Einzeltransport in Kisten ist auch möglich, aber meist nicht wesentlich günstiger als im Flugzeug. Die Nachteile des Seetransports sind gravierend: wochenlangere Transportwege, Salznebelexposition, Verspätungen von Wochen sind die Regel, hohe Diebstahlgefahr in Häfen, Beschädigungsquote beim Kistentransport ca. 5% (Versichererangabe), sehr schleppende Abfertigung mit höherer Korruptionsrate.

1.5 Motorrad vor Ort beschaffen

Das geht ganz einfach, wenn man einen Freund vor Ort hat, der ein Motorrad verleiht. Viele Motorradhändler und Auto-Mietstationen, besonders in USA, aber auch in Südeuropa, Australien, Neuseeland, Chile bieten Mietmotorräder an. Meist ist das zwar nicht genau das, was man sucht (vor allem die Ausstattung mit Gepäcksystemen und großen Tanks lässt fast immer zu wünschen übrig), aber auf anderen Kontinenten häufig die einfachste und, bis 3 Wochen Reisedauer, oft auch die preisgünstigste Methode. Ab 5 Wochen ist normalerweise der Transport des eigenen Motorrads ans Ziel die günstigere Variante. In Afrika stellt sich die Frage meist nicht, vernünftige Mietmotorräder sind - vielleicht außer in Südafrika und Namibia - nicht zu finden, an länderüberschreitenden Reisen damit ist nicht zu denken. Ähnliches gilt auch für alle anderen Drittweltregionen. Wer eine wirklich lange Zeit unterwegs ist, kann sich auch ein Motorrad vor Ort kaufen, z.B. in Australien, in Südostasien, Chile/

Argentinien oder in Nordamerika. Für China ist das sogar die einzige Variante, weil der Import des eigenen Fahrzeugs absurd schwierig und teuer ist. Wir Deutsche stellen extrem hohe technische Ansprüche an ein Motorrad, die in fast keinem weiteren Land erfüllt werden. Es kann sehr schwer sein, im fernen Ausland was Passendes zu finden; Zubehör ist noch schwieriger zu finden und sollte ggf. mitgebracht werden (Koffersystem, grösserer Tank etc.).

1.6 Art der Streckenführung

Es ist schon zuhause zu entscheiden, ob man nur Straße, oder auch Pisten und im Extremfall heftig offroad fahren will - die ganze Vorbereitung ist davon abhängig: Maschinenwahl, Reifen, Reichweite, Gepäckauswahl, Gesamtgewicht spielen hier eine entscheidende Rolle. Die Route ist auf den schwächsten Teilnehmer abzustimmen - hinsichtlich Fahrfertigkeiten und Tauglichkeit der Maschine. Lineare Reisen (der Zielort ist vom Startort weit entfernt) haben erfahrungsgemäß einen höheren Erlebniswert als Rundreisen ("da muss man da wieder hin, was man schon gesehen hat"). Es hat sich bewährt, zunächst die interessanten Ziele auf der Karte zu markieren, und dann die hübscheste Strecke zu suchen, die diese Punkte verbindet - möglichst fernab der Hauptstraßen. Trennen Sie sich von der Idee, dass die "Panamerikana" oder die "Route 66" ein Reiseziel sind, nur weil sie einen bekannten Namen tragen. Die wirklich reizvollen Strecken sind oft viel verborgener. Heutzutage hilft die Fülle der Informationen aus dem Internet, früher war vieles einfach Glück. Für Straßenfahrten sind 400 km am Tag schon in Ordnung, 200 km auf mässigen Pisten eher viel. Beachten Sie: in den Tropen geht um 6 Uhr morgens die Sonne auf und um 18 Uhr wieder unter, und es wird innerhalb einer Viertelstunde stockdunkel. Fahren bei Nacht ist in vielen Ländern einfach extrem gefährlich, außerdem sieht man ja nicht, was man gern kennenlernen will. Wer wirklich viel fährt - so wie ich - sollte nicht mehr als 2000 km pro Woche planen, unter schwierigen Bedingungen eher 1000-1500 km.

1.7 Die beste Reisezeit

Sie erfüllt folgende Eigenschaften: die Temperaturen bewegen sich zwischen 15 und 35 Grad, es regnet nicht oder selten, die Bevölkerung vor Ort hat keine Ferienzeit oder Feiertage und es sind keine gefährlichen Naturereignisse wie z.B. Taifune, Hurrikans oder Überschwemmungen zu erwarten. Geht eine Reise durch verschiedene Klimazonen, dann sind zwangsweise immer einige Kompromisse zu schließen. Anhaltspunkte liefern Klimadiagramme in guten Atlanten oder im Internet, Reiseführer und Empfehlungen anderer Reisender. Definitiv meiden sollte man die Sommermonate in der Sahara, wo der Wasserverbrauch in den zweistelligen Literbereich geht - logistisch nicht zu schaffen und gefährlich.

2. Wahl des richtigen Motorrades

Wer gern reist, wird sinnvollerweise die Maschine auf seine Reisegewohnheiten abstimmen. Ich gehe hier nur auf Motorradtypen ein, die eine besondere Eignung für Reisen aufweisen, wie sie in diesem Buch beschrieben sind.

2.1 BMW 2V GS

Diese Boxer-Baureihe ist der Klassiker unter den Reiseenduros, das erste Modell R80 G/S kam 1980 auf die Welt und erfreut sich immer noch einer gewissen Beliebtheit. Das Fahrwerk, insbesondere die dünne Gabel, entspricht aber überhaupt nicht mehr modernen Anforderungen, das Heck war gelegentlich abgeknickt unter Last. Das 1987 nachfolgende Modell R80 GS bzw. R100 GS hat ein modernisiertes Fahrwerk mit besserer Gabel und stärkerem Heckrahmen, was Beladung und Sozusbetrieb erleichtert. Speziell die Versionen mit dem "Dakar" Tank sind wegen guter Reichweite und robuster, wartungsfreundlicher Konstruktion immer noch sehr beliebt unter Fernreisenden. Auch wenn die Werbung von BMW damals den Anschein erwecken wollte: die GS Modelle waren nie Sportgeräte. Im Rallyestil über die Pisten zu brettern, liegt ihnen nicht, das halten Sie auch nicht lange aus. Die beliebte Baureihe wurde leider 1996 eingestellt. Es gibt einige Spezialisten, die die GS-Modelle zu wettbewerbstauglichen Grossenduros umgebaut haben. Der bekannteste und immer noch aktive Betrieb ist die Firma HPN in Seibersdorf in Niederbayern. Die haben eine enorme Erfahrung seit 1979. Durchbruch war der Dakar-Sieg von Auriol 1981. Auch die Rallye-Ikonen Rahier, Hau und Schalber führen erfolgreich auf HPN-BMW GS-Motorrädern. Meine weisse HPN-BMW, die ich selbst 1989 aus einem Ersatzrahmen einer Rallye-HPN und Teilen einer normalen R80 G/S Dakar aufgebaut habe, ist im Prinzip baugleich mit den Dakar-BMWs von HPN. Diese Motorräder sind leicht (um 190 kg leer) und haben rund 75 PS in einem Spitzenfahrwerk mit 30 cm Federweg und mit dem 46l-Tank eine extreme Reichweite (ich habe schon über 800 km erreicht). Dank Kardan braucht man sich auch nicht um das fettige Verschleissstück Kette zu kümmern. Alte Technik, in der Summe der Eigenschaften - aus meiner Sicht - immer noch hochaktuell.

2.2 BMW 4V GS

Modernes Boxer-Konzept mit hoher Spitzenleistung, modernem Fahrwerk und günstigem Verbrauch. Sehr gute Verarbeitung. Leider vollgestopft mit Elektronik, die im Freundeskreis mehrfach unzuverlässig war. Unverständlich ist, warum BMW bei den neueren Typen statt einer konventionellen Verkabelung

ein Canbus-System (softwarebasierte Multiplex-Technik) verwendet wird. Bei Elektrikproblemen ist man unterwegs ohne den Diagnosecomputer des freundlichen BMW-Händlers chancenlos, z.B. wenn die beliebte Wegfahrsperre einsetzt (So ist z.B. schon die BMW HP2 Enduro mit aktivierter Wegfahrsperre liegengeblieben. Dieses Modell hat keine Wegfahrsperre, sagt BMW. Trotzdem ist der Code in der Software drin, die wurde nämlich von der 1200 GS übernommen). Die Federwege reichen für normale Pisten allemal aus. Das Fahrzeug baut extrem breit, insbesondere in der Adventure-Version mit dem empfehlenswerten großem Tank. Kein Leichtgewicht, aber tiefer Schwerpunkt, das erleichtert kniffliges Langsamfahren im Gelände. Grosse Fangemeinde mit riesigem Zubehörangebot. Nicht mein Favorit, aber sehr reisetauglich.

2.3 Honda Afrikatwin und Transalp

Extrem zuverlässige, hervorragende Vielzweckmotorräder mit sehr gutem (in der Afrikatwin sogar hervorragendem) Fahrwerk. Gute Qualität der Komponenten sorgt für sehr hohe Zuverlässigkeit. Die alten Modelle mit 650 ccm hatten einen grösseren zweigeteilten Tank und die beste Reichweite. Im Rahmen der Modellpflege verfetteten die Maschinen zunehmend auf bis zu 238 kg bei der 750er AT, dafür wurde der Tank immer kleiner - eine ähnliche Entwicklung machten damals fast alle Enduros durch. Die Baureihe wurde leider 2000 eingestellt. Die frühen Modelle hatten einen schlecht platzierten Luftfilter, der rasch versandete. Die Kunststoffverkleidung ist bruchempfindlich und teuer. Auch heute noch ein sehr empfehlenswertes Gefährt, natürlich nur noch gebraucht zu bekommen.

2.4 KTM 950/990

Echte Sportmotorräder mit erstklassigem, langhubigem Offroad-Fahrwerk, das auch bei hoher Geschwindigkeit alle Pisten glattbügelt. Definitiv mit den großen Rädern das beste Grossenduro-Fahrwerk auf dem Markt. Ruppiger und rasch hochdrehender, sehr trinkfreudiger Motor, der erst ab 100 km/h im höchsten Gang fahrbar ist, da die sehr geringe Schwungmasse für Wettbewerbseinsatz optimiert ist - äusserst ungünstig für den Tourenbetrieb. Konstantfahr-Ruckeln und andere lästige Elektronik-Kinderkrankheiten trüben das Bild beim Einspritzer und erschweren unnötig langsames Fahren auf kniffligen Passagen. Wenn KTM den Motor nachbessert und die Reichweite von derzeit 250-280 km auf mindestens 500 km erhöht, wäre es das konkurrenzlose Fahrzeug der Wahl für Pistenferntouren.

2.5 sonstige Zweizylinder (BMW F800 GS, Honda Varadero, Suzuki V-Strom, Kawasaki)

Die BMW F800 GS ist leicht, gut gefedert und extrem sparsam, sie gäbe eine interessante Basis für eine Fernreisemaschine, da sie mit einem 30-Liter-Tank 700 km weit kommen müsste. Die Honda Varadero hat keine langen Federwege und ist arg pummelig geraten, schwer, hoher Schwerpunkt. Das neuere Modell dagegen hat wieder einen sehr kleinen Tank. Alles nicht ideal. Die Suzuki V-Strom und die Kawasaki Versys werden von den Besitzern gelobt, ich habe sie nie probiert. Sie machen mir jedoch den Eindruck, überwiegend auf Straßeneinsatz optimiert zu sein.

2.5 Triumph Tiger

Der Tiger 955i und die Vorgänger sind ernstzunehmende Reisemaschinen mit dem Schwerpunkt Straße und Komfort. Der seidige Dreizylinder begeistert jeden, der ihn probiert hat. Die Reichweite mit dem 24l-Tank ist dank des niedrigen Verbrauchs relativ hoch. Es gibt ein paar Freaks, die das Motorrad auf Geländereifen und mehr Federweg umgerüstet haben, aber das erscheint mir nicht sinnvoll. Mit normalen Endurorifen für straßenorientiertes Reisen mit gelegentliche Pistenfahrten absolut brauchbar. Das neue Modell Tiger 1050i ist ein reines Funbike und passt nicht mehr hierher, ich würde es auch nicht als Nachfolger bezeichnen.

2.6 Einzylinder

Im Laufe der Jahre gab es da, beginnend mit der legendären Yamaha XT500, der XT550, XT600, TT600, XT600, sowie den Suzuki DR600 und 650, den Honda XL500, XL600 und Dominator sowie den jüngeren KTM LC4 und LC4-Adventure Modellen viele sehr geländegängige und puristische Motorräder. Sie alle bieten niedrige Kosten, Wartungsfreundlichkeit, niedrigen Verbrauch und Zuverlässigkeit bei normaler Fahrweise. Nachteilig sind die ständigen Vibrationen und der geringe Komfort, vor allem auf Teerstraßen-Etappen. Marathon-Strecken, die rasch überbrückt werden müssen, sind mit diesen Einzylindern klassischer Bauart (vor allem bei KTM) eine Qual. Wer damit leben kann, findet hier seinen Freund fürs Leben, denn die Maschinen machen auf schlechten Wegen alles mit, ohne den Fahrer zu überfordern, wie das bei schwereren Maschinen leider oft der Fall ist. Eine komfortablere Ausnahme bildet vielleicht die 2000 eingestellte BMW F650, sie ist aber schwerer und hat ein Performance-Schwäche bei niedrigen Drehzahlen. Dafür fährt sie unglaublich sparsam und es gibt einige interessante Langstrecken-Umbauten, während für die meisten älteren Einzylinder keine Langstrecken-Tanks mehr lieferbar sind.

3. Ausrüstung des Motorrades

An was ich alles denken muss und vor allem, das, was überflüssig ist.

3.1 Reichweite

Für echte Fernreisen oft definitiv der kritischste Punkt, will man sich nicht ständig von der Lage der Tankstellen an der Hauptstrecke seine Route diktieren lassen. Auch an einsamen Teerstraßen findet man fast immer spätestens nach 300 km eine Tankstelle, auf Pisten fernab des normalen Verkehrs sieht das aber etwas anders aus. Die Paris-Dakar-Rallye war in den 80er und 90er Jahren geprägt von den "Wüstenrennern" mit ihren voluminösen Tanks - im Gelände oder Sand haben diese Rennmaschinen auf den Langstrecken etappen enorme Mengen an Sprit mitführen müssen, teilweise bis zu 70 Litern. In voller Ausrüstung mit den Zusatztanks am Heck und unter dem Sitz konnte z.B. auch die HPN-BMW insgesamt 65 Liter mitführen (mir hat der 46 Liter-Haupttank immer so gerade gereicht). Diese Mode wurde auch in den Neunzigern dem normalen Kunden als "Dakar"-Variante eines Enduromotorrades von den meisten Herstellern (BMW, Honda, KTM, Suzuki) angeboten und auch gut verkauft. Seitdem die Vorbilder verschwunden sind, da die Dakarrallye erst regelmäßige Tankstellen anbot und inzwischen ganz aus Afrika verschwunden ist, sind Motorräder mit serienmäßigem Langstreckentank selten geworden. Leider. Es gibt eigentlich nur noch die BMW GS Adventure. Die anderen Hersteller haben offenbar kein Interesse an den Fernreisenden. Gut, der Markt ist nicht gerade groß, aber Fernreisende sind sehr erfahren und haben eine Vorbildfunktion! Damit wird gern plakativ Werbung gemacht, egal ob mit Motorradfotos aus der Mongolei, Patagonien oder Afrika. Welche Reichweite brauche ich? Die Faustregel ist: mindestens doppelt so weit, wie die zu erwartenden Tankstellen auseinander liegen, oder wenigstens 200 km mehr. In vielen Ländern, insbesondere der Dritten Welt, sind 500 km Reichweite kein Luxus, sondern ein Muss. Wenn eine Tankstelle trocken ist oder nur die Pumpe kaputt ist, fährt man stressfrei weiter zur nächsten. Für besonders abgelegene Wüstenpisten müssen wir allerdings mitunter auch 800 km realisieren. Wie schaffe ich das? Das Sinnvollste ist zunächst ein Haupttank, der rund 30-40 Liter, oder evtl. noch mehr fasst. Bei extrem sparsamen Motorrädern, wie z.B. der BMW F800, der F650 oder den 350er Einzylindern können auch schon 25 Liter völlig reichen. Für manche populäre Motorräder lässt sich ein grösserer Zubehör-Tank z.B. von Ajerbis nachrüsten; früher waren riesige handgemachte Kevlar-Tanks für die beliebten Yamaha XT/TT-Modelle erhältlich. Zusätzlich findet man im spezialisierten Zubehörhandel auch noch sog. Hecktanks, die allerdings die Gepäcklösungen am Heck stören und daher allenfalls zusammen mit Weichtaschen am Heck harmonisieren. Braucht man nur auf einer speziellen Etappe die erhöhte Reichweite, kann man sich (aber nur als reiner Notbehelf!) mit zwei Plastikkanistern mit je 5 oder 10 Litern helfen, die auf - oder hinter - die Seitenkoffer geschnallt werden. Sobald genug Platz im Haupttank ist, schüttet man sofort um und schenkt die leeren Kanister dann weg. Es ist dringend davon abzuraten, als Dauerlösung mit Benzin-Kanistern zu fahren, denn jeder Ausrutscher kann zu einem flammenden Inferno führen.

3.2 Reifenwahl, ggf. Ersatzbesorgung

Wer überwiegend auf Sand und Geröll in echten Wüstengebieten unterwegs ist, wird den Michelin Desert wählen. Früher war er in 21, 18 und 17 Zoll erhältlich, die 17 Zoll Hinterrad-Größe wurde leider gestrichen. Der Desert ist der robusteste, widerstandsfähigste und durchschlagresistenteste Motorradreifen auf dem Markt. Er kann mit sehr niedrigem Luftdruck gefahren werden (unter 1,3 bar sollte man aber nur in Ausnahmefällen - z.B. Weichsand - gehen). Selbst die in vielen ariden Gebieten überall herumfliegenden, knochenharten, zentimeterlangen Dornen der Wüstenakazie vermögen ihn kaum zu durchbohren. Auf den ersten tausend Kilometern fährt sich der Desert grausig, vor allem auf Asphalt. Aber man gewöhnt sich daran und fühlt sich offroad unglaublich sicher. Je nach Fahrweise und Motorleistung hält er 5000-10000 Kilometer. Eine Alternative für überwiegend Pisteneinsatz ist Pirelli MT21 Rallycross oder der Metzeler Karoo, der auch für andere Größen lieferbar ist. Für Touren mit höherem Asphaltanteil (oder falls das Motorrad die geländeunfreundlichen, aber modischen 19-Zöller vorn und 17-Zöller hinten aufweist) bleibt als Alternative der Conti TKC80, der Metzeler Enduro 3 und der Michelin T63 (der sich aufgrund des weicheren Unterbaus eher für Einzylinder anbietet). Für Touren, die fast ausschließlich auf Asphaltstrecken ablaufen, reicht jeder normale Enduroreifen - der bietet auch viel mehr Komfort und Kurvensicherheit. Ersatzreifen unterwegs zu finden ist oft schwierig, das Wunschfabrikat findet man nie. Wo habe ich eine Chance was zu finden? In Afrika regelmäßig in Windhoek, Kapstadt, Durban und Johannesburg, manchmal auch in Nairobi und mit sehr viel Glück auch in Kairo. Australien ist kein Problem, Chile und Argentinien in den großen Städten ebenfalls nicht. USA, Kanada und Mexiko-Stadt sind ebenfalls problemlos. Asien ist extrem schwierig, da kaum große Motorräder gefahren werden. In Russland helfen die ungeheuer hilfsbereiten Motorradclub-Mitglieder bei der Suche. Nachsenden oder postlagernd senden ist oft schwierig, in der dritten Welt liegt die Verlustrate im zweistelligen Prozentbereich. Ich nehme fast nie Reifen mit, es ist einfach unpraktisch und lästiges Gewicht - ich fahre lieber reifensparend oder lege mir den Nachkauf vorher zurecht (telefonisch oder per Email vorausordern).

3.3 Gepäckunterbringung

Für die meisten Fernreisen sind folgende Anforderungen entscheidend: wasserdicht, stabil, einigermaßen sturzfest, extrem wichtig: Zugriff von oben (um unterwegs problemlos ran zu können), ausreichendes Volumen, einigermaßen diebstahlfest (zumindest gegenüber neugierigen Kinderhänden). Damit scheiden die üblichen, sich zur Seite hin entleerenden Plastikkoffer schon aus. Stabile - also möglichst geschweißte - Aluminiumkoffer mit mindestens 2 mm Wandstärke (Rückwand zusätzlich verstärkt) und zwei mal 40 Liter Volumen (im Sozusbetrieb auch zwei mal 50-60 Liter) sind die Transportmittel der Wahl. Man sollte sie kunststoffbeschichten lassen (z.B. in glasklar), um den hässlichen, schwarzen Aluabrieb zu vermeiden. Sicher lassen sich solche Koffer auch aus GFK, KFK oder Kevlar anfertigen, aber ich habe leider noch keinen Anbieter entdeckt. Für offroadlastige Abenteuer kommen evtl. auch passende Weichtaschensysteme (hoher Qualität) infrage, hier gibt es aber mit Wasserdichtigkeit, schnellem Zugriff und Diebstahlfestigkeit doch gravierende Kritikpunkte. Auf den Tank kann man einen Tankrucksack setzen, da kommt bei mir die Fotoausrüstung, Brillen, Geld und Papiere rein. Ich nehme einen alten von Harro mit einer praktischen Klett-Kartentasche von Touratech, habe ihn allerdings umgebaut für den Transport meiner Fotoausrüstung. Für alle Reisen gilt, je weniger Gepäck, um so besser. Ein Gepäckgewicht von unter 15 Kilo pro Koffer ist sinnvoll und sogar mit Sozia und ultraleichten Bergsteiger-Campingsachen erreichbar. Man darf nur nichts Wichtiges vergessen...

3.4 Zusatzinstrumentierung

Sinnvoll: Tankanzeige, Tageskilometerzähler, Motoröltemperatur. Nützlich: Drehzahlmesser, Außenthermometer, Voltmeter. Nett, aber entbehrlich: Borduhr, Kühlwassertemperatur, Bordcomputer, Öldruck (Warnlampe genügt). Für das "moderne" Reisen dagegen unverzichtbar geworden ist ein wasserdichtes, robustes GPS-Navigationsgerät. So etwas fahre ich seit Anfang der Neunziger Jahre (damals anfangs nur mit Angabe der Koordinaten, also ohne jede Kartendarstellung!). Näheres siehe unter Navigation, Punkt 9.

3.5 Werkzeug

Was die Hersteller heute so an Bordwerkzeug ihren Fahrzeugen beilegen, ist regelrecht peinlich. Da ist eine Telefonnummer vom Abschleppdienst nützlicher! Früher war zumindest das BMW-Bordwerkzeug umfassend und von guter Qualität. Man kommt also nicht umhin, sein Werkzeug selbst zusammenzustellen. Hier meine Liste für Touren auf meiner Zweiventil-BMW: Gabelschlüssel 7-8, 10-11, 12-14, 13-17, 19-22 mm, Ringschlüssel 10-12 mm, Steckschlüssel 13-19, 21-22 (alles aus dem alten Bordwerkzeug, recht klein und leicht, gute Heyco-Qualität), Innensechskant Hazet 3, 4, 5, 6, 8, Kreuzschlitz und Schlitzschraubenzieher zum Umstecken mittel und klein, Telefonzange spitz mittelgroß für Elektrikarbeiten (Knipex), Mini-Gripzange (Langbeck), Ventillehre (nur die nötigen Blätter), Teppichmesser klein, 12V-Miniatur-Bleistiftlötkolben (Conrad), 12 Volt-Prüflämpchen, Taschenmultimeter im Scheckkartenformat (Conrad), zwei kurze und ein 30er Reifen-Montierhebel aus Werkzeugstahl (vorher Reifenwechsel üben!), Bikers Dream Mini-Fußpumpe, Flaig Präzisions-Reifendruckprüfer (0-2 bar) aus Metall, Klappmesser (zum Brotschneiden etc., Waffen-Vorschriften beachten!). Je nach Motorrad ist die Liste natürlich zu modifizieren, Japaner haben andere Schlüsselgrößen, wichtig ist, dass man Schlüssel für die wichtigsten Servicepunkte, Raddemontage und die Zündkerze dabei hat. Hochwertiges Werkzeug ist teuer, aber unverzichtbar. Nimmt man die schlanken leichten Sachen, dann kommt man mit insgesamt 1,5 bis 2 Kilo aus.

3.6 Verschleißteile und Improvisationsmaterial

Das habe ich dabei und kann als Anregung für das eigene Sortiment dienen: Sortiment Schrauben, Muttern, Scheiben usw., div. Größen, Ablassschrauben, Trommelbremshülse, 2 versch. Zündkerzen, Startkabel (selbst gemacht aus 4 mm Lautsprecherkabel - die handelsüblichen fürs Auto sind viel zu voluminös), Traktor-Flickzeug mit 3x10ml Tuben (Tiptop, für Schlauchlosreifen gibt es besondere Sets), Kopien: Vergaser-Explosionszeichnung, Elektrikplan, Händlerverzeichnis; Endlosspannband Niro, Draht dick, dünn, Cyanacrylatkleber, blaue Universaldichtmasse dauerelastisch, Powerstahl Epoxyknetmasse, Ventil, Kappe, Universalnippel, Schrumpfschlauchset, Kabelbindersatz, Kabel, Messstrippen, Sicherungen, Lüsterklemmen, Bremsbeläge vorne, 2 Sorten Flüssigmetall, 2-Komponenten Loctite, Kupplungs-, Schalthebel, Vergasernadelventil, Lima-Abdruckschraube, Ständerfeder, 3 Vorderrad-Speichennippel, Benzinflter, 2 Vergaserfedern, Lima-Kohlen, Gabelsimmeringe, Kupplungszug, Regler, Original-Zündbox, Ölkühlerkurzschlussstück (bei Schäden am Ölkühler), Sekundenkleber, Pattex-Extreme, zwei Tesabandrollen schmal, Nähzeug, Visierhaltersatz, Gummiringe (aus alten Reifenschläuchen geschnitten), Ersatz-Bordnetzkabel für Navi. Gewicht: ca. 1,5 Kg. Dazu kommt noch ein Satz Ersatzschläuche, falls man mit Schlauch fährt. Ich nehme die dünnen, die sind viel leichter und lassen sich auch besser flicken.

3.7 Prinzipielles zur Motorradvorbereitung

Brauche ich einen speziellen Auspuff, Motortuning, andere Übersetzung? Wohl kaum. Die meisten Modifikationen machen ein Motorrad laut, unzuverlässig oder durstig – das ist definitiv nicht das, was man für entspannte Langstreckenetaffen braucht. Ein Anpassen der Sitzposition (z.B. durch Kippen oder Erhöhen des Lenkers, Absenken der Fußrasten) und ein "Tuning" der Sitzbank durch Aufpolstern oder Verbreitern dagegen ist meist sinnvoll. Solange nicht triftige Gründe für Modifikationen sprechen, sollte man das Motorrad möglichst seriennah belassen, das gilt insbesondere für die modernen Fahrzeuge. Wirklich wichtig ist, dass das Motorrad in einem technisch einwandfreiem Zustand ist, insbesondere dass die typischen Verschleißteile (Kette, Kupplungsscheibe, Reifen, Kerzen, Ölfilter und Öle) in einem neuwertigem Zustand sind, will man unterwegs nicht Zeit mit der schwierigen Suche danach verschwenden.

4. Ausrüstung des Fahrers/Beifahrers

Fahrer und Sozius sollten gleich sicher gekleidet und gegen Wetter geschützt sein.

4.1 Kleidung am Motorrad

Ich empfehle für Fernreisen, die meist durch verschiedene Klimazonen führen, eine Textilkombi mit herausnehmbaren Goretex-Insert hoher Qualität und vielen Belüftungs-Reissverschlüssen (ich verwende die BMW Savanna II, die aber leider nicht mehr produziert wird). Selbst in Wüstenregionen ist mitunter immer wieder mal mit heftigen Regenfällen zu rechnen. Ist es kalt - vor allem morgens - schützt das Insert gegen das Auskühlen durch den Fahrtwind. Darunter nach dem Zwiebelschalenprinzip folgende Kleidungsstücke: superleichte Daunenjacke (eine oder zwei Nummern zu klein kaufen, z.B. Purity von Yeti-Exner-Design, lässt sich auf Faustgröße zusammen stopfen), eng anliegende dickere Lauf-Leggings und Laufpulli (z.B. von Falke oder Odlo), dünner eng anliegender Rollkragenpulli (z.B. aus dem Skisport oder von Wolford, schützt den Hals), Funktionsunterwäsche, dünne statt dicker Laufsocken, davon ggf. zwei Paar übereinander ziehen. Wenn es warm ist, kann man stufenweise Sachen weglassen.

4.2 Unfallschutz

Für Offroadtouren sind stabile Langschaft-Endurostiefel zu empfehlen. Die ganz harten Modelle sind allerdings weder wasserdicht noch zum Gehen geeignet. Daher bevorzuge ich die etwas zivileren Versionen, die auch wasserdicht angeboten werden, von namhaften Herstellern wie Alpinestars, BMW, Daytona oder insbesondere von Kaiman. Moderne Kombis haben Protektoren, die recht gut schützen - reine Schaumstoffeinlagen schützen dagegen nicht! Auf echten Wüstentouren entferne ich alle Protektoren aus der Jacke und ziehe ein sog. Protektorenhemd (z.B. von Dainese) drunter an. Damit ist man nicht nur optimal geschützt, man kann die Kombi-Jacke, wenn es mal extrem heiß wird, auch völlig ausziehen und ist dann optimal belüftet. Die Protektoren der Kombihosen im Kniebereich sind häufig nicht optimal, hier kann ein Austausch gegen Motocross-Protektoren den Schutz stark verbessern. Oft passen sie sogar in die vorhandenen Innentaschen, ansonsten schnallt man sie um.

5. Essen und übernachten

Schon daheim hat man sich entschieden, ob man überwiegend Camping oder Hotelübernachtungen plant. Ob man selbst kocht oder in Restaurants geht. Lässt man sich versorgen, kann man auf einiges an Gewicht und Platz für Ausrüstung sparen.

5.1 Trinken

Wasser ist in vielen Wüstengegenden ein wertvolles Gut, ich habe in den Achtzigern Länder erlebt, da wurden Autos mit Diesel gewaschen, um Wasser zu sparen. In Drittweltländern sollte man grundsätzlich nie offenes Wasser trinken. Eine Verkeimung mit Colibakterien, aber auch mit Salmonellen, Lamblien, Hepatitis, Cholera, Amöben, Typhus etc. ist leider häufig. Wo Menschen sind, finden sich heute fast immer auch die französischen Eineinhalb-Liter-Plastikflaschen mit Trinkwasser. Wenn Wasser knapp ist, muss man welches dabei haben, ich führe am Heck immer einen Fünfliter-Kanister mit Hahn (Expeditionsausrüster-Läden) mit, der nach Bedarf mit gekauftem Trinkwasser gefüllt wird. Dazu habe ich noch eine Zweiliter-Trinkflasche aus Plastik dabei, da kann man dann auch mal Cola, Tee oder Sprudel mitführen. Für den Notfall führe ich Silberionen-Wasserentkeimungstabletten (Mikropur) mit, die funktionieren bei einigermaßen klarem Wasser zuverlässig - sofern die vorgeschriebene Einwirkdauer beachtet wird.

5.2 Essen

Wo immer möglich, gehe ich in lokale Restaurants oder kaufe vor Ort Obst und Brot ein. Falls das mal nicht möglich ist, führe ich mir ein paar Müsliriegel mit (die ohne Schokolade natürlich!) sowie meine Spezialmischung aus Vollmilchpulver, Zucker und Müsli, die sich kalt in einem Blech-Trinkbecher zu einem nahrhaftem Frühstück anrühren lässt. Ein kleiner Benzinkocher verhilft notfalls zu warmen Tütensuppen - oft habe ich nicht einmal den dabei. Wer das echte Camperleben liebt - zu denen

gehöre ich eigentlich nicht - wird einen richtigen Kocher, Topf, Pfanne, Teller usw. zusätzlich benötigen. Das Zeug ist schwer und kostet Mühe für die anschließende Reinigung und das Wiedereinpacken, da lasse ich lieber mal ein Essen ausfallen.

5.3 Campingsachen

Die braucht man auch als Nicht-Camper immer wieder einmal. Dann sollten sie aber extrem leicht und platzsparend sein. Moderne Bergsteigerzelte wiegen nur rund zwei Kilogramm, hochwertige Schlafsäcke mit Daunenfüllung für Komforttemperaturen im Bereich knapp unter null Grad gibt es schon unter einem Kilogramm (für Pärchen sind spiegelverkehrte Reißverschlüsse zum Aneinanderkoppeln eine kuschelige Sache). Als Schlafmatte sind die Thermarest in der leichtesten Ausführung in voller Länge und einer Dicke von ab 3,5 cm zu empfehlen (Achtung, die Matten sind empfindlich gegen Stacheln).

5.4 lokale Unterkünfte

In den meisten Ländern findet man lokale Pensionen, Hotels oder auch private Zimmer. Wenn diese Unterkünfte oft auch sehr einfach sind, man lernt einfach das Land besser kennen, wenn man Gast ist. Es ist außerdem einfach bequemer als Zelten, man ist besser geschützt gegen Hitze und Kälte und meist kriegt man auch etwas zu Essen. In der Dritten Welt sind diese Unterkünfte meist viel günstiger, als eine Zeltplatz-Gebühr in Europa, und man unterstützt seine Gastgeber. Hier erhält man oft auch wertvolle Informationen für die weitere Reise oder trifft andere Reisende. Einige Grundregeln sollte man allerdings beherzigen: Das Zimmer vorher besichtigen, Wasserhähne und Toilette testen, unter die Bettsachen sehen (wegen Ungeziefer), Preis festlegen. Es ist nützlich, ein Vorhängeschloss dabei zu haben, denn speziell in Asien sind Zimmer oft nicht abschließbar, haben aber einen Riegel. Fragen sie auch immer, wo das Motorrad über Nacht sicher geparkt werden kann. Nicht selten dürfen Sie es ins Haus stellen.

6 Papier, Geld und Reiseunterlagen

Hier ist Sorgfalt gefragt, sonst sind Problem vorprogrammiert. Die Zeiten, wo gastfreundliche Beamte über falsche Papiere oder fehlende Unterlagen mit einem Lächeln hinwegsehen, sind in einer Zeit, wo der "Krieg gegen den Terror" zur westlichen Ideologie wurde, definitiv vorbei.

6.1 Reisedokumente

Folgende Dokumente müssen ggf. mitgeführt werden: Flugticket, Motorrad-Transportpapiere (Airway Bill, Bill of Lading) mit Inventarliste, Fährtickets, Unterkunft-Voucher (ich buche gerne die erste und letzte Übernachtung einer Fernreise flughafennah im Voraus), Carnet fürs Fahrzeug (gibts beim Automobilclub), Pass mit allen Visa (wo möglich, Visa daheim besorgen, spart Nerven), nationaler Führerschein, internationaler Führerschein, nationaler Fahrzeugschein, internationaler Fahrzeugschein, grüne Versicherungskarte oder sonstiger Versicherungsnachweis (falls daheim schon zu bekommen), Impfausweis, Allergiepass, internationaler Studentenausweis (dafür gibts oft ermässigten Eintritt), Automobilclub-Mitgliedskarte (um ggf. Hilfsabkommen der nationalen Automobilclubs nutzen). Dazu ein Schwung Passfotos. Alle Dokumente und Visastempel als Farb-Fotokopie nochmals getrennt mitführen oder als PDF-Dokument im Internet auf einem Server hinterlegen (dann kann man es sich in jedem Internetcafe erneut ausdrucken).

6.2 Geld

Wo es möglich ist, bezahlt man mit Kreditkarte. Am besten zwei Stück an verschiedenen Stellen mitführen (schützt gegen Klau und defekte Magnetstreifen). Reiseschecks sind out. Ich nehme immer auch noch einen ordentlichen Schwung Bargeld (heute werden fast überall Euro getauscht - oftmals sogar lieber als US-Dollar) mit und verstecke ihn aufgeteilt an verschiedenen Punkten am Motorrad, z.B. im Koffer, in der Fototasche, im Geldbeutel und bei der Sozia. In den Reiseführern finden sich meist Hinweise, wo man am günstigsten tauscht. Man sollte den ungefähren Tauschkurs aber unbedingt vorher kennen (lässt sich im Internet leicht abfragen), sonst wird man, besonders bei den fliegenden Geldtauschern, rücksichtslos übers Ohr gehauen - selbst in Tauschbüros kommt das immer wieder vor, das Margen von 30% und mehr "genommen" werden.

6.3 Reiseführer

Man sollte es nicht glauben, aber es gibt Länder, für die kein Reiseführer existiert. So habe ich schon mal überlegt, einen Reiseführer über Tajikistan zu schreiben. Für die meisten, besonders die populären Ziele, gibt es dagegen sehr viel Auswahl. Folgende Kriterien sind wichtig: Der Führer sollte aktuell (nicht älter als 2 Jahre) sein, leicht (notfalls nur die wichtigen Teile rausschneiden, besonders wenn man Führer für mehrere Länder mitführen muss), informativ (klare Infos zu Übernachtungsmöglichkeiten und Streckenzustand) sein und auch ein paar Fotos enthalten. Für Selbstfahrer sind z.B. die Reiseführer aus dem RKH-Verlag häufig eine gute Wahl - wobei je nach Autor sehr verschieden gute Exemplare auf dem Markt sind. Für Biker mit Englischkenntnissen sind die Bücher aus dem Lonely Planet Verlag eine hervorragende Wahl.

7. Sicherheit unterwegs

Wie muss ich mich verhalten, um gesund nach Hause zu kommen? Der gefährlichste Punkt auf Motorradfernenreisen ist der ungewohnte Verkehr für uns Mitteleuropäer. Sicherheitskleidung - siehe Punkt 4 - ist unerlässlich. Darüber hinaus gibt es auch noch eine Reihe anderer Aspekte zum Thema Sicherheit. Sicher ist, wer die Gefahren kennt und sich davor zu schützen weiss. Auf bestimmten Touren kann die Mitnahme eines Satelliten-Telefons sinnvoll sein. Die kleinsten und günstigsten Apparate sowie die preiswertesten Gesprächsgebühren (viel günstiger als GSM-Roaming) bietet derzeit Thuraya, deren Netz nur leider Amerika und den südlichsten Teil von Afrika nicht abdeckt.

7.1 Informationen

Zuhause beginnt die Recherche in Reiseführern und im Internet. Ein Muss ist der Besuch der Website des Auswärtigen Amtes, um aktuelle Reisewarnungen abzufragen. Mögen Sie vielleicht manchmal übertrieben und übervorsichtig sein, wissen muss man sie in jedem Fall. Vor Ort erkundigt man sich in kritischen Ländern bei Einheimischen (Hotel, Restaurant, Polizei, Ranger, Lokal-TV) oder auch bei anderen Reisenden nach Gefahren, Streckenproblemen (etwa Erdbeben, Vulkanausbrüche, Überschwemmungen), Wettervorhersagen etc. Auf besonders kritischen Strecken - wo mit Versorgungsproblemen oder gar Überfällen zu rechnen ist, muss man unbedingt Leute zu Rate ziehen, die definitiv Bescheid wissen (es ist nämlich oft schwer zu erkennen, wer nur nett und gefällig beruhigende Auskunft gibt statt wirklich Bescheid zu wissen). Das ist normalerweise die Verkehrspolizei und meine Lieblingsinformationsquelle: LKW-Fernfahrer.

7.2 Eigenes Verhalten

Sicheres Verhalten bedeutet, nicht zu provozieren, Problemen aus dem Weg zu gehen, sich nie mit Beamten anzulegen und immer zu lächeln (auch wenn ihr Gegenüber noch so ein habgieriger, korrupter Trottel ist), westlichen Reichtum immer zu verbergen (soweit möglich - ein Motorrad oder ein Fotoapparat bedeutet ja an sich schon Reichtum). Man fährt nie bei Dunkelheit, achtet auf seinen Körper und rastet bei Müdigkeit, trinkt genug und schützt sich vor praller Sonne und Unterkühlung (Thermometer beobachten und rechtzeitig die Daunenjacke drunter ziehen). Extrem defensiver Fahrstil ist angezeigt, immer nur maximal 75% von dem fahren, was "daheim so ginge". Regelmässig die Reifen überprüfen. Was gefährliche Gegenden angeht, sind wir Motorradfahrer eigentlich im Vorteil: niemand rechnet mit uns, unser Fahrzeug ist für Banditen unbrauchbar, und ehe sie sich versehen, sind wir schon vorbei... wenn es irgend geht, vermeiden wir solche Gegenden natürlich. Für alle islamischen Staaten gilt: Solange sich die Situation im Irak nicht stabilisiert und die palästinensische Frage nicht in fairer Weise geklärt ist, könnten sich kurzfristig dramatische Situationen entwickeln, die spontane Solidaritätskundgebungen auslösen. In solchen Augenblicken kann sich der Hass auf die Amerikaner entladen und wer weiß dann schon, dass Sie kein Amerikaner sind?

8. Gesundheit

Obwohl ich selbst Arzt bin, kann ich hier keine verbindlichen Ratschläge geben. Jeder ist für seine eigene Gesundheit verantwortlich und hat ein individuelles Gesundheits- und Sicherheitsbedürfnis.

8.1 Vorsorge daheim und Informationen vorab

Bei Fernreisen in Tropengebiete sollte man zunächst in Reiseführern und auf den Webseiten der Tropeninstitute oder der WHO nachlesen, mit welchen spezifischen Infektionsrisiken im Zielgebiet zu rechnen ist. Dann sollte man ein Tropeninstitut (oder auf dem Land einen Arzt mit der Zusatzbezeichnung "Tropenmedizin") aufsuchen und sich individuell beraten und impfen lassen (Impfweis mitnehmen). Folgende Impfungen sind immer sinnvoll: Tetanus, Hepatitis, Polio. Für bestimmte Regionen ist eine Gelbfieberimpfung vorgeschrieben, die nur bei zertifizierten Tropenärzten erhältlich ist. Wo viele bissige wilde Hunde rumlaufen - eigentlich überall in der dritten Welt - würde ich auch eine Tollwutimpfung vorher empfehlen. Tollwut ist tödlich, Rettung in der Dritten Welt chancenlos. Ein spezielles Kapitel ist die Malariavorsorge. Ein hundertprozentiger Schutz ist nicht möglich, aber mit den passenden Medikamenten, die sich je nach Resistenzlage der bereisten Region unterscheiden, ist zumindest ein Erkrankungsrisiko stark reduziert bzw. Infektion verlaufen nicht lebensgefährlich. Sagen Sie ihrem Tropenarzt, dass die Medikamente keinesfalls Ihre Reaktionsfähigkeit einschränken dürfen. Ohne wirksamen Malariaschutz durch Hochrisiko-Malaria-Zonen zu fahren ist pure Dummheit. Ich kann nur davor warnen.

8.2 Eigenes Verhalten

Die Malaria ist die häufigste ernste Tropenkrankheit, mit Millionen Todesfällen im Jahr, vor allem in Afrika. Die Übertragung der Plasmodien geschieht durch Mückenstiche, die man durch mehrere Massnahmen vermeiden sollte: Haut mit Kleidung bedecken, mückenvertreibende Mittel, feuchte Gebiete und nahe Tümpel meiden, Zelt mit Mückennetz verwenden. Vermeiden Sie auch banale Verletzungen wie Kratzer - eine Infektion kann eine eiternde Wunde erzeugen, die ewig nicht heilt, da

wir die Keime nicht gewöhnt sind. Aufpassen, wo man hintritt: Schlangen, Skorpione und giftige Hundertfüßer können überall verborgen sein, zum Glück schützen die Motorradstiefel sehr gut - man sollte sie daher anziehen, wenn man nachts zum Pinkeln geht. Bevor man die Stiefel anzieht, dreht man sie um und klopft sie aus, denn Skorpione suchen gern den dunklen Unterschlupf und kriechen rein. Das gilt auch für Schlafsäcke und Zelte. Was man in den Mund steckt, sollte in Drittweltländern entweder abgekocht, durchgebraten, geschält, originalabgefüllt oder von mir selbst entkeimt sein. Dann ist es sicher frei von gefährlichen Bakterien (siehe auch unter Trinken).

8.3 Material und Selbsthilfe

Folgendes ist bei mir immer dabei: Erste Hilfe Set mit div. Pflastern und Verbandssachen. Imodium sublingual (gegen Durchfall), Aspirin, Clont (Therapie von bakteriellen Infektionen durch Anaerobier oder Infektionen durch Protozoen), Amoxicillin (Breitbandantibiotikum, wirkt gegen grampositive und einige gramnegative Bakterien), Dolormin (Schmerzmittel), Peremesin (gegen Übelkeit), Malaria-Medikamente (falls Malariagebiet, Tropenarzt vorher aufsuchen), Prednisolon und Avil Ampullen (Entzündungshemmer und Notfallmedikation gegen allergische Reaktionen), Spritzen mit Injektionsnadel (wenn man damit umgehen kann), Nagelschere, Nadel und Pinzette zum Fremdkörperentfernen. Achtung: Die Arzneien sind großteils verschreibungspflichtig. Lassen Sie sich vom Arzt genau instruieren und setzen sie das Material nur im Notfall ein, am besten nach telefonischer Rücksprache mit Ihrem Arzt (Satellitentelefon).

9. Navigation

Alles um den richtigen Weg zu finden.

9.1 Karten

Es gibt einige Kartenverlage, die sich um die Straßenkartographie auch entlegener Weltregionen sehr verdient gemacht haben. Dazu gehört der Nelles Verlag in München, mit seinem hervorragend gezeichnetem Kartenbild, wie auch das World Mapping Projekt des Reise-Know-How-Verlages mit seinen auf weisser Folie gedruckten, wasser- und reissfesten Karten. Kartenhandlungen wie Geobuch oder Därr führen darüber hinaus eine Vielzahl spezieller lokaler Karten und topografischer Blätter sowie für Sonderfälle die Fliegerkarten der US-Armee und des russischen Generalstabs. Normalerweise kommt man aber mit einer guten Straßenkarte zurecht.

9.2 Navi und passendes Kartenmaterial

Gute Erfahrungen gemacht habe ich mit den Geräten der Fa. Garmin, und zwar zuletzt insbesondere mit den Marineprodukten vom Typ GPSmap 276C und 278. Leider wurde diese sehr flexible und frei konfigurierbare Baureihe mit dem großen Bildschirm 2008 eingestellt, daher habe ich mir noch schnell ein Backup-Gerät besorgt. Die neueren wasserdichten Garmin-Geräte sind eher für das Motorrad adaptierte simple Auto-Navis, die auf Adress-Suche optimiert sind. Oft fehlen heute so wichtige Funktionen wie Darstellung des gefahrenen Tracks, Tracklogs zum Abspeichern oder die Möglichkeit, von weltweit beliebig freie Karten nachzuladen. Es gibt inzwischen selbst für abgelegene Gebiete Afrikas oder Südamerikas hervorragendes Kartenmaterial im Internet, frei kopierbar (wie openstreetmap.org) oder für eine geringe Gebühr (tracks4africa.com). Es lohnt sich, diese Projekte zu nutzen und zu unterstützen.

10 Reisefotografie

Schöne Fotos von seinen Reisen zurückbringen will sicher jeder. Ausserdem ist es mit den heutigen Digital-Videokameras möglich, auch technisch hervorragende Bewegtbilder einzufangen. Einen inhaltlich gelungenen Video zu drehen, ist jedoch wirklich schwer. Da muss man sich intensiv damit beschäftigen und sich Zeit dazu nehmen, auch für den passenden Ton und den Schnitt daheim. Eine Videokamera am langen Arm ein bisschen durch die Gegend zu schwenken, führt jedenfalls garantiert nicht zu zufriedenstellenden Ergebnissen, ob jetzt in HD-Breitbild oder nicht. Ich beschränke mich hier auf Fotoinfos.

10.1 Wahl der Kamera und des Zubehörs

Mit einer hochwertigen kleinen Digitalkamera wie der Canon G10, der Lumix DMC-LX3 oder der Nikon Coolpix P6000 ist man heute in der Lage, technisch besseres Bildmaterial mitzubringen, als mit einer analogen Kleinbild-Spiegelreflexkamera noch von 10 Jahren. Allgemein gesprochen gibt es heute drei Hauptkriterien für die Auswahl einer Digitalkamera: Welche Sensorgröße hat die Kamera (davon hängt in erster Linie die Empfindlichkeit, somit die Rauschfreiheit der Bilder ab - Kompaktkameras haben meist winzige Sensoren), welche Qualität hat die Optik (eine hochwertige Optik besteht aus mehreren geschliffenen - nicht gepressten - Linsen aus optischen Gläsern, nicht aus Kunststoff), und wie schnell und treffsicher reagiert die Scharfstellautomatik (extrem wichtig bei Action-Aufnahmen). Darüber hinaus gibt es natürlich noch andere Kriterien wie Zoombereich, optischer Sucher (bei Spiegelreflexkameras) oder Wechselobjektive. Von der Vorstellung, dass viele Megapixel auch gute Bildqualität bedeuten,

muss man sich im Kompaktkamerabereich sowie bei den sog. Bridgekameras trennen. Bei diesen Kameras ist ab 8-10 Megapixel eine physikalisch bedingte, zunehmende Verschlechterung der Bildqualität zu beobachten, durch Zunahme von Artefakten wie Rauschen oder Zerstreuungsunschärfe beim Abblenden. Wer gern am Computer Bilder optimiert, kommt nicht umhin, eine Kamera zu benutzen, die die Bilddaten im RAW-Format speichern kann. Mit diesen Daten kann man daheim dann nachträglich mit der passenden Software misslungene Belichtungen korrigieren, Verfärbungen durch Kunstlicht oder Neonbeleuchtung beseitigen sowie viele Objektivfehler entfernen. Alle Spiegelreflexkameras und die hochwertigeren Kompaktkameras bieten das RAW-Format. Ich selbst verwende heutzutage eine moderne Spiegelreflexkamera mit Vollformatsensor und verwackelungsstabilisierten Wechselobjektiven von 14 bis 400 mm aus dem Canon EF-System. Dazu 8 Stück Speicherkarten zu 32 Gbyte - diese Karten speichern rund 8000 RAW Bilder oder 20000 JPGs in bester Qualitätsstufe - mobile Festplatten oder gar Laptops sind viel zu unsicher. Wenn ich denke, wie teuer damals die Diafilme waren, pro Foto Faktor 100 teurer, außerdem lassen die Karten ja ein Löschen und erneute Verwendung zu! Was damit heute möglich ist, ist einfach genial für jeden, der gern fotografiert.

10.2 Unterbringung

Die Kamera und die 3-4 Wechselobjektive habe ich in einem Mini-Fotorucksack der Fa. Loewepro untergebracht. Die Unterseite des Rucksacks wurde mit einem Panzerreißverschluss versehen, der genau auf das Unterteil eines Enduro-Tankrucksacks passt (Fa. Harro, wird leider nicht mehr produziert). Auf der Oberseite ist eine Klett-Tasche (Fa. Touratech) mit Klarsichtfach befestigt, die in Folie laminierte Farbkopien der Landkarten aufnimmt.

10.3 Tipps für gute Reisefotos

Als Wichtigstes sind einige Dinge zu beachten, die Bilder nicht garantiert verderben (wenn Sie das unterlassen, haben Sie schon brauchbare Bilder): Auf dem Foto ist zuviel drauf (Entweder man war zu weit weg, oder die Brennweite war zu kurz). Auf dem Foto sind abgeschnittene Objekte zu sehen (z.B. Menschen, Autos etc.). Das Foto hat nur Hintergrund, keinen Vordergrund (es ist leicht, darauf zu achten). Der Horizont läuft langweilig durch die Mitte (er gehört entweder ins obere Drittel, oder ins untere, Regel des goldenen Schnitts). Der Himmel ist trüb und hell (Himmel weglassen). Die fotografierte Person schaut nicht ins Bild, das Fahrzeug fährt aus dem Bild (statt hinein). Jedes Foto sollte ein Thema, eine Aussage haben. Mit diagonalen Linien, Kurven oder intensiven Farben kann man einem Bild Spannung geben. Wer sich wirklich für das Thema "gut gestaltetes Foto" interessiert, der findet jede Menge Bücher, wie z.B. den Klassiker von Andreas Feininger "Die hohe Schule der Fotografie", den ich schon als Jugendlicher gelesen habe. Die Gestaltung eines Fotos ist jedenfalls definitiv wichtiger als die Kamera. Wenn Ihnen das Essen geschmeckt hat, fragen Sie den Koch nach der Marke seiner Kochtöpfe? Nein. Fragen sie daher auch nie nach der Kamera, denn das Foto hat der Fotograf gemacht...

Dieser Text ist die Langversion des Kapitel 10
aus meinem Buch
"Motorradtraum Wüste
300.000 Kilometer und 25 Jahre Abenteuer auf allen Kontinenten"

- **Gebundene Ausgabe:** 144 Seiten
- **Verlag:** Bruckmann (Oktober 2009)
- **Sprache:** Deutsch
- **ISBN-10:** 3765453439
- **ISBN-13:** 978-3765453434