

1,95 €

● Belgien/Lux./Österreich 2,10 Euro ● Slowenien Euro SI 3,00 ● CHF 3,80

● Ital./Span. 2,25 Euro ● Griech. 2,80 Euro ● HUF 840,-

www.motorrad.net

12/2009 Dezember

MOTORRAD NEWS

MOTORRAD NEWS

TEST • TECHNIK • T • SERVICE • SZENE

Das geht 2010!

FAMILIENDUELL
SUZUKI GLADIUS
- BANDIT 650



■ Studie der NEUEN YAMAHA SUPER TENERE



■ FAHRBERICHT Kawasaki 1400GTR



■ Sportliches Big Bike: HONDA CB1000F

■ Im Detail OPTIMIERT
Yamaha YZF-R1

■ BMW: NEUES TRIEBWERK für R 1200 GS

DOPPELNOCKEN-GS



HONDA VFR1200F
So FÄHRT der V4-Sportourer



vereinigt mit
motorrad
reisen & sport
mehr Seiten *mehr Themen* *mehr NEWS*

ABENTEUER Alaska-Wintertour



Meilensteine YAMAHA XS 500

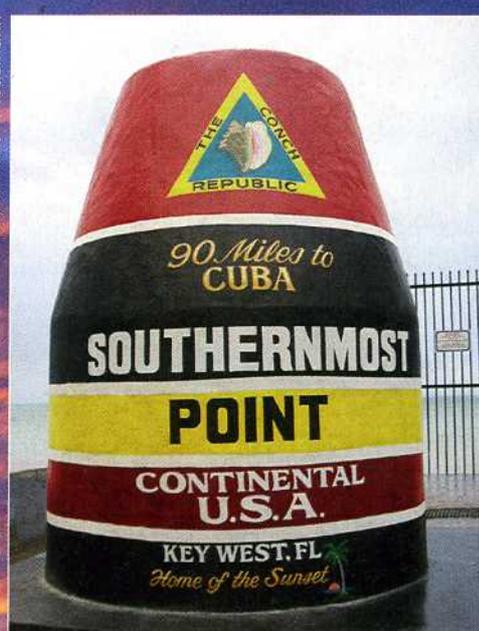
PLUS ■ Maxitest Moto Morini SCRAMBLER ■ Marktübersicht TRANSPORTANHÄNGER

Kurs N

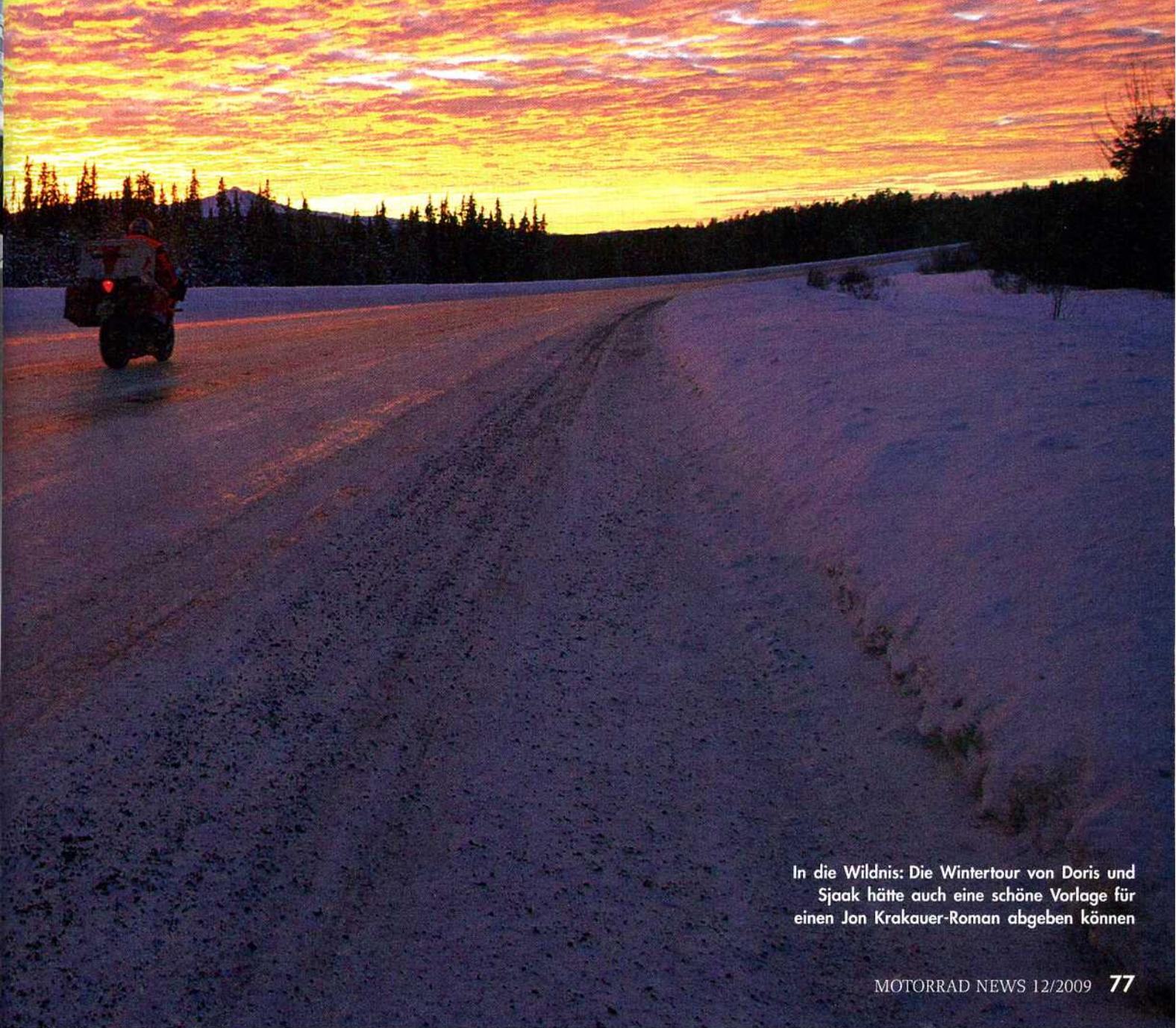
Klirrende Kälte, knirschender Schnee: Mit einer dreimonatigen Tour vom warmen Florida nach Alaska schlug Doris Wiedemann den lauen Euro-Temperaturen ein Schnippchen. Eiskalter Höhepunkt war der Ritt über den Dalton Highway im Winter.

ford

Fotos: Doris Wiedemann



Am Start: Vom südlichsten Punkt der USA geht es nur noch in eine Richtung



In die Wildnis: Die Wintertour von Doris und Sjaak hätte auch eine schöne Vorlage für einen Jon Krakauer-Roman abgeben können

Motorrad fahren ist in der kalten Jahreszeit eigentlich kein Problem: Australien, Afrika, Asien, Südamerika, die Liste der Traumziele für Frost-Flüchtlinge ist lang. Aber Alaska? Das ist echter Winter, wie er im Märchenbuch steht. Welche Ausrüstung braucht man bei solchen extremen Temperaturen? Kann man sich vor der Kälte schützen? Halten die Motorräder das aus? Und vor allem: Halten wir das aus?

Wir, das sind der Niederländer Sjaak Lucassen und ich, gehen die Sache langsam an. Vom südlichsten Punkt der kontinentalen USA in Key West, Florida, aus wollen wir in den Norden fahren. Das gibt uns Zeit, unsere Ausrüstung zu testen und uns an die sinkenden Temperaturen zu gewöhnen. Weil aber die Motorräder mit dem Schiff in New York ankommen, landen auch wir mit dem Flugzeug in der frostigen Metropole.

Der Zoll ist gnädig und wir bekommen die Motorräder trotz Weihnachtsfeiertage und Wochenende. Im Warenlager der Spedition bauen wir die Maschinen zusammen und verstauen das Gepäck. Meine F 800 GS bekommt zwei beladene Koffer und einen Tankrucksack mit Tanktaschen. Außerdem verzurre ich auf dem Soziussitz vier Winterpneu. Dann stemme ich das Motorrad vom Seitenständer in die Senkrechte. Der Schwerpunkt der Ladung ist bedenklich hoch. Aber nach ein paar hundert Metern

wende ich bereits ohne Schwierigkeiten an einer Tankstelle.

„Lady Sunshine“ habe ich die schwarz-gelbe F800GS getauft, in der Hoffnung, den Wettergott günstig zu stimmen. „Wir verstehen uns schon“, murmele ich vor mich hin und tätschle ihren Pseudotank über dem Motor. Den Teil der Ausrüstung, den wir erst in Alaska brauchen, schicken wir mit der Post nach Seattle – die langen Spikes, Winterreifen sowie eine der beiden Reinblei-Batterien von Odyssey, die unseren Motorrädern auch in der Kälte auf die Sprünge helfen sollen.

Als wir zehn Tage später über die Sieben-Meilen-Brücke in Florida in Richtung Key West fahren, zeigt das Thermometer 29 Grad Plus. Ein leichter Nieselregen sorgt für Abkühlung, während wir unsere Reise ganz offiziell am südlichsten Punkt der kontinentalen USA beginnen. Tatsächlich bin ich ziemlich heiß darauf, endlich in den kalten Norden zu kommen. Zunächst aber besuchen wir bei sommerlichen Temperaturen die Alligatoren in den Everglades. Wir kommen nur sehr langsam voran, weil ich immer wieder anhalte, um zu fotografieren: Vögel, Schildkröten, es gibt so viel zu sehen.

Einen kleinen Vorgeschmack auf den Winter holen wir uns dann in der Wüste, wo die Nächte zum Teil frostig kalt sind. Und am Grand Canyon liegt Schnee. Das sieht beinahe noch spektakulärer aus als im Sommer. Leider gönnt uns die

berühmte Schlucht im Norden von Arizona nur einen kurzen Augenblick ihr grandioses Panorama, dann versteckt sie sich hinter dichten Nebelschwaden und ward nicht mehr gesehen.

Also fahren wir weiter in die Berge von Kalifornien und besuchen Dave Barr. Er hat im Angola-Krieg beide Beine durch eine Landmine verloren. Mit dieser Behinderung hat sich der Amerikaner aber nicht in den Rollstuhl gesetzt, sondern auf eine Harley-Davidson und ist damit rund um die Welt gefahren. Dave war auch schon

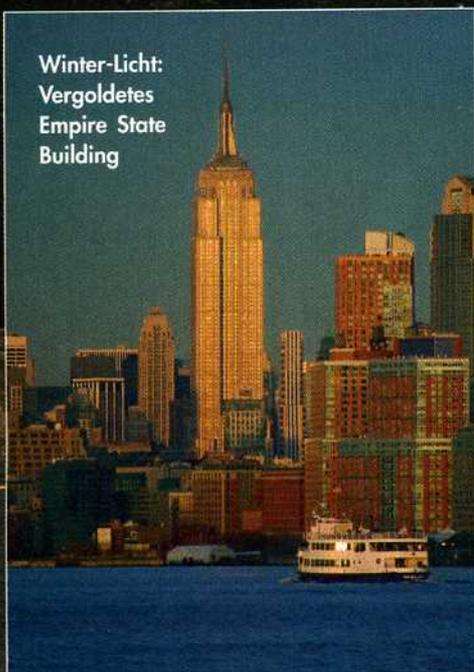
im Winter unterwegs, mit einem Seitenwagen an der Harley, quer durch Sibirien. Mir gefällt sein verschmitz-

tes Grinsen, mit dem er prahlt, dass er niemals kalte Füße hatte. Man spürt den Willen dieses Mannes beinahe körperlich.

Am nächsten Tag sind wir Gäste von Ted Simon, Autor des legendären Bestsellers „Jupiters Fahrt“. In einem abgelegenen Tal im Norden Kaliforniens sitzen wir gemütlich bei einer Flasche Rotwein zusammen. Ted schüttelt milde sein weises Haupt über unser winterliches Reiseziel, dann legt er noch einen Holzscheit in den Ofen. Sieben Grad unter Null zeigt das Thermometer, als wir in unsere Daunenschlafsäcke kriechen.

In Seattle heißt uns Tom von Touratech USA in seiner Werkstatt willkommen. Die Gabel der F800GS ist bereits mit speziellem Winteröl von Putoline gefüllt. Nun bekommt der Motor ebenfalls eine Arktis-Mischung, der BMW-Händler in Seattle spendiert noch ein Kühlwasser, das bis minus 60 Grad flüssig bleibt. Er montiert auch unsere Winterreifen,

Kann man sich vor der Kälte schützen? Halten die Motorräder das aus? Und – halten wir das aus?



Winter-Licht:
Vergoldetes
Empire State
Building

Frikandelexpress: Der holländische R1-Bringdienst liefert bis Nord-Nordamerika





Fotos: Doris Wiedemann

So ist das mit der Nahrungskette: Alligator schmeckt wie Geflügel mit Fischeraroma

die genug Profil haben, um die langen Spikes hineinzuschrauben.

Kanada begrüßt uns gleich am ersten Abend mit Glatteis. Der große Moment ist da, ich drehe den ersten Spike in meinen Reifen. Ein klitzekleiner Metallknopf ragt 1,3 Millimeter aus dem Gummi heraus. Das soll helfen? Sjaak war auf seiner Yamaha R1 bereits mit Spikes am Nordkap und gibt strenge Anweisungen: Frühestens nach zehn Zentimetern soll ich den zweiten Spike in die Lauffläche des Profils schrauben.

Als Vorder- und Hinterrad bestückt sind, trete ich mit klammen Fingern und bangem Herzen zur Probefahrt an. Es kostet mich Überwindung, auf eine blanke Eisfläche zu fahren, um dort zu bremsen. Aber das Motorrad kommt willig



Nochmal Wärme tanken: Floridas Rentner schwören auf Ventilatoren statt Klimaanlage



Mach es zu deinem Projekt: Matschschlacht auf dem Alaska-Highway

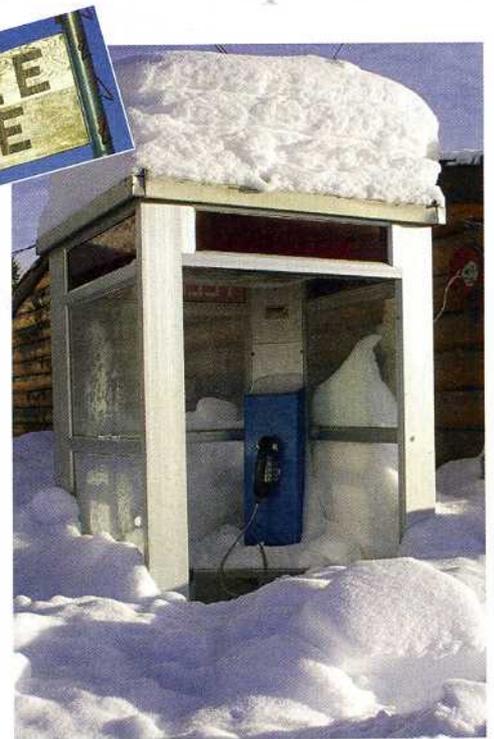


Amsel, Drossel, Fink und Meise: Der Truthahn muss noch etwas wachsen





Im Dienst einer höheren Sache:
Auch am Grand Canyon hatte
Sjaak Bestellungen angenommen



Frost statt Frust: Immerhin sind an
kanadischen Telefonzellen die Hörer dran

zum Stehen, ohne zu schlingern. Gas geben? Klappt auch. Na, dann los.

Das Minus auf der Temperaturanzeige der BMW ist von nun an unser ständiger Begleiter. Außerdem blinkt die digitale Anzeige, um mich vor Glatteis zu warnen. Neben der Straße wachsen die Schneeberge und auf der Asphaltbahn glänzt „Schwarzes Eis“ – Schmelzwasser, das am Tag über die Straße läuft und in der Nacht gefriert.

Bear Lake, das ist am Abend nicht viel mehr als eine Tankstelle, ein Motel und ein paar Häuser.

Über Nacht verwandelt sich der Ort jedoch in ein tief verschneites Winterdorf. Es wird Zeit, die Reifen weiter aufzuspiken. Der Nachbar borgt uns seine Bohrmaschine und Sjaak macht sich voller Elan an die Arbeit. Als er sich auch an meinem Motorrad zu schaffen macht, erhebe ich Einspruch. Das versteht er nicht, kann es aber auch nicht ändern. Schließlich habe ich nicht nur zwei Hände, sondern auch einen eigenen Kopf.

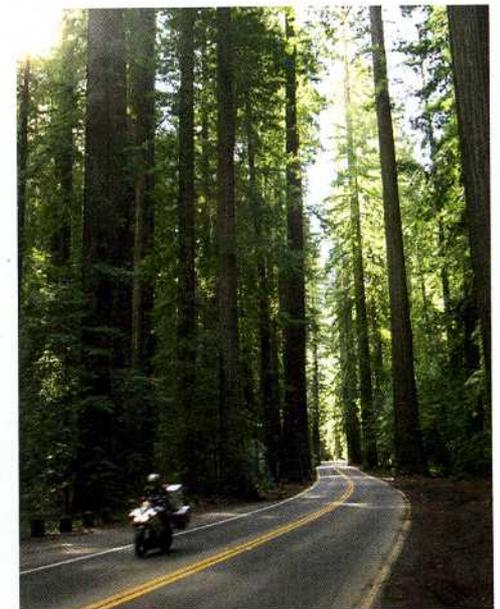
Insgeheim frage ich mich, wo der Mann geblieben ist, der mir in Afrika seine Aale geliehen

hat, um meine Schuhe zu reparieren. Das war vor elf Jahren, als wir uns auf einem Campingplatz in Simbabwe trafen. Sieben Jahre später sind wir uns in der Mongolei zufällig wieder begegnet, und im letzten Sommer hatte Sjaak mich in Deutschland besucht und von seinem neuesten Projekt erzählt.

Nach getaner Arbeit machen wir eine Probefahrt. Auf dem festgefahrenen Schnee der Dorfstraßen geht es bald munter dahin, auf einer langen Gerade teste ich sogar das ABS meiner



Anzapfen statt Eiszapfen: Mit ordentlich Glykol im Blut verliert die Eiseskälte ihren Schrecken



Steroide vom Gouverneur garantieren Wachstum:
Redwood-Wald im Schwarzenegger-Land

**Wilder Westen inklusive:
Doris hat einen Teil der Lieferung
auf die F 800 GS gepackt**



BMW. Es funktioniert. Am nächsten Tag überqueren wir auf einer verschneiten Straße den knapp 1000 Meter hohen Pine Pass. Erinnerungen an meine Russland-Reise werden wach: Im verschneiten Ural-Gebirge fuhr ich damals so oft es ging im Straßengraben, um dort mit dem Profil der Metzeler Enduro 3 Reifen besseren Grip zu finden. Dieses Mal krallen sich die Spikes in das Eis auf der

Die Spikes krallen sich in das Eis, ich freue mich wie ein Kind über die funkelnde Winterlandschaft

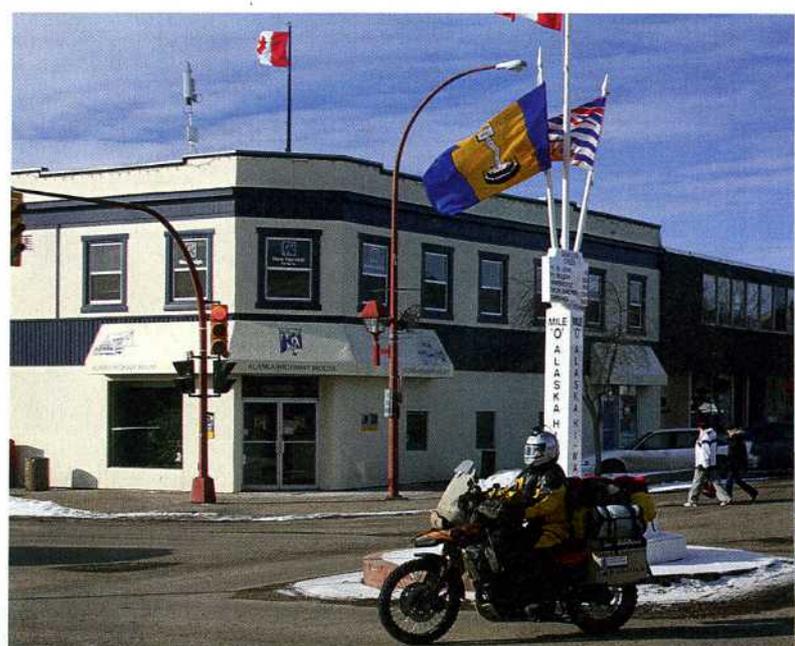
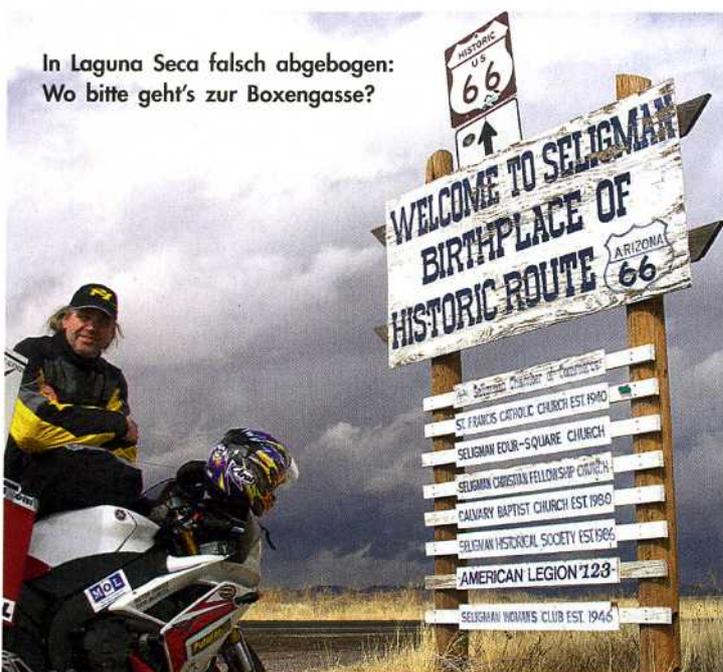
Straße und ich freue mich wie ein Kind unterm Weihnachtsbaum, als wir durch die funkelnde Winterlandschaft fahren.

In Dawson Creek beginnt der über 2000 Kilometer lange Alaska-Highway – und der Asphalt hat uns wieder. Um die Spikes zu schonen, lassen wir die geräumte Straße links liegen und fahren auf dem schneebedeckten Seitenstreifen, obwohl meine Instinkte

rebellieren. Aber das Problem löst sich bald von selbst, weil Eis und Schnee die Straße nach der Ortschaft wieder unter sich begraben.

Zwei Tage später fällt in Fort Nelson die Temperatur in der Nacht unter minus 40 Grad. Wir haben die Rein-Blei-Batterien an den Motorrädern gelassen, ein dummer Anfängerfehler, der sich sofort rächt. Beide Motorräder weigern sich entschieden anzuspringen. Also stellen wir die Batterien auf die Heizung und schieben die Motorräder in die Sonne. Welche der beiden Maß-

**In Laguna Seca falsch abgebogen:
Wo bitte geht's zur Boxengasse?**



Kälte kann fies sein: Extremer Chill-Faktor in der kanadischen Provinz

Reise Info



Mit Sack und Pack: Der Reifenhandel mit Alaska ist mühsam, aber einträglich

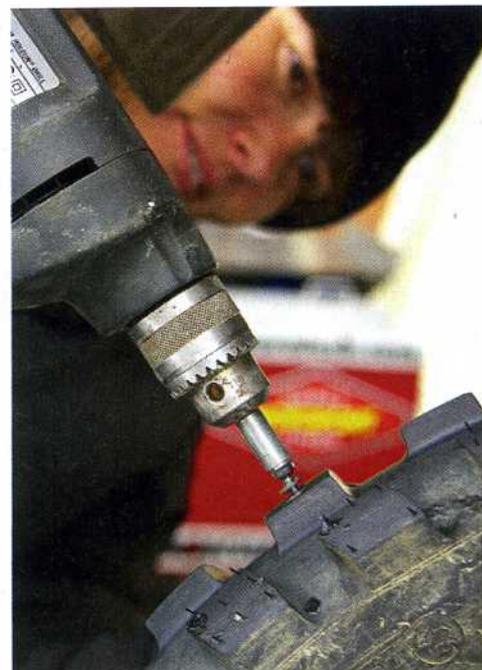
Anreise: Wer das eigene Motorrad mitnehmen will, kann es per Schiff oder per Flugzeug ins Land bringen. Der ADAC sagt, man benötigt eine Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug. Ein Carnet de Passage ist nicht notwendig. Alternativ gibt es zahlreiche Motorradvermietungen, die für eine solche Tiefkühltour aber vermutlich keines ihrer Bikes herausrücken. Die Einreise- und Visumbestimmungen der USA haben sich in der letzten Zeit mehrfach geändert. Aktuelle Infos gibt es im Reisebüro oder im Netz unter www.usvisa-germany.com

Karten und Infos: Der US-Automobilclub AAA hat gute Karten, die man in Deutschland auch beim ADAC bekommt. Videos von der Reise und Infos zur Ausrüstung gibt es im Netz unter www.doris-wiedemann.de.



Allgemeines: Die USA bieten vom geradlinigen Highway bis zum kurvenreichen Schotterpass alles, was das Herz begehrt. Übernachten kann man in Luxushotels, Motels, allen Arten von Campingplätzen, oder hinter dem dritten Busch links (dann aber bitte nicht erwischen lassen!). Die Verpflegung von Mensch und Maschine ist völlig problemlos. Tankstellen, Fast Food-Ketten und Supermärkten sind vielfach rund um die Uhr geöffnet.

Reisezeit: Alaska kann auch im Sommer kalt sein, richtig knackig wird es aber nur im Winter. Im Februar werden die Tage im Norden schon wieder richtig lang. Wir waren am 2. März in Prudhoe Bay, Dauer der gesamten Reise: drei Monate



Bitte nicht nachmachen: Piercing am Stollenreifen ist in Deutschland schon lange out

nahmen besser hilft, kann ich nicht sagen, aber nach einer Stunde laufen die Motoren.

Über 1200 Kilometer später sehen wir das nächste Mal Asphalt. Kurz vor Whitehorse weichen wir wiederum auf den Schnee am Seitenstreifen aus. Plötzlich schreit Sjaak los: „Doris, was machst du?“ Aber ich bin zu beschäftigt, um über die Helmsprechanlage zu antworten. Bis ich am gegenüberliegenden Straßenrand zum Stehen komme, hat mich Sjaak bereits überholt und beantwortet seine Frage selbst: „Du hast einen Platten am Vorderrad.“ Ein Auto hält. Bill, der Fahrer, bringt mich zum Reifenhändler. Das Vorderrad bekommt einen neuen Schlauch und Bill lädt uns in seine Holzhütte ein.

Von Whitehorse aus sind es noch rund 700 Kilometer nach Fairbanks. Dort haben uns Annie und Kevin eingeladen. Noch einmal sortieren wir unser Gepäck, lassen alles zurück, was wir nicht unbedingt brauchen und bunkern stattdessen zusätzlichen Sprit. Denn der Dalton Highway beginnt rund 110 Kilometer nördlich von Fairbanks und ist 670 Kilometer lang. Und auf der ganzen Strecke gibt es nur eine Tankstelle. Kurz vorm Anfang des Dalton Highways übernachten wir noch einmal in einer kleinen Holzhütte und verkürzen damit die Etappe bis Coldfoot, der einzigen Versorgungsstation am Dalton Highway, die auch im Winter geöffnet ist.

Von nun an sehen wir garantiert keinen Asphalt mehr. Deshalb haben wir im Baumarkt Blechschrauben gekauft, die wir in jede freie Stolle drehen. Die Schraubenköpfe werden auf Asphalt sofort plattgefahren, aber im Schnee geben sie zusätzlichen Halt. Im Licht der Ta-

Test der Leidenschaft: Alaska im Winter ist nur was für Motorrad-Extremisten





Heul nicht, fahr:
Bei „Face 3“ sinkt das Reisefieber

schenlampen bepacken wir die Motorräder und fahren in der Morgendämmerung los. Bei Kilometer 90 überqueren wir auf einer 700 Meter langen Brücke den Yukon. Ansonsten werden die verschneiten Hügel nur von unserer Straße und der Ölpipeline durchbrochen. Nach weiteren 96 Kilometern überqueren wir den Polarkreis. Ein großes Schild weist uns darauf hin. Und in Coldfoot erfahren wir, warum nur ganz wenige Lastwagen unterwegs sind: Der vor uns liegende Atigun Pass ist wegen eines Lawinenabgangs gesperrt.

Die Ebene funkelt, der Übergang zum Himmel nicht zu erkennen. „Das ist weiter als weit“, denke ich

Wir wollten sowieso in dem nahegelegenen

alten Goldgräberdorf Wiseman übernachten und hoffen auf freie Fahrt am nächsten Tag. Tatsächlich wird der Pass freigegeben, aber das ist für uns zu spät, um noch aufzubrechen. Immerhin liegen noch 387 Kilometer vor uns. Am nächsten

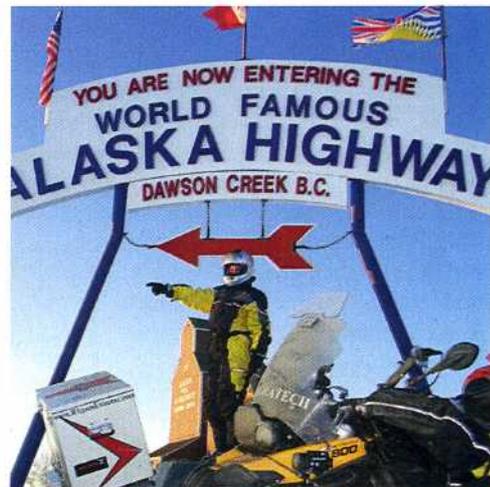
Morgen tobt im Norden ein Wirbelsturm. Wir sitzen fest und lauschen dem Wetterbericht. Der verspricht, am nächsten Tag flaute der Wind nachmittags ab. Das genügt uns, vorher erreichen wir die Küste sowieso nicht.

Also fahren wir wieder in der Dämmerung los. Auf dem 1415 Meter hohen Atigun Pass ist es

schattig und kalt. Aber dahinter begrüßt uns die Sonne und auf der Tundra funkelt der Schnee. Ich lasse den Blick zum Horizont gleiten. Strahlend weiß streckt sich die Ebene vor mir aus. Auch der Übergang zum Himmel lässt sich nicht klar erkennen. „Das ist weiter als weit“, schießt es mir durch den Kopf.

Aber dann kommt Wind auf. Ausläufer des Sturms rütteln an unseren Motorrädern. Zwei Männer vom Sicherheitsdienst der Ölpipeline halten uns an. „40 Kilometer vor Deadhorse ist die Straße gesperrt“, sagen sie uns. Eine Schneeverwehung hat den Lastwagenverkehr lahm gelegt. Das heißt, es gibt auch für uns kein Durchkommen. Aber vorher gibt es noch ein

Wie sagte schon Pablo Neruda:
Wer sich vor dem Kitschigen fürchtet, den holt der Frost



Wie Messner am K2: Doris vor der Erstbefahrung des winterlichen Alaska-Highways – hoffentlich ist es kein Double



Indianer, Trapper, Goldsucher – und jetzt das: Wilma, hast du Frikandeln bestellt?

Arbeitercamp, erfahren wir. „Nur 16 Kilometer von hier“, meint der eine. Also fahren wir weiter. Aufgewirbelter Schnee behindert unsere Sicht. Minus 31 Grad stehen auf der digitalen Anzeige meiner BMW. Aber der Wind macht daraus gefühlte minus 50 Grad.

Ein Lastwagenfahrer wartet am Straßenrand, erkundigt sich, wie schnell wir sind, und fährt dann voraus. Sjaaks 35 Meilen pro Stunde waren etwas zu optimistisch. Er fährt hinter mir und fällt zurück. Ich passe mich an, halte ständigen Sichtkontakt und versuche gleichzeitig den Lastwagen nicht aus den Augen zu verlieren. Inzwischen haben wir bereits 20 Kilometer zurückgelegt. Zweifel kommen auf. Aber letztlich ist es mir egal, wo der Lastwagen hinfährt, ich will auf alle Fall versuchen, dranzubleiben. Und Sjaak versucht ganz offensichtlich dasselbe. Im Rückspiegel sehe ich das Licht seiner R1.

Nach 32 Kilometern erreichen wir endlich Franklin's Bluff, das Camp von Cruz Construction. Von dort aus werden verschiedene Ölfördertürme versorgt. Im Sommer würden die schweren Fahrzeuge mit dem Material im Schlamm der Tundra versinken. Deshalb werden im Winter Eisstraßen gebaut – die Männer leisten hier oben im Norden normalerweise Schwerarbeit. Aber die momentane Witterung nennen sie „Face 3“. Das heißt, Menschen und Maschinen bleiben drinnen. Es ist zu gefährlich, um draußen zu arbeiten.

Wir melden uns am Empfang. „Habt ihr Erfrierungen?“ lautet die erste Frage. „Nein“, ich tausche einen Blick mit Sjaak und schüttele dann den Kopf: „es geht uns gut“. Die Klamotten haben durchgehalten. Wir folgen einem Pick-Up in eine

geheizte Halle, wo die Motorräder übernachten können. Sjaak und ich bekommen jeder eine Warnweste und einen Bauhelm, dann dürfen wir zu Fuß in den Wohncontainer hinübergehen.

Wir stolpern ziemlich direkt in die Küche. Es gibt nur noch Reste, aber die sind so umfangreich, das eine ganze Reisegruppe davon satt würde. Ein Arbeiter nach dem anderen kommt vorbei. Sie begrüßen uns, lachen über unsere Dummheit und bewundern unseren Mut. Sie wissen sehr gut, worauf wir uns eingelassen haben. Kälte kann fies sein. Und der Tod kommt

schnell, wenn irgend etwas schieft.

Wir haben das Zelt, die Schlafsäcke und zusätzliche Kleidung. Aber ich

fürchte, ohne das Camp wären wir wohl nicht ganz so glimpflich davon gekommen. Der Wind-Chill-Faktor ist bei unter minus 30 Grad ein anderer als bei plus 30 Grad, und das Zelt baut sich nicht von alleine auf. Unter solchen Umständen holt man sich schnell Erfrierungen. Und ich bin froh, dass uns diese Erfahrung erspart geblieben ist.

Am nächsten Tag lacht die Sonne wieder vom strahlend blauen Himmel. Die Straße wird geräumt und wir fahren die letzte Etappe nach Deadhorse. Auch dort hilft uns Cruz Construction: Brad, einer der Angestellten, arbeitet seit über 25 Jahren auf den Ölfeldern. Er spricht mit den Sicherheitsleuten in Fairbanks und erhält die Erlaubnis, uns mit seinem Pick-Up durch die Sicherheitszone der Ölgesellschaften bis zur Prudhoe Bay zu bringen. Die Motorräder dürfen nicht mit, als wir über das Eis des Meeres laufen. Trotzdem ist es ein herrliches Gefühl: Vom warmen Strand in Florida bis zum gefrorenen Polarmeer in Alaska – wir haben es geschafft!

Doris Wiedemann

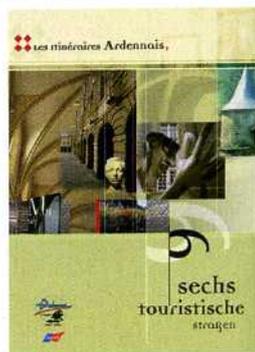
Die Ölbohrfachleute nennen das momentane Wetter „Face 3“. Es ist zu gefährlich, um draußen zu arbeiten



Ardennen-Broschüre

Über kleine kurvige Straßen durch bewaldete Täler an Flüssen entlang: Von der „Straße der Festungen“ bis zu den „Legenden von Maas und Semoy“ gibt eine Broschüre Auskunft

über sechs ausgewählte Touren durch die Ardennen. Das hübsch gemachte, 16-seitige Begleitheft mit Karten und touristischen Infos gibt es als kostenlosen Download unter www.ardennes.com/brochures/itinaire-DE-2005.pdf



Kiwis für Cliquen

Auf „das andere Ende der Welt“ hat sich Kiwi Tours spezialisiert. Neben den Normaltouristen bekommen auch Motorradfahrer-Gruppen die Möglichkeit, Neuseelands Nord- und Südinsel zu erleben. Beispielsweise bei einer Tour über Christchurch, Auckland und Wellington zu den Höhepunkten Kiwilands. Mindestens 15 Motorräder müssen angemietet werden, die

Palette reicht von BMW F 650 GS über Honda Shadow bis Suzuki Bandit.

www.kiwi-tours.com



Foto: Dirk Schäfer

Transporter-Touren

Für Buell, Harley, Ducati, KTM, Triumph und MV Agusta transportieren sie Neumaschinen quer durch Europa. Jetzt können auch Motorradtouristen vom SKS Bikeschuttle profitieren: Die Spezialisten aus dem Westerwald bieten mit SKS Reisen Ziele in Mittel- und Südeuropa an. Neben den Harley-Days sowie der European Bike Week gibt es auch Schmankerl wie das Silvester-Biken an der Algarve oder eine Gourmet-Tour nach Nizza im Mai. Die kostet beispielsweise inklusive sechs Übernachtungen im Doppelzimmer mit Halbpension und Motorradtransfer für den Fahrer 2490 Euro.

www.sks-reisen.de

