



RINGGI RACING

Viel mitnehmen und nichts dabei haben !?!?

Motorradreisen sind etwas Faszinierendes. Man erlebt die Landschaft und das Klima viel intensiver. Da aber der Töff kompakter als ein Auto ist, musst du auf einigen Luxus verzichten.

Aber ist nicht gerade das etwas besonderes? Sich vom gewohnten Alltag zu verabschieden und mit dem nötigsten zu Reisen. Neue Länder zu erkunden und fremden Kulturen zu begegnen.

Auf meinen Reisen durch Europa und Nordafrika habe ich die Erfahrung machen müssen, dass ich oft das falsche Ersatzteil und unpassende Kleidungsstücke dabei hatte, oder dann die Hälfte des Gepäcks gar nie gebraucht habe. Welches sind den nun die Reiseutensilien, die auf keiner grösseren oder kleineren Tour fehlen dürfen? Was muss ich alles vorbereiten und beachten?

Eine Reise mit dem Töff beginnt nicht erst wenn du den Helm aufgesetzt und den Zündschlüssel gedreht hast. Eine sorgfältige Vorbereitung ist schon die halbe Reise und kann dich vor bösen Überraschungen bewahren.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
Die Reiseroute	2
Die Übernachtungen	3
Papiere, Zoll & Politik	3
Die Navigation.....	4
Der Fahrer.....	5
Die Kleider.....	6
Die Medizin	8
Diverses	11
Das Motorrad	12
Zusammenfassung der Fragen.....	16

Die Reiseroute:	16
Die Übernachtungen	16
Papiere, Zoll & Politik:	16
Die Navigation:	17
Der Fahrer:	17
Die Kleider:	17
Die Medizin	17
Diverses	18
Das Motorrad	18
Eigene Notizen	19

Die Reiseroute

Nach der ersten Idee wohin die Reise gehen soll, entstehen viele Fragen. Besonders dann, wenn die Reise in abgelegene Winkel der Erde führen und du die Zivilisation hinter dir lassen möchtest. Ist doch ein Ersatzteil in Europa noch mehr oder weniger schnell aufzutreiben, so kann das in der Wüste zu einem Problem auf Leben und Tod werden. Die Wahl der Reiseroute ist also ein Punkt, der sorgfältig vorbereitet werden muss. Nur so lässt sich das Risiko einigermaßen kalkulieren.

Zur Planung müssen die Reisezeit und die klimatischen Verhältnisse mit einbezogen werden. Dazu empfiehlt sich das Internet und natürlich die Reiseliteratur in Buchform. Kennst du Kollegen oder ein Club der schon in dieser Gegend unterwegs war. Bei diesen Leuten kannst du zu guten Informationen gelangen, die nicht in jedem Reiseführer stehen.

Nicht unwichtig ist auch die Wahl des Motorrads. Da sich aber die wenigsten ein passendes Motorrad für eine Reise einfach so kaufen können muss man sich die Reiseroute so zurecht legen, dass sie mit dem eigenen Töff nicht zur Tortour wird. Das bedingt meistens einige Kompromisse. Das heisst zum Beispiel, bei längeren Autobahn Etappen mit kleineren Motorrädern die Geschwindigkeit dem Töff anzupassen oder auf Landstrassen ausweichen. Umgekehrt ist mit grossen Motorrädern ein kleiner Alpenweg mit losem Schotter und tiefen Abgründen neben dem Weg auch nicht ratsam zu befahren.

Die Übernachtungen

Da der Mensch eine grosse Zeit seines Lebens verschläft und das auch tun muss wenn er Ferien hat, musst du dir auch Gedanken über die Übernachtungen machen. Ziehst du es vor im Zelt zu Übernachten, oder lieber in einem Hotel? Mit dem Zelt ist man in der Regel unabhängiger als wenn du auf Hotels angewiesen bist, und notfalls kannst du auch in ein Hotel gehen wenn das Zelt und der Schlafsack durchnässt sind. Nur wenn du kein Hotel findest, dann wird es schon schwieriger ein passendes Nachtlager zu finden.

Papiere, Zoll & Politik

Damit du mit den Behörden und dem Zoll keine unnötigen Diskussionen hasst, müssen die Papiere genügend früh auf ihre Gültigkeit überprüft werden. Diese Unterlagen müssen auch etwa ein bis zwei Monate über das Ende der Reise hinaus gültig sein. In einigen Ländern wird für die Einreise auch ein gültiges Visum gebraucht. Informiere dich auch über andere Einreiseformalitäten. In einigen Ländern musst du auch auf die politische Lage achten. Es ist nicht ratsam in ein Land einzureisen in dem Unruhe herrscht, wenn du nicht weißt wie und ob du wieder nach Hause kommst. Auskunft erteilen da die Auswärtigen Ämter im Heimatland und auch die Botschaften.

Nachfolgende Papiere müssen gültig und immer griffbereit sein:

- Pass und/oder Identitätskarte
- Visum
- Führerschein
- Fahrzeugausweis
- Versicherungsnachweis (grüne Karte)
- Versicherungspapiere
- Internationales Unfallprotokoll
- Kartenmaterial
- Geld / Reisescheck
- Tickets für Fähre oder Bahntransport

Die Navigation

Heute kommt bei der Frage über die Navigation gleich das GPS-Navigationsgerät an erster Stelle. Dass es noch andere Navigations-Systeme gibt wird schnell vergessen. Doch ist die Karte und der Kompass immer noch aktuell. Wenn das GPS aussteigen sollte, so musst du auf etwas zurückgreifen können, das auch ohne elektronische Hilfsmittel funktioniert. Parallel zum GPS-Navigationsgerät mit Kompass und Karte zu navigieren, empfiehlt sich nicht nur aus Sicherheitsgründen, sondern auch für alle, die das „Handwerk“ nicht verlernen wollen.

Mit der Karte hast du auch einen guten Überblick von dem Gebiet in dem du dich befindest. Der Kompass ist zu einer Karte die ideale Ergänzung und sollte darum auf keiner Reise fehlen.



Damit du nicht an jeder Kreuzung auf die Karte schauen musst, empfehle ich ein Roadbook zu schreiben, besonders dann wenn mehrere Fahrer dabei sind. So weiss jeder wohin die Reise weitergeht. Mit etwas Kreativität entstehen so gute Reiseunterlagen. Darin enthalten können neben der Beschreibung der Reiseroute sein: Treffpunkte, sehenswerte Orte, Telefonnummern, Höhe der Meter über Meer, Koordinaten, Fährverbindungen, Zeltplätze / Hotels, Tankstellen, Angaben zu den Gebieten oder Orten – wie z.B. Naturschutzgebiete oder sehenswerte Denkmäler usw. das Roadbook wird in einer Halterung am Lenker eingespannt und kann gut abgelesen werden, auch während der Fahrt, was mit dem Studium einer Karte nicht ganz ungefährlich ist. Die Karte dient dann nur noch dazu, den Überblick zu behalten.

Was in Europa noch einfach ist, weil an jeder Strassenecke ein Wegweiser steht, kann auf den Sandpisten von Afrika zu einer echten Herausforderung werden. Es ist also ein absolutes Muss, sich gute Navigationskenntnisse anzueignen und diese auch zu verstehen richtig anzuwenden. Auch hier ist ein Studium von Literatur zum Thema unumgänglich. Es empfiehlt sich auch, sich nicht auf die Reisepartner zu verlassen, jeder der Gruppe muss ausreichende Navigationskenntnisse haben. Die Reisegruppe könnte ja getrennt werden oder eine Situation erfordert, dass sich die Gemeinschaft auflösen muss.

Bei Reisen in einer Gruppe empfehle ich auch, ein „Nottelefon“ einzurichten. Es ist zwar im Handyzeitalter nicht mehr ganz so aktuell. Aber, auch diese Kleinen Helfer sind nicht über jeden Defekt erhaben.

Also, das System mit dem Nottelefon ist ganz einfach. Jeder Teilnehmer der Reisegruppe erhält die Telefonnummer eines Kollegen, der Stammkneipe oder von der Grossmutter die zu Hause geblieben, und meistens erreichbar ist. Wenn sich nun die Gruppe verliert ruft einer aus der Verbliebenen Gruppe und einer der Verlorenen die Nummer an. Er gibt den Standort und wenn möglich eine Telefonnummer auf der er zu erreichen ist an. Gibt es da noch keine Neuigkeiten wo sich die anderen befinden, nach einer halben Stunde das gleiche nochmals machen. Wenn sich dann beide Parteien gemeldet haben, kann so herausgefunden werden, wo sich die anderen befinden und es kann abgesprochen werden, wo man sich wieder trifft.

Der Fahrer

Für das Tuning der Motorräder wird viel Geld ausgegeben. Doch eines wird oft vergessen: Das „Tuning“ für den Fahrer. Eine Reise mit dem Motorrad erfordert schon einiges an körperlicher Anstrengung, besonders dann, wenn die Strassen in einem schlechten Zustand sind. Die körperliche Fitness und der allgemeine seelische Zustand sind also ein nicht zu unterschätzender Faktor, dem Rechnung getragen werden muss. Man tut gut daran sich in einem Fitness-Studio oder beim Joggen, Mountainbiken oder Schwimmen fit zu machen.

Nicht nur die körperliche Robustheit sind ein wichtiger Teil. Die Fahrtechnik muss auch ausreichend trainiert werden. Eine Reise in unwegsames Gelände kann ohne Offroad-Erfahrung schnell zum Alptraum werden. Deshalb empfehle ich auch ein ausgiebiges Training auf dem Töff. Selbst Touren auf Asphaltstrassen sind nicht zu unterschätzen. Wer zuwenig Fahrpraxis mitbringt wird schnell überfordert. Die Überforderung entsteht daraus, dass das Fahren zu viel Konzentration erfordert und die geistigen Kräfte schnell abnehmen. Es folgen Konzentrationslücken und daraus Stürze. Und gerade diese Stürze rauben dem Körper wieder Kräfte, muss er sich dann auch noch um die Regenerierung von Prellungen und Blessuren bemühen.

Durch genügend Schlaf kann einiges wieder ausgeglichen werden. Nur nicht ganz, am ersten und zweiten Tag reichen die Kräfte meist noch aus. Am dritten Tag sind sie am Morgen wieder voll da, nur halten sie nicht mehr den ganzen Tag durch. Das bedeutet, dass am Nachmittag Konzentrationsschwächen auftauchen. Am vierten Tag reicht es dann nur noch für die ersten Stunden. Die Reisegeschwindigkeit nimmt immer mehr ab und kann so sehr zermürend werden. Spätestens dann, wenn aus der Wanderung auf dem Grat der persönlichen Leistungsfähigkeit ein Unfall oder eine schwere Gefahrensituation entsteht, wird man

sich fragen, ob der „Spas“ das wert war. Grundsätzlich ist er das wohl nicht, auch wenn man zu denen gehört, die Glück im Unglück hatten. Im Nachhinein wird zwar so manches, was einen während der Reise zweifeln und auch verzweifeln liess, zum gern erzählten „Abenteuer“ – aber eben nur für diejenigen, die wieder lebend oder gesund nach Hause kommen.



Die Reisegeschwindigkeit muss immer dem schwächsten Fahrer angepasst werden! Es ist keine Schwäche zuzugeben, dass man eine Pause machen möchte. Es empfiehlt sich auch auf langen Reisen keine Tagesziele zu bestimmen. Man hat ja Ferien und sollte sich nicht von so etwas Stressen lassen. Halte genügend früh Ausschau nach einem Camping oder Hotel, damit die Ruhezeit nicht zu kurz kommt.

Vor dem Start ins Unbekannte ist meistens auch eine gewisse Unruhe und Freude da, die letzten Reiseutensilien müssen noch verstaut werden und so wird die Nacht meistens sehr kurz. Ich kann nur dazu raten die Vorbereitungen so zu planen, dass der Tag vor der Abreise nicht zu hektisch wird und du genügend geschlafen hast. Es bringt auch nichts schon morgens um vier Uhr abzureisen. Die ideale Zeit ist die, bei der du normalerweise auch zur Arbeit gehst. So bist du genügend ausgeruht und fit eine Reise anzutreten.

Dies ist nicht eine „Panikmacherei“. Ich bin selbst ein Mensch, der bereitwillig Risiken eingeht, sofern sie einigermaßen kalkulierbar sind. Ich möchte einfach nur empfehlen, vor und während des Trip's ruhig öfter in den persönlichen „Spiegel“ zu schauen, zu überlegen, was man sich bei realistischer Einschätzung der Dinge zutrauen kann.

Die Kleider

An Motorradkleider wird heute ein grosses Anforderungsprofil gestellt. Sie müssen Schutz vor Wind und Wetter bieten und auch bei einem Sturz ausreichend Sicherheit haben. Gerade bei Reisen in südliche Länder wird dann oft die Versuchung gross auf den Schutz zu verzichten. Dass das keine gute Idee ist weiss jeder der Töff fährt. Aber, man sieht sie immer wie-

der, die „T-Shirt Fahrer“. Der Aufenthalt in Spitälern nach einem Sturz ist meist kein angenehmes Erlebnis.

Die Wahl der Kleidung muss also den klimatischen Bedingungen angepasst sein. Ideal ist die Mehrschichten- oder Zwiebel-Technik, das heisst; eine Jacke mit Protektoren und einem herausnehmbaren Innenfutter. Die Jacke sollte auch genügend gross sein, dass auch ein dicker Pullover noch Platz darunter findet. Selbst bei Reisen in den warmen Süden kann es bei der Überquerung der Alpen zu tiefen Temperaturen kommen. Ein Wintereinbruch im Juli hat schon manchen Sonnenhungrigen Biker in arge Verlegenheit gebracht.

Bei Reisen in eher kühlere und feuchtere Regionen, wie etwa England oder Skandinavien kommt oft die Frage nach Goretex-Kleider auf. Ich kann dazu nur sagen: Ein Regenkombi ist auch bei Wasserabweisender Bekleidung kein Luxus. Wenn du das Pech hasst und es regnet mehrere Tage ununterbrochen, so kommen auch die besten Goretex-Kleider an ihre Dichtheitsgrenzen. Und es gibt nicht vieles, das noch unangenehmer ist als feuchte Kleidung. Das Regenkombi schützt nicht nur vor Regen, auch starken Wind und Kälte hält es vom Körper fern.



Bei Touren in unwegsames Gelände ist besonders auf die Schutzbekleidung grosse Aufmerksamkeit zu legen. Eine längere Offroad-Töffeise ohne jeden Ausrutscher ist sehr unwahrscheinlich. Daher macht optimale Schutzbekleidung nirgendwo mehr Sinn als dort, wo man Hunderte, manchmal sogar Tausende von Kilometern im Gelände fährt. Hier bleibt kein Sturz ohne Verletzungsfolgen – es sei denn, man ist entsprechend angezogen. Schon mancher hat das allerdings erst eingesehen, als er mit gebrochenen Knochen seine Reise beenden musste. Protektoren können bei einem Sturz Knochenbrüche und Prellungen verhin-

dern. Die Protektoren sollten an Rücken, Schultern, Ellbogen, Unterarmen, Knien und Hüftknochen angebracht sein. Es gibt zwei Arten von effektiv schützenden Protektoren: solche aus gepolsterten Hartkunststoffschalen und solche aus zähelastischem, je nach Geschwindigkeit des Stossimpulses verschieden hart wirkendem Weichkunststoff. Erstere besitzen bessere Schutzwirkung gegen Verletzungen durch spitze oder kantige Gegenstände, letztere absorbieren durch die stossdämpfenden Eigenschaften ihres Materials mehr Aufprallenergie. Entscheidend für die Praxistauglichkeit von Protektoren ist erstens: sichere Befestigung in der Kleidung (eingenäht oder geklettet) oder am Körper (durch Riemen). Nur so kann die Hauptproblematik von Protektoren, ihr Verrutschen im Ernstfall, entschärft werden. Zweitens: Grossflächigkeit. Beispielsweise kann bei einem Aufprall auf die Schulter durch einen grossen Schalenprotektor ein relativ punktueller Impuls auf die menschliche „Sollbruchstelle“ Schlüsselbein (der häufigste „Motorradfahrerbruch“) flächig verteilt und damit ein Bruch verhindert werden. Bei Sportarten, bei denen die menschlichen Schultern als Rammbock eingesetzt werden (Eishockey, American Football) lässt sich das Prinzip wirksamer Protektoren sehr gut studieren.

Bei den meisten Endurohosen ist die Hüftknochenpartie gar nicht oder nur unzureichend geschützt. Zusätzlich eingenähte bzw. geklettete Polsterung aus zähem, etwa 15 mm dickem Schaumstoff (z. B. aus einer guten Camping-Liegematte) kann eine äusserst schmerzhafte Hüftknochenprellung oder gar einen Beckenbruch verhindern.

Nur wenige Endurojacken verfügen über eingearbeitete Wirbelsäulenprotektoren. In diesem Fall sollte unbedingt ein zusätzlicher, über die gesamte Rückenlänge reichender Wirbelsäulenschutz aus Hartplastik-„Schuppen“ getragen werden (z.B. kombiniert mit einem Stretchnierengurt). Ein solcher Protektor kann bei einer harten Rückenlandung, z.B. auf einem herausstehenden Felsbrocken oder wenn man bei einem Sturz vom Motorrad getroffen wird, vor schweren Verletzungen oder gar einem Leben im Rollstuhl bewahren.

Bei den Freizeitkleidern kommt es sicher auf den „Einsatzzweck“ an. Bist du in fünf Sterne Hotels oder in der Sahara unterwegs. Es empfiehlt sich, möglichst Kleider mitzunehmen, die du gut miteinander kombinieren kannst.

Die Medizin

Reisen in medizinisch schlecht versorgte Regionen werfen natürlich grosse Fragen auf. Je nach persönlicher Verfassung musst du dir die Frage stellen: Bin ich den Anstrengungen der geplanten Motorradreise gesundheitlich gewachsen?

Auch wenn keine chronischen Krankheiten oder körperlich-seelische Einschränkungen vorliegen, empfiehlt es sich, diese Entscheidung mit dem Rat eines Arztes zu treffen, vor allem,

wenn es die erste derartige Reise ist. Eine Entscheidung hängt nicht zuletzt auch von der persönlichen Risikobereitschaft ab.

Zahnschmerzen sind etwas lästiges, erst Recht, wenn du irgend wo im Busch draussen bist. Die letzte zahnärztliche Untersuchung sollte nicht länger als drei Monate zurückliegen.

Ich empfehle auch eine Krankentransportversicherung abzuschliessen.

Zu den Vorbereitungen von Reisen in die Sahara und tropischen Gebieten gehört auch ein Impfplan. Der sollte rund acht Wochen vor der Abreise vom Hausarzt oder noch besser von einem Arzt der sich auf Tropenkrankheiten spezialisiert hat erstellt werden. Auskunft erhält man auch beim Tropeninstitut. Hier erhältst du auch Informationen über drohende Krankheiten in bestimmten Regionen.

In folgenden Fällen sollte nach einer Reise eine Untersuchung in einem Tropeninstitut vorgenommen werden:

- Wenn man sich in den ersten Monaten nach der Rückkehr krank fühlt.
- Wenn man während der Reise schwerwiegend erkrankt war, auch wenn man sich jetzt wieder gesund fühlt.
- Wenn man in bilharziose gefährdetem Wasser gebadet hat. Diese Krankheit kann lange Zeit ohne Beschwerden verlaufen.
- Treten in den zwölf Monaten nach Reiserückkehr Erkrankungen auf, sollte man den Arzt auf den Tropenaufenthalt hinweisen.

Beim Impfschutz unterscheiden wir zwischen Pflichtimpfungen und empfehlenswerten Impfungen. Bestehen für ein Land Pflichtimpfungen, so erhält man ohne entsprechenden Eintrag in den Internationalen Impfpass keine Einreisegenehmigung. Oder man wird an der Grenze pflichtgeimpft. Da besteht allerdings die Infektionsgefahr durch unsterile Spritzen.

Auf der Reise sind natürlich die drohenden Gefahren zu beachten. Seien das Stechmücken, oder die Bienen die unter den Helm geraten können, bis zu Schlangen, welche sich unter Steinen verstecken. Nicht nur mit der Tierwelt solltest du dich auseinandersetzen, auch die Pflanzenwelt kann einige Überraschungen auf Lager haben. Doch das Hauptaugenmerk sollte schon auf das gelegt werden was du in dir an Essen und Trinken aufnimmst. Beide sind Hauptüberträger für Infektionskrankheiten

Es sollte eigentlich klar sein, dass mit Wasser sehr sorgfältig umgegangen werden sollte. Das heisst, kein Wasser aus stehenden Gewässern trinken und auch nicht aus den Wasserhähnen in den Hotels. Konsequente Trinkwasser-Hygiene ist deshalb zur Gesunderhaltung genauso unerlässlich wie die Beachtung bestimmter Ernährungsregeln. Das heisst, möglichst keine rohen oder kalten Speisen essen. Gebratenes („gut durch“) und Gekochtes ist in der Regel unbedenklich. Keine Salate essen, wegen eventueller Fäkaliendüngung. Beim

Obst solltest du nur selbstgeschältes essen. Wenn du dich längere Zeit ausschliesslich mit Konserven ernährst, solltest du zusätzliche Vitamine zu dir nehmen.

Beim Baden in Gewässern gilt, kein Wasser verschlucken, wegen der Infektionsgefahr. In unbekanntem Gewässern ist Vorsicht geboten. Ortskundige nach geeigneten Badestellen und eventuellen Gefahren fragen. Die Bilharziose-Gefahr besteht vor allem in tropischen Ländern.

Auch durch Geschlechtsverkehr können verschiedenste Krankheiten oder Parasiten übertragen werden. Es können zum Teil schwere Schäden an den Genitalorganen mit eventuell nachfolgender Unfruchtbarkeit, Nierenversagen oder Nervensystemerkrankungen entstehen. Einen gewissen Schutz vor einer Ansteckung bieten Kondome.



Auch bei der besten Reisevorbereitung und vorsichtigem Verhalten kann ein medizinischer Notfall eintreten. Auf kleinere Krankheiten und Blessuren sollte man sich mit einer lückenlosen Reiseapotheke vorbereiten. Den eigenen „Schwachpunkten“ entsprechend, sollte man von bestimmten Medikamenten einen grösseren Vorrat mitnehmen. Grundsätzlich gilt auch: Wer Medikamente anwendet, nimmt immer die Gefahr von Nebenwirkungen in Kauf, deshalb musst du den Nutzen mit den Risiken gründlich abwägen. Ausserdem musst du persönlich bekannte Allergien berücksichtigen. In dem Fall, dass die Reise trotz einer Schwangerschaft durchgeführt werden soll, muss die Apothekerliste mit dem Arzt besprochen werden. Nie Alkohol zu den Medikamenten trinken. Bei den Medikamenten unbedingt auf das Verfallsdatum achten. Besonders für eine Reise in heisse Länder nur einmal mitnehmen, nach einem Aufenthalt in den Tropen kann die Haltbarkeit früher verloren sein als mit dem Verfallsdatum

angegeben. Es besteht die Gefahr, dass die Wirksamkeit verloren geht und sich giftige Zerfallsprodukte bilden. Zur Selbsttherapie sollte nur gegriffen werden, wenn ärztliche Hilfe nicht erreichbar ist.

Auch erfahrene, gut ausgerüstete und sicherheitsbewusste Reisende sind nicht zu hundert Prozent sicher vor einem echten Notfall. Oft ist dann nicht unbedingt das Problem selber die eigentliche Ursache einer Katastrophe, sondern irrationales Verhalten. Ein auffrischen des „erste Hilfe Kurses“ kann nicht schaden. Gerade auf Reisen in Länder mit hohen Temperaturen können Krankheiten auf Grund der Hitze entstehen: Sonnenstich, Hitzschlag oder Hitzeerschöpfung. Häufige Krankheiten bei Motorradtouren sind auch Bindehautentzündung, Gerstenkorn, Fremdkörper im Auge, Säure / Lauge im Auge, Schnupfen, Entzündung des äusseren Gehörganges oder Nasenbluten. Neben plötzlich auftretenden Krankheiten muss auch mit Unfallverletzungen gerechnet werden. Hier kann ein fundiertes Grundwissen von Sofortmassnahmen über Tod oder Leben entscheiden.

Eine häufige Beschwerde die durch fremde Ernährung entsteht ist der Durchfall. Der Darm reagiert auf eine Vielzahl unterschiedlichster Reize mit Durchfall: Bakterien, Viren, Giftstoffe, ungünstige Essenskombinationen und auch psychische Belastungen. Diese Reaktion ist unangenehm und kann den Spass an den Ferien verderben, eigentlich ist der Durchfall aber eine wirksame und sinnvolle Antwort des Darms auf schädliche Substanzen: Es wird einfach alles aus dem Körper (Darm) entfernt. Deshalb wird heute Durchfall (von besonderen Formen abgesehen) nur noch durch Ersatz der verlorengegangenen Stoffe (Wasser und Salz) behandelt, daher vertraut man der Selbstreinigung des Darmes und schützt den Körper vor Austrocknung. Als Vorbeugung gegen Durchfall muss die Wasser und Nahrungsmittelhygiene strikt beachtet werden. Gut ist auch das kräftige würzen der Speisen. Dadurch wird die Salzsäurebildung des Magens angeregt, was Krankheitserreger besser abtötet. Die Gefahren bei einem Durchfall sind vor allem die Austrocknung (Wasser und Salzverlust) mit körperlicher Schwächung und Fahruntüchtigkeit als Folgen. Bei einem Fortschreiten der Entwässerung besteht ohne Flüssigkeitszufuhr in heisser Umgebung auch Lebensgefahr.

Typische Beschwerden des normalen Reisedurchfalls sind Übelkeit, Bauchkrämpfe, zunehmend wässriger Stuhl, Erbrechen, Schwächegefühl, Kopf- und Gliederschmerzen weisen auf eine Durchfallerkrankung hin, die den Körper vermehrt in Mitleidenschaft zieht. Dagegen hilft körperliche Ruhe und viel Trinken.

Diverses

Die kleinen Helfer sind meist sehr Unscheinbar. Es gibt Dinge die sollten auf keiner Reise fehlen. Sei das ein Schweizer Sackmesser, eine MAG-LITE-Taschenlampe, ein Feuerzeug

oder Gehörschutz-Pfropfen. Auskünfte und Beratung zur Reiseausrüstung geben dir die Globetrotter- oder Travel-Shop's.

Als sehr nützlich hat sich auch der Camelback herausgestellt, dieser Wasserrucksack mit dem Schlauch gibt dir die Möglichkeit während dem Fahren zu trinken. Ein reserve Spannsset kann zum Einsatz kommen, wenn ein Motorrad nach einem Sturz geborgen werden muss, oder es kann auch als Wäscheleine gute Dienste leisten. Eine Rolle WC-Papier leistet auch immer wieder gute Dienste, nicht nur beim täglichen „Geschäft“. Die Fotoausrüstung darf auch nicht vergessen gehen. So lässt sich die Reise im Bild Dokumentieren. Den Aufwand der Ausrüstung hängt natürlich vom Interesse am Fotografieren ab.

Das Motorrad

Eine Motorradreise erfordert erstens richtige technische Ausrüstung des Fahrzeuges und zweitens das Material und die Kenntnis technische Probleme zu verhindern und zu bewältigen, die unter den vorgegebenen Bedingungen wahrscheinlich sind.

Widmen wir uns also zuerst der Ausrüstung am Töff selber. Hier gilt grundsätzlich: Was nicht dran ist, kann nicht kaputt gehen. Das gilt besonders für Enduro-Reisen auf langen Offroad-Pisten. Es empfiehlt sich Blinker, eventuell auch Rückspiegel und sonstige nicht unbedingt erforderlichen Teile wie etwa ein Spritzschutz-Lappen schon zuhause abzuschrauben. Bei meinen Reisen in die Sahara habe ich das Nummernschild nach dem Zoll immer im Gepäck transportiert. Hinten am Motorrad habe ich ein „Schild“ aus Papier angeklebt. Das spart Gewicht am Heck und vor allem, kann das Original-Schild nicht verloren oder kaputt gehen.

An einem Töff gibt es viele sogenannte Verschleissteile: Die Kette, Zahnkranz und Ritzel, Bremsbeläge, Reifen, Motorenoil, Gabeloil, Bremsflüssigkeit, Kühlwasser usw. Diese Teile müssen alle neu sein! Ein halbgebrauchter Kettenkitt kannst du auch zu einem späteren Zeitpunkt wieder montieren und „zu Boden fahren“. Ein Service hat auch der Luftfilter nötig. Dazu gibt es für Nasselemente Shampoo und geeignetes Luftfilteroil.

Die Endübersetzung muss auch den bevorstehenden Strapazen angepasst werden. Für lange Autobahnetappen eine längere und fürs Gelände eine kürzere. Ist auf der Reise mit beidem zu Rechnen, nehme ich zwei verschieden grosse Ritzel mit, die ich wechseln kann und habe so immer eine nahezu perfekte Gangabstufung.

Die Wahl der Richtigen Reifen regt auch immer wieder zu grossen Diskussionen an. Fragt man einen erfahrenen Wüstenfuchs, so murmelt der etwas von einem Michelin Dessert. Das ist der Reifen für die Anforderungen, einer Reise oder Rallye in Afrika. Es gibt Töffreisende die mit einem Dessert schon 15'000 Kilometer zurück gelegt haben. Ein Konkurrenzprodukt zum Reifen von Michelin ist der MCE Karoo von Metzeler mit ähnlichen Qualitäten. Es gibt auf dem Markt auch noch mehr Reifen fürs Abenteuer mit guten allround Fähigkeiten die sich

für einen Ferientrip auf verschiedenen Bodenbeschaffenheiten eignen. Motocrossreifen haben zwar eine sensationelle Haftung im Gelände, aber bei längeren Asphalt-Etappen lösen sie sich in ihre Einzelteile auf, gleich ist es auch mit den FIM Enduro Wettbewerbsreifen bestellt. Die Wahl der Reifen bleibt also immer ein Kompromiss. Bei den Schläuchen empfehle ich die normalen durch extra starke Motocross Schlauche zu ersetzen. Die bieten mehr Schutz vor Plattfüßen.



Die Elektrik ist bei manchen Modellen sehr abenteuerlich verlegt und die Kabel müssen einfach kaputt gehen. Ich empfehle deshalb die Kabel so zu legen, dass sie nicht scheuern oder wer es ganz perfekt haben möchte, die Kabel durch dickere und stabilere zu ersetzen. Ein Tip ist auch, die Kabelstränge mit Isolierband zu ummanteln. So ist das Ganze auch nicht mehr so anfällig. Das Zündschloss kann auch zur Fehlerquelle werden. Wenn Salzhaltiger

Sahara-Sand auf die Kontakte kommt und sich das Ganze mit Wasser vermischt, entsteht eine Korrosion. Die wiederum legt das Motorrad lahm. Deshalb auch dieses Teil schon von vornherein zu Hause lassen, es gibt ja auch noch andere Möglichkeiten, sich vor Langfingern zu schützen.

Bei diesen Arbeiten lernst du auch gleich deinen Töff kennen und kannst auch gleich die anderen Teile wie den Rahmen, die Schrauben usw. kontrollieren. Wenn dann alles unnötige abgeschraubt ist kommt dann die Frage, was muss verbessert werden? Welches Teil ist besser durch ein stabileres Zubehöerteil auszutauschen. Hier gibt es natürlich tausend Anbieter mit ebenso vielen Anbauteilen. Und viele Teile werden ja auch nur wegen der Optik angebaut. (Es sieht halt schon cool aus, wenn die Passanten im Strassencafe meinen die Paris – Dakar Rallye donnert vorbei.) Schlussendlich ist es ja auch eine Frage des Budgets was alles Umgebaut werden muss oder kann. Sicher muss abgewogen werden, ob der Schutz vor Steinschlag am Motor, Lampe und auch an den Händen gewährleistet ist.

Die Frage nach einem grossen Tank musst du dir auch stellen, wenn die Reise in Länder geht wo die Benzinversorgung nicht so dicht ist wie in Europa. Im Zubehörhandel sind für die gängigen Enduro-Modelle geeignete Kunststofftanks, die ein grösseres Volumen haben, erhältlich. Diese Spritbehälter haben auch den Vorteil gegenüber Stahl tanks, dass sie sehr robust und widerstandsfähig sind. Ein nützliches Teil ist auch ein Benzinfilter der zwischen Tank und Vergaser eingebaut ist.

Da das Motorrad keinen Kofferraum hat, musst du das „Problem“ mit dem Gepäck genau überdenken. Wichtig ist, dass es wasserdicht verpackt ist. Bei längeren Reisen empfiehlt es sich, ein Koffersystem zu montieren. Der Vorteil liegt darin, dass das Gepäck auf den Seiten an einem tiefen Schwerpunkt am Töff befestigt werden kann. So bleibt immer noch die Möglichkeit von einer Gepäckbrücke für das Zelt und eine Tasche oder einen Seesack zu verstauen. Am Tank lässt sich ein Tankrucksack anbringen. Es gibt auch Taschen, die man über den Sattel legen und an den Seiten befestigen kann. Abzuraten ist nur die Befestigung von Gepäckstücken am Lenker und der Gabel, dies beeinträchtigt die Fahrbarkeit sehr stark. Beim Beladen des Motorrades ist es wichtig, auf einen tiefen Schwerpunkt zu achten. Schwere Gegenstände nach unten. Der Fotoapparat, das Regenkombi und den Pass griffbereit einpacken. Es gibt verschiedene Lösungen, sein Gepäck zu befestigen, das Wichtigste aber ist: Es muss gut befestigt sein! Die Kombination mit Spanngurten und Gummistrippen hat sich bei mir am besten bewährt. Gerade auf holprigen Strassen oder Pisten tut man gut daran, die Koffer auch noch mit einem Spanngurt zu sichern.

Zur Mitnahme von Ersatzteile sei zu sagen, dass es sich lohnt kleinere Teile mitzunehmen, die du auch selber austauschen kannst. Das sind sturzgefährdete Teile wie etwa die Brems- und Kupplungshebel. Dazu kommt noch ein Kettenschloss, eine Zündkerze, einen Schlauch, einen Kabelzug für die Kupplung, eine Glühbirne für den Scheinwerfer, Reserve Schlüssel

für die Koffern und den Töff. Diese Liste kann man sicher noch verlängern, nur musst du bedenken, dass die ganze Fuhre auch immer wie schwerer wird. Wer mit einem Reisepartner unterwegs ist, der das gleiche Modell fährt, hat den Vorteil, dass man sich die Ersatzteile aufteilen kann. Viele Teile sind auch sehr teuer, z. B. eine Zündbox die man vielleicht gar nicht braucht. In Absprache mit einem Händler kannst du solche Teile vielleicht mitnehmen und wenn ungebraucht, wieder zurückgeben. Dies empfiehlt sich besonders für eine Teilnahme an einer Rallye, da du hier nicht alle Teile immer auf dem Motorrad mitführen musst. Für eine längere Reise kannst du auch mit deinem Händler die Abmachung treffen, dass er dir die gewünschten Ersatzteile auf Wunsch mit der Post zuschickt.

Das Bordwerkzeug muss auch sehr gut vorbereitet werden. Es muss ausreichen für die kleinen Servicearbeiten wie Kette spannen, Luftfilter reinigen, Plattfüsse flicken, Glühbirne wechseln usw. auszuführen. Kleinere Sturzschäden müssen auch behoben werden können. Eine sinnvolle Ergänzung zum Bordwerkzeug ist auch eine Rolle Draht und eine Rolle Isolierband. Damit lassen sich einige Schäden provisorisch reparieren.

Wenn dann die Vorbereitungen am Töff abgeschlossen sind mache eine Testfahrt. Mit der gesamten Beladung, so wie du gedenkst auf die Reise zu gehen. Es gibt manchmal Überlegungen, die sich in der Praxis nicht so verhalten wie geplant.

Du siehst, es gibt einiges zu tun und viele Fragen, die beantwortet werden wollen, bis der Kick- oder Elektrostarter betätigt werden kann. Doch ist nicht gerade diese Zeit vor einer Reise das interessanteste. Die Vorfreude auf etwas Besonderes und die Arbeit auf ein Ziel hin. Nimm dir genügend Zeit und informiere dich gründlich, denn eine gute Vorbereitung ist schon die halbe Reise.

Angenehmes Vorbereiten und Reisen wünscht dir

Ringgi

Zusammenfassung der Fragen

Hier sind noch einmal die wichtigsten Fragen die du dir stellen solltest aufgelistet. Die Liste ist sicher nicht komplett, sie lässt sich noch beliebig erweitern.

Die Reiseroute:

- Wo hin führt meine Reiseroute?
- Wie ist das Klima?
- Welche Jahreszeit ist am Idealsten?
- Muss eine Fähre oder ein Transport vor der Abreise gebucht werden?
- Ist mein Motorrad der Anforderung gewachsen?
- Wie ist die Versorgung mit Tankstellen, wie gross muss mein Tank sein?
-
-

Die Übernachtungen

- Wo und wie übernachte ich?
- Wie verpflege ich mich?
-
-

Papiere, Zoll & Politik:

- Brauche ich einen Pass, oder reicht die Identitätskarte?
- Muss ich für die gewählten Länder ein Visum beantragen?
- Was für Versicherungen benötige ich?
- Ist mein Führerausweis in den Ländern anerkannt?
- Wie ist die politische Lage?
- Bargeld / Reiseschecks / Karten?
-
-

Die Navigation:

- Habe ich Lückenloses Kartenmaterial?
- Brauche ich ein GPS-Navigationsgerät?
- Fahren nach Roadbook?
- Beherrsche ich mehrere Navigationssysteme?
-
-

Der Fahrer:

- Bin ich in guter körperlicher und seelischer Verfassung?
- Habe ich vor der Abreise genügend Geschlafen?
- Reicht meine Fahrtechnik den Anforderungen welche die Tour stellt?
- Habe ich die Anforderungen des Trip's realistisch eingeschätzt?
-
-

Die Kleider:

- Ist meine Motorradbekleidung den Anforderungen des Klimas gewachsen?
- Bieten die Töffkleider ausreichend Schutz bei Stürzen gegen Schürfungen und Prellungen?
- Ist mein Regenkombi dicht?
- Habe ich genug warme Kleidung, auch bei Reisen in warme Länder?
-
-

Die Medizin

- Ist die Reiseapotheke komplett?
- Kann ich erste Hilfe leisten?
- Läuft das Verfalldatum der Medikamente während der Reise nicht ab?
- Habe ich meine persönlichen Medikamente?
- Auf was bin ich anfällig und was brauche ich dagegen für Medikamente?

- Wie reagiere ich auf die Medikamente?
- Brauche ich eine spezielle Impfung?
- Wann war ich das letzte Mal beim Zahnarzt?
- Habe ich eine Krankenrücktransportversicherung?
- Was für giftige Tiere und Pflanzen leben in den Ländern die ich bereise?
- Kondome?
-
-

Diverses

- Taschenlampe?
- Sackmesser?
- Fotoausrüstung?
- Spannset?
- Was für kleine Helfer brauche ich?
-
-

Das Motorrad

- Kann ich an meinem Motorrad kleinere Service-Arbeiten selber vornehmen?
- Ist das Bordwerkzeug geeignet für die gängigen Servicearbeiten durchzuführen?
- Was für Ersatz- und Sturzteile kann ich mitnehmen?
- Sind alle Verschleissteile neu?
- Ist die Elektrik ok?
- Ist der Steinschlag-Schutz genügend?
- Ist der Tank genug gross?
- Benzinfilter?
- Ist der Reifen geeignet für die Bodenverhältnisse die ich befahre?
- Motocross-Schlauche?
- Habe ich ein geeignetes Gepäcksystem?
- Ist das Gepäck gut Zusammengebunden?
- Ist die Probefahrt ohne Probleme verlaufen?
-

Eigene Notizen