

## BMW-Desierto: Fernweh eingebaut

Wer sie fährt, wird übermannt vom Verlangen, die ausgetretenen Pfade schleunigst zu verlassen. Desierto – ein BMW-Umbau von Touratech, der die Herzen der Fernreisefraktion deutlich schneller klopfen läßt. Bleiben Sie ruhig und kontrollieren Sie erstmal Ihre Kontoauszüge.

Wie jeden Morgen der letzten zwei Wochen hat die Menschentraube vor meiner Haustür bereits beachtliche Ausmaße angenommen. Irgendwo mittendrin muß ein großes Motorrad stehen. Ich bahne mir einen Weg durch die Menge, die erfreut ist, den vermeintlichen Eigner ausgemacht zu haben. Was jetzt kommt, kenne ich schon. »Wieviel paßt in den Tank?«, »Was wiegt denn sowas?«, »Was sind denn das alles für Instrumente da vorn am Lenker?« Einer fummelt schon an den vielen Knöpfen rum, und in einem höchstwahrscheinlich mißlungenen Versuch, einigermmaßen freundlich zu bleiben, bitte ich ihn, die Finger vom GPS zu lassen.

»GPS, ist das nicht so ein Satellitending? Wozu braucht man denn hier sowas?« »Hier braucht man es nicht, aber zum Beispiel in der Wüste.« »Fahren Sie da etwa hin?« »Nein, nur zur Arbeit, wo wir beide vermutlich zu spät auftauchen werden, wenn wir uns nicht bald voneinander trennen.«

Es ist einfach strapaziös, die »Desierto« in einer großen Stadt zu parken, wenn man nicht überaus egozentrisch veranlagt ist. Dem Ding ist ein Publikumsinteresse sicher, daß jeden Harley-Eigner nei-

disch macht. Kein Wunder, lassen sich doch selbst nach dem dritten Rundgang um den imposanten GS-Umbau noch jede Menge feinsten Teile entdecken, deren Nutzen dem unbedarften Betrachter völlig schleierhaft erscheinen, die Fernreisefreaks aber umgehend von staubigen Pisten ans Ende der Welt halluzinieren lassen.

Herbert Schwarz und Jochen Schanz gehören zu Letzgenannten. Nur daß sie nicht halluzinieren, sondern sich während zahlreicher extremer Trips ausgiebige Gedanken machen, welche Teile Fernreise- und Rallyepiloten das Leben erleichtern und eben diese Teile auch produzieren. Tou-

ratech – Firmenname von Schwarz und Schanz – ist in Enduro-Kreisen ein fester Begriff. Auch offizielle Werksteams greifen bei Rallye-Einsätzen zu den Produkten aus dem Schwabenland.

Die »Desierto« ist nicht als Rallye-Motorrad konzipiert, wie die dicken Alu-Boxen eindeutig belegen. Die nahezu unzerstörbaren, in 35- und 45-Liter-Version erhältlichen Zega-Koffer dürften hinreichend bekannt sein und werden samt Träger für die meisten gängigen Enduros angeboten. Nur für die 1100er GS allerdings wird das verbaute

**Touratech ist  
in Enduro-  
Kreisen ein  
fester Begriff**

Sondersystem mit Auspuffausrüstung produziert – ebenfalls in beiden Größen – , wodurch die Baubreite sogar noch schma-

ler ausfällt als bei montierten Original-BMW-Koffern.

Normalerweise optisch dominant, wirken die Boxen angesichts des mächtigen »Desierto«-Tanks fast schon zierlich. 41 Liter passen in das handgefertigte GfK-Spritifäß, das Reichweiten um die 700 Kilometer garantiert und zu-



*Bis ans Ende der Welt: Touratech weiß, was Fernreisefreaks wünschen und hat mit der Desierto eine passende Basis für extreme Trips geschaffen.*



*Dank Fernbedienung (l.) lassen sich die IMO-Funktionen vom Lenker aus abrufen.*



*Hecktasche für die kleine Tour oder Zega-Boxen für die große. Das Sondersystem der Alu-Boxen schmiegt sich dank Aussparung eng ans Fahrzeugheck an.*

*Wegweiser: Der Roadbook-Halter RB-TT nimmt 17 Meter lange Papierrollen auf, das Komplettinstrument IMO-100 R300 hält unzählige Informationen bereit (o.). Ergänzt durch ein GPS (o. r.), kann man eigentlich nicht mehr vom rechten Weg abkommen. Die Verkleidung (r.) sorgt für neue GS-Optik.*



sammen mit der Verkleidung im Stil der Rallye-KTMs der BMW ein neues, prägnantes Outfit verleiht.

Daß weder der Windschutz durch die schmale Verkleidung verbessert wird, noch die Lichtausbeute der doppelten Projektionsscheinwerfer das Niveau des sehr guten Serienlichts übertrumpft, dürfte klar sein. Die Desierto-Verkleidung ist ausdrücklich für GS-Eigner konzipiert, die sich mit dem gewöhnungsbedürftigen, klobigen Seriendesign nicht anfreunden können, aber auch keine Effizienzeinbußen hinnehmen wollen.

Am Testmotorrad fanden sich die Serieninstrumente am angestammten Platz, allerdings nur zur Demonstration der problemlosen Unterbringung hinter der Nachrüstverkleidung. Alles, was hier zusätzlich am Desierto-Lenker hängt, toppt die Serienausstattung nämlich bei weitem und bietet sich dank TÜV-Segen eigentlich als Ersatz für das Serien-Cockpit an.

IMO-100 R, der von Touratech entwickelte Motorradcomputer, der als Basis der



*Voll die Härte: Stahlflexleitungen sorgen für harten Druckpunkt, das am Längslenker montierte Hard-Part LA (oben) beugt beim Sturz einem Abbrechen des Lenkanschlags vor. Auch das Fahrwerk ist nichts für Softies. Sündhaft teure Ölhlins-Komponenten ersetzen die Serienfederbeine (rechts).*



*Noch ein Hard-Part: Dieses gelbe Teil (o.) verstärkt Heck- und Fußrastenaufnahme.*



*Ein massiver, sechsfach verschraubter Sturzbügel und eine am Ständer befestigte Alu-Platte schützen den Motor umfassend (ganz l.). Carbon-Blendfrischen die Optik des Serienauspuffs auf.*

Firmengründung diente, kommt natürlich in seiner höchsten Ausstattungsvariante zum Einsatz. Tachoersatz, Tripmaster, Rallyecomputer – müßig, sämtliche Funktionen aufzuzählen, es würde Seiten füllen. Das geniale Multi-Instrument läßt sich dank Fernbedienung selbstverständlich problemlos vom Lenker aus bedienen – wichtig bei holpriger Pistenfahrt. Gleiches gilt für den von zwei Motoren gesteuerten Roadbook-Halter, der mit Getriebe-Direktantrieb

*Sieben Leuchtdioden dienen als Zusatzrücklicht. Die kleinen Seitendeckel, die BMW nie für nötig hielt, kaschieren unschönes Kabelgewirr.*



glänzt. Auch Dakar-Sieger Saint ließ sein Roadbook auf eben diesem Halter abrollen.

Komplettiert wird der Informationsfluß durch ein Garmin GPS, das über das Bordnetz gespeist wird, dank Clip-Montage im eigens konstruierten Halter aber auch jederzeit zur Standortbestimmung fernab des Motorrads genutzt werden kann. Kritikwürdig nur, daß die relativ kleinen Funktionstasten nach etwas langem Druck verlangen.

Mit dem Blick auf ein In-

**Spezialteile BMW Desierto**

Verkleidung »Desierto«	1.199 DM
Scheinwerferschutz	39 DM
Miniblinker (Satz)	38 DM
41-Liter-Tank	1.899 DM
Schnellverschluß Benzinleitung	38 DM
Seitendeckel (Satz)	169 DM
Rallye-Kotflügel	179 DM
Stahlflex-Bremsleitung v.	229 DM
Stahlflex-Bremsleitung h.	139 DM
Öhlins-Federbein v./h.	je 1.275 DM
Verstärkung Heckaufnahme	179 DM
Verstärkung Lenkansschlag	129 DM
Sturzbügel	390 DM
Verlängerung Motorschutz	79 DM
Ölstopfen abschließbar	59 DM
Handprotektoren (Satz)	139 DM
Lenkererhöhung	65 DM
Roadbook-Halter RB-TT	479 DM
IMO 100 R300-Computer	699 DM
IMO-Fernbedienung	119 DM
IMO-Halterung	34 DM
Garmin GPS	auf Anfrage
GPS-Lenkerhalterung	130 DM
Sondersystem Koffer/Halter	1.599 DM
Tankrucksack	279 DM
Hecktasche	189 DM
Zusatz-Rücklicht	129 DM
Auspuffblenden Carbon	269 DM

strumentarium, das einem Jumbo-Cockpit nur wenig nachsteht, wird also ehrfürchtig im Sattel Platz genommen und gespannt am Gas gedreht. Trotz seiner Ausmaße stimmt die Ergonomie des Spritfasses, und selbst die deutliche Rad-

lastverschiebung nach vorn wird bei zügiger Straßenfahrt kaum bemerkt. Deutlich spürbar dagegen der verbesserte Druckpunkt beim Anbremsen, der durch stahlummantelte Bremsleitungen erzielt wird, die auch für die ABS-Version erhältlich sind. Selbst die grobstolligen Conti-Gummis hindern den Desierto-Treiber dank weicher Gummimischung kaum an gewohnt tiefem Abtauchen in Schräglage.

Daß die Reifen abseits des Asphalts erste Wahl für GS-

Treiber sind, dürfte sich mittlerweile herumgesprochen haben, aber die Touratechler haben noch mehr unternommen, um die Offroad-Kompetenz der Desierto zu erhöhen. Sündhaft teure Öhlins-Dämpfer vorn wie hinten lassen die

dicke GS auch nicht vor ausgeprägten Gemeinheiten zurückschrecken, logischerweise fordert die straffe Abstimmung der

Edelkomponenten vom verwöhnten GS-Fan aber die Hin- nahme von Komforteinbußen im Straßeneinsatz.

Also ab ins Gelände. Allen Mut zusammengenommen, die Knie fest an den Tank gedrückt und das Gas stehengelassen, wo die Aufhängungen der Serien-GS kapitulieren würden. Funktioniert. Auch bei groben Auswaschungen

bleibt das Trumm stabil. Dank angefertigter Lenkererhöhungen läßt sich die Desierto zudem besser im Stehen fahren, was ebenfalls dem Offroad-Handling zugute kommt, allerdings nicht mehr recht für Sitz- enbleiber paßt. Die werden mit der leichten Untersteuer-Tendenz der GS, die durch den dicken Tank noch verstärkt wird, eh ihre liebe Not haben. Für den Fall eines Falles wurde deshalb umfangreich Vorsorge getrieben.

Ein ultrastabiler Sturzbügel, der gleich an sechs Punkten verschraubt ist und zwei Querverstrebungen zu

*Nur Mut: Wer beherzt zugreift, treibt die riesige Desierto auch recht zügig über die Pisten dieser Welt.*

bieten hat, dürfte das Größte vom Motorrad abhalten, zusätzlich kommen noch die leuchtend gelb lackierten »Hard-Parts« zum Einsatz. Eine um den Längslenker geschraubte Verstärkung beugt

**Kontaktadresse:**

Touratech Motorradausrüstung  
Auf dem Zimmermann 7 - 9  
78078 Niedereschach  
Tel. 07728/979-20

einem Abbrechen des Lenkanschlages vor, Verstärkungen an Fußrasten- und Heckaufnahme tun ihr übriges, den Geländeeritt nicht in einem Haufen von Trümmern zu beenden.

Auch die bewährten Acerbis-Handprotektoren kommen zum Einsatz. Mittels Adaptern an den GS-Lenker angepaßt, bewahren sie selbst bei heftiger Bodenberührung die Lenkerarmaturen vor dem Exitus. Keine Sorgenfalten auch bei Gedanken an die Unterseite des Motors, die mittels vier Millimeter dickem, am Hauptständer angeschelltem Alu-Blech großzügig protektioniert wird.

Daß im Hause Touratech nicht nur über Funktionalität, sondern auch Design nachgedacht wird, verraten einige Details, die bei der Fülle der verbauten Hi-Tech-Teile fast nicht aufgefallen wären. Der kurze Rallye-Kotflügel beispielsweise, der die Serien-Banane ersetzt. Oder die kleinen Seitendeckel, die BMW noch nie für nötig hielt. Richtig edel wird es aber erst bei den Carbon-Blenden, die den noch nie für einen Design-Preis vorgesehenen Serienauspuff gekonnt kaschieren.

Nicht nur schön, sondern nützlich sind Hecktasche und spezieller Tankrucksack, die das kleine Gepäck aufnehmen, wenn es gerade mal nicht bis nach Timbuktu geht.

Wer sich jetzt in die Desierto verliebt hat, sollte schon mal anfangen zu sparen. Hohe Qualität hat ihren Preis, den sich jeder selbst ausrechnen darf – siehe Tabelle links oben. Hoffentlich bleibt da noch genug für die Fernreise übrig.

*Christoph Driesen*