



Ein Schiff wird kommen...

Fernreise-Spezialist Touratech hat in Form der »Desierto F« einen echten Wüsten-Tanker auf die Räder gestellt.

ten der Maschine schon bemerkbar. Aber nach den ersten übervorsichtigen Metern spürt der Fahrer, dass es verblüffend gut funktioniert mit dem riesigen Spritfass. Erstaunlich, dass die »Desierto« sogar noch sehr passabel mit den serienmäßigen Gabelfedern (Gewichtsverteilung mit vollen Tanks 120 Kilo vorn zu 123 Kilo hinten) tourt. In erster Linie weist das stärkere Eintauchen der Front beim Bremsen auf das Zusatzgewicht hin, ein Manko, das mit den für die F 800 GS von Touratech angebotenen härteren Gabelfedern abzustellen ist.

Dennoch lassen es abgebrühte Offroader selbst auf losem Geläuf mit dem Dickschiff ordentlich krachen. Und auf der Straße lotet der Fahrer schnell aus, wie viel Schräglage die grobstolligen TKC-80-Pneus von Conti verkraften. Und das ist nicht gerade wenig: Sind, wie an der Testmaschine, die neuen, grundsoliden und mit pfiffigen Details versehenen Zega-Pro-Alu-Koffer mit 31 beziehungsweise 38 Liter Volumen montiert, baut die Maschine schon allein aufgrund des serienmäßigen Hecktanks hinten 1150 Millimeter breit. Wer es darauf anlegt, kann die Koffer in Bodenkontakt bringen. Soll es also noch schräger gehen, stehen die bewährten, schmaleren Zega-Boxen mit 29 beziehungsweise 35 Litern zur Verfügung, für die es einen speziell auf die F 800 GS zugeschnittenen Träger gibt. Dass sich die F 800 GS mit den Grobstollern jenseits von 150 km/h auf der Autobahn nicht mehr sonderlich wohlfühlt, dürfte Globetrotter nicht weiter stören. Straßenorientierte Reise-Enduristen greifen eh auf andere Gummis wie Bridgestone BW 501/502 G, Pirelli Scorpion Trail oder Michelin Anakee zurück.

Als Anschauungsobjekt eines Fernreise- und Abenteuer-Mo-

Mit 36 Liter Sprit an Bord lässt sich durchaus der eine oder andere Kilometer in Gegenden frei von jeglicher Zivilisation zurücklegen.

Vor allem, wenn ein extrem sparsamer Parallel-Twin von BMW wie der der F 800 GS für Vortrieb sorgt, die den Schwarzwälder Veredlern als Basis dient. Bei einem durchschnittlichen Reise-Verbrauch von rund fünf Liter je 100 Kilometer sind theoretisch über 700 Kilometer am Stück drin.

Dabei präsentiert sich der im Rotationsgießverfahren beim renommierten Kunststoffhersteller Elkamet produzierte, 20 Liter große Zusatztank in piekfeiner Verarbeitung, bietet einen unerwartet angenehmen Kniechluss und macht den Eindruck, unkaputtbar zu sein – die weit heruntergezogenen Flanken dienen gleichzeitig als Sturzschutz.

Okay, die zusätzliche Masse hinter dem Steuerkopf macht sich beim Entern und Aufrich-

Die Tankflanken dienen als Sturzschutz. Effektiven Windschutz bietet die Verkleidung mit höhen- und neigungsvariabler Windschutzscheibe.



Die Baubreite des Desierto-Hecks wird durch den Serientank und den Schalldämpfer vorgegeben.



torrades ist die »Desierto F« natürlich mit zahlreichen Schutz- und Ergonomie-Finessen aus fein bearbeitetem Alu der Schwarzwälder Spezialisten aufgewertet. Extra breite Enduro-Rasten, verstellbarer Schalthebel, Motorschutz – unter www.touratech.de lässt es sich stundenlang schmökern.

Den Wohlfühlfaktor – auch für Leute, die es nicht unbedingt in die Wüsten dieser Welt zieht – dürfte zudem die neu entwickelte Desierto-F-Verkleidung (506 Euro) deutlich erhöhen. Die Verkleidungsscheibe ist über ein Schienensystem mit dem schwarzen Verkleidungskörper verbunden. Mittels Rändelschrauben lassen sich mit wenigen Handgriffen stufenlos die Scheibenhöhe, ihr Neigungswinkel sowie der Abstand zum Unterbau variieren. So wird für

unterschiedlichste Fahrerstaturen ein hervorragender Windschutz ohne störende Verwirbelungen möglich.

»Desierto F« steht also nicht nur für Expeditons-Süchtige. Mit straßenorientierter Bereifung ausgestattet, dürften auch Onroad-Kilometerfresser, denen die Etappen gar nicht lang genug sein können, mit der Desierto glücklich werden. Da der Zusatztank für faire 899 Euro (lackiert 1199 Euro) zu haben ist, wird sicher auch der eine oder andere F 650 GS-Treiber auf den Gedanken kommen, Etappen-König zu werden und seinen Reiseschnitt drastisch zu erhöhen. Denn die darf mit dem Touratech-Fass ebenfalls zum Langstrecken-Tanker umgebaut werden.

*Text: Guido Saliger
Fotos: Christina Guldénring*