

Doris Wiedemann hat die BMW F 800 GS einem ganz speziellen Härtetest unterzogen. Im Winter fuhr sie vom südlichsten Punkt der kontinentalen USA auf Key West in Florida bis zur Nordküste Alaskas. Gemeinsam mit ihrem Reisepartner Sjaak Lucassen erreichte sie am 2. März 2009 Prudhoe Bay. Damit ist sie die erste Frau, die im Winter den Dalton Highway mit dem Motorrad befahren hat. Wie sich so etwas anfühlt, erzählt sie uns im **INTERVIEW**

FOTOS: DORIS WIEDEMANN

[?] Alaska im Winter hört sich kalt an. Wie waren die Temperaturen?

[Doris Wiedemann] Beim offiziellen Start unserer Reise auf Key West hat es zwar geregnet, aber insgesamt war der Süden der Vereinigten Staaten mit rund 30 Grad plus sehr gemütlich. In den Bergen Kaliforniens ließ der Nachtfrost dann unser Zelt gefrieren, und in Kanada und Alaska hatten wir Temperaturen jenseits der Minus-30-Grad-Celsius-Marke.

[?] Das ist ein Temperaturunterschied von über 60 Grad. Wie ist die BMW F 800 GS damit zurecht gekommen?

[Doris Wiedemann] Die warmen Temperaturen im Süden sind für den wassergekühlten Parallel-Twin selbstverständlich kein Problem. Auch Nachtfrost kann die BMW nicht erschüttern. Insgesamt arbeitet die Elektronik der Einspritzung nach meiner Erfahrung zuverlässiger als die Kaltstart-Mechanik von Vergasern. Das spart im Winter jede Menge klamme Finger. Einen weiteren Vorteil der F 800 GS sehe ich in der Antriebskette. Während ein Kardan vermutlich etwas schwergängig wird, bleibt die Kette auch bei extremer Kälte flexibel. Allerdings muss man sie ölen.

[?] Und wie haben Sie das gemacht? Ein Ketten spray funktioniert bei der Kälte doch nicht mehr.

[Doris Wiedemann] Da ich mit all meinen Klamotten nicht unter den Alukoffer kriechen wollte, um die einzelnen Glieder mit einem Pinsel zu schmieren, habe ich einen Osco Chain Oiler montiert. Der lässt sich leicht bedienen und ölt nur bei Bedarf, ohne die Umwelt permanent vollzusprotzeln. In Seattle haben wir das Motorrad für die Winteretappe ausgerüstet und dabei auch das Öl für die Kette gewechselt, damit es im Norden flüssig bleibt.

[?] Aber nicht nur die Kette braucht Öl. Hatten Sie für die Kälte noch weitere spezielle Schmierstoffe dabei?

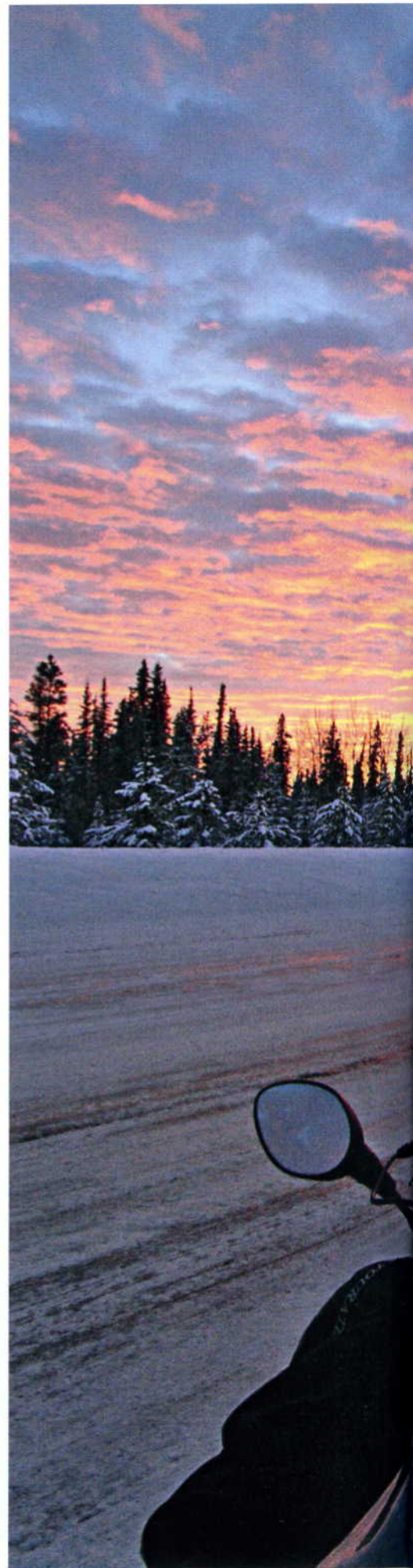
[Doris Wiedemann] Interessant wurde es, als wir in Kanada die Minus-zehn-Grad-Grenze unterschritten haben. Für tiefere Temperaturen bekam der Motor in Seattle ein spezielles Öl von Putoline, das in extremer Kälte nicht versulzt. Damit dreht sich die Kurbelwelle beim Starten leichter, und der Motor wird während des Warmlaufens bereits geschmiert. Auch die Gabelrohre und das Federbein von Hyperpro enthielten spezielle Öle, die Putoline entwickelt hat.

[?] Und wie lief es mit der Stromversorgung bei extremer Kälte?

[Doris Wiedemann] Bei extremen Minustemperaturen verliert die Batterie so viel Leistung, dass sie morgens den Anlasser nicht mehr drehen kann. Daher hatten wir zusätzlich Reinblei-Batterien von Odyssey dabei, die laut Hersteller auch bei minus 40 Grad noch 50 Prozent ihrer Startleistung haben. Diese Zahlen kann ich nicht nachprüfen, aber unsere Motorräder sind damit gut angesprungen. Die BMW hatte einen speziellen Starthilfe-Stecker mit hochflexiblen, dicken Anschlusskabeln. So konnte die Odyssey-Batterie unter geringen Spannungsverlusten schnell und unkompliziert mit dem Bordnetz der F 800 GS verbunden werden. Um den Zusatzakku zu laden, war ein M+S Intelli-Charger mit an Bord, der sowohl mit 220 als auch mit 110 Volt betrieben werden kann und neben den Reinblei-Batterien auch die F 800 GS mit ihrem CAN-Bus-System über die Bordsteckdose laden kann.

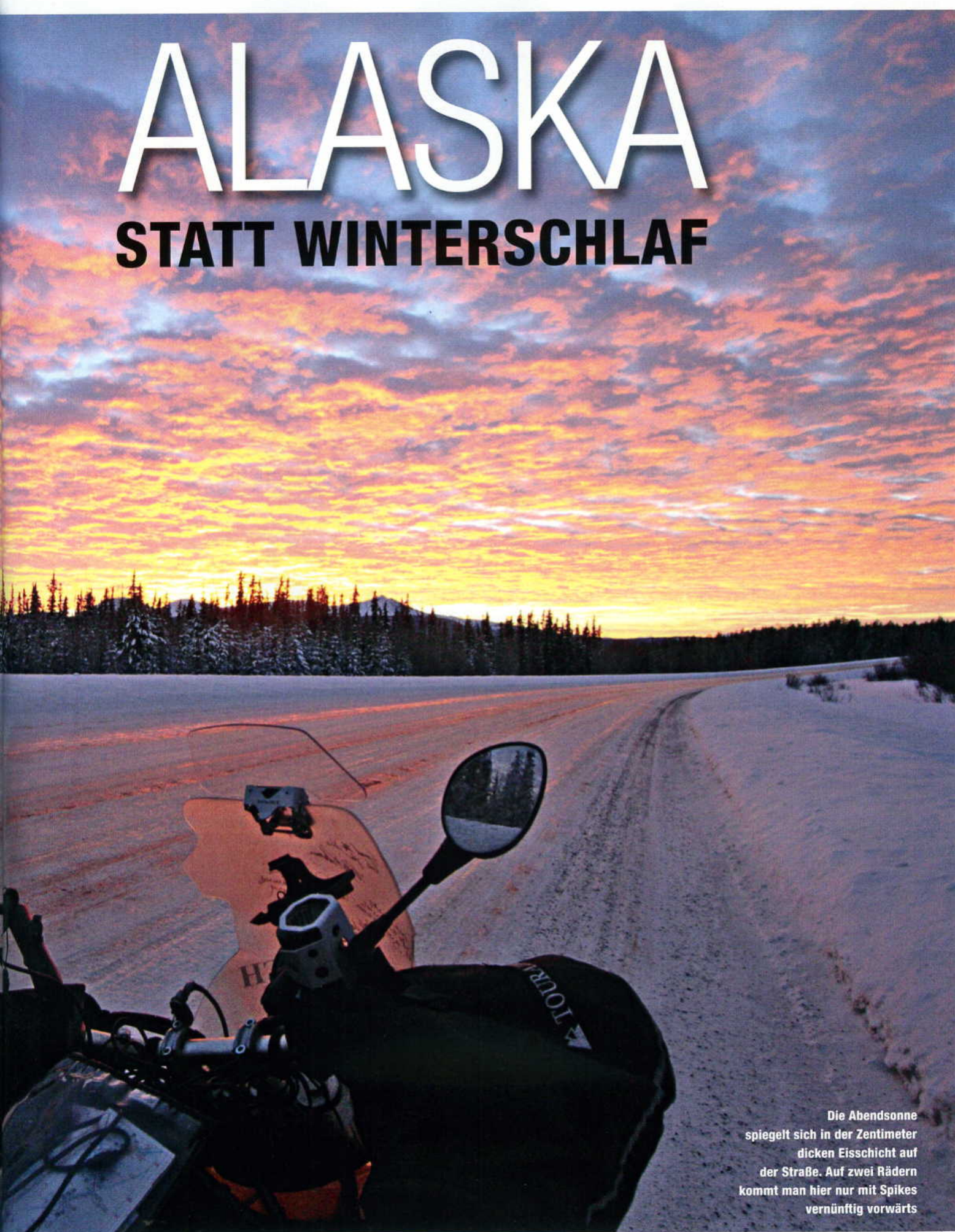
[?] Macht Motorradfahren bei diesen Temperaturen überhaupt noch Spaß?

[Doris Wiedemann] Ja. Winterlandschaften haben einen ganz eigenen Reiz, und den Anblick der gefrorenen Tundra im Norden



ALASKA

STATT WINTERSCHLAF



Die Abendsonne spiegelt sich in der Zentimeter dicken Eisschicht auf der Straße. Auf zwei Rädern kommt man hier nur mit Spikes vernünftig vorwärts



Alaskas werde ich nie mehr vergessen. Die Faszination ist aber zum großen Teil auch technischer Natur. Wenn etwa der Gummi der Reifen über Nacht steif gefriert und morgens ein paar Kilometer braucht, um auf der vereisten Straße aufzutauen. Dann bewundere ich den Motor, der auch bei diesen extremen Temperaturen noch rund läuft.

[?] Wie sind Sie selbst mit der Kälte klar gekommen?

[Doris Wiedemann] Nach einigen kurzen Wintertouren in Europa hatte ich schon eine Idee, was ich brauche. Außerdem habe ich mir noch ein paar Tipps von Freunden geholt, die im Winter Gespann fahren. Da wir nicht wussten, wann es wie kalt sein würde, war das Zwiebel-Schicht-Prinzip die einzige Möglichkeit, den starken Temperaturunterschieden während der Reise gerecht zu werden. Letztlich ist Schwitzen genauso unangenehm wie Frieren und kann in der Kälte sogar gefährlich werden, weil die feuchte Kleidung auf der Haut klamm wird und im Extremfall gefriert.

[?] Wie viele Schichten waren es am Ende?

[Doris Wiedemann] Im Extrembereich hatte ich acht Schichten übereinander: Wollunterwäsche von Ortovox, dann die elektrisch

beheizte Kleidung von Klan. Darüber eine weitere Lage Wolle, um die erzeugte Wärme zu speichern. Dann kam eine Schicht Funktions-Textilien mit einer Hose aus Windstopper und einer Jacke aus Fleece. Darüber trug ich einen drei Nummern zu großen BMW Streetguard-Anzug mit Thermofutter. So konnte ich mich trotz der vielen Lagen noch gut bewegen. Eine weitere Insulations-Schicht bildeten darüber eine Windstopper-Hose und eine -Jacke von Carinthia. Der österreichische Schlafsack-Hersteller hat darin das daunenähnliche G-Loft-Material verarbeitet.



Am Dalton Highway ersetzen PegPacker-Kanister von www.BestRestProducts.com die Tankstellen

Die beiden Kleidungsstücke sind extrem warm und sehr bequem, haben ein kleines Packmaß und geringes Gewicht. Wir sind bei Besichtigungen in New York und Prudhoe Bay damit herum gelaufen, ich habe sie zum Motorrad fahren getragen und hätte sie im Notfall im Schlafsack anziehen können. Ganz zum Schluss versiegelte ein Regenkombi von Held meine Kleidung noch einmal komplett. Sein Neopren-Kragen lässt sich schön abschließen, und zwei Napoleontaschen bieten Stauraum für den Geldbeutel sowie einen Zusatzakku von Klan. Damit konnte ich mit den beheizten Handschuhen



Sicher warm bleiben: Die beheizte Kleidung von Klan ist einzeln verkabelt und abgesichert

Der Wind treibt dünne Schneefahnen über die vereiste Straße. Winterfahrer erleben eine andere Welt als Biker, die im Sommer unterwegs sind. Die Schneekristalle funkeln in der Sonne – so weit das Auge reicht



den Ganghebel verstellen. Ich konnte einfach losfahren. Darin hatte ich Wollsocken, beheizte Sohlen von Therm-ic, die ich per Fernbedienung regulieren konnte. Und beheizte Socken von Klan, die ich ein- und ausschalten konnte. Das habe ich oft getan, weil ich die Heizung nicht dauernd gebraucht habe. Wenn der Körper warm ist, frieren auch die Füße nicht so schnell. Bei diesen extremen Temperaturen ist es wichtig, nicht auszukühlen. Am Lenker hatte ich Stulpen von Touratech. Die sind einfach zu montieren, bequem zu bedienen und bieten einen tollen Windschutz. Damit konnte ich bis minus 15 Grad mit meinen BMW-Winterhandschuhen und den Heizgriffen fahren. Aber ich war froh um die beheizten Handschuhe von Klan. Sie wärmen die Hände rundum, während Heizgriffe auf Dauer die Fingerspitzen nicht erreichen.

[?] Und wie sind Sie auf Eis und Schnee mit zwei Rädern zurecht gekommen?

[Doris Wiedemann] Bisher dachte ich, im Winter braucht man drei Räder, also ein Gespann. Aber mit Spikes reichen auch zwei. Die kleinen Metallstifte in den Reifen sind echte „Wunderstumpfen“. Wir haben uns auf blankem Eis aus Vernunftgründen auf 80 km/h beschränkt. Schließlich war das keine Rallye, sondern eine Reise, und es ging nicht um einen Sieg, sondern ums Ankommen. Im lockeren Schnee finden die Spikes natürlich auch keinen Halt. In solchen Fällen mussten mich die Stollen der Reifen

vorwärts schaufeln. Der Metzeler Karoo hinten und der Pirelli MT 21 F vorn hatten nicht nur genug Profil, um die selbstschraubenden Spikes von Best Grip zu halten, sondern haben sich auch im Schnee bewährt. Einen großen Vorteil bot das einstellbare Federbein von Hyperpro. Damit war ich im Süden ganz normal unterwegs, konnte die BMW im Schnee aber um sechs Zentimeter tieferlegen. Weil auch die Gabelfedern kürzer waren, mutierte die BMW nicht zum Chopper, sondern ließ sich weiterhin gut fahren. Und ich konnte mit beiden Füßen gleichzeitig fest auf dem Boden stehen. Das ist praktisch, wenn man sich im Tiefschnee festfährt, und gibt auch sonst ein gutes Gefühl auf Glatteis. Vor allem, weil wir ungeheuer viel Gepäck dabei hatten.

[?] Was ist Ihr Fazit nach dieser Tour?

[Doris Wiedemann] Momentan genieße ich den Sommer und freue mich, dass ich mich morgens nicht eine Stunde lang in mehrere Schichten dicker Klamotten hüllen muss. Aber die nächste Wintertour kommt bestimmt, und ich freue mich darauf.

[?] Über Ihre letzten zwei Reisen gibt es Bücher, wann gibt es über diese Fahrt etwas zu lesen?

[Doris Wiedemann] Dieses Mal war alles anders: Ich hatte nicht nur einen Reisepartner, sondern wir haben auch gefilmt und arbeiten gerade an einem Video über dieses „coole“ Abenteuer.

meine Finger auch dann wärmen, wenn das Motorrad nicht lief.

[?] Hat die Lichtmaschine denn während der Fahrt genug Strom für die Heizkleidung geliefert?

[Doris Wiedemann] Ja. Wir haben alle Kleidungsstücke angeschlossen, und es hat funktioniert. Dennoch bin ich der Meinung, in solch extremen Bedingungen sollte man sich nicht vollständig auf die beheizte Kleidung verlassen. Ein technischer Defekt kann nie ausgeschlossen werden. Auch wenn es nur eine schlechte Steckerverbindung ist, sollte man immer so gekleidet sein, dass man überlebt. Zudem glaube ich, dass der Körper auf Dauer seine Fähigkeit verliert, selbst Wärme zu produzieren. Daher hatte jedes einzelne Kleidungsstück einen eigenen Schalter und konnte so abwechselnd ein und aus geschaltet werden. Nur das Visier war permanent eingeschaltet, und die Handschuhe beziehungsweise die Heizgriffe die meiste Zeit.

[?] Hände und Füße sind bekannte Schwachpunkte beim Motorradfahren. Wie haben Sie dieses Problem gelöst?

[Doris Wiedemann] Ich hatte Winterstiefel von Sorel. Die sind dick und klobig, aber mit meiner Schuhgröße musste ich nicht einmal

Steckbrief: Doris Wiedemann



Da freut sich die Eis-Liebhaberin: Die F 800 GS hat die Minustemperaturen gut weggesteckt

Doris Wiedemann hat als Alleinreisende mit dem Motorrad schon sämtliche Kontinente befahren. Bereits mit 23 Jahren zog sie das erste Mal alleine los und besuchte fünf Monate lang die Vereinigten Staaten. Danach folgten in Abständen sechs Monate rund um Australien und sieben Monate quer durch Afrika. Über ihre 40000 Kilometer lange

Fahrt durch Russland nach Wladiwostok, Korea, Japan und zurück ist das Buch „Taiga Tour“ erschienen. In „Unterwegs zum Roten Drachen“ beschreibt sie ihre Reise durch die Ukraine, Kasachstan und die Mongolei bis nach China, dort legte sie innerhalb von sechs Monaten 17000 Kilometer zurück. Weitere Infos: www.doris-wiedemann.de.