

Nach 5 Monaten der intensiven Vorbereitung startete am 14. Juni morgens um 8:00 meine Tour mit der Yamaha XT1200Z von Neunkirchen-Seelscheid hoch zum nördlichsten Punkt Europas, dem



Nordkap mit einem Kilometerstand von 23217km.

Die erste Etappe führte mich zu meinem Arbeitgeber TX Logistik AG, sowie zum Ausrüstungssponsor Modeka, um dort Fotos zu schießen. Im Anschluss ging es weiter nach Hannover, um mein Navi Motopilot 43 von Blaupunkt umzutauschen. Dies hatte 2 Tage vor dem Start den Geist auf gegeben :-/

An dieser Stelle hier nochmal ein großes

„Danke schön“ für den schnellen Support seitens Blaupunkt.

In der Nähe von Flensburg habe ich die erste Nacht bei einem guten Freund und Arbeitskollege verbracht, bevor ich am nächsten Tag über die dänische Grenze nach Skandinavien reiste.

Bis kurz nach der Öresundbrücke fuhr ich über die Autobahn, ab da ging es dann auf E-Straßen und „weißen“ Straßen weiter Richtung Mariastad, wo die nächste Übernachtung geplant war. Der Regen machte mir jedoch einen Strich durch den Plan; so verschob ich das Ganze um rund 130km weiter Richtung Lindsberg, wo ich die erste Nacht im Zelt verbrachte.

Um 2:30 geweckt von wildem Vogelgezwitscher, es war draußen Taghell, wälzte ich mich schlaflos noch bis kurz vor 5 Uhr im Zelt herum, bevor ich beschloss, die Reise fortzusetzen Richtung Botnischer Meerbusen und der Küste entlang gen Finnland.

Die Straßen in Schweden sind sehr gut ausgebaut, die Landschaft wunderschön, aber einen Elch habe ich bis dahin nicht zu Gesicht bekommen. Wer jemals die Geschichten von Astrid Lindgren als Buch gelesen oder die Verfilmungen dazu gesehen hat, fühlt sich bei einem Besuch der skandinavischen Länder sofort an diese erinnert. Endlose Straßen und Wege, gesäumt von satt gelben Feldern im Wechsel mit tiefgrünen Wiesen und Wäldern. Vereinzelt sieht man die für den Norden typischen Häuser, Gebaut aus Holz. Gestrichen in dem für Skandinavien typischen Rot. Weiße Rahmen um Fenster und Türen. Vor der Tür die typische kleine Veranda. Keine Einzäunungen rund um die Häuser. Alles frei zugänglich und mitten auf die Wiese gestellt. Einerseits ein Traum zum Leben. Andererseits teilweise weit ab von jeglicher Zivilisation. Der nächste Nachbar oft kilometerweit entfernt.



Durch die Verschiebung der Helligkeit und dem kontinuierlichen Verweigern des Blicks auf die Uhr spulte ich so einen Kilometer nach dem anderen ab.

Das Fahren ist entspannt auf diesen Straßen. Manchmal an der Grenze zur Langeweile. Aber man muss wachsam bleiben. Das Nachlassen der Konzentration könnte auf diesen Straßen zu unangenehmen Situationen führen. Jeder der eine Motorrad Tour durch Skandinavien plant, kennt die Geschichten von Rentieren, die plötzlich aus dem nichts auftauchen. Im besten Fall kommt es zu einem überraschenden Augenduell. Im schlimmeren Fall zu einem Unfall mit nicht unerheblichen Folgen.

Irgendwann tauchte ein Schild mit dem Hinweis „Finnische Grenze 30km“ auf; ich hatte einen Longrun von knapp 1000km absolviert.

Die Suche nach einem halbwegs akzeptablen Schlafplatz war nicht ganz so einfach, da hier wieder etwas mehr Zivilisation vorhanden war als in den anderen Gegenden. Deswegen beschloss ich, einen Campingplatz aufzusuchen.

Ein kleines Bierchen zum nichtvorhandenen Sonnenuntergang und dann ab ins Bett ergo Schlafsack.

Am dritten Tag führte mich meine Tour von Frevisören entlang der schwedisch-finnischen Grenze zum schwedischen Polarkreis.



Hier gab es dann auch endlich die ersten Rentiere zu sehen.



Begleitet wurde ich für eine kurze Strecke von 2 Sachsen, die ebenfalls zum Kap hoch wollten, dafür aber eine andere Strecke gewählt hatten.

Somit trennte sich nach rund 70km unser Weg wieder und ich fuhr mutterseelenalleine durch Finnland.

Hier sagen sich zum Teil echt Fuchs und Hase gute Nacht.

Aufgrund der langen Strecken ohne Zivilisation wurde nach rund einem halben Tank sicherheitshalber die nächste Tankstelle gesucht.

Nur selten begegnet man einem Auto auf den Straßen. Noch seltener hat man Kontakt zu Menschen. Umso intensiver nutzt man an Tankstellen und Points of Interest die sich automatisch ergebenden Kontakte zu anderen Bikern. Interessante Begegnungen ergeben sich so und durchaus eine Biker Freundschaft wie diese zu Max.

Im Vorfeld meiner Planungen hatte ich versucht, Mitfahrer für diese Tour zu finden. Leider verliefen alle Bemühungen im Sande. Aufgrund der einsamen Strecken über viele Kilometer ist es schon ratsam, in Begleitung zu fahren. Daher war ich in gewisser Weise erleichtert, als Max sich mir anschloss. Max lernte ich rund 100 km vor der finnisch-norwegischen Grenze an einer Tankstelle kennen.

Er ist seit Mai mit dem Motorrad durch Europa unterwegs und ebenfalls auf dem Weg zum Nordkap. Wir haben uns auf Antrieb gut verstanden und beschlossen, gemeinsam zu fahren.

Da der Weg zum Kap laut Navi nur noch knapp 300km war, wollten wir noch am gleichen Tag ankommen.

Je weiter nördlich es ging, umso karger wurde die Landschaft, sie wandelte sich zur Tundra mit Blick auf schneebedeckte Berge.

Trotz alledem war es im Sonnenschein angenehm warm mit 15°C.

Unterwegs machten wir eine kleine Pause, trafen ein paar Jungs aus Kassel, die auf dem Weg in den Süden waren.

So standen wir in T-Shirt auf dem kleinen Parkplatz in der Sonne, während hinter uns ein zugefrorener See war. Man kann das nicht wirklich glauben, das Ganze wirkt irgendwie surreal.

Die Jungs gaben uns den Tipp, dass es ab Alta kalt wird, immerhin führt die Straße über ein Fjell, dass z.T. mit Schnee bedeckt ist. Also hieß es das Thermofutter rauszusuchen, anzuziehen und weiter zu fahren.



Wir machten uns auf den Weg über Alta und Skaidi nach Honningsvåg.

Der Fjell war atemberaubend. Blauer Himmel, eine hervorragende Weitsicht und eine endlose Straße, die fast genauso aussieht wie auf Bildern aus den Staaten, lange Gerade und ein Hoch und runter.



Gegen 22 Uhr, mit ein paar Stopps zum Tanken und für Bilder erreichten wir Honningsvåg auf der Nordkapinsel. Also ab zum Kap, das Wetter ausnutzen. Hier weiß man nie, wann es schlechter wird, das kann schlagartig passieren. Die Fahrt zum Nordkap war mit ein paar schönen Kurven richtig interessant, bevor wir am Kassenhäuschen ankamen und umgerechnet 30€ bezahlten, war das Ziel endlich erreicht. 4 Tage und rund 3600km sind geschafft, nun hieß es erst mal die Aussicht und den Sonnenunter- und Aufgang genießen, Postkarten mit der einzigartigen Nordkap-Briefmarke verschicken und Bilder mit dem Motorrad vor der Weltkugel machen.





Nach drei Stunden fuhren wir zurück zum Campingplatz, wo wir die restliche Nacht verbrachten, bevor es an den Rückweg durch Norwegen ging.

Über Alta fuhren wir an der norwegischen Küste entlang und das ein oder andere Fjell bis Narvik, wo die nächste Pause eingelegt wurde.

Inzwischen hatten wir z.T. starken Regen und wir überlegten, ob wir Richtung Süden weiter fahren oder in Narvik übernachten und das gute Wetter abwarten sollten.

Wir entschieden uns für eine Übernachtung und planten den nächsten Tag.

Da bei mir der Zeitplan komplett aus den Fugen geraten war und ich schneller vorankam als geplant und somit ein Zeitpolster hatte, beschloss ich, die Lofoten mit zu nehmen.

Jeder schwärmt davon, also ab dahin.

Wir hatten beim Aufstehen gutes Wetter, also war die Entscheidung richtig, dachten wir.

Über den King Olavsvegen ging es zur Tjeldsundbrücke



und je näher wir uns den Lofoten näherten, umso mehr bekamen wir das Atlantikwetter zu spüren. Es wurde stürmisch, z.T. fuhren wir massiv in Schräglage, ohne Kurve...

Auf den Lofoten erwischte uns dann ein Atlantiksturm, trotzdem sind die Inselgruppen herrlich.

Wer sich ein bisschen Andalusien vorstellen kann, so in etwa sind die Lofoten: bergig, karg, ein paar Wiesen und viele Schafe.

Die Straßen hier sind wunderbar zu fahren, geteert und von breit bis schmal alles dabei.

Wir wollten aber was sehen und die Fähre nach Bodö ging erst um 20 Uhr, also hieß es für uns die Insel erkunden, runter von den asphaltierten Straßen und Spaß haben.

Für mich war das nicht so schwer, für Max mit der K1600GT schon etwas mehr.

Aber es hat alles ohne Probleme geklappt, keine Schäden, dafür war die Vorbereitung zu gut.

Nur der Regen...

Also fuhren wir wieder zurück auf die festen Straßen und weiter nach A i Lofoten, von wo aus die Fähre nach Bodö ging.

Hier trafen wir einen alten Bekannten, Gustavo, ein Spanier den wir kurz zuvor schon am Nordkap getroffen haben.

Mit der Fähre ging es von den Lofoten zurück auf das Festland, 4 Stunden Pause, Zeit was zu essen und ein bisschen zu schlafen.

Um 0:05 legten wir in Bodö an. Dann hieß es erst mal Tankstelle suchen und eine Übernachtungsmöglichkeit.

Da es hier aber kein Campingplatz oder ähnliches gab, entschieden wir uns für die Weiterfahrt Richtung Süden, irgendwo wird sich eine Scheune oder ähnliches finden.
Leider wollte mein Magen den Hotdog von der Fähre nicht so wirklich bei sich behalten, weshalb ich kurzerhand mich dazu entschloss, die Etappe zu unterbrechen.
Max wollte weiter fahren und wir vereinbarten einen späteren Treffpunkt.
Ausnahmsweise übernachtete ich diesmal in einem Hotel, der Gesundheit zu liebe.
Tags drauf war wieder alles im Lot und ich startete meine Etappe alleine, Trondheim war das Ziel, dort wartete Max auf mich.
Somit ging es für mich erst mal entlang der Küste, bis ich dann zum Polarkreis abbog.
Hier hat er definitiv seinen Namen verdient.
Es war kalt und es lag Schnee. So sollte das sein :-D



Von da an ging es nur noch bergab, mit wechselnden Witterungsbedingungen.
Mal Regen, mal Sonne, aber permanent Wind.
Erst im Trøndelag wurde es zunehmend besser und es klarte auf.



30km vor Trondheim ging es dann wieder auf die Autobahn und nach Trondheim hinein.
Im Vandrerhjem Trondheim traf ich wieder auf Max und es musste dann erst mal alles trocken gelegt werden.

Wir beschlossen, aufgrund des guten Zeitplans Trondheim als Pausentag einzulegen und die Stadt zu besichtigen.



Zudem konnten wir hier unsere weiteren Etappen anschauen und anpassen, umplanen würde es aber besser beschreiben.

Die nächste Etappe sollte über Kristiansund zur Atlantikbrücke führen, von da zum Trollstiegen und Geiranger.

Also machten wir uns wieder auf und das Wetter war uns hold mit Sonnenschein und wohltuender Wärme.

Aus Trondheim heraus war es dann auch richtig angenehm zum Fahren, bis wir an der ersten Fähre ankamen.

Die Dame im Häuschen war äußerst lieb und hat uns einfach mal so durchgewunken.

So kann der Tag immer starten. Also ging es mit der Fähre auf die Insel Nordlandet. Hier sieht man wieder die Vielfältigkeit Norwegens, es gleicht zum Teil der Schweiz und dem Alpenvorland.

Nordlandet und Hordhølem sind 2 vorgelagerte Inseln, die durch eine Brücke miteinander verbunden sind, nach Nordlandet kommt man nur durch einen Tunnel.

Die Bauweise der Nordlichter ist sehr interessant... dazu aber später nochmal mehr.

Nun waren wir also an der Atlantikbrücke, Pause.



Hier kann man wohl sehr gut angeln. Viele Camper aus allen möglichen Ländern standen hier und fast jeder hatte eine Angelrute dabei. Wir konzentrierten uns auf den Kaffee und das Essen, ein paar Bilder mussten auch sein.

Von der Brücke ging es quer über die Insel aufgrund von Baustellen. Hier muss erwähnt werden, Baustellenampeln gibt es keine, hier gibt es ein Follow me Car. Aber so kommt man mit den Leuten ins Gespräch, sei es nun das „Ampelmännchen“ oder andere wartende.

In Molde angekommen, mussten wir diesmal leider für die Fähre bezahlen; was uns aber durch die kostenlose Überfahrt am Morgen nicht wirklich schmerzte.

Nun hieß es wieder Kurven räubern, auf zum Trollstiegen.

Die Fahrt dahin war schon durch eine interessante und rasch wechselnde Landschaft geprägt, aber je weiter wir in das Tal fuhren, umso schöner wurde es, das Motorradfahrerherz schlug immer höher. Oben auf dem Pass angekommen, genossen wir die Aussicht in die andere Richtung und trotz Ferien in Norwegen war es nicht mal überlaufen.

Nun ging es zum Geirangerfjord, das Ende der Tagesetappe. Vorher mussten wir nochmal eine kleine Fjordfähre nutzen, um von Valdal nach Eidsdal zu kommen.

Die Anfahrt zum Geiranger selber war sehr unspektakulär, leicht ansteigend bis zur Passhöhe.

Aber dann wurde es wieder interessant. Kurven und Serpentinaen.

Leider hat mich das die Hinterradbremse gekostet, was ich aber erst später feststellen sollte.

Im Fjord selber lag ein Kreuzfahrer der Hapag Lloyd, wenn man bedenkt, wie groß diese Schiffe sind, kann man sich vorstellen welche Ausmaße der Fjord hat.

Am Ende des Fjords haben wir dann unsere Zelte aufgeschlagen, ein Bierchen getrunken und zufrieden eingeschlafen.



Die Nacht sollte jedoch schon sehr früh beendet sein. Zwei neue Schiffe lagen im Fjord und die Passagiere, die an Land gebracht wurden, wurden mit einem Dudelsack begrüßt. Vielen Dank auch.

Also frühes Aufstehen, Kaffee organisieren, Frühstück gibt es später.

So machten wir uns auf den Weg Richtung Lillehammer und dann zum Jotunheimen Nationalpark. Eigentlich war das Zwischenziel der Jotunheimen-Gletscher.

Doch kurz vor Lillehammer wollte das Wetter nicht mehr mitspielen. Es begann wieder zu regnen. Dem Wetter zum Trotz fuhren wir zum Jotunheimen, was sich aber als Fehler heraus stellte. Die Wolken hingen nicht tief genug weshalb wir in Nebel, Schneeregen und Temperaturen um den Gefrierpunkt kamen.

Das war das erste und einzige Mal bei dem tatsächlich die Ausrüstung versagte. Die Reifen hatten trotz groben Profils kein Gripp, mir wurde trotz Thermofutter kalt und mein geplanter Offroadanteil und somit eine atemberaubende Gegend fiel aus.

Also ging es mit nicht mal 50 km/h wieder vom Fjell runter in Richtung Bergen, zum Tagesziel.

Wieder Klamotten und Equipment trocknen....

Aber nun sollte der Wetterbericht es doch nochmal gut mit uns meinen. Es sollte für morgen schön werden.

Da Max Richtung Stockholm wollte und für mich die grobe Richtung Malmö anstand, setzten wir uns am nächsten Morgen in Richtung Oslo in Bewegung.

Hier war Lysebotn mit im Spiel.



Ursprünglich war geplant, mit der Fähre in den Fjord hinein zu fahren und dann von dort nach oben zum Pass zu fahren. Aber irgendwo hatten wir uns verfahren, also waren wir erst mal oben auf dem Pass und genossen die Aussicht.

Die Strecke nach unten wollten wir uns trotzdem nicht nehmen lassen und somit haben wir auf 8km Straße knapp 900m Höhenunterschied gemacht.

Die Strecke war aber auch das einzig Interessante und Schöne nach unten, wenn auch steil und schmal.

Lysebotn selbst ist ein Hotspot für Basejumper, die hier mit Helis nach oben geflogen werden.

Hier in Lysebotn merkte ich auch, dass die Bremsleistung auf dem Hinterrad nachließ.

Unten mal die Bremse gecheckt, fast kein Belag mehr. Trollstiegen und Geiranger hatten ihren Tribut gefordert.



Also hieß es ab nun etwas Tempo heraus nehmen, der Wechsel der Bremsbeläge war für zuhause geplant, musste nun aber auf Flensburg vorgezogen wird, bis dahin müssen die halten.

Nach dem Aufstieg fahren wir bis kurz vor Oslo wunderbare „weiße“ Straßen, zum Teil auch mit Schotter unterlegt.

Aber auch hier verlief alles ohne Probleme oder Schäden.

Erst nahe Oslo ging es auf die Stadtautobahn bis zur Unterkunft.

Unterwegs waren wir noch einkaufen und mussten uns mit den nationalen Gegebenheiten abfinden.

Kein Bier nach 20 Uhr, zumindest nicht regulär käuflich erwerbbar.

Doch freundliches und gutes Zureden beförderte dann doch drei Dosen ins Gepäck, zum Abschluss der Tour, da sich die Wege von Max und mir morgen trennen sollten.

Da das Wetter konstant gut blieb und es in Oslo angenehm warm war, konnten wir unser Abendessen und das Bier genießen und nochmal die letzten Tage Revue passieren lassen.

Tags drauf fahren wir gemeinsam bis an die Stadtgrenze von Oslo, hier trennte sich nun der gemeinsame Weg.

Ich blieb noch auf der Autobahn, bis ich komplett aus dem Einzugsbereich von Oslo war und wechselte dann auf die Küstenstraße.

Herrlicher Sonnenschein von vorne, links die ländliche Gegend und rechts das Meer, was will man mehr.

So spulte ich einen Kilometer nach dem anderen ab bis kurz vor Göteborg.

Dort ging es wieder auf die Stadtautobahn, um schnellstens und am einfachsten um Göteborg herum zu kommen.

In Mölndal ging es wieder runter von der Autobahn auf die 158 bis Kungsbacka und von dort nach Halmstad.

Ab Halmstad wurde das Wetter etwas ungemütlich, sehr windig, weshalb ich beschloss bis Helsingborg auf die E6 zu wechseln.

Da ich auf dem Hinweg schon die Öresundbrücke gefahren war, nahm ich für den Rückweg die Fähre von Helsingborg nach Helsingör.

Trotz der kurzen Strecke und nur 10min Fahrzeit sollte das Motorrad richtig gesichert werden, also gesagt und getan.

Mehr Aufwand als Fahrzeit....

Helsingör bis Kopenhagen waren es nochmal die kleinen Straßen, bevor ich dann in Kopenhagen auf die Autobahn ging und diese bis Flensburg nun meine Strecke sein sollte.

Gegen 21:30 war ich wieder bei meinen Freunden.

Endlich ein normales bequemes Bett.

Die beiden haben mich wieder herzlich empfangen.

An dieser Stelle nochmal VIELEN DANK.

Der vorletzte Tag meiner Reise begann mit dem Besuch des örtlichen Yamaha-Händlers, um die Bremsbeläge für hinten zu organisieren. Also bei Bruno's Moto Company angerufen und nachgefragt, ob die vorrätig sind. Waren sie, also schnell hin, Beläge geholt, zurück zu Jürgen und die Beläge tauschen.



Den restlichen Tag nutzte ich, um das Motorrad zu checken, ob noch mehr Schäden sind.

Gute Qualität zahlt sich aus, keine Schäden gefunden. Somit konnte ich den Tag zum Entspannen genießen, zumal der letzte Tag eine reine Autobahnetappe bis nach Hause sein sollte.

Klingt unspektakulär, war es auch. Tempomat rein und laufen lassen, unterbrochen von einem Tankstop.

Und mit 8589 Kilometer mehr auf der Uhr bin ich zuhause angekommen.



Noch heute bin ich, wenn ich mir die Bilder anschau und Erinnerungen hervorrufe, geflasht von den Ländern, den Leuten und der Landschaft.

Also Norwegen wird mich sehr sicher wieder sehen. Oder war das anders herum?

Abschließend möchte ich mich bei allen Unterstützern und den Spendern für das Projekt bedanken, egal ob Privatperson oder Firmen.

Das Ergebnis zeigt mir, dass ich alles richtig gemacht habe. Deshalb werde ich für nächstes Jahr eine weitere Tour planen. Also seid gespannt.

Bedanken möchte ich mich auch bei meinen Sponsoren, ohne diese die Tour so nicht möglich gewesen wäre.

Vielen Dank an
Modeka
Blaupunkt DACH
Mitas-Tyres
IXS
Ishoxs
Germot/Caberg
Yamaha Deutschland
Yamaha Emonts
AIM HIGH

Auf der Fahrt zum Jotunheimen war ich äußerst dankbar das Thermofutter eingepackt zu haben. Es wurde sehr kalt und bei 0 Grad Celsius in Begleitung von Schneeregen konnte der Textilanzug von **Modeka** trotz Thermoausrüstung die Kälte nicht mehr abhalten. Bei den angenehm wärmeren Temperaturen während der Hinreise durch Schweden und Finnland war ich dankbar für die Lüftungsöffnungen am Textilanzug. Ein paar mehr Öffnungen am Helm von Caberg wären das Optimum gewesen.

Auch die Stiefel von **IXS** haben dicht gehalten. Anfangs drückten diese etwas an der Verse, inzwischen passen die Stiefel wie angegossen. Die Sohle gibt gut Grip, selbst mit einem schweren, voll bepacktem Motorrad war der Halt jederzeit sicher

Diese recht extremen Witterungsbedingungen brachten das Material das erste, aber auch das einzige Mal an die Grenzen.

Die Reifen von **Mitas** mit der Kennung E07 konnten keinen Grip mehr aufbauen und somit war die ganze Fuhre in den Kurven recht rutschig. Die vereinzelt Schotterpassagen in Schweden und Finnland konnte der Mitas-Reifen E07 wunderbar wegstecken. Auch das Hineinfahren mit höheren Geschwindigkeiten ergab keine Probleme und auch kein Aufschaukeln.

Bei den nassen Verhältnissen in Norwegen wurde es nach drei Tagen des Dauerregens etwas feucht in den Stiefeln. Vermutlich hatte sich dort eine Schweißnaht gelöst, so dass Wasser in die Stiefel laufen konnte. Auch beim Helm der Marke **Caberg** lief mittlerweile etwas Regenwasser ein. Es war jedoch nicht so viel dass die Sicht beeinträchtigt worden wäre. Jacke und Hose von Modeka haben wunderbar dicht gehalten.

Der Reifen hat inzwischen fast 13tkm geleistet, so langsam baut er von der Haftung ab. Auf das Motorrad würde ich den Reifen trotz alledem wieder ziehen. Nur eins muss man bedenken, sportliches fahren ist damit nicht möglich. Die Schräglage wird sehr eingeschränkt. In Anbetracht des eigentlichen Verwendungszwecks ist das vollkommen in Ordnung.

Die Gepäckrolle der Marke **Yamaha** hat immer und überall perfekt ihren Dienst versehen. Das gesamte Gepäck blieb trotz Dauerregens zu jeder Zeit trocken und staubfrei.

Die von **Ishoxs** gesponserten Kamerahalterungen haben gute Laune bereitet; der einzige Nachteil bei diesen ist, dass man permanent einen Imbusschlüssel mitführen muss, wobei diese zum Teil sehr filigran sind. Mal eben unterwegs kurz die Halterungen anbringen oder die Position wechseln ist leider so nicht machbar. Ansonsten sind die Einstellmöglichkeiten sehr vielfältig, was immer wieder neue Perspektiven bei der Aufnahme ergibt.

Das MotoPilot 43 LMU von **Blaupunkt** habe ich sehr früh vor der Reise bekommen. Somit hatte ich lange Zeit mich mit dem Gerät zu beschäftigen. Interessant waren die vielen Möglichkeiten eine Route zu planen. Lediglich das, anfängliche, ablegen von geplanten Routen auf dem Gerät hat mich gestört. Dies wurde aber inzw. durch ein Softwareupdate geändert, nun kann man diese auf der Speicherkarte ablegen. Ebenso wurde das Format inzw. auf GPX geändert. Der Support von Blaupunkt, was soll ich sagen, hervorragend. Die dazu gegebene Kamera aQtionCam von a-rival macht sehr gute Bilder und Filmaufnahmen, das Zubehörpaket lässt keine Wünsche offen. Als Motorradfahrer wünsche ich mir da eine WiFi-Verbindung, bedienbar per App auf dem Smartphone bzw. über einen externen Auslöser. 2 andere große Hersteller haben das wunderbar gelöst. Sollte dies demnächst passieren werde ich die nächste Kamera auch wieder von a-rival ordern. Günstig und gut. In dem fall passt der Slogan „Wer günstig kauft kauft 2mal“ keines Wegs. Gutes muss nicht immer teuer sein.

Von **AIM High** wurde Sport- und Funktionsunterwäsche gestellt die bei warmen Temperaturen sehr gut funktionierte. Lediglich bei den kalten Temperaturen in der Nähe des Gletschers konnte der Temperatenausgleich nicht mehr stattfinden.

Hier zuhause, bei allen Temperaturlagen, funktioniert die Funktionswäsche einwandfrei und ich denke nächstes Jahr wird diese erst recht gut funktionieren wenn die Temperaturen etwas ansteigen.