

# Beam mich hin, Scotty

**D**olomiten, Pyrenäen, Toskana, Sierra Nevada, Korsika: Europas Geografie steckt voller Traumziele für Motorradreisende. Die Anreise kann einem solche Träume allerdings ganz schön verleiden. Motorrad fahrende Nordlichter zum Beispiel können davon ein Lied singen. Schließlich liegen zwischen Hamburg und dem Alpenrand über 800 Kilometer. Auch in der Gegenrichtung lassen sich Beispiele finden: Von München nach Norwegen ist es noch deutlich weiter. Und nicht jeder hat die Zeit, die Anreise über nette Nebenstraßen in den Urlaub zu integrieren. Was bleibt, ist stumpfe Autobahnfaherei, bei der man sich die teuren Reifen eckig fährt. Das Gleiche gilt für Wochenendtrips: Kurz mal von Berlin aus in den Schwarzwald? Da bleibt zwischen An- und Abreise kaum Zeit für die schönen Kurven, von Stress und Anstrengung gar nicht zu reden. Spaß ist etwas anderes, Urlaub von Anfang an auch. Aber zum Glück gibt es ja Alternativen, die die Nerven, das Motorrad und manchmal sogar den Geldbeutel schonen. Wer also jetzt seine Ferienreise oder andere Touren für das nächste Jahr plant, findet auf den folgenden Seiten jede Menge Tipps und Anregungen.

Jürgen van Bömmel

Es wäre schön, wenn das so einfach wäre. Leider klappt das mit dem Beamen noch nicht. Aber wenn das Motorrad von A nach B muss, gibt es andere nützliche Alternativen zum Selberfahren.



## Auf dem Anhänger

**A**uf dem Markt für Motorrad-Anhänger tummelt sich eine Vielzahl von Firmen, Konzepten und Ausführungen. Wer sich einen eigenen Trailer zulegen will, hat also die Qual der Wahl. Umso wichtiger ist es, sich über die eigenen Bedürfnisse klar zu werden und gezielt das passende Gefährt zu suchen. Es gibt wirklich alles, was das Herz begehrt bzw. das Konto erlaubt: nackte Anhänger mit und ohne Bodenplatte, absenk- und kippbare, geschlossene, zusammenklappbare, hochklappbare, kombinierte Wohn- und Transport-Anhänger. Dazu lassen sich nach Bedarf Extras wie Bordwände, Stützfüße, Gepäckboxen und vieles mehr installieren. Wer öfter allein unterwegs sein will, sollte die Beladbarkeit im Auge behalten und über einen Absenk- oder kippbaren Anhänger nachdenken.

Die Nutzlast sollte nicht zu knapp kalkuliert sein, vielleicht ist die nächste Maschine ja deutlich schwerer. Wer

gern Inseln besucht oder nach Skandinavien will, wird eher versuchen, an der Länge zu sparen. Nach der richtet sich nämlich unter anderem der Preis für die Fähre. Generell gilt: Auf Stabilität und Verarbeitung achten. Das Ding soll ja eine Weile halten. Die Bodenplatte sollte rutschhemmend und wasserfest sein. Auch wichtig: solide verankerte Zurrösen (mindestens vier je Motorrad, lieber ein paar mehr) und Vorderradhalter, damit das Moped bei einem Unfall nicht zum Geschoss mit durchschlagender Wirkung wird. Als Auffahrschiene taugt Riffelblech deutlich besser als eine glatte Ausführung. Die Breite der Schiene muss zum dicken Hinterreifen passen. Stützfüße ermöglichen das Beladen, ohne dass der Anhänger ans Zugfahrzeug angekuppelt ist. Und noch ein Tipp: Fahren mit Anhänger ist, vor allem, wenn's ans Rangieren geht, nicht ganz einfach. Der ADAC bietet für Neulinge entsprechende Trainingskurse an.

### TF-RATGEBER MOTORRAD-TRANSPORT

- Auf dem Anhänger S. 80
- Im Auto S. 82
- Auf dem Heckträger S. 83
- Tipps zum Verzurren S. 83
- Weitere Alternativen S. 85
- Kostenvergleich S. 86



**Schlicht und günstig: konventioneller ungebremster Anhänger ohne Bodenplatte von Stema mit Platz für eine Maschine. Größere Modelle können auch zwei oder drei Motorräder tragen. Preise ab 479 Euro.**

## Wichtige Begriffe kurz erklärt

**Nutzlast:** Das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers abzüglich seines Eigengewichts.

**Stützlast:** Das Gewicht, mit dem die Deichsel des Anhängers auf die Anhängerkupplung des Zugfahrzeugs drückt. Der Maximalwert für Pkw liegt bei 50 bis 100 kg.

**Anhängelast:** Entspricht dem Gewicht des Anhängers. Der Maxi-

malwert hängt von der Konstruktion des Zugfahrzeugs ab und davon, ob der Anhänger ein eigenes Bremssystem hat.

**Auflaufbremse:** Bremssystem des Anhängers, das die Massenträgheit ausnutzt. Wird das Zugfahrzeug abgebremst, betätigt der Druck des Anhängers auf die Kuppelung die eigenen Bremsen.



**Notfalls auch allein zu beladen: voll absenkbarer Anhänger von van Vossen. Preis 1995 Euro.**

**Wohnlich: Im YAT von Knaus findet nicht nur das Motorrad, sondern auch sein Besitzer ein lauschiges Plätzchen vor. Preis ab 12.990 Euro.**



**Passt auch in den Keller: komplett zerlegbarer Anhänger »Follow Me« von Wolf. Preis ab 1150 Euro.**



**Mobile Garage: geschlossener Kastenaufbau mit Platz für zwei Maschinen von Barthau. Prima Schutz vor schlechtem Wetter und langen Fingern. Taugt auch als Winterlager. Preis ab ca. 4000 Euro.**

Fotos: C. Gulderning, Hersteller, Archiv

## Express-Zuschlag

### Die 100-km/h-Regeln

Unter bestimmten Bedingungen dürfen Anhänger mit Tempo 100 gezogen werden. Dazu muss das Zugfahrzeug über ein ABS verfügen und sein Leergewicht in einem bestimmten Verhältnis zum zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers stehen: Je nach Ausstattung 1 : 1,1 oder mit Schlingerkupplung oder geeignetem ESP bis 1 : 1,2. In jedem Fall gilt, dass das zulässige Gesamtgewicht des Anhängers nicht größer sein darf als das des Zugfahrzeugs und dessen maximale Anhängelast. Über die Voraussetzungen für den Trailer erhält man bei jedem Hersteller oder beim TÜV detaillierte Auskunft.



**Dünn gemacht: vollwertiger Plattform-Anhänger von CarryMate, der sich zusammenfallen lässt. Braucht nicht mehr Stellfläche als ein Motorrad. Preise ab 2095 Euro.**



**Klappt gut: kipparer Anhänger für zwei Maschinen von RUKU. Problemlos zu beladen. Preis ab ca. 4272 Euro.**



Flexibel und leicht: hochklappbarer Anhänger von MWK Technik. Wird bei Nichtgebrauch auf die Kupplung gestellt. Das Zugfahrzeug bleibt voll beweglich – außer in Tiefgaragen. Preis 1749 Euro.

### Tempo-Limits für Pkw-Gespanne

	Land-/ Schnellstr.	Autobahn
Belgien	90	120 <sup>4</sup>
Bulgarien	70	100
Dänemark	70	80
Deutschland	80	100
Finnland	60/80	80
Frankreich	90/110	110 <sup>1</sup> /130 <sup>4</sup>
Griechenland	80	80
Großbritannien	80/96	96
Irland	80	80
Island	80	–
Italien	70	80
Kroatien	80	80
Luxemburg	90/110	130
Malta	60	–
Niederlande	80	80
Norwegen	80	80
Österreich	100 <sup>2</sup>	100 <sup>3</sup>
Polen	70	80
Portugal	70/80	100
Rumänien	80	100
Schweden	80	80
Schweiz	80	80
Serbien	80	80
Slowakei	80	80
Slowenien	80	80
Spanien	70/80	80
Tschechien	80	80
Türkei	70	70
Ungarn	70	80
Zypern	80	100

1 bei Regen; 2 Pkw mit schwerem Anhänger: 80 km/h, Lkw mit schwerem Anhänger: 70 km/h; 3 Pkw mit schwerem Anhänger: 100 km/h, Lkw mit schwerem Anhänger: 80 km/h; 4 Bei Unfällen von Gespannen mit mehr als 100 km/h muss man mit Einschränkungen bei der Versicherungsleistung rechnen.

Quelle: ACE

### Bezugsnachweis

Die Adressen der Hersteller finden Sie im Internet unter:

[www.tourenfahrer.de](http://www.tourenfahrer.de)

## Im Auto

Wer einen Transporter von der Größe eines VW-Busses oder größer hat, ist fein raus: In solchen Fahrzeugen lässt sich mindestens ein Motorrad bequem verstauen. Aber auch kleinere Fahrzeuge wie ein Renault Kangoo oder ein Ford Tourneo reichen unter Umständen für den Moped-Transport. Wichtig sind die Länge des Laderaums und die Höhe der Hecktüroffnung. Zur Not muss eben auch der Beifahrersitz weichen. Noch wichtiger ist die Möglichkeit, die Maschine sicher zu fixieren. Denn im Falle eines Unfalls kann auch eine kleine Trial-Maschine zum tödlichen Geschoss werden. Das Gewicht der Ladung ist für Vans

und Kleintransporter dagegen kein Problem. Nur ein wirklich stabil verankertes Haltesystem für das Vorderrad und ebenso stabile Anlenkpunkte für Zurrgurte bie-

ten im Un-Fall genügend Sicherheit. Ein Motorrad ohne Vorderradstütze irgendwie schräg in der Familienkutsche zu verstauen mag funktionieren. Sicher ist es nicht.



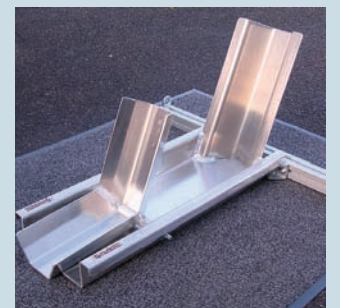
Ab Werk: VW bietet für den Multivan das Easy-In-System an. Eine Seilwinde macht das Einladen leicht. Preis: ca. 1850 Euro.



Schlau gemacht: Die Krümmung der MotoMove-Auffahrrampe verhindert Aufsetzer bei hohen Transporter-Ladeflächen. Preis: ab 99 Euro.



Fest verankert: Profilschienen-Systeme lassen sich im Wagenboden stabil verschrauben.



Solide Lösung: Der Quickstand von MotoMove verhindert mit seiner Wippe das Umkippen beim Verzurren. Preis: ab 149 Euro.

### Tipps, wenn's richtig eng wird:

#### Motorrad zu hoch?

- Spiegel demontieren
- Lenker nach unten drehen
- Gabel zwischen Achse und Gabelbrücke zusammenziehen
- Vorderrad durch kleines Schubkarrenrad ersetzen

#### Motorrad zu breit?

- Lenker demontieren

#### Motorrad zu lang?

- Vorderrad durch kleines Schubkarrenrad ersetzen
- Kennzeichen samt Halter demontieren.

# Auf dem Heckträger

Heckträger bieten sich in erster Linie für Wohnmobile an. Es gibt sie in fest montierter Form, aber auch absenkbar oder aus der Heckverkleidung ausziehbar. Aber auch am Heck eines gewöhnlichen Familien-Vans lässt sich ein (leichtes) Motorrad transportieren. Grundproblem von Heckträgern ist die exponierte Lage weit hinter der Hinterachse des tragenden Fahrzeugs. Diese macht eine stabile Verankerung notwendig und begrenzt die mögliche Zuladung. Für die meisten Systeme ist bei 150 Kilogramm Schluss. Für weitergehende Wünsche bietet zum Beispiel die Firma Weih Sonderanfertigungen an, die dann auch mal doppelt so viel Gewicht vertragen.



Bis auf den Boden absenkbar und daher besonders leicht zu beladen: **WoMo-Heckträger von Sawiko.**

Als Sonderanfertigung mit bis zu 300 Kilogramm belastbar: **WoMo-Heckträger von Weih.**



# Spannende Sachen

Ein paar kleine Helferlein machen das Verladen und Sichern der Maschine zum kurzen Prozess.

Die Grundausrüstung pro Motorrad besteht aus vier Zurrgurten und einer Bremssicherung. Letztere kann ein Kabelbinder sein oder auch ein altes Stück Mo-

torradschlauch oder ein Einmachgummi. Wichtiger ist die Wahl der richtigen Zurrgurte. Von Billig-Angeboten aus dem Baumarkt sollte man die Finger lassen, lieber ein paar Euro mehr ausgeben und besonders auf das blaue Etikett am Gurt achten. Das enthält nicht nur das Prüfsiegel des TÜV, sondern auch Angaben zur Zugfestigkeit (LC). Die TF-Redaktion benutzt für Motorrad-



**Volles Programm: Zurrgurte, Kabelbinder oder ein Stück Motorradschlauch für die Bremse und Polstermaterial für alle Fälle – mehr braucht man nicht.**

## Sicherheits-Tipps

- Immer zu zweit arbeiten. Es sei denn, der Anhänger ist speziell für die Beladung durch nur eine Person ausgelegt.
- Bei den Gurten nicht sparen, auf gute Qualität achten.
- Zugfestigkeit 500 daN ist für Maschinen bis 400 kg absolut ausreichend.
- Gurte vor jedem Einsatz auf Beschädigungen (Schnitte, Risse) überprüfen.
- Befestigungspunkte auf scharfe Kanten bzw. Ecken überprüfen und evtl. Schutzschlauch über den Gurt ziehen.
- Gurte nicht an Plastikteilen anlenken (Bruchgefahr).
- Motorrad nicht zu tief in die Federn ziehen (halber Federweg reicht), um die Dichterringe nicht zu beschädigen.
- Die Lenkerenden nicht zu stark belasten.
- Nach 50 km bzw. einer halben Stunde Fahrt noch mal checken, ob alles fest ist.
- Ersatzgurt mitnehmen.



**Edelschutz: die Auspuffmanschette aus Moosgummi. Einfache Schaumstoffmatten tun es auch.**



transporte Gurte mit LC=500 daN, das entspricht etwa 500 Kilogramm. Damit sind auch schwere Brocken gut abgesichert. Zu schätzen lernt man bei der Arbeit gut verarbeitete und sicher funktionierende Ratschen, an denen man sich nicht gleich die Finger aufreißt. Dazu kommen nach Bedarf Polstermaterialien, wie zum Beispiel eine Auspuffmanschette (Mufflersoc, ca. 25 Euro bei Polo), Moosgummimatten aus dem Baumarkt, Luftpolsterfolie oder auch ein altes Handtuch. All diese Dinge verhindern, dass die Zurrgurte am Motorrad scheuern und eventuell

unschöne Spuren an Lackteilen und anderen empfindlichen Oberflächen hinterlassen. Umgekehrt empfehlen sich spezielle Schutzschläuche für die Zurrgurte, wenn diese über Schraubenköpfe, Gussgrate und andere scharfkantige Teile geführt werden müssen.



**Geschickt eingefädelt: Schlaufen über die Lenkerenden ziehen, Gurte abspannen, fertig. Eine feine Sache für Maschinen mit sperriger Vollverkleidung. Aber Vorsicht, nicht jeder Lenker verträgt die Zugbelastung.**

**Beruhigendes Etikett: Das TÜV-Prüfzeichen und die Angabe der Zugkraft geben Sicherheit.**

# Kurz angebunden

Mit dem Verzurren von Motorrädern ist es wie mit dem Fahren: mit der richtigen Technik und etwas Übung gar kein Problem.

**O**b auf dem Anhänger, im Transporter oder auf dem Heckträger, das Verzurren geht immer nach dem gleichen Prinzip vor sich:

Zwei Gurte vorn und zwei hinten sowie ein stabiler Vorderadhalter fixieren die Maschine und verhindern, dass sie im Fall eines Unfalls zum Geschoss



**1.** Das Motorrad hilft schieben: Mit etwas Gefühl an der Kupplung lässt sich die Maschine im ersten Gang fast ohne Kraftaufwand auf den Hänger fahren. Bei hohen Ladeflächen empfiehlt sich eine Zwischenstufe (Schemel oder Bierkiste) für den sicheren Aufstieg.



**4.** Die Spanngurte werden so justiert, dass das Motorrad senkrecht steht. Dabei darauf achten, dass der Gurt möglichst nicht am Motorrad scheuern kann.



**5.** Die losen Gurtenden werden sorgfältig gesichert. Im 100-km/h-Fahrtwind würden sie sonst zu Peitschen und könnten sich eventuell sogar ganz lösen.



**7.** Lässt sich ein Kontakt der Spanngurte mit Teilen des Motorrads nicht vermeiden, wie hier am Kotflügel der Z 750, verhindert eine Gurtmanschette Schäden sowohl am Lack als auch bei scharfen Kanten am Gurt.



**2.** Steht das Vorderrad in seiner Halterung, fixiert ein Helfer als Erstes die Vorderradbremse.

**3.** Beim Anbringen der vorderen Spanngurte sollte eine zweite Person das Motorrad sichern. Festgezogen wird abwechselnd links und rechts, bis die Gabel etwa zur Hälfte ihres Federwegs zusammengedrückt ist.



**6.** Die hinteren Gurte müssen im Falle eines Frontalaufpralls die gesamte Maschine auffangen. Deshalb kommen für die Befestigung nur wirklich stabile Teile des Motorrads wie Hauptrahmen oder Fußrastenhalter in Frage.



**8.** Auch die Auspuffmanschette schützt sowohl den Gurt als auch den Schalldämpfer, verhindert Kratzer und dämpft Vibrationen während der Fahrt in den Urlaub.

# Alternative Möglichkeiten

## Zug fahren

Das Angebot der Bahn heißt zwar Autozug, ist aber eigentlich gerade für Motorräder sinnvoll.

Es ist wirklich enorm einfach: Man fährt abends zum Bahnhof, rollt auf die doppelstöckigen Waggons und macht es sich anschließend im reservierten Zugabteil bequem. Wenn man am nächsten Morgen aufwacht, ist der Zielbahnhof meist nicht mehr weit, und der Urlaub kann direkt beginnen. Da kann einem dann auch der unterirdische Mitropa-Kaf-

fee die Laune nur kurzfristig verderben. Wer diese sehr komfortable und umweltschonende Transportform nutzen will, sollte sich aber rechtzeitig über Termin und Ziel der Reise im Klaren sein. Das Angebot der Bahn wird gut genutzt, und manche Züge sind entsprechend schnell ausgebucht. Zumal die Bahn das Autozug-Streckennetz zur Saison 2008 nochmals ausgedünnt hat. Auch sollte die nächste Verladestation nicht allzu weit entfernt liegen. Für die Fahrt von Norddeutschland in die Alpen zum Beispiel bietet die Bahn Terminals in Hamburg, Berlin und Hildesheim an. München



für Österreich und Südtirol sowie Lörrach für die Schweiz und die Westalpen sind hier die passenden Ziele. Wer weiter will, kommt auf dem Schienenweg auch bis nach Italien oder Südfrankreich. Letzteres aller-

dings nicht mehr von Süddeutschland aus: Die Strecke von München über Stuttgart nach Narbonne ist leider ebenso Geschichte wie das komplette Terminal in Stuttgart-Kornwestheim.



## Verladen lassen

Was bei Reisen in andere Erdteile fast obligatorisch ist, funktioniert auch innerhalb Europas: die Verschickung des eigenen Motorrads über eine Spedition.

Grundsätzlich gibt es dabei zwei Möglichkeiten: Fahrer und Maschine reisen gemeinsam oder getrennt. Unternehmen wie bike in a box, Hollys Motorradtransporte oder free bike haben sich darauf spezialisiert, Gruppen in den Urlaub zu bringen. Die Fahrer machen es sich im Bus bequem, während die Motorräder auf dem Anhänger geschont werden. Für Einzelreisende lohnt sich diese Form finanziell nur, wenn Restplätze für eine der Fahrten angeboten

werden. Vorteil für größere Gruppen: Die Spediteure organisieren oft zusätzlich die Unterbringung und das Tourprogramm vor Ort.

Andere Speditionen kümmern sich überwiegend um das Motorrad, wickeln, wie BLS, H.B.S. und SKS, Transporte im Rahmen von Großveranstaltungen – oft Harley-Treffen – ab. Außerdem kann man sein Schätzchen auch im Kleintransporter verschicken lassen, eine interessante Lösung zum Beispiel für ebay-Geschäfte.

## Anhänger mieten

Es muss nicht gleich der eigene Anhänger sein. Für gelegentliche Urlaubstouren ist die Miete die bessere Lösung.

Zumal es für wirklich jeden Bedarf den passenden Mietanhänger gibt. Oft reicht schon eine Anfrage bei der nächsten Tankstelle. Gelbe Seiten und das Internet bieten weitere Recherche-Möglichkeiten. Und nicht zuletzt bieten viele Polo-Shops auch Mietanhänger an. So lassen sich mit ein wenig Geduld Angebote schon ab 50 Euro pro Woche finden. Meist handelt es sich um Standard-Modelle für zwei

oder drei Maschinen. Aber auch große Anhänger mit bis zu sechs Standplätzen lassen sich für die Gruppentour buchen. In jedem Fall ist die Mietlösung eine prima Möglichkeit, auszuprobieren, ob man mit dem Anhänger am Auto zurechtkommt und ob sich die Anschaffung eines eigenen Trailers überhaupt lohnt. Denn bei mindestens mehreren hundert Euro Kaufpreis muss man ihn schon regelmäßig nutzen.



# Motorrad mieten

Ganz ohne Transportsorgen in den Urlaub fahren und trotzdem am Ziel Motorrad fahren? Klar, mit einer Mietmaschine geht das auch.

Für manches Reiseziel bietet sich diese Lösung ganz automatisch an, zum Beispiel für Inseln: Nach Kreta oder Mallorca sind es nur wenige Flugstunden. Man spart sich nicht nur die Zeit und die Kosten für die Fähre, sondern auch die Anreise bis zum entsprechenden Fährhafen. Und noch ein Argument für das gemietete Motorrad: Abwechslung. Mal etwas anderes zu fahren, womöglich die Traummaschine, die man immer mal ausprobieren wollte, ist ja durchaus

**Mit Meerblick:  
Für Insel-Touren  
ideal ist eine  
Miet-Maschine.**



reizvoll. Und vielleicht ist die eigene Maschine für den Urlaubsort gar nicht so geeignet? Eine leichte Enduro macht da oft mehr Spaß als ein dickes Tourenschiff.

Ganz billig ist der Spaß allerdings nicht, wenn man nicht gerade eine 125er älteren Baujahrs fahren will. Und es kommt sehr darauf an, wo man seinen Urlaub verbringt: Eine F650GS

zum Beispiel kostet bei Bianco Blu in Italien pro Woche 680 Euro. Bei Viper Nolo, ebenfalls Italien, gibt's eine Honda Hornet oder Transalp für 229 Euro/3 Tage. Wer mit einer großen Harley durch Südspanien touren will, zahlt bei Eagle Rider 1236 Euro pro Woche. Dagegen wirken die 445 Euro für eine Yamaha XT 660 R auf eine Yamaha wie ein Schnäppchen.

## Bezugsnachweis

Die Adressen der Anbieter finden Sie im Internet unter: [www.tourenfahrer.de](http://www.tourenfahrer.de)

Aber es geht noch viel günstiger: Die gleiche Yamaha kostet auf Kreta nur 295 Euro. Egal, wo für man sich letztlich entscheidet, es empfiehlt sich, die eigene Ausrüstung mitzunehmen.

## Ausgerechnet

Viele individuelle Faktoren beeinflussen die Kosten für die Anreise. Deshalb kann die folgende Beispielrechnung nur einen groben Anhalt geben.

Nehmen wir an, Max und Lieschen, wohnhaft im Großraum Hamburg, wollen für zwei Wochen Urlaub mit ihren Motorrädern machen. Und zwar in den italienischen Alpen. Das bedeutet eine Anreise von ca. 1200 Kilometern. Nehmen wir weiterhin an, beide Maschinen schlucken durchschnittlich sechs Liter Normalbenzin/100 km und rollen auf üblichen Tourensportreifen (120/180). Hätten die beiden auch noch einen Pkw (neun Liter Diesel/100 km) mit Anhängerkupplung und einen Transporter (elf Liter Diesel/100 km) mit Platz für beide Maschinen, ergäben sich mehrere Alternativen:

## Kostenvergleich

<b>Selber fahren</b>		
Sprit (Normalbenzin): 4 x 72 Liter (1,40 Euro/l)		ca. 400 Euro
Reifenverschleiß		ca. 140 Euro
Maut: Kufstein, Brenner, Bozen und zurück		ca. 68 Euro
2 x 2 Übernachtungen je 30 Euro		ca. 120 Euro
Summe:		ca. 728 Euro
<b>Anhänger Miete</b>		
Anhänger für 2 Wochen		ca. 160 Euro
Sprit (Diesel): 2 x 108 Liter (1,30 Euro/l)		ca. 280 Euro
Maut: Kufstein, Brenner, Bozen und zurück		ca. 43 Euro
2 x 2 Übernachtungen je 30 Euro		ca. 120 Euro
Summe:		ca. 603 Euro
<b>Van/Transporter</b>		
Sprit (Diesel): 2 x 132 Liter (1,30 Euro/l)		ca. 340 Euro
Maut: Kufstein, Brenner, Bozen und zurück		ca. 41 Euro
2 x 2 Übernachtungen je 30 Euro		ca. 120 Euro
Summe:		ca. 501 Euro
<b>Spedition Free Bike</b>		
Hamburg-Bozen und zurück		ab 786 Euro
<b>DB-Autozug</b>		
Hamburg-Bozen und zurück		ab 751 Euro
oder Hamburg-München und zurück		ab 471 Euro
Sprit (Normalbenzin): 4 x 18 Liter (1,40 Euro/l)		ca. 100 Euro
Summe:		ca. 570 Euro
<b>Miet-Motorrad</b>		
Flug nach Bergamo (Air Berlin)		ca. 200 Euro
Honda Transalp für 2 Wochen inkl. 700 Frei-km		ca. 1660 Euro
je 1300 zusätzliche km/0,10 Euro		ca. 260 Euro
Summe:		ca. 2120 Euro

## Vor- und Nachteile aller Transportarten

Transportart	Vorteil	Nachteil
<b>Selber fahren</b>	+ Kaum Organisation nötig + Anreise ist Teil des Urlaubs	- Anstrengend - Hoher Materialverschleiß - Hoher Zeitaufwand
<b>Anhänger Miete</b>	+ Kein Stellplatz nötig + Großes, vielfältiges Angebot	- Voraussetzung Zugfahrzeug - Tempolimit - Rangieren will gelernt sein
<b>Heckträger</b>	+ Kein Tempolimit + Gepäckraum bleibt erhalten + Kein Rangier-Problem	- Nix für schwere Maschinen - Nur für ein Motorrad - Kofferraum schwer zugänglich - Teils teurer Umbau nötig
<b>Van/Transporter</b>	+ Kein Tempolimit + Schutz vor Diebstahl + Nach Umbau einfach zu beladen + Kein Rangier-Problem	- Benzindämpfe im Fahrzeug - Beengter Platz (je nach Fz.) - Aufwendiger Umbau
<b>Spedition</b>	+ Gut geeignet für Gruppenreisen + Sicher, professionell, bequem + Umfangreiches »Streckennetz« + Kein Organisations-Stress	- Hohe Kosten für Einzelreisende - Nur begrenzt flexibel - u. U. lange Vorlaufzeit
<b>DB-Autozug</b>	+ Individuell + Schnell + Umweltfreundlichste Variante + Keine zusätzliche Übernachtung	- Langer Buchungsvorlauf - Beschränktes Streckennetz - An Hauptreisetagen teuer
<b>Miet-Moped</b>	+ Sehr bequem + Schnelle, einfache Anreise + Geeignet für ferne Reiseziele	- Teuer, wenn's gut sein soll - Hohe Kautions

**Auf einen Blick: Jedes Transportkonzept hat seine Vorzüge und seine Haken. Welches letztlich das beste ist, hängt stark von den jeweiligen Umständen ab. Das gilt auch für die Kosten.**