



Die Route 214, eine der schönsten Fernstraßen Chinas, nutzen nur wenige Motorradtouristen

# GROSSARTIG!

Auf dem Mystery Ride 2024 ging es auf Überraschungsfahrt durch den Südwesten Chinas. Die Route war geheim, die Motorradurlauber hatten zuvor blind und ohne Einblick ins Reiseprogramm diese Pauschaltour gebucht. Klar war nur, dass dieses vielfältige, riesengroße Land kein typisches Motorrad-Reiseziel ist.

Oberlauf des Jangtse im Norden Yunnans



Nach Verwaltungsakt und ein paar Stunden Wartezeit: der chinesische Führerschein!

**H**ölle. Die Dichte hier. Alle Straßen voll. Massen drängen sich durch die Acht-Millionen-Metropole Kunming, kleine Elektroroller wuseln durch den dichten Stadtverkehr, auf meiner Boxer-BMW mit Koffern und Topcase komme ich mir hilflos vor, stehe elendig im Stau. Eigentlich dürfte ich hier gar nicht fahren, der innerstädtische Ring ist – wie in vielen Großstädten Chinas – für Motorräder tabu. Seltsame Politik, großen SUVs und fetten Limousinen die Ein- und Durchfahrt zu gestatten, Einspurfahrzeuge aber zu reglementieren...

Nun, absurde Regeln und Bürokratie muss man in dieser riesengroßen Nation wohl hinnehmen. Hier leben fast doppelt so viele Menschen wie in Europa, flächenmäßig sind China und Europa gleichauf. Ein Land also so groß wie ein ganzer Kontinent, neun der weltweit 14 Achttausender befinden sich hier (zum Teil), der Jangtse als drittgrößter Fluss dieser Erde durchfließt das Land, gut 30 000 Kilometer Küstenlinie, es gibt ausgedehnte Wüsten, Steppen und schier unendliche Hügellandschaften, das Klima mit ähnlicher Bandbreite: von tropisch heiß bis kühl gemäßigt und frostig kalt, die Flora und Fauna ist reich und vielfältig.

Ein enorm vielseitiges und kaum fassbares Land, ein Riese mit einer mehrere Jahrtausende alten Geschichte und Kultur, mit Multi-Millionenstädten und einem weitverzweigten, teils perfekt ausgebauten Straßennetz aus über fünf Millionen Kilometern, die abwechslungsreich durch alle Landesteile führen. Man bräuchte Wochen und Monate, um dieses Megaland auch nur ansatzweise selbst „erfahren“ zu können. Und trotzdem ist China nur ein Zwerg. Motorradtouristisch betrachtet jedenfalls. Obwohl seit geraumer

Zeit sogar sehr taugliche Reise-Motorräder „made in China“ auch auf unseren europäischen Markt drängen (siehe redaktionelle Auswahl auf Seite 118). Ja, für wen bauen die denn solche Maschinen? Ist das alles nur Exportware?

In der Volksrepublik füllen kleine, nutzwertige Motorräder die Straßen, aber nur wenige Tourenmaschinen sind unterwegs, und ausländische Tourenfahrer gibt es so gut wie gar nicht. Warum bloß? Ist das Land tatsächlich keine Reisen wert? Sind es vielleicht die vielen Bedenken und Vorurteile, die von einer Tour dort abhalten – autoritärer Staat, Verletzung von Menschenrechten, Luft- und Umweltverschmutzung, Überbevölkerung? Ich bereise die ganze Welt und möchte mich nicht in einen politisch-ideologischen Rahmen pressen lassen, der mich von einer Fahrt irgendwohin abhält. China interessiert mich, trotz der zahlreichen Ressentiments, die auch ich pflege. Deshalb war ich hochofren, eine Chance zu bekommen, zusammen mit Edelweiss Bike Travel auf eine Premierentour gehen zu dürfen: den Mystery Ride China in der Provinz Yunnan (Infos siehe Kasten Seite 119).

Als eine der beliebtesten Urlaubs- und Reiseregionen Chinas mit mehr als 25 ethnischen Minderheiten perfekt, um auf einem Motorradtrip zumindest einen Teil vom „echten“ China besser kennenlernen zu können. Kurioserweise kämpfte ich mich auf dem Hinflug nach Peking durch das reichlich abgehangene Hippie-Kultbuch „Zen und die Kunst, ein Motorrad zu warten“ von Robert M. Pirsig, dessen mitunter zähe Lehre immerhin eine auch für die anstehende Tour sehr passende Weisheit parat hielt: „Auf dem Motorrad ist der Rahmen weg. Man ist mit allem ganz in Fühlung. Man ist mittendrin in



Stadtdurchfahrten wie oben im Bild sind nicht immer so fluffig wie in der netten „Kleinstadt“ Jianshui (500 000 Einwohner). In größeren Metropolen kann der dichte Verkehr nerven. Sehr entspannt hingegen: das Leben im historischen Ort Heshun (u. I.) oder im weltweit berühmten Teeanbaugebiet Pu'er (r.) ganz im Südwesten Chinas





Es geht hoch hinaus:  
Im Autonomen Bezirk  
Dèqên führen viele  
Straßen auf weit über  
3000 Meter



Über 25 ethnische Minderheiten prägen  
das Bild der Bevölkerung von Yunnan

der Szene, anstatt sie nur zu betrachten, und das Gefühl der Gegenwärtigkeit ist überwältigend.“ Recht hat er, der Robert, doch im Moment ist mein Bild und Gefühl der Gegenwärtigkeit, inmitten vom Stadtverkehr in Kunming: überwältigend beengend. Hinzu kommt, dass die Verkehrsteilnehmer alle paar Hundert Meter geblitzt werden. Nicht wegen überhöhter Geschwindigkeit (wie auch, ist sowieso nur Schrittempo möglich ...), sondern weil der Staat gerne kontrolliert. An jeder Ecke, selbst in abgelegenen Dörfern, hängen Überwachungskameras, Polizeikontrollen sind auf manchen Straßen wie ein Grenzübergang organisiert, Ordnungshüter omnipräsent, und bei einem Check sollten alle Papiere picobello in Ordnung sein.

In diesem Zusammenhang hier die wichtigsten Stolpersteine für China-Motorradreisende: Du benötigst einen chinesischen Führerschein, ein internationaler Führerschein reicht nicht. Möchtest du mit eigenem Motorrad China bereisen oder einfach nur im Transit das Land durchqueren, bekommst du nur mit erheblichem zeitlichem Vorlauf und intensiven Behördengängen eine Erlaubnis und passende Zulassungsdokumente. Motorradvermietung ist selten, und du brauchst einen staatlich zugelassenen, einheimischen Tourguide, der dich die ganze Zeit begleitet. Klingt kompliziert – ist es auch. Den Amtsschimmel mit nervenaufreibenden Antragsstellungen haben allerdings bereits im Vorfeld dieser Motorrad-Pauschalreise die Organisatoren von Edelweiss Bike Travel geritten. Wir Reisende mussten lediglich einen halben Tag auf der Polizeistation in Kunming verbringen,

Wohlgelassen: Die Landbevölkerung begrüßt uns Motorradfahrer herzlich und offen. Wundervolle Tour-Momente!



um nach einem Sehtest und reichlich Papierkram die chinesische Fahrerlaubnis in Händen halten zu dürfen.

Nun bange ich, den Führerschein gleich in der ersten Polizeikontrolle wieder loszuwerden, wer weiß, wie streng die das hier mit der „Innenstadt-Motorrad-Regel“ nehmen. Doch die Verkehrspolizisten winken unsere 18 Motorräder und 21 Passagiere starke Reisegruppe nach skeptischem, aber auch verdattertem Blick schnell durch. So ein Maxi-Motorrad-Rudel, bestehend aus BMW GS und RT, sieht man in China nicht alle Tage, wir sind Exoten und ein ungewohnter Anblick zwischen all den modernen Elektroautos, Bussen und kleinen Krafträdern.

Schnell lassen wir die große Stadt und deren Peripherie mit siloartigen, gleichförmigen Wohntürmen hinter uns, endlich öffnet sich die Landschaft, es lässt sich wieder befreit rollen. Doch der Himmel ist bedeckt, ein graubrauner Schleier aus Dunst legt sich übers Land, es ist schwül-heiß, auf der eher stumpf geraden Landstraße blockieren rußende Lkw den Fahrfluss, es geht vorbei an Zementwerken, Lagerhallen und anderen hässlichen Industriebauten, die zwar von wirtschaftlichem Wachstum zeugen, aber nicht gerade zu einem schönen Panorama beitragen. Eine Mischpoke aus Staub, Öl und Bremsabrieb verleiht dem Asphalt außerdem vielerorts eine rutschige Oberfläche – die Traktionskontrolle der 1250er-Reiseenduro ist jedenfalls gut beschäftigt und verhindert mehrfach einen Abflug.

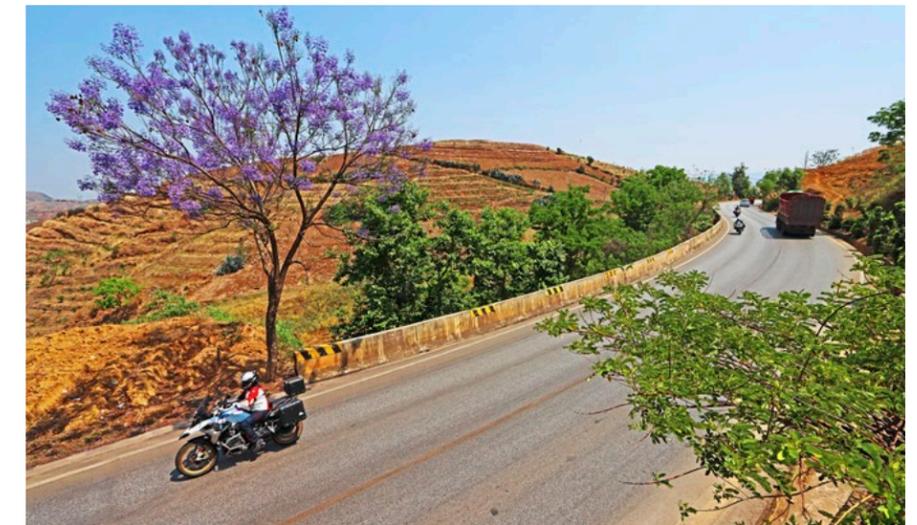
Später, im hochmodernen, kühl-klimatisierten Hotel mit großem Pool, weltläufiger Weinkarte, internationalem Büfett und synthetisch aus dem Boden gestampftem Touristen-Dorf als Kulisse für Urlaubsfotos, schlüpfte ich aus der staubigen Textilkombi, dusche den klebrigen Schweiß vom Körper und resümiere: Nein, bisher kann mich China nicht überzeugen. Auch

der Folgetag lässt zweifeln, hier freiwillig Motorradurlaub machen zu wollen. Baustellen, stockender Verkehr und Autobahn, auf der wir als Motorradfahrer wie schon in der Innenstadt eher geduldet als erlaubt sind. Auch das ist so eine absurde Regel aus einer Zeit, als es in China so gut wie keine größeren Motorräder gab. Die millionenfach verbreiteten kleinen Krafträder mit kaum mehr als 150 Kubik wollte man als Sicherheitsrisiko von der exklusiven Schnellstraße lieber fernhalten, daher gibt es an den Autobahn-Mautstationen kein spezielles Ticket für Motorräder. Mit einem Big Bike wird man aber meistens durchgewinkt respektive fährt einfach an der Schranke vorbei. Eine rechtliche Grauzone.

Nun geht es südwärts und dann entlang der Grenzen zu Vietnam und Laos. Auf langen Anreise- und Verbindungsetappen vermittelt die Autobahn nun in der Tat Freiheit, weil: komplett frei. Kein Verkehr, also Tempomat rein und zurücklehnen. Verrückt, da führt eine mehrspurige Trasse durchs Niemandsland, es sind sogar schon große Flächen für Rasthäuser mit vielen Parkplätzen angelegt, aber außer den Toiletten ist nichts in Betrieb. Freie Fahrt für ... nun ja, die Bürger sollen dorthin ja erst umsiedeln. Freiwillig? Egal, man plant halt für die Zukunft, in wenigen Jahren werden dort voraussichtlich große Städte entstehen, die passende Infrastruktur entsteht vorausseilend. Auch das ist typisch China: Land im Umbruch, ultradynamisch und mitunter beängstigend schnell.

Wir verlassen die Bahn aber wieder, denn Fahrfreude kommt – wie wohl überall auf der Welt – eher auf Berg- und kurvigen Nebenstrecken auf. Davon gibt es ab sofort viele! Die Tour ändert ihren Charakter. Waren es zuvor die netten Annehmlichkeiten der noblen Unterkünfte oder die bunten Innen- und Altstädte

**Sieht ziemlich nett und harmlos aus, doch der Asphalt kann auch übel rutschig sein ...**



Über mehr als 160 Quadratkilometer erstrecken sich die Hani-Reisterrassen in der Berglandschaft



Dünne Luft auf der Route 214: im Örtchen Shengpingzhen auf über 3500 Metern

(zum Beispiel Jianshui, wunderschön!), die – erst nach dem Abstellen des Motorrads – den Reiz des Reisens ausmachten, sind es jetzt die Straßen. Der Weg zu den Honghe-Hani-Reisterrassen (UNESCO-Welterbe) und weiter nach Pu'er (berühmt für den Tee) führt durch tropisches Bergland, flüssige Kurven und kaum befahrene Routen lassen das Herz höherschlagen. Der Asphalt bleibt aber an manchen Stellen kritisch glatt, höchste Aufmerksamkeit und ein sensibler Popometer sind gefragt.

In den Bergdörfern sammeln sich beim Halt die Menschen um die Motorräder. Wir sind eine Attraktion und sie begegnen uns mit einer völlig anderen Willkommenskultur als in den Städten, wo viele oft nur wie hypnotisiert in ihre Handys starren. Hier, in abgelegenen Orten, halten zwar auch selbst die einfachsten Leute ein Smartphone in der Hand, überraschenderweise aber, um etwa mit Übersetzungs-Apps mehr von uns zu erfahren. Selfies und Gruppenbilder mit neugierigen und humorvollen Menschen werden fast schon zum Standard für uns, mitunter kommen ganze Schulklassen herangeeilt, um Fotos von und mit uns „Aliens“ zu schießen.

Das Klima wird gemäßigter mit jedem Höhenmeter, langsam und stetig klettern wir an der Grenze zu Myanmar gen tibetisches Hochland. Die Stadt Tengchong liegt auf rund 1600 Metern Höhe mit angenehmen subtropischen Temperaturen und einer üppigen Vegetation. Der Ortsteil Heshun wuchert mit zahlreichen Fotomotiven: Teiche voller Lotusblüten, geschnitzte Hausfassaden, alte Brücken und Tempel. Zudem locken kulinarische Freuden: von Garküchen mit chillischarfen

## Motorradfahren in China

Arthur und Ze, die beiden chinesischen Tourguides für unsere Gruppe, erzählen als Kenner von der dortigen Motorradkultur: Kleine Einzylindermaschinen galten und gelten nach wie vor als schöne Lastesel für diejenigen, die sich kein Auto leisten können. Da die qualitativ teils bedenklichen Billig-Bikes (Neupreis oft weit unter 1000 Euro) lieblosem Alltagsgebrauch nicht dauerhaft standhalten, schreibt der Staat eine Verschrottung nach 13 Jahren vor. Gelte leider auch für hubraumstarke Luxus-Motorräder. Ein teurer Spaß also, wenn eine edle Custom-Harley oder feine Sport-Ducati ins gewisse Alter kommt... Und die Zulassung für ein Motorrad schlage, je nach Stadt und Provinz, zudem ein ordentliches Loch ins Kontor. In Shanghai zum Beispiel koste das Nummernschild (also die Fahrzeug-Zulassung, die aber nur in begrenzter Stückzahl herausgegeben wird) für eine BMW GS fast genauso viel wie deren Neupreis, erzählt Arthur, der dort lebt und eine KTM 790 Adventure fährt. Mit Trickserien ließen sich zwar bestimmte Auflagen umgehen, doch generell gelten große Motorräder als Luxusgut für Besserbetuchte. Aus zweiter Hand verlören sie durch die beschränkte Zulassungszeit ebenfalls rasant an Wert (ca. 1/13 vom Neuwert pro Jahr), sodass es praktisch kaum einen Gebrauchtmotormarkt gäbe. Motorrad als Hobby – in China also nur eine Option für komplett Überzeugte mit entsprechendem Geldbeutel. Führerschein, Kfz-Steuer, Versicherung und Werkstattkosten seien hingegen für eine breitere Bevölkerungsschicht erschwinglich. Gemessen an der enormen Bevölkerungszahl sei die Zahl der Zulassungen von Motorrädern über 500 Kubik gering und läge nur im fünfstelligen Bereich jährlich. Ob der Staat die stiefmütterliche Behandlung von Motorradfans zukünftig ändern wird? Ze und Arthur als Kenner der chinesischen Motorradzene zweifeln daran, sehen aber auch positive Signale. Das gute Markenimage etwa von BMW, Ducati oder auch Harley-Davidson trage in der Bevölkerung dazu bei, Motorräder als Statussymbol anzusehen. Junge wie auch ältere Motorradfahrer schlossen sich nun vermehrt in Marken- und Modell-Communities zusammen, tauschten sich dort aus, gäben Reparaturhilfe und unternahmen gemeinsame Ausfahrten und Touren, schwärmt Arthur. Und obgleich Motorradfahren eine kostspielige Liebhabe sei, gäbe es selbst Studenten, die jeden Yuan zusam-



Motorräder aus Europa gelten im Reiseland China als exotisch und ungewöhnlich

menkratzten, um Freiheit auf zwei Rädern zu genießen. Am liebsten auf den populären Reiserouten, die durch das riesige Land führen: Die G 318 von Shanghai nach Lhasa und bis an die Grenze zu Nepal gilt mit fast 5500 Kilometern als längste Straße Chinas sowie als eine der weltweit längsten durchgehend nummerierten Straßen innerhalb eines Staates; G 219 in den Autonomen Gebieten Xinjiang und Tibet führt auf mehr als 2300 Kilometern über einige 5000er-Pässe; G 214 (ca. 3300 Kilometer), in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fernstraße von Xining über Dêqên, Dali und Lincang nach Menghai, verläuft durch die Provinzen Qinghai und Yunnan sowie das Autonome Gebiet Tibet. Eigene Erfahrung durch den Mystery Ride: Die meisten Straßen, jedenfalls in Yunnan, sind gut gepflegt. Doch speziell die Nebenstrecken bieten auch böse Überraschungen: tiefe Bodenwellen und Schlaglöcher, und es können ganze Erdhaufen oder dicke Äste auf der Straße liegen. Zudem ist der Asphalt oftmals nicht sehr griffig und bei Nässe gefährlich rutschig. Generell gilt: Fahren in China erfordert alle Sinne – wer hier schnell fahren will, muss wohl nicht ganz bei Sinnen sein! Folglich: Beim Fahren besser kopfmäßig in einen entspannten Urlaubsmodus schalten, dann bereitet Motorradfahren in China höchste Freuden.



Tour-Style asiatisch: niedrige Sitzhöhe, hoher Gepäckturn; auf dem Baima-Pass (4290 Meter); Small Talk mit einheimischen Reiseenduristen



**Wird hoch gehandelt: Bei bestimmten Teesorten kostet das Gramm über zehn Euro!**

Nudelsuppen, die einen ins Schwitzen bringen, bis hin zu westlich geprägten Kaffeehäusern mit Cappuccino und Cheesecake. Heshun ist voll mit Besuchern und ein gutes Beispiel für viele, in den letzten Jahren herausgeputzte, traditionsreiche Orte in Yunnan, in denen der Tourismus boomt. Vor allem inländische Urlauber aus der gut verdienenden Mittel- und Oberschicht zieht es hierher, die mit ihren teuren Autos auf Familienurlaub gehen. Ausländische Reisende sieht man hingegen nur selten, ebenso nur wenige Motorradfahrer. Aber es gibt sie: Im Schatten eines Baumes auf einer wunderschönen Bergstraße treffen wir einen Studenten aus Shanghai, der für mehrere Monate auf seiner Suzuki V-Strom nach Lhasa (Tibet) unterwegs ist; ein paar ältere Herren mit zentnerschwer gepackten 500er-Vogel-Cruisern sind auf verlängertem Wochenendtrip; ein junges Pärchen mit Klapphelfen, Bluetooth-Intercom und Tourentextil macht auf einer CFMoto-Reiseenduro für zwei Wochen Erlebnisurlaub. Ja, es gibt Tourenfahrer, aber Motorradsport steckt noch in den Kinderschuhen. Da wirkt es schon fast unwirklich und hoffnungslos, als wir mitten im Nichts auf ein sehr spitz auf BMW-Fahrer zugeschnittenes Motorrad-Designerhotel stoßen mit originellen, garagenartigen Ferienhütten. Coole Anlage, auch noch mit Thermalquellen und einem alten Tempel nebendran, aber wer bitte schön soll sich hierher verirren? Man plant halt für die Zukunft...

Wir fahren weiter, Hunderte Kilometer entlang des Nu Jiang, des „Zornigen Flusses“. Erstklassige Strecke mit weit gezogenen Kurven und Möglichkeiten, schwungvoll links und rechts auf fantastische Bergstrecken abzubiegen. Ein Traum für Tourenfahrer, der noch fantastischer wird, sobald die Route ins Hoch-

gebirge führt, teils über gut ausgebaute Bergstraßen ohne Kennnummer oder Namen, die über 3000 Meter führen. Zack, zick, zack, zick, zack – eine Überdosis an Schräglagenwechseln bis nach Dêqên, hoch im Norden Yunnans, dem letzten Außenposten für Weiterreisende in das Autonome Gebiet Tibet, sofern diese eine Erlaubnis dabei haben. Haben wir nicht, knipsen daher am Morgen nur den sehr fotogenen höchsten Gipfel der Meili-Schneeberge (Khawa Karpo, 6740 Meter). Auf dem Parkplatz stehen ein paar einheimische Tourenfahrer mit BMW F 900 XR, Honda-Integra-Roller und Kawasaki Versys, die wie wir auf einer der beliebtesten chinesischen Fernstraßen, der Route 214, wieder Kurs Süd nehmen wollen. Kurzer Benzintank auf zwei, drei Zigarettenlängen in dünner Luft auf 3500 Metern, und weiter geht's auf dieser feinen, mit Kurven fast schon überfrachteten Route inklusive des fast 4300 Meter hohen Baima-Passes – aus Motorradfahrersicht wohl im wahrsten Sinne das Highlight auf unserem Mystery Ride.

Finale. Die Straßen bleiben schön, die Städte werden immer schöner. Obgleich manche Bemühungen, Reisende anzulocken, aus europäischer Sicht seltsam anmuten. Shangri-La City zum Beispiel. Die erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts gegründete, also recht junge 180 000-Einwohner-Stadt hieß früher Zhongdian und wurde 2001 umgetauft, der tibetische Name bedeutet „Land der Heiligkeit und des Friedens“. Dort leben mindestens 20 nationale Minderheiten, vor allem Tibeter, Naxi und Han; alte buddhistische Klöster gehören originär zu deren alten Kulturen, genau wie die farbenfrohe traditionelle Kleidung, die von einigen Einwohnern noch stolz getragen wird.

**Die erhabenen Meili-Schneeberge als sehr fotogene Kulisse vor der Kleinstadt Deqen (o.); am Songzanlin-Kloster (u. l.) – einige Teile Yunnans sind buddhistisch; extra fürs Handyfoto: In der Touristenstadt Shangri-La verkleiden sich wohlhabende chinesische Urlauber/innen und schmücken sich reichlich mit tibetischer Folklore (u. r.)**



Vieles in der Stadt erscheint jedoch wie eine mit Folklore vollgestopfte Kulissee, und jährlich durchströmen Millionen von inländischen Touristen die Gassen, kostümieren sich mit Gewändern und lichten sich Abermillionen Mal mit ihren Handys ab. Tiktok-Selfie-Wahn – von etwas weiter weg betrachtet wirkt das fast schon wieder wie eine Attraktion für sich. Auch die historische Altstadt von Lijiang ist ein Touristenmagnet, aber ein sehr angenehmer, der mit quirligem Nachtleben, Postkartenpanoramen (der fast 5600 Meter hohe Jade Dragon Snow Mountain im Hintergrund, idyllische

Parks mit Seen, Wasserkanälen, Blumen-Arrangements usw.) ebenfalls massenhaft Besucher anzieht. Am letzten Tag in der Stadt Dali, obwohl „nur“ rund 800.000 Einwohner, gibt es wieder Gedränge, es geht nur stockend im Schrittempo voran. Diesmal stehen die Motorräder allerdings geparkt in der Tiefgarage vom Hotel. Wir sind per pedes zum Souvenir-Shopping in der Altstadt unterwegs. Hölle, ist das voll hier! Heute ist Feiertag, Frauen, Männer, Kinder tanzen durch die Straßen, überall Aufführungen und Musik. Wir schwimmen mit im Menschenstrom, spüren nach diesen in-

tensiven Wochen besser den Geist dieser Mega-Nation, glauben, auf dieser besonderen Motorradtour China ein Stück weit besser kennengelernt und verstanden zu haben. Die anfängliche Skepsis ist gewichen – dieses großartige Reiseland verdient weitere Besuche, auch und gerade auf zwei Rädern. Hoffentlich das nächste Mal mit weniger bürokratischen Hürden für Motorradfahrer. Wer weiß, das Land entwickelt sich. Schnell.

Autor: Thorsten Dentges  
thorsten@motorradonline.de  
Fotos: Thorsten Dentges, Jörg Künstle (1)



Geführte Tour auf klasse Strecken durch einen facettenreichen Teil Chinas

## Motorräder aus China mit Zukunft in Europa

Eines der ersten China-Motorräder in unserer MOTORRAD-Redaktion war eine Shineray 125er-Enduro. Kostete damals, 2007, über einen Ebay-„Vertrieb“ als Neufahrzeug sensationelle 511 Euro. Und fiel erwartungsgemäß durch unsere anspruchsvollen Tests mit krachend schlechten Ergebnissen durch. Keine tausend Meter hätte ich damit auf Reisen gehen wollen. Wie sich die Zeiten geändert haben! CFMoto, eine der größten chinesischen Motorradmarken, wird seit 2023 vom europäischen Erfolgshersteller KTM vertrieben und erschließt sich dadurch neue Kundengruppen. In China gebaute Motoren werkeln zudem

schon seit Jahren in den Bikes von KTM oder auch BMW, anfänglich skeptisch beäugt, nunmehr eine Selbstverständlichkeit. In Italien werden die Traditionsmarken Benelli und Moto Morini mit Geld aus China gesteuert. Italienische Motorradfahrer haben deswegen keine Berührungängste – solide und lecker gemachte Mittelklasse-Reiseenduros wie TRK oder X-Cape verkaufen sich dort gut, vor allem, weil sie vergleichsweise kostengünstig angeboten werden. Andere China-Marken bekommen mit spannenden, wettbewerbsfähigen Modellen auch hierzulande Aufwind, sind plötzlich nicht nur

wegen des Preises attraktiv. An Beispielen wie einer radikalen Kove 450 Rally als straßenlegale Hardcore-Rallyemaschine (siehe auch ab Seite 68) oder auch der technisch sicherlich sehr interessanten Dreizylinder-Reiseenduro Zontes 703 F zeigt sich allerdings, dass ein (noch) unterentwickeltes Vertriebs- und Händlernetz momentan von Erfolgsgeschichten auf dem deutschen Motorradmarkt abhält. Doch mit welchen China-Bikes könnte es unserer Meinung nach sofort auf große Motorradreise gehen? Wir stellen an dieser Stelle eine redaktionelle Auswahl an bereits ausprobierten, empfehlenswerten Modellen vor.

### VOGE 300 RALLY

„Wu-Dschie“ spricht sich die Marke aus, was als abstrakte Abkürzung in etwa heißt: „Keine Grenzen“. Ein Motto, das auch in der Motorrad-Globetrotter-Szene Anklang findet. Einfach gestrickte, reisetaugliche, aber vor allem leichte Rallye-Enduros versprechen speziell in Gegenden, wo selbst die Haupttrouten anspruchsvollem Offroad-Terrain gleichen, grenzenlose „Reisefreiheit“. Die 29 PS starke 300er-Einzyylinder-Enduro konkurriert mit der mittlerweile sehr populären Honda CRF 300 Rally, wiegt nur 158 Kilo und kostet überschaubare 4599 Euro.



### CFMOTO 450 MT

Der Reihenzweizylinder mit 42 PS legte bei unserer ersten Testfahrt gute Manieren an den Tag. Das Grundkonzept der von Kiska Design (KTM) entworfenen CFMoto 450 MT bietet viel Potenzial sowohl fürs ambitionierte Offroad-Riding (einstellbares Fahrwerk, 200 mm Federweg vorn wie hinten) als auch für längere Touren auf kleinen Landstraßen. Die Verarbeitung insgesamt sowie die Komponenten machen einen guten Eindruck. Für 5990 Euro plus Nebenkosten gilt die kleine Reiseenduro als verdammt starker Deal!



### VOGE DS 900 X

Die bisher größte Reiseenduro (895-Kubik-Reihentwin, 94 PS) des chinesischen Loncin-Konzerns mit Hauptsitz in Chongqing trat jüngst gegen Suzukis Erfolgsmodell V-Strom 800 DE in unserem Vergleichstest (erscheint in MOTORRAD 18/2024) an und hat sich – so viel sei verraten – prima geschlagen. Die 238 Kilo schwere Mittelklasse-Reiseenduro mit Quickshifter, Antihopping-Kupplung, Traktionskontrolle, vier Fahrmodi und Tempomat soll bei Markteinführung dieses Jahr unter 10.000 Euro kosten – Kampfansage auch an die BMW F 900 GS, welche mit auffällig ähnlichem Motor und ähnlicher Ausstattung schnell mal 5000 Euro teurer ist!



### CFMOTO 800 MT TOURING

Klasse gemachtes, modernes Midsize-Adventurebike mit dem bewährten Twin aus der KTM 790. Kräftige 91 PS bei einem Gewicht von 231 Kilo klingen nach guten Eckdaten für jede Tour, auch mit Sozia und Gepäck. Im Test gefiel die 800er jedenfalls aufgrund einer komfortablen und für längere Reisen sehr sinnvollen Touring-Vollausstattung mit Koffern, Schutzbügeln, Handprotektoren, Zusatzscheinwerfern, Hauptständer sowie Sitz- und Griffheizung. Der Windschild ist verstellbar, es stehen zwei Fahrmodi zur Verfügung. Bei diesem Gesamtpaket klingt der Preis von 11.990 Euro (plus 475 Euro Nebenkosten) mehr als fair.



Fotos: CFMoto, Voge

## Mystery Ride China – Provinz Yunnan

Der sogenannte Mystery Ride von Edelweiss Bike Travel aus Mieming/A ist die Idee von Rainer Buck (im Bild u. r. mit seiner Frau Gaby), einer der Geschäftsführer des auf Motorradreisen spezialisierten Reiseunternehmens. Die auch als „Fahrt ins Blaue“ bezeichnete Pauschalreise startete dieses Jahr zum fünften Mal (nach Zielen in Europa und Afrika), das Konzept: Die Buchenden (häufig Stammkunden) erfahren den genauen Reiseablauf erst am

Zielort, sie lassen sich also überraschen. Die Tour führt der Chef selbst, wird aber von weiteren Tourguides und Service-Fahrzeugen (für Pannen und Notfälle) begleitet. Alle Teilnehmer sind ohne Routenkenntnisse und folgen Rainer „blind“, fest versprochen werden nur: kurvige Straßen, leckeres Essen, guter Wein und besondere Unterkünfte. Wir konnten die diesjährige Pilot-Tour durch Yunnan (3200 Kilometer in 17 Tagen) beglei-

ten und das Angebot erproben. Eine sehr ähnliche Reise soll 2025 ab ca. 10.000 Euro (plus Nebenkosten wie Flug und Benzin) ins Programm kommen, allerdings dann ohne Rainer als Tourguide. Der arbeitet bereits an der nächsten „Fahrt ins Blaue“ (Zielgebiet ist noch geheim). Infos zur geplanten China-Tour finden sich unter [www.edelweissbike.com](http://www.edelweissbike.com)



**MOTORRAD action team**

**GEWINN SPIEL**  
Aktionszeitraum: 01.01.24 - 30.11.24

Buche eine MOTORRAD action team Reise oder ein Training und gewinne Preise im Gesamtwert von über 6.000 €!

## REISE-BOX



Foto: Hendrik Heyne

Im Himalaya erreichen wir das Basislager des Mount Everest auf 5200 m Höhe – ein unvergesslicher Moment, wenn uns die Welt zu Füßen liegt. Nach fast 12.000 km erreichen wir das mystische Lhasa in Tibet. Seid bereit für das Abenteuer eures Lebens!

## DEUTSCHLAND-TIBET OVERLAND

Diese epische Reise startet in München und führt durch den Balkan bis Istanbul. Von dort erobern wir das anatolische Hochland, durchqueren die Bergwelt Georgiens, den Kaukasus und das geheimnisvolle Zentralasien. Wir entdecken die Schätze der Seidenstraße in Buchara, Khiva und Samarkand und erleben spektakuläre Fahrtage durch Kirgistan und China bis zum tibetischen Hochplateau.

## PREISE

Fahrer	14.990 Euro
Beifahrer	8.990 Euro
Einzelzimmerzuschlag	1.990 Euro

## TERMIN

16.07.–27.08.2025

## LINK

<https://event.motorpresse.de/roadtrip-urasien-von-muenchen-auf-das-dach-der-welt/>



MOTORRAD action team, 70162 Stuttgart,  
Telefon 07 11/182-1977, E-Mail: [info@actionteam.de](mailto:info@actionteam.de)  
Internet: [event.motorpresse.de/motorrad/reisen/](http://event.motorpresse.de/motorrad/reisen/)