

Victory Grizzly von Urs Pedraita

INTERMOT-Countdown Teil 1

© Foto: [Rossen Gargolov](#)



Urs "Grizzly" Pedraita hat die Erde mit der Victory Grizzly umrundet und dabei alle Kontinente auf ihrer längsten Achse durchquert. Im Rahmen des INTERMOT-Countdowns stellen wir euch seine irre Maschine vor.

Vier Monate, um die Welt zu umrunden? Das haben andere Motorradfahrer schon schneller geschafft, mögen Skeptiker anmerken. Richtig, und der Schnellste von ihnen war niemand anders als Urs Pedraita selbst: im August 2014 fuhr der Schweizer 24.741 Kilometer, ebenfalls auf einer Victory Cross Country, in ganzen 16 Tagen, zwölf Stunden und 19 Minuten. Macht einen Schnitt von 62,47 Kilometern pro Stunde – über zwei Wochen lang, Tag und Nacht.



Bei seiner nächsten Unternehmung hat Grizzly aber nicht "einfach" den Globus umrundet, sondern alle fünf Kontinente auf ihrer längsten Achse durchquert: Afrika von Kapstadt nach Kairo, Europa von Gibraltar zum Nordkap, Asien von St. Petersburg nach Seoul, Australien von Sydney nach Perth und Amerika von Alaska bis Feuerland. Dazu kommt die Strecke von Bangkok nach Singapur, die sich Pedraita nicht entgehen ließ. "Und auf der letzten Etappe von Toronto nach Florida habe ich noch einen Umweg zur US-Westküste eingelegt", merkt der Schweizer in aller Bescheidenheit an.

72 Tage und 13 Stunden im Sattel der Victory Grizzly

119 Tage und 21 Stunden war Urs Pedraita mit seiner Victory Grizzly unterwegs – mehrere Flüge und Schiffspassagen eingerechnet. 72 Tage und 13 Stunden davon saß Pedraita im Sattel seiner Victory, mit der er rund 78.000 Kilometer zurücklegte, sich aber natürlich auch hin und wieder eine Müte Schlaf gönnte und manchmal auch nur wartete – an Grenzübergängen, in Staus oder bei anderen Widrigkeiten.

Der passionierte Langstreckenfahrer schwört bei seinen Unternehmungen auf Victory-Motorräder. Mehr als einmal haben sich die Bikes aus Spirit Lake in Iowa bei seinen Strapazen bewährt. Für seine jüngste Rekordfahrt hatte "Grizzly" seine Victory Cross Country von **Motostyling Switzerland** präparieren lassen. Dort passte man Verkleidung, Tank und Sitz an die besonderen Herausforderungen an, beließ aber Rahmen, Motor und Antriebsstrang weitgehend serienmäßig.

"Dieser Rekord ist der beste Beweis für die Zuverlässigkeit und Belastbarkeit unserer Motorräder", freut sich deshalb Victory Marketing Manager Nate Secor. "Das wissen die Victory-Fahrer auch sehr zu schätzen – ich glaube, sie sind alle aus einem ähnlichen Holz geschnitzt wie 'Grizzly'." www.grizzlyraceteam.ch

Verrückte Bikes auf der INTERMOT 2018

Zehn verwegene Um- und Eigenbauten präsentieren die Koelnmesse INTERMOT 2018 und MOTORRAD als zehnteilige Serie. Der Clou: Alle diese verrückten Maschinen werden live in Köln präsent sein. Dazu stehen Redakteure und Erbauer während der Messtage Rede und Antwort. So eine Gelegenheit kommt so schnell nicht wieder. Nun war die Victory Daytona One ein „Reise-Motorrad“. Alles zum Thema Touring findet sich auf der Sonderfläche im Messeboulevard und zum aktiven Ausprobieren in den Fahrparcours. Weitere Infos und Fotoshows unter www.intermot.de.

Die INTERMOT findet vom 3. bis zum 7. Oktober 2018 in Köln statt. Die Sonderausstellung "Total abgefahren" findet ihr auf dem Messeboulevard im Gang zwischen den Messehallen 6 und 9 und am MOTORRAD-Stand in Halle 9, Stand A 41.

Interview mit Urs Pedraita

MOTORRAD: Weshalb tut ein Mensch sich das an?

Urs Pedraita: Vielleicht, weil ich aus einem kleinen Land komme und diese Rekordfahrt über alle Kontinente, durch viele große Länder führt. Aber ganz ehrlich: Die Idee entstand in einer Biker-Kneipe bei über einem Promille. Die kürzestmögliche Erdumrundung habe ich schon hinter mir. Nun geht es eben um einen sehr langen Trip durch alle Kontinente.



Bei seiner Weltumrundung 2014 benötigte Urs 16 Tage, zwölf Stunden und 19 Minuten.

Foto: Schmieder

MOTORRAD: Aber warum fährst du auf Zeit?

Urs Pedraita: Diese Art des Motorradreisens ist mein Tor in eine andere Art Welt. Totale Erschöpfung durchbricht eine Sperre in eine neue Wirklichkeit. Dies ist meine Art Meditation, vergleichbar mit asiatischem Kampfsport. Ich hoffe, auf dem 100-Tage-Ritt diese andere Ebene mehrmals zu erreichen. Das tut mitunter weh, ein permanenter Schmerz der Müdigkeit. Dann schrei ich mich auch an: „Bleib wach!“ Wenn ich viele Kilometer in Trance zurücklege, werde ich eins mit allem. Dies ist mein eigentliches Ziel!

MOTORRAD: Wieso fährst du einen 380-Kilo-Cruiser, keine leichte Enduro?

Urs Pedraita: Ich will aus Trotz keine Reiseenduro – das macht jeder. Nick Sanders, der mir Vorbild und Ansporn ist, fuhr auf einem Supersportler, einer Yamaha YZF-R1. Ich mag Cruiser, das bequeme Sitzen auf ihnen. Meine Fahrten zeigen, dass sie nicht nur zur Show taugen. Für die nächste Reise haben die Top-Mechaniker von www.motostyling.ch meine dritte Victory Cross Country speziell an meine Bedürf-

nisse angepasst, sie um 60 Kilogramm erleichtert. Mit den beiden ersten Victories fuhr ich locker 20.000 Kilometer auf Schnee und Eis. Dabei entwickelt man ein Gefühl für die Reaktionen des Motorrads.

MOTORRAD: Geht es bei deinem „Grizzly Race Team“ eher um Reise oder um Rennen?

Urs Pedraita: Es ist ein Race, eine Mission, ein Fernduell mit dem großartigen Nick Sanders. Daher will ich gleichviele Kilometer fahren wie er – in kürzerer Zeit. Wenn der Startschuss fällt, bin ich im Kampf mit mir selbst. Denn ich will wieder zurück nach Hause, egal was sich mir in den Weg stellt. Dies ist meine treibende Kraft. Schwierigkeiten werden kommen, klar. Aber du weißt nicht welche, wann und wo. Konstantes Tempo ist wichtig – maximal 140. Schneller zu fahren, strengt zu sehr an. Auf meiner ersten Rekordfahrt um die Erde regnete es von Nowosibirsk bis Colorado, in Sibirien und ganz Alaska, über 9000 Kilometer lang. Das kostet noch mehr Kraft und Konzentration als sonst.

MOTORRAD: War Aufgeben nie eine Option?

Urs Pedraita: Nein, nie. Ich wusste, die Fähre in Wladiwostok fährt nur mittwochmittags um 13.30 Uhr nach Südkorea. Die musste ich bekommen, sonst wäre alles umsonst gewesen. Hinter den Reisen steckt so viel Logistik, diese Fahrten dominieren mittlerweile mein ganzes Leben, ich stelle alles darauf ab. Viele Leute helfen mir, Freunde, Helfer und Angestellte, über Monate alles vorzubereiten: exakte Streckenführung, welche Straßen nehmen, Visa bei Botschaften beantragen und konkrete Grenzübergänge planen. Daraus ergibt sich eine Liste, eine Route, ein Zeitplan. Ihn muss ich akribisch einhalten, sonst kommt alles völlig durcheinander.



Insgesamt ließ der Schweizer damals ganze 24.741 Kilometer hinter sich. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 62,4 km/h - über zwei Wochen lang rund um die Uhr!

Foto: Schmieder

MOTORRAD: Ist es nicht bitter, für schöne Orte kaum Zeit zu haben?

Urs Pedraita: Aber ich lerne doch, wo wahre Schönheit wartet. Schon während der Fahrt sortiere ich aus, behalte außergewöhnliche Plätze, sehe, wie sich die Vegetation durch den Klimawandel ändert. Nach der Tour weiß ich, wo ich noch mal hin will, mache das dann noch mal in Ruhe. Selbst unter Zeitdruck gibt es immer wieder tolle, erfreuliche Begegnungen, etwa wenn einen an der Tankstelle andere Motorradfahrer ansprechen, mir Tipps geben. Da nehme ich mir Zeit.

MOTORRAD: Was sind die Eckdaten des Weltrekordversuchs?

Urs Pedraita: 102.000 Kilometer, die ich in 100 Tagen fahren will. Ich peile sogar 90 Tage an, dann bleibt noch Reserve für Unvorhergesehenes, Service und Reparaturen. Ich versuche, vorher festgelegte Tagesendziele zu erreichen. Jeder Kontinent

ist eine Etappe. 50 bis 70 Länder werden es sein. Einen Stopp lege ich in der Schweiz ein, sechs bis acht Stunden. In der Zeit wird das Motorrad gecheckt, ich kann baden, meine Anzüge wechseln. Ersatzreifen warten in Valparaíso/Chile und Kapstadt/Südafrika.

MOTORRAD: Sind das nicht einsame Tage?

Urs Pedraita: Mir folgt auf den Rekordfahrten kein Begleitfahrzeug. Alleine zu fahren, heißt permanente Anspannung. Du weißt nicht, was die Natur als Nächstes bringt. Zu zweit zu fahren, könnte ich mir vorstellen. Erlebnisse in unberührten Landschaften sind unbeschreiblich schön, das nimmt dir keiner. In Sibirien begleiteten mich mal Wölfe über rund 30 Kilometer. Immer wenn ich anhielt, kamen sie näher.

MOTORRAD: Hast du nie Angst unterwegs?

Urs Pedraita: Der Tod ist schon ein Thema, aber ich habe keine Angst davor. Mein Bruder starb bei einem Motorradunfall, meine Schwester an Krebs. Das war im Jahr 2012, als auch mein Vater starb. Da wusste ich: Jetzt muss ich das leben, was ich wirklich will! Aber Selbstmord will ich nicht begehen, gehe keine unkalkulierbaren Risiken ein, suche rechtzeitig Schutz und Hilfe, lasse mich stark von Vorahnungen und Intuition leiten. Letztlich ist die Welt klein und verletzlich, das merke ich auf meinen Fahrten.

MOTORRAD: Vor was hast du den größten Respekt?

Urs Pedraita: Ganz klar vor Afrika! Das ist in großen Teilen für mich komplett unbekanntes Terrain. Über den Sudan heißt es: Man braucht Zeit, Geld und Wasser. Und in Nordafrika muss man die Gebiete des IS umfahren. Auch vor Australien und Südamerika habe ich Respekt, besonders vor Tieren nachts auf der Straße. Deswegen hat mein neues Motorrad noch besseres Licht, superhelle LED-Haupt- und Zusatzscheinwerfer. Nur gutes Licht hält mich lebendig! Zur Einreise nach Australien muss das Motorrad supersauber sein, sonst geht es zwei Wochen in Quarantäne. Also muss ich es noch in Chile gründlichst reinigen.

MOTORRAD: Wie schläfst du auf der Tour?

Urs Pedraita: Nie in Hotels, sie kosten zu viel Zeit. Selten in Motels – zum Duschen, aber nur wenn ich gut in der Zeit bin oder es mit etwas anderem kombinieren kann. Aber ich darf das Motorrad nie aus dem Auge lassen! Normalerweise schlafe ich auf oder neben der Maschine, immer mit Helm. Wenn ich Raubtiere oder bewaffnete Menschen befürchte, dann bleibe ich auf dem Motorrad, lege den Helm auf den Tank – sein Innenleben ist speziell für mich gepolstert – und lasse sogar den Motor laufen. Im Winter den Motor auszumachen, schadet ihm. Nur wenn ich mich ganz sicher fühle, lege ich mich mit Helm einfa



ch neben die Maschine hin.

Front- und Heckkamera schießen alle zehn Minuten Beweisfotos.

MOTORRAD: Bei deinen Etappen bleibt nicht viel Zeit für Power-Napping!?

Urs Pedraita: Das Allerwichtigste ist Schlafmanagement! 18 Stunden am Stück fahren kann ich, wenn ich gut drauf bin. Einen Monat vor dem Start lasse ich mich jede Stunde einmal wecken. Auf der Tour schlafe ich nie länger als 50 bis 70 Minuten am Stück. Dann lasse ich mich von fünf Weckern wecken – und es geht weiter. Wenn man einmal im Tiefschlaf ist, hat man verloren. Es haben sich schon Forscher gemeldet, die wollen mein Schlaf-EKG aufzeichnen. Auf den Flügen zwischen den Kontinenten, wenn die Maschine verladen wird, fliege ich Businessklasse. Dann kann ich mich ausstrecken und ausschlafen – inklusive erholsamen Tiefschlafphasen.

MOTORRAD: Wie isst und trinkst du, wie hältst du die langen Tage durch?

Urs Pedraita: Nicht im Restaurant! Meist während der Fahrt, das spart Zeit und beschäftigt auf öden Etappen. In der Verkleidung sind Getränkehalter. Ich habe viel proteinreiches Bündnerfleisch dabei, gepökelt Rindfleisch in handlichen Würfeln. Mit lokalem Essen decke ich mich beim Tanken ein. In der Frontverkleidung sitzt ein iPad. Wenn es stur geradeaus geht, kann ich mal TV schauen, skypen, Wettervorhersagen und Navigationsdaten checken. Ich habe viel Zeit, übe insgesamt etwa zwei bis drei Stunden täglich, freihändig Motorrad zu fahren.

MOTORRAD: Was muss deine Bekleidung können?

Urs Pedraita: Variabel sein! Bei Minus-Temperaturen zählt „Zwiebeltechnik“, viele Schichten, da Luft bestens isoliert. In Patagonien erwarte ich für längere Zeit -10°C . Wenn es wärmer wird, ziehe ich schrittweise was aus. Früher fuhr ich immer mit Jethelm, geschliffener Sonnenbrille plus Snowboardbrille als UV-Schutz, damit meine Augen nicht übermüden. Ich muss hinter den Produkten stehen können, Sponsoren hin oder her. Deswegen trage ich nun speziell für mich abgeänderte Kleidung von Dane und John Doe, Helme von HJC. Sehr teuer ist die Funktionsunterwäsche mit hohem Silberanteil gegen Geruchsbildung im Schweiß.

MOTORRAD: Warum fährst du Victory?

Urs Pedraita: Ihre große Zuverlässigkeit begeistert mich. Der V2 ist standfest, im Prinzip aufgebaut wie ein Automotor, auch wenn Victory das nicht gern hört. Eine Weltreise ist ein Test für Materialgüte und Konstruktion, für Haltbarkeit und Stabilität. Durch den tiefen Schwerpunkt lässt sich die Victory selbst auf Schotter erstaunlich easy dirigieren, braucht sogar etwas Speed. Bei niedrigem Tempo spürt man die Masse. Den pflegeleichten Zahnriemen dichten wir gegen eindringende Steine ab, die Gabel gegen Schmutz.

MOTORRAD: Nimmst du viele Ersatzteile mit?

Urs Pedraita: Nein, nur Kupplungsscheiben, Simmerringe und Ersatzschläuche. Plus nötigstes Werkzeug. Auf der ersten Weltumrundung knallte ich mal in Alaska in ein sehr tiefes Schlagloch – da war die Gabel krumm, verlor Öl. Zudem fiel die Vorderbremse aus. Trotzdem schleppte sich das Motorrad noch 2000 Kilometer bis zur nächsten offenen Werkstatt.

MOTORRAD: Wie präpariert ihr die neue Cross Country für die Gewalttour?

Urs Pedraita: Das A und O ist der anatomisch geformte, atmungsaktive Ledersitz: Ein Meisterpolsterer (www.hof-sattlerei.ch) passte ihn mit hoch aufragender

Rückenlehne perfekt an meinen Körper an. Sitzfläche und Lehne sind zweistufig beheizbar. Wunderbar! Denn wenn du in der Müdigkeit frierst, hast du verloren, dann musst du sechs Stunden schlafen. Spezialtrittbretter und -Lenker ermöglichen mir eine individuelle Sitzhaltung. Ich muss auch in den Rasten stehend fahren können. Praktisch sind Haken an den Sturzbügeln, um das Motorrad festzurren oder bei einer Panne herausziehen zu können. Der Erste-Hilfe-Kit samt Notapotheke ist von oben zugänglich, damit man nach einem Sturz noch drankommt. Koffer und Topcase wurden entfernt, durch ein eigenes Transport-Rack ersetzt. Dies spart Gewicht und Breite/Länge. So passt das Motorrad in Flug-Transportkisten.



MOTORRAD: Was sonst noch?

Urs Pedraita: Unwichtiges wird entfernt, Wichtiges ergänzt und angepasst: Die Lautsprecher flogen raus, wurden zu beleuchteten Staufächern. Alle Steckverbindungen wurden zusätzlich ummantelt und besser gegen Wasser und Hitze geschützt, verstärkte Bremsleitungen aus dem Motocross verbaut. Völlig serienmäßig blieben der V2 und der Rahmen. Vorn rotiert ein Speichenrad mit Metzeler ME 888 Marathon Ultra, der ist top bei Regen. Der geänderte Frontkotflügel mit Schlitzen und die Alu-Abdeckung vom Motor bieten gute Selbstreinigung im Schlamm. Viel Feinheit steckt hier im Detail. Hinten brauchte ich eine Gussfelge in 17 statt 16 Zoll. Dafür gibt es mehr Ersatzpneus. Nach vielen Tests in der Mongolei entschieden wir uns für den Stollenreifen Heidenau K 60 in 170/60. Er hält lange, läuft leise und stabil, bietet viel Grip.

MOTORRAD: Was wappnet für endlose Weiten?

Urs Pedraita: Der Tank behält Serienform, wurde aber auf 34 Liter Volumen erweitert. Mit Tempomat bei 110 km/h reicht das bei durchschnittlich fünf Litern für rund 600 Kilometer. Ich nehme keine Reservekanister mit, werde in Afrika einen kaufen und danach verschenken. Die kurzen Auspuffe sind wie bei einem Scrambler hochgelegt, um den Radausbau zu erleichtern, mehr Bodenfreiheit zu gewinnen. Sie sollen Überflutungen bis 40 Zentimeter überstehen, können wie bei James Bond kurzzeitig per regulierbarer Klappe Feuer speien. Es gibt noch mehr „Survival-Störmanöver“: etwa den starken LED-Scheinwerfer nach hinten – er soll wie Effekt-Blinkleuchten Angreifer oder Wildtiere irritieren, mir Vorsprung verschaffen.

MOTORRAD: Hattest du nie Unfälle?

Urs Pedraita: Im Race bin ich nie gestürzt, nur im Training: Ein Sturz in Sibirien zertrümmerte mir das Handgelenk, meine Speiche war doppelt gebrochen. Tieren konnte ich bislang immer gut ausweichen. Trotzdem: Bei Nacht kann ich einen für Menschen unhörbaren Störsender einschalten, der Wild von der Straße scheucht.

Ferner sind noch eine ultralaute Zusatzhupe, ein getarnter Hochleistungs-Teaser und eine Leuchtpistole an Bord.

MOTORRAD: Wie beweist du die Rekordfahrt?

Urs Pedraita: Alle 15 Minuten wird per GPS-Tracking ein Signal zur aktuellen Position auf einen externen Server in Zürich gesendet, inklusive Wetterdaten. Um zu beweisen, dass ich selber fahre, nicht transportiert werde, schießen Front- und Heckkamera bei laufendem Motor alle zehn Minuten Fotos mit Zeitangabe. Eine separate Blackbox speichert alle wichtigen Motordaten.

MOTORRAD: Wie trainierst du körperlich fürs Race?

Urs Pedraita: Mit Kampfsport und Krafttraining im Fitnessstudio. Morgens eine Stunde für Rücken, Rumpfmuskulatur und Nacken. Das Motorrad lenke ich viel mit der Hüfte. Alles geht leichter, wenn man fitter ist: Balance halten, aufsteigen, Selbstverteidigung. Seit Sommer nahm ich viele Kilos ab, wandelte Fett in Muskeln um. Sehr wichtig ist richtige Atemtechnik für Konzentration und Regenerierung, hilft gegen Verkrampfung.

(Aus Online-Artikel der Zeitschrift Motorrad vom Mai 2018)