Building the Ultimate Adventure Motorcycle

探险摩托车终极打造

玩转摩托车书系

【英】罗伯特·威克斯（Robert Wicks）编著
蔡明德 金剑 译



● 选车 ● 配件 ● 行李系统 ● 个人装备 ● 案例

机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

选 车 / 配 件 / 行 李 系 统 / 个 人 装 备 / 案 例

Building the Ultimate Adventure Motorcycle

玩转摩托车书系

探险摩托车终极打造

定制一生相随的摩托车

【英】罗伯特·威克斯（Robert Wicks）编著
蔡明德 金剑 译



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

任何一辆探险摩托车，从展厅陈列品到成为你的旅伴，都需要进行调校和改进。出发之前，选择合适的轮胎、行李箱、导航系统、通信设备等也是必不可少的。探险摩托车手需要解决两大问题：选择一辆什么样的摩托车？如何打造骑行装备？本书提供了专业的车辆及装备建议，带读者打造“一生相随的终极探险摩托车”。

Building the Ultimate Adventure Motorcycle / By Robert Wicks / ISBN: 978–0–85733–774–0

Originally published in English by Haynes Publishing under the title: Building the Ultimate Adventure Motorcycle written by Robert Wicks, © Robert Wicks 2010.

This title is published in China by China Machine Press with license from Haynes Publishing. This edition is authorized for sale in China only, excluding Hong Kong SAR, Macao SAR and Taiwan, Unauthorized export of this edition is a violation of the Copyright Act. Violation of this Law is subject to Civil and Criminal Penalties.

本书由Haynes Publishing 授权机械工业出版社在中国境内地区（不包括香港、澳门特别行政区及台湾地区）出版与发行。未经许可之出口，视为违反著作权法，将受法律之制裁。

北京市版权局著作权合同登记 图字：01–2016–0509号。

图书在版编目（CIP）数据

探险摩托车终极打造 /（英）罗伯特·威克斯（Robert Wicks）编著；蔡明德，金剑译. — 北京：机械工业出版社，2017.8
（玩转摩托车书系）
书名原文：Building the Ultimate Adventure Motorcycle
ISBN 978–7–111–57702–7

Ⅰ. ① 探… Ⅱ. ① 罗… ② 蔡… ③ 金… Ⅲ. ① 摩托车—装配（机械） Ⅳ. ① U483. 05

中国版本图书馆CIP数据核字（2017）第193139号

机械工业出版社（北京市百万庄大街22号 邮政编码100037）
策划编辑：李 军 责任编辑：李 军 徐 霆
责任校对：王 欣 责任印制：常天培
北京联兴盛业印刷股份有限公司印刷
2018年1月第1版第1次印刷
184mm × 260mm · 10.5印张 · 2插页 · 272千字
0001—4000册
标准书号：ISBN 978–7–111–57702–7
定价：89.90元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务
服务咨询热线：010–88361066
读者购书热线：010–68326294
010–88379203
封面无防伪标均为盗版

网络服务
机 工 官 网：www.cmpbook.com
机 工 官 博：weibo.com/cmp1952
金 书 网：www.golden–book.com
教育服务网：www.cmpedu.com

目录 Contents



序 4

前言 6

第一章
现代探险摩托车 8

第二章
选车 22

第三章
配置与附件 46

第四章
行李系统 94

第五章
个人装备 108

第六章
案例 1 宝马 G650 X-Challenge 122

第七章
案例 2 宝马 F650 GS 136

第八章
越野拉力赛摩托车 150

网站 164

序



多年以前，只有铁杆探险家才会考虑骑着摩托车穿越非洲、南美或者印度。1987年，当我和苏珊从温哥华出发开始环球旅行的时候，或许世界的某个角落，也有和我们一样的旅行人，只是我俩不认识他们。那个年代没有电子邮件，移动电话也远未普及。

11年后的1998年，我们终于抵达阿拉斯加的普拉德霍湾。我们的摩托车轮迹遍及南北，穿过六大洲的39个国家。彼时互联网还处于发展初期，很多人刚开始涉足个人网站，和他们一样，我们成立了网站：www.HorizonsUnlimited.com，将沿途拍摄的照片和故事上传到网站。

随着计算机和网络技术的发展，1999年和2000年，Horizons Unlimited（无尽地平线）相继推出了电子公告牌、电子杂志。网站快速发展，聚集了全球成千上万名摩托车手。他们在网上分享故事，提供宝贵的信息，网页数量超过了40000个。对于探险摩托车旅行家，这是极为庞大的资源库，我们必须全力投入网站运营中。有的时候我们会被人一本正经地问道：“没有这个网站之前，你俩全球旅行是怎么做到的？”

2001年，我们举办了第一届“Horizons Unlimited旅行家会议”，这一形式很快在全世界获得推广。如今，



每年有十多次会议在英国、美国、加拿大、澳大利亚、新西兰及欧洲、亚洲、南美洲的其他一些国家举行，几千名探险旅行家以及即将成为旅行家的人齐聚一堂。对他们来说，骑摩托车穿越南美、非洲、亚洲甚至全世界并非异想天开，而是一件令人愉悦的事情。大家彼此鼓励，分享旅行经历，相互提供建议。

现在，全球性的摩托车旅行家团体已经形成。在100多个国家建立的超过600个Horizons Unlimited摩托车旅行家社团，为各地的摩托车旅行家以及与他们有相同理想的人，创造了结识、交流的平台。

过去几年，摩托车跨国旅行的故事令无数人受到鼓舞。从媒体报道来看，《Long Way》（漫漫长路）系列纪录片对探险摩托车旅行的发展影响深远。时至今日，越来越多的人萌生了长途探险旅行、前往世界各地的念头，从摩洛哥马拉喀什的集市、巴基斯坦的喀喇昆仑公路、玻利维亚的盐滩、澳大利亚的邦格尔邦格尔山脉，都不是跟团游，而是骑着自己的

摩托车。

十多年以来，我们一直在帮助别人实现摩托车远途旅行的梦想。可以笃定，我们所在的是一个热情、好客的世界。不是电影明星，不需要很多钱，你的摩托车探险之旅一样可以乐趣无穷。不同的国家、另一个大洲乃至整个世界，这些都不会成为障碍。最重要的是你勇往直前。

事实上，任何一款摩托车都有能力或者都曾经周游世界。不过，在摩托车旅行家之间，如何选择、装备摩托车是个永恒的话题，只因为各自的需求不同、偏好有别，与之相关的讨论也从未停止。你需要考虑的是，什么对你而言才是最好的。

在你选定“最好的”摩托车之后，不久你就会发现，它其实还有欠缺，你要对它加以调校。对很多人来说，打造自己而非其他人的一台“完美”的摩托车是一个重要的命题，也是绝对必要的工作。我就是这些人中的一分子。我经历了三个阶段：5岁为自行车做手工彩绘；19岁开始打造自己的竞赛摩托车；1986年，以宝马R80 GS为基础，打造专属于我个人的终极环球旅行摩托车。当时选择基础车型其实很容易：那是第一款也是当时唯一一款探险摩托车产品。它“完美”吗？不完美，而且永远不会完美。但这台车在我们11年的环球旅行中表现出色，直到今天它还依旧保持着很好的状态。继续改进这辆宝马R80 GS也是很有趣的工作，因此我总会关注新的配件手册，为它寻找一些更酷的物件。

每当有人问我如何打造终极探险摩托车时，我会告诉他：首要原则是KISS（Keep It Super Simple，即“极简”）。同时，要“舍重求轻”。除此之外，就取决于你的喜好了。具体怎么做呢？这本书会让问题变得简单。就让这本书带你一起享受完美探险摩托车的打造之旅吧。

咱们在旅行路上见！

格兰特·约翰逊

格兰特·约翰逊简介

加拿大国内摩托车公路赛、越野赛冠军，多次国际摩托车赛事的冠军获得者。格兰特·约翰逊开启了摩托车环球旅行的先河。1987年，他不顾父母朋友反对，与妻子苏珊变卖家产、辞去工作，开始了全球旅行。

职业生涯中，格兰特当过摩托车技师、经销商、运动装备经销店经理、自由摄影师、自由撰稿人等。在摩托车探险界，他作为www.HorizonsUnlimited.com的创始人，为人所熟知。该网站是全球最大的摩托车探险运动网上社区之一。

“旅行中，我们从不遵循固定日程，”格兰特说，“我们从不作任何预定，想留则留，想走就走。旅行促使我们探寻更多未知。终点，可能十年后才会出现，或更为遥远。”



前言



感谢各位读者。《探险摩托车终极打造》是Haynes出版的摩托车探险系列书籍的其中一本。从最初的一本很快发展成为一个系列，足见“摩托车探险”的魅力。最初的《探险摩托车入门手册》是对这一主题的入门介绍，其后不久出版的《探险摩托车骑行技术》称得上是越野骑行的指南。另外，《探险摩托车骑行路线》呈现了全世界最棒的30多条线路，均由顶级摩托车手推荐。

《探险摩托车终极打造》旨在提供建议，带你打造旅行所需的最好的摩托车。对细节的深入讲述有助于最大限度地优化、定制你的摩托车。作为准备工作中重要的一环，这一过程将带给你无穷乐趣。

就我而言，“完美的”探险摩托车并不存在。这么来看，有关探险骑行最好的摩托车的争论实则没有太多意义。理想情况下，我们应该有五辆车，不是吗？这样的论调可能会遭到一些厂商的反对。但如果有人骑着一辆摩托车走过世界的多数地方，不论是日本的50毫升排量邮政摩托车、雅马哈R1、维斯帕（Vespa）踏板摩托车或是本田金翼（Goldwing），他会发现自己面临的选择其实很多，左右决定的因素完全出自个人，比如预算或其他原因。

基本的考量是摩托车的尺寸（能

轻松上下车）、舒适性（如是否适合长距离颠簸路面骑行）、可靠性（这点很必要，尤其在骑手缺乏技术知识的情况下）、车重（陷车时你可得把它弄出来），以及减振性能（摩托车不仅要在沥青路上行驶，还要对付坑洼、砂石路）。各个因素之间也需要做出权衡，你必须在初始阶段就树立这样的观念，依此做出明智的选择。相当长的时间内，你要依赖你的车，因此不希望为最初的选择而感到后悔。另外，确认你做的每一项改装是否必要。改装很容易出现重复的工作和花销，你也可能发现其中很多与初衷不符。

作为一项通则，路况越差，摩托车越是要轻、灵活。有人认为车越小、越轻，对路面的适应能力越强；也有人认为摩托车应该越大越好。这种辩论十分引人注目。在探险摩托车DIY倡议人奥斯汀·文斯（Austin Vince）支持下，我尝试对这一问题做出解答。

在一本书中详细讨论每一款摩托车、每一项改装或附件并不现实，但就主流的车型以及打造探险摩托车的核心要点提供指导是可行的。本书多处以宝马 R1200 GS Adv版为范本，一是因为我自己拥有一台，二是在多次骑行中，包括我的蜜月旅行，这款车展现出了堪比防弹车的可靠性、不惧任何路况的出色性能，令我



深深着迷。宝马R1200 GS Adv版的尺寸对于我195厘米的身高来说也非常理想。这样的“现身说法”或许会比较有说服力。

筹划旅行、定制摩托车时，前辈的经验很值得借鉴（参见第一章）。由于年代所限，供他们挑选的车型和附件不如今天丰富，但他们的勇敢、对探险的坚持、为摩托车探险的付出，值得我们敬仰。

愿你尽情享受这本书带来的阅读体验。



罗伯特·威克斯
2010年7月

第一章

现代探险摩托车





在对眼前的探险摩托车发出赞叹之前，我们有必要了解它的发展历程。早在100年前，就有志向远大的探险家骑着摩托车探索世界。用今天的眼光看，那时设备十分落后，人们也缺乏长途旅行摩托车的改装技术。当时几乎没有后市场，配件、物资和燃料只能通过加装跨斗。尽管有诸多不便，但先驱们跨越大陆的脚步并未受阻。20世纪五六十年代，后市场的供应商开始出现，为探险摩托车手提供行李系统、整流罩、大容量燃油箱等越来越丰富的配件。近年随着探险摩托车涉足地域的扩大，车型、改装用品变得空前丰富。

探险摩托车发展历程 10
现代摩托车附件市场 14
DIY 式摩托车探险 19



↑上图：马克斯·雷施的250毫升二冲程普克牌摩托车。1933年，他创造了穿越中东的纪录。

探险摩托车发展历程

摩托车探险的起源可以追溯到20世纪初。当时，少数勇敢的探险家提出了一个大胆的想法：骑摩托车探索世界。而那个年代，大型后市场供应商还没有出现，像纽约人卡尔·斯蒂文斯·克兰西这样的探险家，如果想在旅行前订购设备和附件自然是不可能的。尽管如此，1913年克兰西依然开启了他的旅程，这也是公认的全球首例摩托车环球旅行。而他对车辆的改装，仅仅是加装了跨斗，用于装载配件和物资。

15年后，跨斗方案依然流行。1928年，史丹利·格兰菲尔德开始了他的世界之旅。坐骑是一辆加装了定制跨斗的2.6千瓦单缸拉奇·威特沃思牌摩托车，产自英格兰考文垂。当时还没有GPS，车辆也不具备把手加热，但格兰菲尔德依然在8个月内完成了28000千米的骑行。

1929年，两个来自悉尼的年轻人决定骑摩托车完成史无前例的澳大利亚环游。他们买了一辆哈雷牌摩托车，在跨斗底盘上装了结实的木箱用以携带齿轮。出发时，他们没有手表，没有指南针，只带了60英镑。他们在七周的时间内实现了目标。

1932年，美国人小罗伯特·艾迪森·富尔顿和他的定制版道格拉斯牌T6摩托车开始了64000千米的冒险之旅。他的车也有跨斗，用来放露营设备、烹饪工具、路书及服装。他较前人更进一步，为车尾增加了一个15升的备用燃油箱和两个放置工具的小金属挂箱，而且在发动机下方的钢制车底护板里面辟出了一个隐蔽的小空间，放入一把左轮手枪。另外，他还腾出足够的行李空间，以容纳一部电影摄像机和1200多米的胶片。但是在经历一次碰撞事故后，他放弃了跨斗，取而代之的是固定在车把上的小行李箱，用来收纳贵重物品。

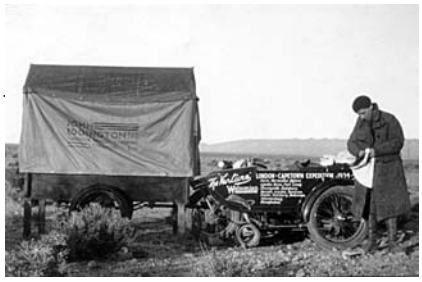
20世纪50年代，随着公路网的改善，更大胆的探险旅行开始出现。伊朗的两兄弟伊萨·欧米达法尔和阿卜杜拉·欧米达法尔花了10年时间完成了环球旅行，他们的坐骑是德国制造的50毫升Kreidler牌踏板摩托车，而且几乎未对负载能力进行过加强。同时期还有很多其他成功的摩托车旅行案例，所用的车型也是各式各样，如捷克制造的佳娃牌CZ350，以及维斯帕、兰美达牌踏板摩托车等。

接下来的十年，胜利牌TR6、雅马哈YDS系列、宝马R75成了主流

的长途旅行摩托车。其中，宝马R75是一款极为强悍的产品，应德国军方要求，制造商对其越野表现进行了强化。宝马用车轴将跨斗车轮与摩托车后轮联接，使其获得驱动力，这样R75就变成一辆完全意义上的“三轮摩托车”。借助差速锁和可选的公路/越野传动比，R75操控性能极佳，能够应对几乎所有路况。R75甚至装备了倒车齿轮。只要养护得当，保留到今天的R75依旧可以胜任公路或者越野骑行。

20世纪60年代的宝马摩托车是长途旅行摩托车中的佼佼者，最负盛名的宝马摩托车手是丹尼·里斯卡，他曾经驾驶R60从北美的阿拉斯加到南美洲的火地岛。不过那个年代宝马摩托车的出厂配置并不包含整流罩或行李箱，骑手必须通过后市场供应商订购。当时，市场已开始孵化，最常用的是英国Avon牌的整流罩套件和美国的Wixom Ranger车把整流罩。

20世纪60年代，提供宝马摩托车所用鞍袋和尾箱的生产商很多，较为知名的是Wixom牌，以及Craven牌挂箱。传统的装备携带方式还是帆布袋，通过皮带系在后轮上方的行李架上。而当时的摩托车后轮没有减振弹簧，导致携带行李时，袋内物品会相互碰撞，颠簸的路上，架子也容易损坏。在编写《出发！摩托车骑行全纪录》（1977年版）时，肯·克莱文



左图：1934年伦敦至开普敦的远征，跨斗在当时的探险旅行中广泛应用。

说：“在我的设计中，箱子可以快速拆装，其尺寸根据摩托车的尺寸而非骑手或乘客的需求确定，装载容积也相应做了限制（这些设计理念在本书中有详细描述）。后来，这样的产品在市场上取得了成功，这样的理念正是成功的关键。”

20世纪60年代，后市场供应商Butler and Smith提供多种风格的行李箱，可安装在宝马摩托车的乘客座后方。随着品牌人气的提升，Butler and Smith不同款式的风挡、防撞杆、车灯、工具包等产品相继上市，其中一款价格昂贵的机械转速表极为风靡。所有宝马摩托车手都装备了全套的专用工具包。

下图：从1966—1979年，保尔·普拉特（1926—2010）驾驶胜利牌雷鸟摩托车，穿越5大洲48个国家。





➔ 右图：保尔·普拉特所著《两轮世界》记录了他长达164000千米的旅程。

选配燃油箱那时也已出现，标准燃油箱是17升容量，常用替代方案是25升或30升燃油箱。

20世纪70年代的摩托车探险，最典型的代表是泰德·西蒙。从1973年至1977年，他驾驶500毫升排量的胜利牌悍虎骑行了101000千米，途经54个国家。这是有史以来最伟大的摩托车探险历程之一，在他的畅销书《朱庇特的旅程》中也有收录。泰德使用了低压缩比发动机，这样，他的悍虎就可以用低标号的燃油，也可缓解发动机振动。泰德回忆道：“我的把手更高、更宽，在车上我可以挺直上身，视野更好。车辆的离地间隙也比较高，能顺畅通过凹凸不平的道路。”本来还有许多其他改装也被列入计划，但因为厂家的工会发生内部争端，影响了改装进度。最终，泰德只装了简单的挂箱和两个鞍袋就出发了。

当时，本田XL250作为首款现代的四冲程耐力赛摩托车，也是首款量产四气门车型受到热捧。XL250和后来的XL350为雅马哈革命性的XT500打下了基础。1975年，随着XT500的发布，现代四冲程耐力赛摩托车开始风靡。

促使雅马哈下决心出品这款单缸神作的是其美国公司的产品规划人员。他们认为在美国有大面积的城郊乡野，一款具备相应设计和动力、能在这些地方畅快骑行的摩托车将成为市场的新宠，而这样的摩托车一定需要够坚固、够简洁。最终，他们的提案获得了认可。

项目在实行阶段首先确立了设计目标：打造一款单缸、轻便、紧凑、耐用、美观的摩托车。单缸发动机存在振动过大的难题，鉴于未来必须面对的全路况骑行要求，这款摩托车需要一副全新车架。

为了让XT500的车重降到最低，开发团队用上了所有能够想到的方法。基于XT500耐力赛版本，甚至用上了镁合金曲轴箱和铝质燃油箱。



➔下图：雅马哈XT500，1976—1988年生产，越野摩托车的先驱作品，1979年在巴黎—达喀尔拉力赛首次设立的摩托车组中夺冠。



下图：本田的传奇车型“非洲双缸”，1990—2003年生产，专为摩托车探险设计，是本田在此领域的领军作品。

1975年发布后，新车很快就在美国市场取得成功，成为年轻一代长距离车手们的首选。到1979年，巴黎—达喀尔拉力赛首开摩托车组，XT500将冠亚军收入囊中。1980赛季，XT500更是包揽前四。受此影响，法国、德国等欧洲国家的新一代激情洋溢的探险摩托车迷迅速成长，XT500衍生出的Ténéré车型也演变成为“探险”的代名词。雅马哈随之成了“达喀尔式”探险摩托车的市场领导者。XT500在欧洲市场的成就对于雅马哈而言是意料之外的惊喜。

20世纪80年代的代表人物是挪威人赫尔吉·佩德森和他打造的宝马R80 GS。为了带更重的行李，佩德森加强了副车架，还亲手制作了铝质挂箱，并使用40升燃油箱。佩德森回忆说：“经过改装，我的宝马摩托车非常适合全球旅行。她很特别，应该有一个属于自己的名字，我为她取名叫Olga，因为在我心中，她就像农场上体态健美的挪威姑娘。”10年，77个国家，402000千米，Olga始终陪伴在佩德森左右。

20世纪90年代，摩托车探险愈发流行，各式各样的车辆加入了探险之旅。加拿大人汤姆·史密斯仅凭一辆1985年产、未经任何改装的本田精英踏板，完成了250000千米的骑行，他用两条维克罗皮带串起鞍袋、驮上后座，就踏上了征程。其他装备被绑在木质平台上。

正是这种低成本的DIY改装，使得全球时间最短、距离最长（约71000千米）的探险摩托车之旅——Mondo Enduro于1995年成为现实。Mondo Enduro是记录在册的第一次穿越高加索山脉、中亚、俄罗斯、西伯利亚的摩托车探险旅程，车队成员是苏联解体之后第一批抵达俄罗斯马加丹地区的欧洲人。车队用的是350毫升排量的泥地越野摩托车，没有外部赞助，装备也出奇落后，没有移动电话，没有互联网，仅相当于20世纪70年代水平。



➔ 右图：宝马在探险摩托车领域的领导地位由来已久，R1150 GS 就是典范。

➔ 右页图：摩托车后市场发展迅猛，为骑手提供的选择空前丰富。

20世纪90年代末期，宝马高歌猛进，发布了R1150 GS。其他制造商虽然意识到了差距，纷纷推出所谓的“探险摩托车”，但无奈R80 GS领衔的宝马GS系列探险摩托车已然成为市场的成功典范。直到今天，GS车型依然是探险摩托车手眼中的明星产品。GS已在佩德森等人的长途骑行中经历重重考验，展现出惊人的可靠性。宝马品牌因此广受认可，车主俱乐部四处涌现，附件市场蓬勃发展，为GS车型提供的铝质行李箱、座椅、减振器、大尺寸显示屏、车灯、GPS等一应俱全。

继R1150 GS之后，R1200 GS和R1200 GS Adventure很快推向市场，迅速成为宝马摩托车最畅销的产品；到2007年8月，累计产量已突破100000台。

同时期，一个完全意义上的围绕摩托车探险的产业逐步建立起来，制造商为消费者提供更丰富的选择，急剧增加的旅行策划人员为全球的骑手提供路线建议。更重要的是有越来越多的供应商进入探险摩托车后市场。

在《漫漫长路》系列纪录片中，伊万·迈克格雷格和查理·博尔曼为宝马的旗舰车型带来了更高的曝光率，借助电视，摩托车探险为更多人所了解。不过，也有人说这种形式“过于商业化”“得到了过多赞助”，有悖摩托车探险的精神。对纯粹主义者而言，这样的观点也许没错；但从另一个角度看，伊万和查理的探险旅行至少令更多人产生骑上摩托车远行的愿望。无所不能的GS Adventure也好，带有自制挂箱的小摩托车也罢，只要离开沙发就行。

今天的探险摩托车有多种多样的形式，有大排量单缸车、两缸车，甚至三缸车，无论哪种形式都有三个话题是绕不开的：车身尺寸、长距离公路行驶性能、崎岖路及非铺装路面的行驶性能。宝马GS和GS Adventure版的成功大概就是源自上述三方面的出色表现。

不管你如何选择摩托车，如何选择线路，无论是否使用GPS，最重要的是上车、出发、享受。

现代摩托车附件市场

随着探险骑手骑行范围的扩大和骑行距离的延伸，对专业摩托车产品的需求快速增长。虽然市场上作坊式的供应商占据多数，大企业只有少数几家，但今天的骑手仍然有很多来自

摩托车厂商——特别是领先制造商的原厂产品和配件可选择。专业的探险设备和附件也不少，还有很多高技术水准的改装厂能帮助骑手对车辆进行改装。

有几家企业在这一市场占据主导地位，例如，途泰克是探险附件产品的领头羊，翁德林奇则擅长对摩托车做出全方位改进，令巡航和探险骑行更为安全、舒适。我们也看到市场中涌现出了像金骡这样的众多长途骑行车手喜爱的小品牌，产品从挂箱开始逐步扩展至其他领域，例如，安全装备、定制座椅、排气管等。另外还有很多来自摩托车制造商原厂的产品和配件。

市场发展的另一大支柱是专业的改装厂，他们能满足骑手的各类改装和定制需求，包括挂箱、车架、行李架、发动机防护、副车架强化、前照灯保护、侧脚架/中置脚架、防撞护板、储油/储水设备、工具箱、刹车盘防护、加长脚踏、燃油箱、定制仪表盘等。英国的远征攻略便是其中之一，由格拉汉姆·厄尔尼·克拉克独自经营，从达喀尔拉力赛赛车到带有挂箱的哈雷，他几乎能胜任任何一款摩托车的改装。

由于挂箱是最大众化的附件产品，市场上出现行李系统的制造商也就不足为奇了，如赫普克-贝克尔、斯塔尔科夫，克里家和欧特力则因生产最好的软箱而闻名。

“今天的附件市场能够为骑手提供任何他们想要的东西，从挂箱到GPS支架、风挡玻璃、附加前照灯等。”途泰克英国总经理尼克·普拉姆介绍说，“市面上有一些非常好但已停产的车型，人们出于不同的需求，喜欢让这些车变得更具个人色彩。市场的发展让他们得偿所愿，有机会获得一辆专属的摩托车。”

现在，途泰克的产品手册超过了1000页，附件产品超过3500件。普拉姆先生坚信，附件市场对摩托车的发展至关重要：“宝马GS上市的时候，我们针对性地推出了一系列产品，包括更强的保护装置、更好的行李系统和容积更大的长途燃油箱。这些都显示出GS的发展潜力。实际上，它的升级版GS Adventure也已经问世了。”

为测试自家产品在严苛条件下的表现，后市场供应商经常会为摩托车旅行提供支持，依据获得的信息，他们能对产品进行改进，使其更耐用、更完善、更高效。



途泰克

赫伯特·施瓦茨首次开发出Tripmaster为己所用时，他没有想到，几年后自己和约亨·尚茨将在德国黑森林旁的下埃沙赫经营一家雇员超过200人的公司。这家公司凭借创新理念，以及通过实地测试、拥有可靠保障的摩托车附件而闻名于世。

途泰克的产品最早来源于自行车速度计和在非洲、中东、美国、北欧骑行时用的自制铝箱。1990年，他们成功开发出的第一款IMO——可防水、多功能的摩托车行车电脑，让刚刚成立的途泰克在快速发展的市场上站稳脚跟。

得益于与生俱来的长途旅行属性，产品被不断开发并予以优化。进入市场不久，途泰克就开始为宝马耐力赛提供附件，同时公司开始聘请新雇员，并购大型工厂，于1999年成功上市。

时至今日，途泰克的产品包括导航系统（内部开发的软件系统+电子导航辅助功能+可用于拉力赛的固定支架）、各类附件，以及宝马等品牌探险摩托车的配件。例如，以R1100 GS、R1150 GS为基础的车辆重度改装也在途泰克的业务范围内。

近年，途泰克采用了高科技的生产方式，技术进步令人眼花缭乱。2007年公司在德国的厂房扩建后，占地800平方米的门店不仅陈列了多款准备就绪的摩托车产品，还展示了诸多附件产品及户外装备。

驾驶摩托车去探险的热情还在燃烧，从中国的西藏，再到墨西哥，乃至穿越非洲大陆，途泰克的产品在实践中得到检验；条件恶劣的拉力赛及耐力赛一样成为途泰克的测试场。2002年达喀尔拉力赛上，途泰克成为有史以来第一家令两辆摩托车燃油喷射系统完好保存至终点的厂商，此次赛事也为途泰克的发展提供了更多支持。

登录网站www.touratech.co.uk或www.touratech.de获取更多信息。

➔右图：途泰克的“旅行日”活动是旅行家们相互交流的好机会。

➔➔右图：研发是途泰克获得成功的关键。



