

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Ausgabe 4/2005



50. Elefantentreffen
Tagfahrlicht
Türkeireise
Spendenhotline



Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

im Januar ist es wieder soweit. Viele winterfeste Motorradfahrer aus ganz Europa machen sich auf den Weg in den Bayerischen Wald, um im „Hexenkessel von Loh“ einige gemeinsame Tage zu verbringen. Die Bezeichnung Hexenkessel war hier bereits vor 1989, dem ersten Elefantentreffen in Thurmansbang/Solla-Loh, fest verankert. Der Stock-Car Club Solla hat hier seine Rennstrecke. Drängeln, rasen, schubsen, alles was im Straßenverkehr strengstens untersagt ist, ist beim Stock-Car-Rennen ausdrücklich erwünscht. Einige tausend Zuschauer stehen beim jährlichen Meisterschaftslauf an den Hängen um das Oval der Rennbahn, und dann brodelte es im Hexenkessel. Ganz anders ist es, wenn Anfang des Jahres Solla-Loh zum Mekka für die Motorradwelt wird. Die Elefanten haben das Wichtigste schon geschafft, wenn sie zum Treffen kommen: die Anfahrt bei winterlichen Bedingungen. Wenn die Ausrüstung ins Gelände geschleppt, aufgebaut, Holz besorgt ist, das Lagerfeuer brennt, Speisen darauf brutzeln und der Glühwein dampft, dann wird mit alten und neuen Freunden debattiert: Übers Motorradfahren! Die Elefanten genießen die Wärme der Lagerfeuer, das Draußensein, den Abstand vom Alltag. Eine freundschaftliche, entspannte Atmosphäre entsteht. Je härter und unwirtlicher, desto friedlicher ist die Stimmung. Besonders wenn es dunkel wird, tausende

Lagerfeuer das Talrund beleuchten, dann brummt es wie-der im Hexenkessel von Loh. Diese Atmosphäre muss jeder Motorradfahrer einmal erlebt haben!

Vieles hat sich geändert seit 1956, als sich auf eine Anzeige von MOTORRAD-Redakteur Ernst Leverkus „Klacks“ bei Stuttgart an der Solitude-Rennstrecke etwa 20 Zündapp-KS-601-Gespanne trafen. Steigende Teilnehmerzahlen brachten die Veranstaltung über wechselnde Orte ab 1961 an den Nürburgring, erstmals unter Verantwortung des BVDM. Auch hier steigerte sich die Zahl, bis in den 70er Jahren der Höhepunkt mit 15.000 Teilnehmern erreicht wurde, und die Grenze des Kalkulierbaren für den Veranstalter überschritten war. Der BVDM machte sich 1977 nach einem Zwischenfall Gedanken über einen neuen Veranstaltungsort und ein verbessertes Konzept. Von 1978 bis 1987 fand das Elefantentreffen am Salzburgring statt. Wichtig ist ein Austragungsort mit zuverlässigem Winterwetter. Bewusst wird auf Bierzelte und zentrale Veranstaltungen verzichtet. Auch nach dem Wechsel an den heutigen Standort im Bayerischen Wald wurde das Konzept beibehalten. Mit konsequenter Präsenz und nötigenfalls beherztem Eingreifen der Ordner wird alles getan, um eine positive Stimmung zu erhalten.

Was zunehmend auffällt, ist eine ganz natürliche Angelegenheit:

alle werden älter. Die Teilnehmer und die Helfer, die seit vielen Jahren der gemeinsamen Sache treu sind. Hier wie dort fehlt der Nachwuchs, aber das spiegelt den allgemeinen Trend in der Motorradszene wider. Was ist los? Liegt es wirklich nur an den immer wieder genannten hohen Kosten für Führerschein, Ausrüstung und Fahrzeug? Bringt die für uns zweit-schönste Sache der „Fun-Generation“ zu wenig? Oder gehören wir zu den aussterbenden Dinosauriern und die jungen Leute wollen einfach nur anders sein? Gerade dieses „anders sein“ war (und ist hoffentlich noch) für viele von uns Grund für das Motorradfahren. Wir wünschen den Saisonkennzeichen-Fahrern eine kurzweilige motorradfreie Zeit und den anderen knackiges Winterwetter mit schönen Touren. Wir sehen uns beim 50. Elefantentreffen!



Wolfgang Schmitz

Inhalt

<i>Vorschau auf unser 50. Elefantentreffen</i>	4
<i>„Klacks“ berichtete über das ET 1958</i>	5
<i>Vorschau JHV 2006 in Schotten</i>	7
<i>Tagfahrlicht bei Pkw</i>	8
<i>Gemeinde verzögert Unferfahrerschutz</i>	9
<i>Kooperation mit Zeitschrift „Gespanne“</i>	10
<i>Winterreifenpflicht</i>	11
<i>Erste Gewinnerin bei Spendenhotline</i>	12
<i>BVDM-Gespannfahrerlehrgang</i>	13
<i>BVDM-Jahreswettbewerb</i>	15
<i>Motorradgedenkfahrt zum Altenberg Dom</i>	16
<i>Erlebnisse auf einer Türkeireise</i>	18
<i>Helfer für Messen gesucht</i>	23
<i>Rückblick auf die 50er Jahre</i>	25
<i>Leserbriefe</i>	28

IMPRESSUM

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Redaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Wuppertaler Straße 9
51145 Köln
Tel. 02203/295251
Fax: 02203/295261
E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Seite

Autoren dieser Ausgabe:
Thomas Bauer, Arno Boes,
Christian Könitzer, Ernst
Leverkus, Horst Orlowski,
Horst-Werner Sassenhagen,
Friedrich Wilhelm Sprenger,
Wolfgang Schmitz, Matthias
Ziegler

Wichtige Adressen:

BVDM-Geschäftsstelle
Carl-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz
Tel. 06131/503280
Fax 06131/ 503281
E-Mail: info@bvdm.de

1. Vorsitzender:
Ralf Kühl
Sternstraße 11
85452 Moosinning
Tel. 08123/92006
Fax 08123/990022
E-Mail: ralfkuehl@mokila.de

BVDM-Homepage:
<http://www.bvdm.de>

Ballhupe im Netz:
Christian Könitzer
<http://www.ballhupe.de>

Alle Rechte vorbehalten.
Nachdruck, Übersetzung,
Speicherung, Vervielfältigung
oder Übernahme auf Datenträ-
ger sowie Einspeicherung in
elektronische Medien nur mit
ausdrücklicher Genehmigung
der Redaktion



Zurück zu den Wurzeln

50. Elefantentreffen steht ganz im Zeichen der Gespanne



Auf viel Schnee und viele Teilnehmer hofft der BVDM zum 50. Elefantentreffen. (Montage: Schmitz)

Vor einem halben Jahrhundert hatten sich etwa 20 Motorrad-Gespanne vom Typ Zündapp KS-601 – auch „grüner Elefant“ genannt – erstmals mitten im Winter zu einem Motorradtreffen zusammengefunden. Damals ahnte wohl keiner der Teilnehmer, dass sich diese Veranstaltung zum größten Wintertreffen Europas entwickeln sollte. Nach wie vor lebt unser Elefantentreffen von den Teilnehmern, also von euch und natürlich von euren fahrbaren Untersätzen. So hat etwa die Zahl der Solomotorräder längst die Zahl der Gespanne auf dem Treffen überholt. Um euch auch das dreirädrige Motorradfahren näher zu bringen, wollen wir unser Jubiläums-Treffen zum 50. Geburtstag ganz ins Zeichen der Gespanne stellen. Als

Hommage an die Gründer um den bekannten Motorradjournalisten Ernst „Klacks“ Leverkus und ihre dreirädrigen Elefanten, und um zu den Wurzeln zurückzukehren. (Einen Bericht von Klacks über das Elefantentreffen 1958 aus der Ballhupe findet ihr auf der nächsten Seite. Anm. d. Redaktion)

Viele Mythen und Geschichten ranken sich mittlerweile um unser Treffen, viele von euch verbinden eigene Erfahrungen und Erinnerungen mit unserem ET. Ihr alle habt in den letzten Jahren zu einer unbeschreiblichen Atmosphäre beigetragen. Wir haben dazu nur den Rahmen gestellt. Bewusst haben wir auf große Bierzelte und zentrale Veranstaltungen verzichtet, das Treffen habt ihr gestaltet. Das bleibt natürlich auch bei unserem

Jubiläumstreffen vom 27. bis 29. Januar 2006 so. Trotzdem wollen wir die Gespannszene in allen Facetten beleuchten und haben uns dazu schon einige Gedanken gemacht, lasst euch einfach überraschen . . . Besonders freuen würden wir uns natürlich, wenn wir möglichst viele Wegbegleiter des Elefantentreffens im Bayerischen Wald begrüßen dürften. Wir möchten deshalb an dieser Stelle alle früheren Mitstreiter, Organisatoren, Helfer und natürlich auch alle Teilnehmer, die schon länger nicht mehr dabei waren, recht herzlich einladen, dieses einzigartige Jubiläum mit uns zu feiern.

Natürlich lebt eine Veranstaltung dieser Größenordnung auch von den vielen fleißigen Helfern und Ordnern rund um unser Orga-

Team. Besonders zum Jubiläum gibt es eine Vielzahl von Aufgaben und Betätigungsfeldern, in denen ihr euch vor Ort einbringen und so bei diesem außergewöhnlichen Jubiläum aktiv und hautnah dabei sein könnt. Ihr erreicht den „Hexenkessel“ in Solla/Loh im Bayerischen Wald über die A 3, Ausfahrt Hengersberg. Ab dort ist der Weg zum Elefantentreffen ausgeschildert.

Christian Könitzer



So sieht die Jubiläumsplakette aus.

Helfer erhalten natürlich nicht nur freien Eintritt, sondern auch Unterkunft und Verpflegung. Bei Interesse an einer Helfertätigkeit meldet euch bitte bei:

BVDM-Geschäftsstelle

Carl-Zeiss-Straße 8

55129 Mainz

Tel. 06131/503280, Fax: 06131/503281

E-Mail: info@bvdm.de

www.bvdm.de

www.thurmansbang.de

Einmal im Jahr nach Hause

Klacks berichtete in der Ballhupe über das ET 1958

Liebe Freunde unserer Zunft!

Vielen ist die Bedeutung dieses Treffens unklar, deshalb möchte ich dazu eine kurze Erklärung geben. Im Winter 1955/56 hatte einer von uns den Wunsch, sich mit einigen Motorradfahrern seiner „Richtung“ einmal zu treffen, um zu sehen, wer denn noch in dieser Jahreszeit außer ihm eine schwere Maschine fährt und um jetzt - da die Angeber die schweren Brocken scheinbar längst verlassen hatten und unter Dornröschensärgen verschwunden waren - einmal die Menschen kennen zu lernen, die mit so einem dicken Tier fröhlich und gesund bleiben wollten. Schwere Brocken? Warum? Folgender Gedankengang:

Wer in der Jahreszeit ein Motorrad fährt und damit noch große Strecken zurücklegt, nur um einen „Klönabend“ zu haben, der muß fürwahr ein Idealist sein. Wer außerdem noch eine schwere Maschine dazu erhält, die soviel Geld an Steuer und Haftpflicht kostet, der muß ein Idealist im Quadrat sein. Und wer bei schlechtem Wetter dann noch nicht abge-

schreckt wird - also das ist dann der Mann, der zu uns passt.

Und wer dann noch kommt, wenn er nur irgendwo eine kleine Anzeige liest, kein Quartier zu erwarten hat und zum Treffpunkt nur eine enge Kneipe in Aussicht hat - also der ist echt.

Und diese Menschen machten ein paar Freunde und den, der die Sache ausgedacht hatte, neugierig; gab es sowas überhaupt noch, wo wir in unseren Wohngegenden die einzigen Motorradfahrer zu sein schienen? Was mußte das für Benzingespräche geben! Und wo nicht mal Plaketten oder Blumentöpfe zu erben waren!

So wurde das erste „Elefantentreffen“ im Januar 1956 im Kurhaus Glemseck, an der Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart gemacht. Und weil wir damals „Elefanten“ fuhren, kamen lauter KS-Fahrer. Es wurde ein gemütlicher Abend: 20 oder 30 Windgesichter saßen da um einen Tisch, hatten sich noch nie gesehen - verstanden sich aber sofort. Unvergeßlich dieser Abend. Aus Wiesbaden war sogar ein Ehepaar gekommen.

Das mußte noch einmal gemacht werden. Und so setzte man im Winter 1956/57 wieder eine Anzeige ins MOTORRAD. Im Januar 1957 trafen sich am selben Ort wieder lauter Elefantfahrer.

Diesmal waren sogar Berliner und Hamburger (!), Braunschweiger und Kohlenpötker gekommen! So 60 Mann, dachten wir, vor dem Glemseck aber standen beinahe 80 Gespanne! Es wurde ein herrliches Fest, das zwei Tage später endete. Und wieder waren es besondere Menschen - genau die, die wir gesucht hatten. Alle, die beim Elefantentreffen geholfen hatten, waren glücklich, diese Brücke zu einer Welt geschlagen zu haben, die uns als Märchenland erschienen war. Leute von Rang und Namen aus Sport und Technik waren gekommen. Aber in diesem Kreis waren sie Mensch und Motorradfahrer wie Du und ich: Der Fabrikbesitzer saß neben dem Rennfahrer, der Schlosser neben dem Melker aus dem Allgäu, der Konstrukteur neben dem Musiker. Aber alle waren sie Motorradfahrer und waren mit einem schweren Motorrad



gekommen. Uns gingen die Augen über, was wir da an Apparaten zu sehen bekamen. Und so reifte der Entschluß, das Elefantentreffen Tradition werden zu lassen, es jedes Jahr am ersten Wochenende zu machen, aber nicht nur für KS-Fahrer, aber eben für schwere Brocken - das Salz in der Suppe des Motorradfahrens.

1958 im Januar kam das Treffen

nach Bad Dürkheim, zu Otto Ihringer ins Schloßkaffee, der eine Vincent-Black-Shadow besitzt. Aber auch hier waren die Räume zu klein: Es kamen an die 400 Fahrer und Beifahrer auf ca. 200 schweren Maschinen, von der Vincent, der Douglas, der Harley, der Norton bis zur BMW. Diesmal kamen sie aus Berlin, aus Kiel, aus der Schweiz und aus Belgien, aus

dem Saargebiet und aus dem bayerischen Wald, Es gab keine „Organisation“, kein Pestkomitee, keine Ehrenjungfrauen, keine feierlichen Reden.

Es gab - garnichts. Nur ein paar Tische, die viel zu wenig waren. Die Bedienung war längst geflüchtet, weil sie nicht durchkam, die Dürkheimer Polizei stand fassungslos auf der Straße herum (weil nämlich garnichts passierte, denn die „Motorradraser“ saßen alle im Schloßkaffee und klönten), und im Schloßcafé rauchte es aus allen Ritzen, da wurde Wiedersehen gefeiert, über das Motorradfahren philosophiert, Geschichten erzählt und Motorräder auf Eierdeckeln und Papierservietten konstruiert. Das war das größte und schönste Benzingespräch in allen Sprachen der Welt, das jemals geführt worden ist, und es entstanden Freundschaften und Bünde, die alle Grenzen verschoben. Und es drehte sich alles nur um eines: Unser geliebtes Motorrad. Sie sahen sich gegenseitig an und staunten: Gibt es sowas wie Dich noch immer? Und dann lachten sie und waren glücklich. Sie waren - ja, sie waren zu Hause!

Und da fiel das entscheidende Wort: Das Elefantentreffen ist die Heimkehr in unser Haus. In unsere Burg und in unsere Welt, die Heimfahrt zu uns allen - dorthin, wo wir zu Hause sind. Hunderte von Kilometern spielen keine Rolle. Eis, Kälte, Nebel und Schnee gibt es nicht. Sie spüren das nicht, denn sie fahren einmal im Jahr nach Hause.

Seht ihr, liebe Freunde, das ist der Sinn des Elefantentreffens. Und nicht ein Verein, ein Bund oder Club macht das, sondern *ein* Motorradfahrer ganz allein? Einer un-



Ein Bild aus den Anfangszeiten des Elefantentreffens am Nürburgring. Die Technik hat sich weiterentwickelt, doch das Erlebnis ET ist geblieben.

ter Euch möchte einmal im Jahr ein Zuhause für Euch schaffen, ein Zuhause über alle Unbill hinweg. Wer da eine Rede hält oder ein Gedicht aufsagt, wer da ein Lied singt oder einen Witz erzählt - das ist alles Nebensache. Auch gibt es da keine Titel und das Ausrufen irgendwelcher Berühmtheiten. Es sind alle gleich gestellt, die an diesem Tage zusammenkommen - sie erkennen sich ja damit an. Es gibt

keine Satzungen und keine Regeln dabei, nur enge Tische, steifen Grog, Windfalten in den Augenwinkeln, blanke Augen und hartes Händedrücken. Wer da nicht hinpaßt, der schleicht meist still von dannen.

Könnt Ihr nun begreifen, daß einer auf seinen Weihnachtswunschzettel schrieb: Liebes Christkind, bringe mir im nächsten Jahr eine gesunde Frau, gesunde Kinder und

das Geld, zum Elefantentreffen fahren zu können!

Und derjenige, der damit angefangen hat? Ihr wollt das ja unbedingt wissen - ist unwichtig - aber es ist einer von Euch. Wobei ich aber sagen möchte, daß neben ihm in jedem Jahr eifrige Heinzelmännchen mit von der Partie waren und keine Mühe scheuten, das Ganze so gut zu machen, wie es irgend ging!

Klacks

Jahreshauptversammlung 2006

In Schotten gibt es ein attraktives Programm - Münchs Mammuts

Unsere ordentliche Jahreshauptversammlung wird am 29. April 2006 nachmittags in 63679 Schotten stattfinden. Bitte merkt euch diesen Termin jetzt schon in eurem Kalender vor. Hier habt ihr die Möglichkeit, aktiv die Politik des Verbandes mitzubestimmen und euch einen prima Überblick über die derzeitigen Aktivitäten und Schwerpunkte direkt bei den Verantwortlichen zu verschaffen. Es gibt genügend Zeit für Diskussionen und anregende Gespräche.

Zudem erwartet euch ein attraktives Rahmenprogramm, das unter anderem eine Besichtigung des MotorenMuseums von Friedel Münch sowie eine (mehrere) von Ortskundigen geführte Motorradtour(en) im Vogelbergkreis beinhalten wird. Auch sind für das komplette Wochenende weitere attraktive Veranstaltungen des örtlichen Fremdenverkehrsamtes geplant.

Die ordentliche Einladung mit genauen Angaben über Veranstal-

tungsort, Tagesordnungspunkten und Details zu Besichtigungen und dem Programmablauf erfolgt im Ballhupe Heft 1/06.

Achtung:

Bitte die Anträge an die Jahreshauptversammlung (für Satzungsänderungen usw.) bis spätestens 31. Januar 2006 an die Redaktion Ballhupe senden. Die Anträge (ausgenommen Dringlichkeitsanträge) müssen laut Satzung rechtzeitig vorher veröffentlicht werden.

Thomas Bauer



Der aktuelle Vorstand freut sich auf eure Teilnahme an der JHV 2006 in Schotten.

Es geht um unsere Sicherheit

Tagfahrlicht für Pkw verschlechtert Wahrnehmung von Motorrädern



Ohne Licht sind Motorräder nicht nur bei Nebel schlecht zu sehen. (Foto: IFZ)

Kaum ein Thema wird zurzeit unter Motorradfahrern so intensiv diskutiert wie das Tagfahrlicht für Pkw. Im Zuge der Harmonisierung der EU-Gesetzgebung machen sich vor allem die skandinavischen Staaten für ein generelles Tagfahrlicht in der EU stark. Was im hohen Norden Sinn macht, ist in südlichen Ländern allenfalls in der dunkleren Jahreshälfte zu akzeptieren. Während die Bundesregierung bei der Reifenbindung die EU-Richtlinie nicht umsetzt, hatte der ehemalige Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe nichts Eiligeres zu tun, als in vorausseilendem Gehorsam schon einmal alle deutschen Pkw-Fahrer aufzufordern, am Tage mit

Licht zu fahren. Sein Appell, ab 1. Oktober generell mit Licht zu fahren, wurde bislang allerdings nur von wenigen Autofahrern befolgt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat in einer umfangreichen Studie ermittelt, dass das Tagfahrlicht für Pkw die Unfallzahlen in Deutschland senken würde. Ein Argument, das sich kaum wediskutieren lässt. Doch genauso schwer wiegt meiner Meinung nach, dass, nach Einführung des Tagfahrlichtes für Motorräder (1989), die Unfälle um 30 Prozent zurückgegangen sind. Das zeigt deutlich, welch großer Sicherheitsgewinn das Licht für uns ist. Wenn jetzt alle motorisierten

Fahrzeuge mit Licht unterwegs sind, wird das ohnehin nicht immer auf dem modernsten Stand der Technik befindliche Motorradlicht kaum noch ausmachen sein. In einem Filmbeitrag hat das der SWR deutlich aufgezeigt. Meine Maschine war vor dem Pkw mit Licht so gut wie nicht mehr zu sehen, obwohl ich gut 150 Meter vor dem Auto fuhr. Im genannten Filmbeitrag habe ich auch eine kritische Stellungnahme für den BVDM zum Tagfahrlicht abgegeben. Man kann hier nicht die Sicherheit der einen, gegen die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer aufrechnen. Und die Ergebnisse von Studien aus anderen Ländern lassen

sich nicht ohne weiteres auf deutsche Verhältnisse übertragen. Und ein wichtiges Argument ist auch der steigende Benzinverbrauch durch Dauerfahrlicht. Das soll durch die Einführung von LED-Technik minimiert werden. Neue Pkw werden als Tagfahrlicht spezielle LED-Scheinwerfer, voraussichtlich unterhalb der Stoßstange, bekommen. Bei Dunkelheit wird nach wie vor mit Abblendlicht gefahren. Doch es gibt immer noch Millionen Altfahrzeuge, die auch tagsüber mit Abblendlicht fahren werden. Die Politik macht hier mal wieder den zweiten Schritt vor dem ers-

ten. Wenn das Tagfahrlicht für Pkw zu weniger Unfällen führt, bin ich der Letzte, der dagegen ist. Aber das darf nicht dazu führen, dass mehr Motorradfahrer verunglücken. Den Spruch: „Ich hab den Motorradfahrer nicht gesehen“, hört man schon jetzt leider viel zu oft. Bevor man Tagfahrlicht für Pkw einführt, muss sichergestellt sein, dass sich das Licht deutlich von dem der Motorräder unterscheidet. Das heißt, die LED-Technik muss Standard sein. Zudem müssen die Motorräder ein eigenes Lichtbild haben. Bis das soweit ist, werden aufgrund der zahlrei-

chen alten Motorräder, die sich kaum sinnvoll umrüsten lassen, noch Jahre ins Land gehen. Hier darf nicht vorschnell gehandelt werden. Für den BVDM ist Frank Tobien dabei, eine umfangreiche Faktensammlung zusammenzutragen, damit wir unseren Standpunkt auch wissenschaftlich fundiert untermauern können. Noch ist das Kind nicht in den Brunnen gefallen, denn nach meinen Informationen soll es demnächst ein Symposium zum Thema geben. Mit Fernlicht zu fahren, halte ich für den falschen Weg, da so andere Verkehrsteilnehmer geblendet werden. **lz**

Unterfahrschutz nicht montiert

Die Mühlen der Verwaltung mahlen oft viel zu langsam

Der Landesverband Rhein-Ruhr hat dem Bundesverband 1000 Euro für die Montage von Unterfahrschutz gespendet. Dafür erstmal an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön. Wir werden uns bemühen, mit weiteren Spendengeldern, etwa durch unsere Spendenhotline, genügend finanzielle Mittel zusammen zu bekommen, um weitere Strecken zu entschärfen. Hier freuen wir uns über eure Vorschläge über gefährliche Strecken, die wir in Zusammenarbeit mit den örtlichen Behörden und der Polizei analysieren und für die Motorradfahrer sicherer machen können. Dass dies mitunter eine langwierige Angelegenheit werden kann, die vor allem diejenigen verärgert, die gespendet haben, zeigt das aktuelle Beispiel aus dem Oberbergischen Kreis. Die Motorradfahrer Leverkus.de hatten uns zur Entschärfung einer Strecke ihre Einnahmen aus der Saisonöffnung 2004 ge-

spendet. Eine Strecke war in der Nähe des Altenberger Doms schnell gefunden. Doch die gefährliche Kurve ist bis heute nicht entschärft. Der Unterfahrschutz sollte nach dem Abschluss von Sanierungs-/Kanalarbeiten montiert werden. Erst verzögerten sich diese Arbeiten deutlich, und dann, so berichtete mir der Abteilungsleiter der zuständige Straßenbaubehörde in Gummersbach, mit dem ich in regelmäßigem Kontakt stehe, habe die verantwortliche Gemeinde ihn informiert, dass es eine weitere Verzögerung gebe, weil das beauftragte Unternehmen aufgrund von Stahlknappheit den Unterfahrschutz nicht liefern könne. Wer's glaubt. Die Gemeinde wusste seit mehr als einem Jahr, dass der Unterfahrschutz in dieser Kurve montiert werden sollte. Der entsprechende Vertrag mit dem Landesbetrieb Straßen NRW war längst geschlossen und das Geld

lange auf dem Konto eingegangen. Diese Verzögerung ist absolut unverständlich und mehr als ärgerlich. Sowohl für die Motorradfahrer Leverkus.de, die uns bereits die Einnahme aus ihrer Saisonöffnung 2005 zugesagt habe, aber das Geld nach der schlechten Erfahrung erst überweisen werden, wenn der Unterfahrschutz endlich montiert ist, wie für den BVDM, der mit seinem guten Namen für solche Aktionen gerade steht. Ich weiß jedenfalls, wen wir zur Verantwortung ziehen werden, wenn in eben dieser Kurve ein Motorradfahrer in der Leitplanke verunglückt und sich verletzt, weil der Unterfahrschutz nicht montiert ist. Der Verantwortliche in der Gemeinde kann sich jedenfalls warm anziehen, denn wir werden ihn persönlich verantwortlich machen. Durch solches Verhalten der Verwaltung wird ehrenamtliches Engagement deutlich erschwert. **lz**

Kooperation mit „Gespanne“

BVDM-Mitglieder erhalten einen Rabatt

Wer zu den Lesern zählt, die als erstes hinten anfangen, der hat es schon gelesen. Den anderen sei empfohlen, doch rasch einmal das Heft umzudrehen. Überzeugte und aktive BVDM-Mitglieder wissen ohnehin, dass sich die Mitgliedschaft im BVDM lohnt. Für Gespannfahrer und Freunde der dreirädrigen Fahrvergnügens jetzt ganz besonders, denn ab sofort erhalten ihr gegen Einsendung einer Kopie eures BVDM-Mitgliedsausweises fünf Euro Rabatt auf eine Abonnement der Zeitschrift „Gespanne“. Die Preisermäßigung gilt auch für bestehende Abos.

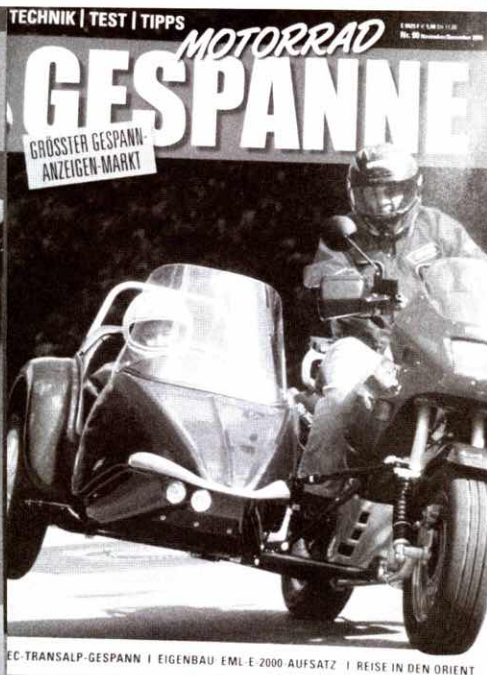
Im Zuge der Zusammenarbeit bekommen die Leser des „Winterfahrers“, der auch vom Team der

„Gespanne“ produziert wird, ebenfalls fünf Euro Rabatt beim Elefantentreffen. BVDM-Mitglieder erhalten den gleichen Rabatt beim Eintritt, bekommen mit dem Winterfahrer-Bonus aber keine zusätzliche Ermäßigung. Im „Winterfahrer“ findet sich zudem eine Eigenanzeige des BVDM.

Nach guten Gesprächen mit Bernhard Götz (Herausgeber) und Martin Franitza (Chefredakteur), freue ich mich auf eine gute und für beide Seiten erfolgreiche Zusammenarbeit sowie auf weitere gemeinsame Aktionen.

Da die Gespannfahrer das Elefantentreffen gegründet haben, ist die Zusammenarbeit mit der Zeitschrift „Gespanne“ genau das richtige Zei-

chen zu unserem 50. Wintertreffen, das ohnehin ganz im Zeichen der dreirädrigen Art der Fortbewegung stehen wird. Wir wollen im Rahmen des ET die ganze Bandbreite des Gespannfahrens aufzeigen. Wie wichtig das Elefantentreffen als Kontaktbörse für die Gespannszene ist, zeigt sich daran, dass etwa Gespannbauer Horst Hartmann kein einzige Elefantentreffen ausgelassen hat. Er ist 2006 zum 50. Mal dabei. Bei den Ausstellern ist das sicherlich einmalig, und ich denke auch, es wird keinen Besucher geben, der ebenfalls alle Elefantentreffen besucht hat. Wenn doch, bitte ich darum, dass er sich bei mir meldet, denn das ist einen eigenen Bericht wert. **lz**



Ein gutes und gesundes Jahr 2006

Viele unfallfreie und erlebnisreiche Kilometer

Für das Jahr 2006 wünsche ich allen BVDM-Mitgliedern sowie allen Motorradfahrern eine unfall- und pannenfreie Saison mit vielen erlebnisreichen Kilometern und schönen Touren.

Der Jahreswechsel ist die Zeit des Rückblicks und der Vorausschau. 2005 war ein fast schon turbulentes Jahr, auch für den BVDM. An erster Stelle steht da die vom Vorstand beschlossene Rückführung der hauptamtlichen Geschäftsstelle in eine ehrenamtliche Tätigkeit. Ein schwerer Schritt, der nicht ohne Reibungsverluste von staten ging. Zum anderen gab es einen Wechsel an der Verbandsspitze. Doch nach der Startphase steht jetzt wieder das gemeinsame Arbeiten im Interesse des Verbandes im Mittelpunkt. Die aktuellen Entwicklungen sowohl in Deutschland

wie auch in Europa zeigen, dass die Arbeit des BVDM für die Motorradfahrer wichtiger denn je ist. Sei es das Tagfahrlicht für Pkw (siehe Artikel auf Seite 8), dessen Einführung der Ex-Verkehrsminister Manfred Stolpe vorangetrieben hat, wie auch in Sachen Reifenbindung, Umweltuntersuchung oder Winterreifenpflicht gibt es durch die Gesetzgeber zahlreiche Regelungen, die das Motorradfahren weiter erschweren, teilweise verteuern und somit allen Bemühungen zuwider laufen, auch die Jugend wieder stärker für das Motorradfahren zu begeistern. Die Industrie hat erkannt, dass hier dringend etwas getan werden muss, und entwickelt verstärkt attraktive Motorräder für Einsteiger, die auch bezahlbar sind. Zudem gibt es Aktionen von Motorrad, IVM,

Honda oder auch der IMOT in München, die gezielt junge Menschen ansprechen sollen.

Auch der BVDM hat mit seiner Aktion in Zusammenarbeit mit ausgewählten Fahrschulen versucht, junge Menschen ein attraktives Angebot zu machen. Fahrschulabsolventen, die in den BVDM eintreten, erhalten ein kostenloses Sicherheitstraining. Der BVDM-Vorstand sollte sich überlegen, ob er dieses Angebot über den Fahrlehrerverband nicht allen Fahrschulen bundesweit anbieten sollte. Das würde uns noch mehr neue Mitglieder bringen und sicher auch aktive Mitstreiter, die wir brauchen, und das Jahr 2006 zu einem auch für den BVDM erfolgreichen Jahr werden zu lassen. Packen wir alle mit an, zu tun gibt es viel!

Michael Lenzen

Winterreifenpflicht für alle Fahrzeuge

Motorräder bei Novellierung mal wieder vergessen

Heiß diskutiert wird zurzeit in allen Foren und an den Stammtischen das Thema Winterreifenpflicht. Auch auf der BVDM-Homepage ist das natürlich ein Thema. Auch hier gilt: Was für Pkw, Busse und Lkw Sinn macht, muss für Motorräder noch lange nicht gelten. Zum einen fahren nicht gerade viele Motorradfahrer bei Eis und Schnee und wenn sie nicht mehr weiterkommen, blockieren sie keine Straßen. Eine echte Behinderung ist nicht gegeben. Zum anderen gibt es gar keine richtigen Winterreifen für Motorräder, und die Industrie sieht aufgrund der sehr geringen Absatzmöglichkeiten keinen Markt

und keinen Bedarf, mit enorm hohen Entwicklungsaufwand Winterreifen zu produzieren. Erfahrene



Für Motorradwinterreifen sieht die Industrie keinen Markt.

Elefantentreffenteilnehmer wissen ohnehin, dass es bei Schnee gut ist, Anfahrhilfen oder Ketten dabeizuhaben. Ansonsten sollte man den Luftdruck deutlich zu reduzieren, damit der Reifen mehr Aufstandsfläche und damit mehr Traktion hat, zudem sollten die Reifen noch immer viel Profil verfügen.

Wenn also jemand auf dem Weg zum Elefantentreffen mit dem Motorrad liegenbleibt, braucht er kein Knöllchen zu befürchten, denn es gibt keine geeigneten Reifen für Motorräder. Bei der Novellierung der Verordnung hat man mal wieder Motorradfahrer nicht berücksichtigt.

lz

Mit fünf Euro Leben retten

Erste Gewinnerin bei der Spendenhotline

Sie hat die Nummer 09005/244 144 gewählt und damit fünf Euro für die Entschärfung von Straßen gespendet. Der Zufallsgenerator hat unter den bisherigen Anrufern der Spendenhotline von BVDM und MK DaTel Dagmar Schreiner aus Köln ausgewählt. Dagmar wurde bereits informiert und freut sich über ihren Gewinn: Ein Sicherheitstraining des BVDM. Sie ist erst seit relativ kurzer Zeit auf zwei Rädern unterwegs, aber im BVDM schon sehr aktiv. So hat sie als Helferin bei der Deutschlandfahrt gearbeitet. Ballhupen-Leser werden ihren Artikel über ihre Erlebnisse kennen. Als relativer Neuling kann sie natürlich ein Sicherheitstraining immer gebrauchen. Aber auch für alte Hasen ist ein Sicherheitstraining zu Beginn der Saison eine sinnvolle Investition. Die aktuellen Termine für 2006 werden wir in der nächsten Ballhupen und auf unserer Homepage vorstellen. Unter allen Anrufern unserer Spendenhotline, die ihren Namen hinter-

lassen, werden wir regelmäßig weitere Gewinne, darunter Sicherheitstrainings, Warnwesten, Bekleidung und Zubehör verlosen. Der Anruf bei der Spendenhotline lohnt sich also doppelt. Denn ihr leistet mit dem Telefonat einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Mit den Spendenbeiträgen werden wir für Motorradfahrer gefährliche Straßen sicherer machen. Wir werden Bitumen beseitigen und Unterfahrschutz installieren. Mit eurem Beitrag können wir Unfälle verhindern und sogar Leben retten. Also ran ans Telefon, ruft an und helft uns, allen Motorradfahrern zu helfen! Die Landshuter Firma MK DaTel stellt die Telefonnummer für den Spendenzweck unentgeltlich zur Verfügung. Dennoch fallen Kosten für den „Carrier“ und die Gesprächszeit an, so dass unser Nettogewinn bei 4,10 Euro liegt. Ich weiß, das ist ein Wermutstropfen, aber wir liegen mit diesem Angebot viel günstiger, als die Hotlines, die für internation-

nale Hilfsprojekte geschaltet werden. Und es ist natürlich auch zu verstehen, dass die Telekom und der Anbieter (nicht MK DaTel) ihre Leistungen bezahlt haben wollen.

Wer unsere Aktion unterstützen will, ohne die Spendenhotline zu nutzen, kann natürlich auch direkt auf das Spendenkonto bei der HypoVereinsbank in Landshut einzahlen. Bankleitzahl: 743 200 73, Kontonummer: 344 680 817. Es ist sichergestellt, dass dort nur von BVDM und MK DaTel gemeinsam Geld abgeboben werden kann. Sobald eine ausreichende Summe auf dem Konto eingegangen ist, wollen wir damit eine Strecke entschärfen.

Wir verfolgen dabei einen möglichst umfassenden Ansatz, das heißt, wir beschränken uns nicht darauf, an bestimmten Streckenabschnitten einen Unterfahrschutz zu installieren, sondern wir werden im Einzelfall prüfen, welche Maßnahme sinnvoll ist. Es nützt schließlich nichts, in einer Kurve, in der sich mehrere Unfälle ereignet haben, einen Leitplankenunterfahrschutz zu installieren, wenn die Ursache für die Unfälle in der Fahrbahnbeschaffenheit, Bitumenschmiererei oder unübersichtlicher Streckenführung liegt.

Um einen Überblick über die gefährlichen Strecken in Deutschland zu bekommen, benötigen wir die Hilfe aller Motorradfahrer. Auf unserer Homepage haben wir ein Formular zur Streckenmeldung eingestellt. Ihr könnt aber auch gerne eine E-Mail oder einen Brief an uns schreiben. **Michael Lenzen**



Auch der Unterfahrschutz kann Leben retten. Mit unserer Spendenhotline sammeln wir Geld, um gefährliche Strecken zu entschärfen. (Foto: Lenzen)

Faszination auf drei Rädern

Mit dem BVDM Gespannfahren lernen



Gruppenbild mit Damen: Horst Werner Sassenhagen (3.v.r.), vermittelt den Teilnehmern des Gespannfahrerlehrgangs für Anfänger in Theorie und Praxis alles Wissenswerte rund ums Gespannfahren. (Foto: Bode)

Es ist mal wieder geschafft. Zum 26. Mal fand der BVDM-Gespannfahrerlehrgang für Anfänger statt. Ort war die Jugendherberge in Schloss Burg Wermelskirchen. Auf Grund der Erfahrungen im Jahr 2004 (nur sechs Teilnehmer) ging ich mit gemischten Gefühlen an die Organisation für den neuen Kurs. Ich schaute nach

einem Termin im September 2005, der für die Herberge und mich günstig lag. Dieser war bald gefunden und es wurde das Wochenende 16. bis 18. September festgelegt.

Im Januar wurde die Ausschreibungen mit den neuen Daten in Auftrag gegeben und gedruckt. Die Instruktoren wurden per Brief

über den neuen Termin informiert, mit der Bitte, sich selber, ihre Erfahrung und ihr Gespann für das Wochenende zur Verfügung zu stellen. Im März wurden an die verschiedensten Zeitungen (auch an die Ballhupe) Presseinformationen verschickt und auch die Regionalbüros bekamen einen Brief mit einer Ausschreibung. In fünf Motorradzeitschriften wurden Anzeigen für die Monate Juli, August und September geschaltet. Irgendwann kamen dann die ersten Anfragen per Telefon oder Mail und auch die ersten Anmeldungen gingen ein. In der „Letzten Meldung“, vierzehn Tage vor dem Termin, konnte ich an die Jugendherberge zwölf Teilnehmer nebst zwei Familien und den Instruktoren melden.

Am Freitag, 16. September, habe ich dann meine Checkliste abgearbeitet und alle notwendigen Utensilien in mein „neues blaues Gespann“ gepackt. In Schloss Burg angekommen ging es als erstes um die Zimmer, insbesondere für die



Auch auf zwei Rädern lässt sich das Gespann bewegen, wie diese Übung anschaulich belegt.

beiden Familien und die zwei weiblichen Teilnehmer. Nach und nach trafen die Gäste und auch die Instrukturen ein. Dann, nach dem Abendessen, wurde der Kamin im Aufenthaltsraum angezündet, ein Gesprächsthema war schnell gefunden, ihr dürft raten welches. Am Samstagmorgen um neun Uhr, ging der Gespannlehrgang dann mit der offiziellen Begrüßung endlich los. Ich erklärte das Gespann und

die ersten Übungen unter den Anweisungen der Instrukturen zu fahren und damit die erste Berührung mit einem neuen Fortbewegungsmittel zu bekommen. Einige Teilnehmer hatten ihr eigenes Gespann mitgebracht, auch diese fuhren die aufgestellten Übungen. Im Laufe der Jahre haben die Instrukturen einige Aufgaben erstellt, um den Anfängern das Gespannfahren näher zu bringen. Die-

kunft wurden die neuen Eindrücke in lebhaften Diskussionen verarbeitet.

Am nächsten Morgen ging es dann mit der ganzen Gruppe auf einen großen Parkplatz, hier wurden noch einmal verschiedene Übungen aufgebaut. Die Instrukturen und ihre Fahrzeuge blieben bei der Aufgabenstellung und die Teilnehmer wechselten die Stationen. Nach dem alle Teilnehmer die aufgebauten Situationen abgefahren hatten, wurde aus den einzelnen Übungen ein Parcours erstellt. Auf dieser Runde durfte jeder jedes Gespann, das von seinem Besitzer frei gegeben wurde, fahren. So konnten neun verschiedene Fahrzeuge über den Platz gefahren werden. Hier konnten die Gäste die Unterschiede der Gespanne auf der immer gleichen Runde miteinander vergleichen und für sich die Vor- und Nachteile erfahren.

Nach dem Mittagessen gab es dann eine abschließende Gesprächsrunde, in der der Lehrgang noch einmal besprochen wurde. Ich bedankte mich bei den Gästen für ihre Aufmerksamkeit und bei den Instrukturen für ihre Geduld und ihre Gespanne. Zum Schluss gab es noch eine Urkunde für jeden „Anfänger“. Und es war mal wieder geschafft.

Auch für 2006 Jahr ist wieder ein Kurs angedacht, auch im September, auch wieder in der Jugendherberge Schloss Burg. Der Termin wird rechtzeitig in der Ballhupe veröffentlicht.

BVDM-Sicherheitstraining
c/o H.-W. Sassenhagen
Graf-Bernadotte-Str. 35
51469 Bergisch Gladbach
Tel. (AB): 02202/44171
E-Mail: gespannkurs-bvdm@net-cologne.de **H.-W. Sassenhagen**



Hoch das Bein: „Gespannpapst“ Edmund Peikert zeigt, dass er die hohe Schule des Dreiradfahrens immer noch perfekt beherrscht.

fast alles, was damit zusammenhängt in einem Vortrag. Dieser Vortrag orientiert sich an den Aufzeichnungen von Edmund Peikert in seinem Buch „Handbuch für Gespannfahrer“. Aufgelockert habe ich das Ganze mit Dias, Videos, einem Gespannmodell. Als Lehrmittel wurde den Teilnehmern der Vortrag in Form von Kopien und das Buch „Handbuch für Gespannfahrer“ mitgegeben. Nach dem Mittagessen ist die Gruppe dann zu einem Parkplatz gefahren um dort

se vielzähligen Übungen werden in verschiedenen Gruppen gefahren, um so den Neulingen zu zeigen, was das Fahren auf einem Gespann von der Solomaschine unterscheidet. Um Fahrsituationen auf einem Platz darzustellen, nehmen wir Pylone, Steh-auf-Markierungen, Rampe und kleine Holzklötze als Hilfsmittel. All diese Aufgaben zielen auf das Umstellen der Sinne eines Solofahrers hin zum Gespannfahrer ab. Nach dem Kaffee in der Unter-

Tourenzielfahrt 2006

Wettbewerb unter neuen Vorzeichen - Spaß und schöne Touren



Herrliche Landschaften und traumhafte Touren kann erleben, wer am Jahreswettbewerb teilnimmt. (Foto: Schmitz)

In den vergangenen Jahren wurden sowohl von Bundesverband als auch von Landesverband Rhein-Ruhr (LVRR) jährliche Tourenzielfahrten durchgeführt. Nun hat der BVDM-Vorstand beschlossen, dass es ab 2006 künftig nur noch einen Wettbewerb geben soll, der vom LVRR für den gesamten Verband ausgerichtet wird.

Die Koordinierung übernimmt dort der 2. Sportwart Friedrich Wilhelm Sprenger. Der Touristikwettbewerb entfällt vorerst, da er in den letzten Jahren trotz der intensiven Bemühungen des ehemaligen BVDM-

Sportwarts Rainer Michtl nur auf relativ geringe Resonanz gestoßen ist.

Doch nun ein Ausblick auf die Tourenzielfahrt 2006:

Seit Jahren fahren wir bei den Wettbewerben Orte an, die möglichst lange Ortsnamen haben, um viele Punkte zu erzielen. Es gibt in Deutschland aber auch sehr viele schöne Orte mit kurzen Ortsnamen. Genau diese wollen wir dieses Jahr mit Motorrad oder dem Motorroller anfahren.

Das Startgeld beträgt wie bisher fünf Euro. Die Ausschreibung

(wird auch ins Internet gestellt) und die Wertungshefte gibt es ab Ende Dezember 2005.

Ansprechpartner:

Friedrich Wilhelm Sprenger
Wilhelmstal 2

42477 Radevormwald

Tel: 02191/661340 + 0179 5929268

www.jahreswettbewerb@lv-rhein-ruhr.de

Teilnahmegebühr bitte an ihn in bar oder auf folgendes Konto:

LVRR, Postbank Essen, BLZ: 360 100 43, KtoNr.: 617378430

Stichwort: „Tourenzielfahrt 2006“

Friedrich Wilhelm Sprenger

Trauern und Erinnern

BVDM stellte Ordnerdienst bei Gedenkfahrt zum Dom

Jede/r eine ist eine/r zuviel, aber diejenigen Motorradfreunde, die auf der Straße tödlich verunglücken, gehören leider zu unserer Passion. Um ihrer zu gedenken und um auch christlichen Dank für eine eigene unfallfreie Saison abzustatten, treffen sich seit 27 Jahren Biker am Ende der Saison zu einer Gedenkfahrt nach Altenberg (Bergisches Land) unter dem Patronat der „Aktion Blauer Punkt“. Pastor Ingolf Schulz-Weihrach ist Vorsitzender dieses ökumenisch christlichen Kreises von Motorradfahrern (www.abp@kirchekoeln.de). Er möchte mit seinem Engagement zeigen, dass die lederbekleideten Frauen und Männer auf ihren oft schweren Maschinen weit besser sind, als ihr Image in der breiten Öffentlichkeit.

Dazu traf man sich am 8. Oktober am Autobahn-Verteillerring Köln-

Süd zum Start der diesjährigen Gedenkfahrt, an deren Ende ein ökumenischer Gottesdienst im Altenberger Dom stehen sollte. Das spätsommerliche Wetter mit strahlendem Sonnenschein hatte offenbar weit mehr Biker angezogen, als sonst üblich. 2000 Maschinen zählten die Organisatoren, dem Augenschein zu Folge könnten es aber auch einige mehr gewesen sein. Dem Westdeutschen Rundfunk (WDR) war es zumindest einen kurzen Beitrag in seinem Kölner Lokalprogramm wert.

Pünktlich um 13 Uhr setzte sich der Korso mit Anne und Werner Adolph in ihrem BMW-Gespann als Leitung an der Spitze in Bewegung. Begleitet wurde die Kolonne von rund 30 uniformierten Polizeibeamten auf ihren Maschinen, die sich im rollierenden Ver-

fahren mit den 35 ehrenamtlichen Helfern bei der Sicherung der rund 30 Kilometer langen Strecke abwechselten. Mit dabei waren natürlich die Ordner der „Aktion Blauer Punkt“ und Mitglieder des Motorradclubs der Polizei/BGS „Blue Knights Germany“. Auch Wolfgang Schmitz vom BDVM-Landesverband Rhein-Ruhr hatte Mitglieder aktiviert, knapp die Hälfte der freiwilligen Helfer kam aus BVDM-Reihen. Sie sorgten mit dafür, dass die Fahrt über die belebte Kölner Rheinuferstraße, vor- bei an Altstadt, Dom und Zoo, weiter über die Mülheimer Brücke und die zu Leverkusen gehörenden Vororte bis hin zum großzügigen Gelände des Altenberger Doms ohne Zwischenfälle ablaufen konnte. Immerhin dauerte es jeweils fast 30 Minuten, bis die in Zweierreihe fahrende Kolonne die zahlreichen Kreuzungen und Überwege passiert hatte. Meist gab es Beifall und anerkennendes Winken von den Zuschauern am Straßenrand, nur wenige Verkehrsteilnehmer zeigten Unmut über die Verzögerung ihrer eigenen Weiterfahrt. Dass am Ende alles glatt ging, lag aber nicht nur am Einsatz der Ordner, sondern auch im hohen Maße an der Disziplin der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich fast vorbildlich an die Anweisungen der Ordnungshüter hielten und auch kritische Situationen durch ungeduldige Pkw-Fahrer oder Fußgänger schadlos meisterten.

Höhepunkt der Gedenkfahrt war der gemeinsame Gottesdienst im Dom zu Altenberg, gehalten von Pastor Jochen Gran aus Waldbröl. Mit Worten und Musik gedachte



Am so genannten Bonner Verteiler in Köln startet der Korso, eskortiert von Polizei und BVDM-Ordnern in Richtung Altenberg.



Mehr als 2500 Motorradfahrer gedachten zum Saisonabschluss derer, die nicht mehr dabei sein können.

man derer, die nicht mehr dabei sein konnten. Dies taten alle gemeinsam, aber auch jeder für sich ganz allein, wie manche zu beobachtende Träne ausdrückte. Feierlich, zugleich aber durch die moderne Gestaltung des Gottesdienstes und seiner Beiträge auch für jene ansprechend, die sonst nicht regelmäßig zu den Kirchgängern zu zählen

sind. Da die kleine bergische Gemeinde durch ihr Umfeld mit zahlreichen Wanderwegen, dem bekannten Märchenwald und einer ausgeprägten Gastronomie auf große Besuchergruppen eingerichtet ist, blieben zahlreiche Teilnehmer auch danach noch am Zielort und genossen den Anfang des goldenen Oktobers oder nutzten die

Fahrt für eine Abschlussrunde durch das Bergische Land. Manch ein Gedanke ging dabei schon in Richtung der geplanten Fahrten und Touren für das Jahr 2006. Hoffen wir, dass sich dann im Oktober wieder möglichst viele an der traditionellen Gedenkfahrt von Köln nach Altenberg beteiligen können und werden. **Arno Boes**

Einsteigeraktion als Erfolg bewertet

Für die Einsteigeraktion „Ride Now“ von Aral, Castrol und „Motorrad“ haben sich nach Angaben der Veranstalter im Jahr 2005 insgesamt 4000 Motorrad-Neulinge angemeldet. Bei bundesweit 15 Veranstaltungen hätten insgesamt 1000 junge Leute ohne Motorradführerschein und Wiedereinsteiger ihre ersten Runden auf einem Motorrad drehen können. Das seien doppelt so viele Teilnehmer wie 2004. Wie viele davon tatsächlich dann auch einen Führerschein gemacht und ein Motorrad erworben haben, wurde nicht ermittelt. **lz**

Robert Barth gewinnt Langbahn-WM

Mit einem Sieg hat sich Roberth Barth beim Finale der Langbahn-Weltmeisterschaft in Südfrankreich seinen dritten WM-Titel gesichert. Der 37-jährige Favorit siegte mit 83 Punkten klar vor dem 40-jährigen Gerd Riss, der mit 74 Punkten Vizeweltmeister wurde. Dritter wurde der Brite Paul Hurry, der 58 Punkte erreichte. Die beiden DMSB-Piloten zählen seit langem zu den besten deutschen Motorradsportlern und haben in den vergangenen Jahren viele Titel auf nationaler und internationaler Ebene eingefahren. **lz**

Motorrad-WM auf dem Sachsenring

Voraussichtlich auch über das Jahr 2006 hinaus wird die Motorrad-Weltmeisterschaft auf dem Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal einen Lauf veranstalten. Der Chef der Grand-Prix-Vermarktungsagentur hat in Sachsen Gespräche über konkrete Inhalte zur Verlängerung des 2006 auslaufenden Vertrages geführt. Das Rennen auf dem traditionsreichen Sachsenring hatte sich mit 217.000 Zuschauern als echter Besuchermagnet erwiesen. Nur die beiden spanischen Grand-Prix' lockten noch mehr Zuschauer an. **lz**

Unvergessliche Erlebnisse

Eine Türkeireise voller Überraschungen



Eine Station der Reise war die griechische Insel Samos. Auch Rhodos besuchte Matthias. (Foto: Ziegler)

Eigentlich sollte die Reise schnell erzählt sein. Aber jeder, der schon mal mit dem Motorrad, einem Zelt und was man sonst noch braucht, unterwegs war, wird wohl wissen, dass es eben die Erlebnisse sind, von denen man später berichten muss. Bei mir ging das Ganze eigentlich erst so richtig los, als ich auf der Fähre von Ancona nach Patras David kennen gelernt hatte. David war auch, so wie ich auf dem Weg in die Türkei, jedoch wollte er in Igoumenitsa das Schiff verlassen und seine Reise über das Festland, quer durch die Türkei bis nach Antalia, antreten. Wir unterhielten uns aber, sowie man das un-

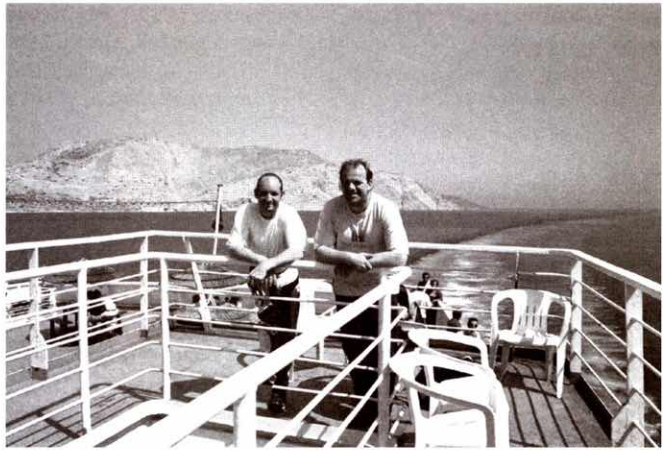
ter Motorradfahrern macht, so gut, dass er sich entschloss, meiner Route und meiner Gummikuh zu folgen.

Ich hatte in einem Reiseführer gelesen, dass es eine Fährverbindung von Rhodos in die Türkei nach Marmaris geben sollte, also fuhren wir zusammen von Patras quer durch Griechenland nach Athen, was an sich schon ein sehr großes Abenteuer war, bis nach Piräus. Von dort ging dann auch, wie im Reiseführer beschrieben, das Fährschiff. Wir kamen allerdings am anderen Ende des Hafens an und mussten nun zum richtigen Schiff kommen. Als wir nach dem Weg

fragten, bekamen wir zur Antwort, dass es in Griechenland keine Einbahnstraßen gebe, und so folgten wir diesem Mann und machten uns, quer durch den riesengroßen Hafen auf den Weg. Schilder tauchten auf, die nach deutscher Deutung eigentlich ein „Durchfahrt verboten“ anzeigen sollten, aber der Mann, und das war ein Hafenangestellter, hatte ja gesagt, wir sollten so fahren, also befolgten wir seine Worte und fanden dann schließlich unser Schiff.

Mit über zwei Stunden Verspätung kamen wir dann, nach weiteren 18 Stunden, auf der Insel Rhodos an. Es war Freitag, und David wollte

noch am gleichen Tag weiter in die Türkei, also fragten wir, wann die Fähre in die Türkei abfahren würde. Zu Davids Entsetzen erhielten wir die Antwort, dass das Schiff erst am Donnerstag abfahren würde und nur Ausflugsboote jetzt noch zum Festland unterwegs seien. Irgendwie kam ich mir in dem Moment vor wie Odysseus auf seiner langen Irrfahrt und ich hoffte, dass David nicht zu sehr frustriert war. Als Alternative bekamen wir angeboten, zurück zur Insel Kos zu fahren, und von dort sollte dann täglich ein Fährschiff nach Bodrom ablegen. Für eine Weiterfahrt noch am selben Tag war es aber schon zu spät, denn das Fährschiff sollte erst um 22 Uhr auf Kos sein. Also blieb David einen weiteren Tag mein Begleiter, und wir machten uns auf den Weg, um den in meiner Karte eingezeichneten Campingplatz zu suchen. Jedoch erlebte David auch dort wieder einen herbe Enttäuschung, denn der Campingplatz war geschlossen und es gab auch keinen anderen. Also musste mein Plan B erhalten. Ich hatte im Internet von einem Surfer-



Auf der Fähre lernten sich David (l.) und Matthias kennen. Sie beschlossen, einen Teil der Tour gemeinsam zu fahren. (Fotos: Ziegler)

paradies am südlichsten Zipfel von Rhodos gelesen, und dort fuhren wir nun hin. Belohnt wurden wir mit einem geilen Sandstrand und hohem Wellengang. Es waren auch mehrere Camper dort, so dass sich Davids Stimmung wieder etwas besserte. Mir machte das Ganze einen Riesenspaß, denn ich wollte sowieso lieber unter freiem Himmel schlafen und nachts die Sterne sehen.

Also blieb das Zelt auch dort wo es war, und wir fragten, ob jemand etwas dagegen hätte, wenn wir am Strand schlafen würden. Alles ging klar, jedoch verließ mich am nächsten Tag mein Begleiter und ich war nun alleine. Ich wollte noch zwei Tage auf Rhodos bleiben und erst danach auch über Kos, wo ich wieder eine Nacht verbrachte, jedoch jetzt auf einem Campingplatz, weiterfahren.

Der Grenzübertritt in die Türkei war das nächste Abenteuer. Denn der Mann, der sich selbst „Big Papa“ nannte, konnte außer diesen beiden Worten wohl kein englisch, und so zog sich die ganze Angelegenheit über ein paar Stunden hin. Meine Papiere mussten kopiert werden und dafür musste ich auf den Basar gehen, denn nur dort in einem Geschäft gab es einen Kopierer. Das Geschäft war eigentlich gleich gefunden, aber der Inhaber nicht anwesend. Und so schickte man einen weiteren Mann los, der den Besitzer suchte. Irgendwann kam der auch, die Zeit hatte ich längst vergessen, und es



Abschiednehmen von David, der nach Rhodos alleine weiterfuhr.

konnte nun kopiert werden was das Zeug hielt. Anschließend musste ich wieder zu „Big Papa“, der nun richtig freundlich war und ein vierseitiges Formular ausfüllte. Als dann auch das fertig war, musste ich vier Mal unterschreiben. Dabei wurde ich von Big Papas Kollegen so heftig gekitzelt, daß man meine Unterschrift bestimmt nicht mehr lesen konnte. Ich bekam noch einen weiteren Stempel in meinen Reisepass, der für meine BMW war, und es war wohl alles fertig. Big Papa stellte sich hin und sprach mit einer sehr ernsten und tiefen Stimme ein paar Worte, die sein Kollege übersetzte. Mir wurde erzählt, dass ich, wenn ich die Kopie des Formulars verlieren würde, nach Ankara

fahren müsste, und es dann einen Mordsärger geben würde.

Als sich endlich der Schlagbaum öffnete, durchzuckte es mich. Ich war in der Türkei!

Meine Fahrt ging nun weiter über Mugla bis nach Fethiye. Dort machte ich eine weitere Pause und ging an herrlichen Stränden zum Schwimmen. Nach ein paar Tagen ging es dann weiter bis Kas, wo ich den Weg nach Norden einschlagen musste, denn ich hatte ja noch eine Verabredung mit meiner kleinen finnischen Freundin, die ab Oktober in Thessaloniki deutsch

studiert. Ich fuhr zuerst ein Stück ins Landesinnere, und wurde mit so einer Herzlichkeit von den Menschen empfangen, dass es schwer fiel, am nächsten Tag einfach weiter zu fahren und Adieu zu sagen. So wurde ich einmal von einer Familie zum Essen eingeladen. Wir unterhielten uns mit Händen und Füßen und mein Teller wurde immer wieder voll gemacht, bis ich kurz vorm Platzen war.

Izmir! Eine Begegnung der ande-

ren mich und die linken Fahrbahn. Die Ampel ist immer noch rot. Ich denke, ob es wohl einen Le Mans-Start geben wird. Falsch. Ich habe den Start verschlafen, denn die anderen vier Autos sind schon bei Rot los gefahren. Ich hielt schön an und wurde durch heftigstes Hupen darauf aufmerksam gemacht, dass in der Türkei die Regeln anders sind. Also fuhr ich dann auch bei Rot los.

Weiter ging's quer durch die City.

Ich sehe einen Prakti-ker Bau- markt und plötzlich sehe ich, und das im Zentrum von Izmir, ein Eselfuhrwerk und sein stolzer Kutscher trägt ein Obi T-Shirt. Ich muss lachen, aber die Lage ist ernst. Beinahe hätte mich ein Bus gerammt. Es ist einfach der Wahnsinn! Ich bin froh, den Weg aus der Stadt heraus schnell ge-



Lohnende Fotomotive gab es in der Türkei bei Fethiye fast hinter jeder Kurve.

ren Art! Ich weiß nicht, wo ich anfangen soll. Eine riesengroße Stadt mit wer weiß wie vielen Einwohnern. Da war zum Beispiel eine dreispurige Straße. Ich hatte mich auf dem mittleren Fahrstreifen eingeordnet. Die Ampel war rot. Das erste Auto ordnete sich auf der rechten Fahrbahn ein, das zweite auf der linken. Dann kam ein drittes Fahrzeug und stellte sich zwischen mich und die rechte Fahrbahn. Ein viertes Fahrzeug kam und bemerkte, dass da vorne in der ersten Reihe ja wohl noch ein bisschen Platz ist und stellte sich zwi-

gefunden zu haben und beschließe, Istanbul auszulassen.

Mein weiterer Weg bleibt immer an der Küste und ich komme nach ein paar Tagen in Canakkale an, wo ich Asien auf Wiedersehen sage.

An der Fähre treffe ich Mohammed und seinen Freund, die mit einer Honda VFR 800 auf dem Weg nach München zur Intermot waren. Dabei hatten sie, so wie in dem Film „Emil gegen den Rest der Welt“, eine Europakarte auf der sogar Island mit eingezeichnet war. Sie erzählten mir, daß sie in zwei

Tagen in München seien und fragten nach der „Trafik Control“ in Bulgarien. Leider konnte ich darüber keine Angaben machen und sagte ihnen, dass sie auf jeden Fall einmal die Augen offen haben sollte.

Der Grenzübergang nach Griechenland verlief so wie die Einreise, nur dass es dieses mal keinen Big Papa gab, und der junge Spund der Sache einfach nicht gewachsen war. Er schickte mich nach kurzem Überlegen zum Essen und machte mir verständlich, dass er auf einen Kollegen warten müsse, der wisse wie dieser Vorgang zu erldigen sei. Nach vier Stunden war ich in Griechenland.

Jetzt ging es nach Thessaloniki, wo ich mit Päivikki ein paar Tage Motorrad gefahren bin. Wir fuhren mit dem Schiff an der Mönchsrepublik „Athos“ vorbei, denn besuchen dürfen, wenn überhaupt, nur Männer diesen Staat, und dann auch nur mit Visum. Aber diese Fahrt war sehr schön und man sah die ganzen Klöster. Es gibt nur eine Straße, und zwar von West nach Ost. Nach ein paar Tagen hieß es Abschied nehmen und auf ein Wiedersehen zu warten.

Der Weg nach Igoumenitsa ist wirklich lohnenswert, denn er geht sehr schön durchs Gebirge und wenn man Lust hat, kann man einen kleinen Umweg über Metsovo machen, wo man ganz weit oben auf dem Berg ein herrliches Kloster sehen kann. Auf über 200 Kilometern hatte ich den totalen Kurvenspaß.

Doch bemerkte ich auf der Fahrt, als ich Geld abheben wollte, dass ich meine EC Karte wohl verloren hatte. Erst als ich anrufen wollte, damit die Karte gesperrt werden konnte, las ich die SMS, dass die



Auch Kurven gab es auf der Tour durch die Türkei reichlich, wie hier bei Marmaris. (Foto: Ziegler)

Karte schon in Thessaloniki gefunden wurde. Tja, ich hatte noch fünf Euro, ein halbes Brot, Käse, Wurst und eine Flasche Whisky, die noch zu einem Viertel gefüllt war. Jetzt war ich der Emil!

Es wurde schon dunkel, und ich musste einen kostenlosen Schlafplatz finden. Deshalb fuhr ich auf eine kleine Straße und suchte nach einem Feldweg. Nachdem ich fündig geworden war, fuhr ich den Weg ganz weit rein, damit mich niemand finden konnte und packte meine Isomatte und den Schlafsack aus. Das Zelt brauchte ich nicht. Ich machte mir ein herrliches Picknick und packte den Jacky aus. Jetzt war er da, der Blues! Ich schlief tief und fest.

Zum Glück hatte ich Visa- und Mastercard dabei, aber die Pinnummer lag zu Hause, denn ich hatte sie noch nie gebraucht. Als ich bei der nächsten Bank ankam, hatte diese schon geschlossen. Und so fragte ich im Hafen, ob man mit diesen Karten eventuell auf dem Schiff Geld abheben kann. „Vielleicht“, lautete die Antwort und ich

solle mal fragen. Leider konnte ich auch auf dem Schiff kein Geld abheben, aber immerhin mit meiner Visakarte bezahlen. Da ich nicht wusste ob ich in Italien auf einer Bank Geld bekommen könnte, ging ich erstmal durch die Geschäfte und kaufte ein: Wasser und Cola gab es nicht, sie hatten nur harte Sachen, nicht einmal Bier war in dem Shop zu finden, darum kaufte ich eine weitere Flasche Whisky, denn man weiß ja nie, was noch kommt.

Auf der Fähre lernte ich zwei weitere Motorradfahrer kennen. Sie waren aus dem Saarland und ich erzählte ihnen von meinem Missgeschick. Sie gaben mir ein Bier aus und Wasser. Nochmal an dieser Stelle meinen herzlichen Dank an Silke und Kornen. Frühstück gab es wieder per Visa.

Fürs Erste war ich satt. Aber es lagen noch rund 800 Kilometer bis München vor mir. Ich beschloss, in Ancona noch einmal auf einer Bank mein Glück zu versuchen, doch leider konnte ich auch in Italien nicht ohne Pinnummer abheben.

Aber als ich meine Geschichte erzählte, bekam ich von dem Bankangestellten einen Kaffee spendiert. Auch dafür hier ein herzliches Danke! Es macht Spaß zu merken, dass die Menschen eigentlich ganz nett sind.

Nun rief ich beim ADAC, an denn ich wusste nicht, ob man die Maut mit Kreditkarte bezahlen kann. Meine Sorgen wurden kleiner, denn die Dame vom ADAC sagte, dass das auf jeden Fall gehen würde. Ich solle nur früh genug schauen, ob eine Tankstelle auch Visa nimmt. So trat ich meinen Rückweg an. Es war mittlerweile 14 Uhr, als ich auf die Autostrada fuhr. Gefahren bin ich bis Trento, dort holte mich die Dunkelheit ein und ich bemerkte, dass ich nur sehr wenig Licht hatte. Also fuhr ich auf die nächste Raststätte, um nachzuschauen. Dabei bemerkte ich ein Loch in meinem Scheinwerfer und sah, dass der Reflektor auch schon halb blind war. Tja, da waren sie wieder, meine Probleme. Einfach weiter zu fahren war mir zu gefährlich, und so entschloss ich mich, in der Raststätte zu fragen ob ich mit meinem Schlafsack auf dem Parkplatz schlafen dürfte. Die Antwort war positiv, und auch hier erhielt ich einen kostenlosen Kaffee und eine Wurst. Danke! Ich kam mir vor wie



Berge, Täler, Sonne, Meer und Kurven. Für Motorradfahrer ist die Zutaten für eine unvergessliche Urlaubstour. (Foto: Ziegler)

ein Penner.

Auf dem Parkplatz legte ich mich ganz weit in die hinterste Ecke und das Motorrad stellte ich zum Schutz vor mich, damit mich niemand so schnell bemerkt. Zum Einschlafen gab es Whisky und ich hatte einen göttlichen und tiefen Schlaf.

Am nächsten Morgen wurde ich durch die ersten Sonnenstrahlen geweckt und ich fragte nach, was ein Frühstück kosten würde, denn ich hatte ja immer noch meine fünf Euro. Sieben, Schei...! Na ja, trinken ich eben einen Kaffee.

Es waren noch etwas mehr als 100 Kilometer bis zur Grenze nach Ös-

terreich, und dort wollte ich noch einmal nach Geld fragen. Also machte ich mich schnell auf den Weg, denn ich hatte Hunger. In Steinbach auf der Reifeisenbank bekam ich dann endlich Kohle und ich ging erst einmal Frühstücken. Allen die mir geholfen haben, obwohl ich bestimmt nicht sauber aussah, und die mir etwas gegeben haben, möchte ich ganz herzlich Danke sagen. Ich werde das auch weiter geben.

So blöd es klingt, mir hat diese Fahrt sehr gut gefallen, und ich bin froh das alles erlebt zu haben.

Matthias Ziegler

Fahrlehrer muss Schadensersatz zahlen

Das Oberlandesgericht Hamm (AZ.: 9U41/03) hat einen Fahrlehrer zur Zahlung von Schadensersatz und Schmerzensgeld an eine Motorradfahrerschülerin verurteilt, die sich bei einem Sturz das Knie verletzt hatte. Nach Ansicht des Gerichtes hatte der Fahrlehrer seine Fahrerschülerin mit einer Fahrübung überfordert. Aus Tempo 50

sollte sie in ihrer siebten Fahrstunde Notbremsungen durchführen. Dabei stürzte die 26-jährige Frau und verletzte sich. Laut Richter dürfe ein Fahrlehrer nur Aufgaben stellen, die der Schüler auch bewältigen könne. Eine Teilschuld sah das Gericht aber auch bei der Verunglückten. Von einer erwachsenen Frau könne man erwarten, dass sie

eine offenkundig gefährliche Übung verweigere. Und was sagt uns dieses Urteil. Erstens, dass der Richter kein Motorrad fährt und zweitens, dass man auch beim Üben stürzen kann. Bleibt nur zu hoffen, dass nicht alle Fahrlehrer und Fahrerschüler aus Angst vor Konsequenzen die „gefährlichen“ Übungen verweigern. **lz**

Mitstreiter gesucht

BVDM präsentiert sich auf den Messen

Hallo, liebe BVDM-Mitglieder. Wenn euch dieser Artikel und das Foto bekannt vorkommt, habt ihr völlig Recht. Bereits in der vorigen Ausgabe habe ich einen Helferaufruf für die Messen gestartet. Und auch schon einige positive Rückmeldungen erhalten. Denjenigen möchte ich an dieser Stelle schon einmal herzlich für ihre Bereitschaft danken, dem BVDM in ihrer Freizeit zur Verfügung zu stehen. Doch noch fehlen uns zahlreiche helfende Hände, um den BVDM mit seinem Angebot und seinen Aktivitäten auf den Messen einem breiten Publikum vorstellen zu können. Nur wenn wir genügend Leute für Standbesetzung und Aufbau zur Verfügung haben, können wir uns erfolgreich auf einer Messe präsentieren. Deshalb überlegt doch einmal, ob ihr nicht zu den nachfolgend aufgeführten Termin Zeit habt, um uns tatkräftig zu unterstützen. Erfahrung ist dabei nicht unbedingt erforderlich, wir geben gerne die nötigen Kenntnisse und Informationen weiter. Selbstverständlich erhalten die Helfer freien Eintritt in die Messe und wenn genügend Standpersonal vorhanden ist, dann gibt es auch reichlich Zeit, selbst einmal ausführlich das große Angebot in den Messehallen in Augenschein zu nehmen. Schließlich soll neben der Arbeit ja auch noch ein bisschen Zeit für das Vergnügen bleiben.

Neben der großen Messe in Dortmund im März wird das Highlight der Messesaison auch für den BVDM sicherlich die Intermot werden, die 2006 wieder nach Köln zurückkehrt. Der BVDM wird dort



Ob Eingangskontrolle, Kasse oder Einweisung, wie bei der Intermot 2004 brauchen wir auch bei der Intermot in Köln viele Freiwillige. (Foto: Lenzen)

wieder einen Campingplatz für Motorradfahrer betreuen. Auch dazu werden noch Helfer gesucht. Da allerdings bei weitem nicht so viele Übernachtungen zu erwarten sind wie auf der Intermot in München, werden wir voraussichtlich auch nicht so viele Helfer benötigen. Dafür werden wir aber für unseren Stand noch fleißige Hände brauchen. Auch die anderen Messen, gerade im Osten, wollen wir besetzen, da dort der Verband noch lange nicht so bekannt ist wie in den alten Ländern. Wer also in der Nähe wohnt und uns vor Ort unterstützen kann, ist herzlich eingeladen. Auch für den Saisonauftakt der Motorradfreunde Leverkusens.de am 2. April suche ich noch Mitstreiter.

Die Auflistung ist nicht vollständig, wer eine Messe vermisst, auf die der BVDM vertreten sein sollte, schickt bitte eine kurze Mitteilung. Also schaut in euren Terminkalender und meldet euch dann bei der Redaktion.

lz

Hier die wichtigsten Messen 2006 im Überblick:

- 13.-15. Januar: Sachsenrad in Dresden
- 27.-29. Januar: Motorradwelt Bodensee in Friedrichshafen
- 27.-29. Januar: Motorradtage in Hamburg
- 3.-5. Februar: Berliner Motorrad Tage
- 11.-12. Februar: Hansebike in Lübeck
- 10.-12. Februar: Faszination Motorrad in Sinsheim
- 10.-12. Februar: Motorradmesse Leipzig
- 17.-19. Februar: Imot in München
- 1.-5. März: Motorräder in Dortmund
- 3.-5. März: MotorTrend in Halle
- 11.-12. März: Intermoto in Saarbrücken
- 12.-14. Mai: Technodrom in Freiburg
- 11.-15. Oktober: Intermot in Köln

Von kleinen Anfängen

Auch in den 50ern war Motorradfahren sehr teuer

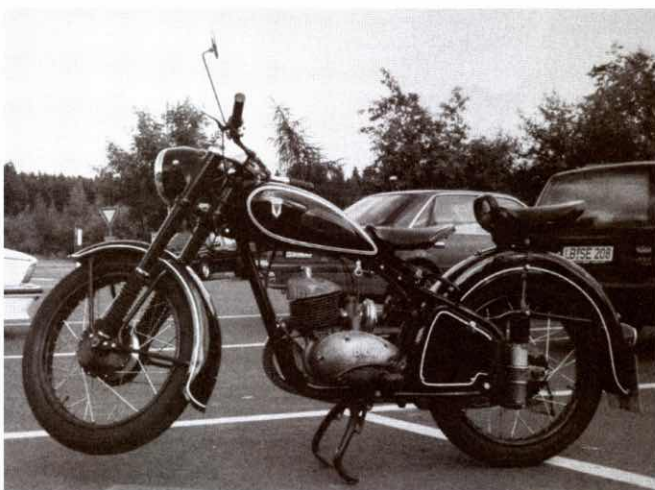
Angeregt durch die Anfrage einer Studentin des Faches Touristik-Management habe ich in Erinnerungen gegraben und mit einigen Freunden gemeinsam nachgedacht, wie das damals mit dem Motorrad fahren wieder angefangen hat, als ich die Schulbank des dritten Jahrgangs drückte, und die einzigen Motorgeräusche im Dorf die Patrouille der englischen Besatzungssoldaten ankündigten. Ich hoffe, den jungen Lesern der Ballhupe damit eine informative Lektüre zu bieten, und würde mich freuen, wenn mir jemand von den älteren seine Erfahrungen von damals mitteilte. Schon kurz nach Kriegsende am 8. Mai 1945 wurden die verborgenen Motorräder, die nicht zum Kriegsdienst eingezogen waren, aus den Verstecken geholt. Wer die Gelegenheit hatte, verschaffte sich ein heimgekehrtes Wehrmachtsskrad. Das Fahren mit Motorkraft war aber kaum möglich, weil es Benzin nur auf dem schwarzen Markt gab und man einen attraktiven Tauschartikel anzubieten haben musste.

Das waren damals Grundnahrungsmittel, Textilien und technisches Gerät. Ab dem Jahr 1946 entspannte sich das Verhältnis zu den Besatzern deutlich und man freundete sich an. Es kam immer öfter vor, dass Deutsche von englischen oder amerikanischen Soldaten Kraftstoff für ihre Motorräder erhielten. Im September 1946 fand bei Neuwed sogar ein Motorradrennen statt, das durch die Besatzungsbehörden genehmigt und gefördert worden ist und an dem englische und deutsche Sportler teil-

nahmen. Die für viele Menschen zum Überleben notwendigen Hamsterfahrten mit einem Motorrad zu unternehmen, war jedoch gefährlich, weil bei einer Razzia sowohl die Ware als auch das Fahrzeug beschlagnahmt wurden.

Ab 1947 waren dann vereinzelt Neumaschinen auf den Straßen zu sehen. Sie hatten 98 oder 125 Kubikzentimeter, natürlich Zweitaktmotoren und glichen den Vorkriegsmodellen aus gleichem Hause. Für Geld allein waren sie nicht zu ha-

Wer fuhr damals mit dem Motorrad und warum? Es waren weit überwiegend Männer aller Altersklassen und sämtlicher Berufe, die damit in erster Linie zum Arbeitsplatz gelangten. Ein Auto war unerschwinglich, und die öffentlichen Nahverkehrsmittel waren noch schlecht entwickelt. Man wollte mobil und unabhängig sein und hatte Interesse an der Technik. Letzteres war auch nötig, weil man die vielen kleinen Pannen unterwegs selbst beheben können musste.



Auf einem Parkplatz sah Horst diese Dkw RT 200 H. Ein Modell dieses Typs, Baujahr 1952 mit 3-Gang-Fußschaltung war sein zweites Motorrad.

ben, denn die Reichsmark war nicht viel wert. Nach der Währungsreform im Sommer 1948 wuchs das Angebot schlagartig, aber das Geld war äußerst knapp, weil ja auch bei Wohnung, Einrichtung, Bekleidung, Bildung, Kultur und nicht zuletzt Ernährung großer Nachholbedarf bestand.

Dieser Umstand führte zu einer großen Hilfsbereitschaft, und man stand am Straßenrand nicht lange allein. Wer eine Familie oder als Handwerker Material und Werkzeug zu transportieren hatte, nahm einen Seitenwagen zur Hilfe, der sich damals an fast jedem Motorrad befestigen ließ.

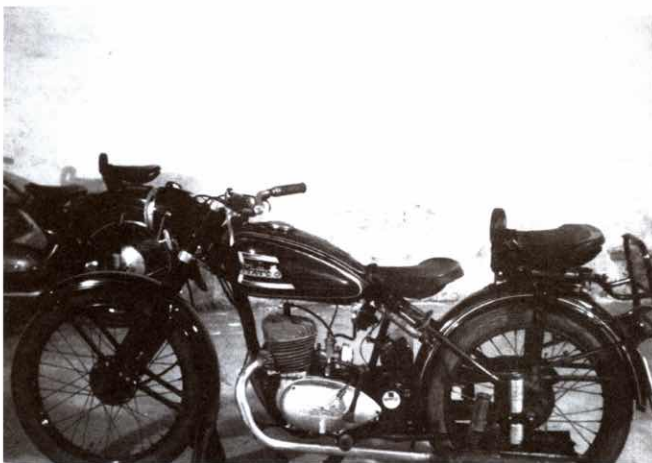
Ab den Jahren 1950/51 wurden dann häufig Tagesausflüge und Wochenendtouren unternommen. Letztere begannen erst am Samstagmittag, denn es galt noch die Sechstagesarbeitswoche. Ab 1952 starteten die Unternehmungslustigen mit ihren Motorrädern in den Urlaub. Die Ziele waren die westdeutschen Mittelgebirge, Allgäu, Rhein, Mosel und die Nord- und Ostseeküste. Zu weit durfte es

der Technik umgehen konnten. Zusammenhalt unter Freunden in Motorradfahrervereinen und die Lektüre der damals mit viel Begeisterung gemachten und gelesenen Zeitschrift „Das Motorrad“ waren weitere Gründe. Mit entscheidend war aber oft, ob die Ehefrau oder Braut weiterhin gern „hinten drauf“ sitzen wollte. Zum Ende der 1950er Jahre war das Motorradfahren durch immen-

der Insel Man, nach Schottland oder in die Tschechoslowakei, nur in die Deutsche Demokratische Republik durften sie bis zu deren Bestattung dritter Klasse nicht.

Als in der Mitte der 1960er Jahre die europäische Motorradindustrie am Hungertuch nagte oder schon verendet war, erschienen die ersten technisch hoch interessanten Motorräder aus Japan. Sie wurden mit geschicktem Marketing und akzeptablen Preisen angeboten und fanden ihre Käufer. Ihre anfänglichen Schwächen wurden bis in die 1970er Jahre überwiegend ausge- merzt, und so sprachen sie junge sportliche Männer an, die sich unter anderem aus Protest gegen ihre mit Familienkutschen fahrenden Eltern für das Motorrad entschieden. Sie merkten natürlich auch, dass Motorrad fahren Spaß macht und dass man Spontaneität und Freiheit kaum anderswo besser erleben kann. Die verbliebenen italienischen und deutschen Motorradwerke sind auf den Zug aufgesprungen und haben am laufenden Band Neukonstruktionen vorgestellt, deren Fahrleistungen, Zuverlässigkeit, Verkehrssicherheit und äußere Erscheinung neue Maßstäbe setzte. Das brachte den Aufschwung; vielleicht hat auch der Film „Easy Rider“ ein wenig dazu beigetragen.

In den 1980er Jahren stand das Motorrad dann neben dem Auto in der Garage. Auch junge Frauen erwarben jetzt den Führerschein I oder A und ein dazu passendes Fahrzeug. In England, Holland und Frankreich entstanden sogar neue Fabriken für Motorrädern. Seit den 1990er Jahren hat das Interesse der Jugend an Motorrädern wieder nachgelassen; vielleicht weil die Fahrerlaubnis recht teuer gewor-



Mit einer Maico M 150, Baujahr 1950, rund acht PS, begann 1955 die Motorradlaufbahn von Horst Orłowski. (Foto: Orłowski)

noch nicht sein, und in unseren nahen westlichen Nachbarländern waren wir Deutsche noch nicht willkommen. Erst ab Mitte der 1950er Jahre fuhren sie nach Holland und Österreich oder überquerten auch die Alpen, um die Sonne Italiens und Jugoslawiens zu genießen.

Ab dieser Zeit nahm die Zahl der Motorradfahrer stark ab. Sie kletterten in Kabinenroller oder stiegen in Pkw. Verblieben waren die, denen Motorradfahren viel Spaß machte, die auch in die inzwischen verbesserte Kleidung investiert hatten und die mit den Schwächen

se Erhöhung der Versicherungsprämien zum Luxus geworden und es gehörte viel Opferbereitschaft dazu, dem Zweirad treu zu bleiben. Das war die Zeit, in der der BVDM gegründet wurde. Die Motorradfahrer waren immer noch fast ausschließlich männlich, 18 bis 50 Jahre alt und von Beruf Handwerker, Facharbeiter oder Angestellte. Mit wachsender Motorleistung und längerem Urlaub machten die Getreuen in den 1960er Jahren auch weite Reisen. Adria, Riviera, Spanien und Skandinavien wurden angesteuert. Oft führten die Fahrten zu Motorradsportereignissen etwa auf

den ist, woran unter anderem, die neu eingeführte Gefahrschulung Schuld war. Diese Lücke wurde von den Wiedereinsteigern aufgefüllt. Die älteren Herren erinnerten sich, dass sie mit Motorrädern viel Schönes erlebt hatten. Den Führerschein besaßen sie schon und das Geld für ein attraktives Motorrad war und ist auch vorhanden . . .

Etwa 80 Prozent der heutigen Motorradfahrer ist männlich, im Durchschnitt um die 40 Lenze alt

und fährt nicht mehr als 3000 Kilometer im Jahr. Der durchschnittliche Motorradfahrer hat ein ordentliches Auto und oft mehrere Motorräder. Jetzt müssen sich der BVDM, die Industrie und der Handel nur noch mit Erfolg darum bemühen, dass sich die Jugend wieder mehr dem Motorrad zuwendet.

Zum Schluss noch ein Wort zu den viel zu hohen heutigen Spritpreisen: Im Jahre 1960 verdiente ein Handwerker etwa 2 bis 2,20 DM je Stun-

de. Davon wurden 25 Prozent abgezogen. Benzin kostete 55 bis 60 Pfennige je Liter, so dass er vom Nettoentgelt einer Arbeitsstunde zweieinhalb bis drei Liter Benzin kaufen konnte. Heute verdient er 15 Euro, Abzüge machen 40 Prozent aus, Benzin kostet 1,20 bis 1,25 je Liter, woraus sich sieben bis acht Liter Treibstoff je Arbeitsstunde errechnen lassen. Die alte war auch in dieser Hinsicht nicht die gute Zeit!

Horst Orlowski

Kein billiges Vergnügen

Wer kennt nicht das immer länger werdende Gesicht, wenn wir an der Kasse der Tankstelle für unsere paar „Literchen“ Sprit immer mehr berappen müssen?? Vorbei sind die Zeiten in denen es reichte, 15 Euro über den Tresen zu schieben, um für „einen Tag Motorradfreude“ bezahlt zu haben. Aber wie war das nochmal? Kostet denn der „Bock“ außer Sprit garnichts? Gab es da nicht noch Versicherung,

Wertverlust und Servicekosten? An Reparaturen will ich ja gar nicht denken. Was kostet denn mein Untersatz außer dem Sprit noch?

Hier die überschlägigen Ergebnisse auf Grundlage von Daten einer acht Jahre gefahrenen Enduro mit 12.000 Jahreskilometern:

(Servicearbeiten mit großen Wechselintervallen und Reparaturen habe ich „vorsichtshalber“ weggelassen, um mir den Spaß am Motorradfahren nicht vollkommen zu verderben. :-)) **Rainer Michtl**

Kosten ohne Wertverlust

Gegenstand	Einbau	% Anteil an Kosten
Kraftstoff	-	52
Reifen, Schläuche, etc.	Werkstatt	22
Steuer und Versicherung	-	10
Kettensatz	Werkstatt	7
Ventile einstellen	Werkstatt	5
Luftfilter, Ölwechsel, etc.	Eigenarbeit	4

Kosten ohne Wertverlust

Gegenstand	Einbau	% Anteil an Kosten
Kraftstoff	-	40
Wertverlust	-	23
Reifen, Schläuche, etc.	Werkstatt	17
Steuer und Versicherung	-	8
Kettensatz	Werkstatt	5
Ventile einstellen	Werkstatt	4
Luftfilter, Ölwechsel, etc.	Eigenarbeit	3



Digital-Tacho

Hier ein kleiner Tipp für Motorradfahrer, die einen Digitaltacho zur zusätzlichen oder genaueren Info über Fahrtdaten (Wegstrecken) montieren wollen.

Mit dem Messen des (statischen) Reifenumfanges wird ein Wert ermittelt, der nicht 100 Prozent richtige Wegstreckenangaben liefert. Bei gefahrenen Geschwindigkeitsbereichen, wie sie im Endurosegment an der Tagesordnung sind, entsteht ein realer Abrollumfang der geringer als der Messwert im Stillstand ist.

Im geprüften Falle ergab sich durch die Wechselwirkung aus Rotationsverformung (umfangserhöhend) und Reifeneindrückung im Fahrbetrieb (umfangserniedrigend) ein Wert von ca. 98,33 Prozent des statischen Umfanges als technisch richtiger Abrollumfang zur Erzielung von Wegstreckennessgenauigkeiten mit Abweichungen kleiner als ein Prozent. **Rainer Michtl**



Der richtige Durchblick

Mit Brille wäre das nicht passiert

Sind die Arme zu kurz?

Das war vielleicht ein Schreck: Ich saß am Steuer eines mir fremden Autos und draußen dämmerte es. Die Fahrt ging über die leere Autobahn, aber die Höchstgeschwindigkeit war begrenzt. Plötzlich fragte mich mein Beifahrer, ob ich nicht ein bisschen viel zu schnell führe. Bei dem folgenden Gespräch stellte sich heraus, dass ich zwar die Stellung des Tachozegers deutlich sah, aber den Ziffern auf der Skala eine falsche Bedeutung „angesehen“ hatte. Das hätte den Führerschein kosten können . . .

Jetzt war es so weit, dass ich beim Fahren am Abend und in der Nacht eine Brille brauchte, und es fängt auch bei mir der Ärger an, wenn sowohl das Visier als auch die Brille beschlagen. Aber solange die Fernsicht ungetrübt ist - also bei der normalen Altersweitsichtigkeit, reicht eine Lesebrille aus. Die ist

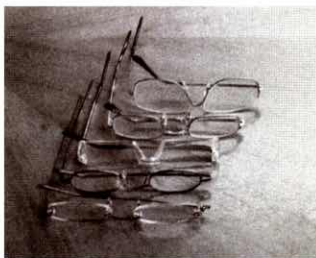
von plus eins bis drei Dioptrien manchmal beim Discounter und immer im Kaufhaus oder beim Optiker zum Preis von vier bis zwanzig Euro zu haben. Die richtige Schärfe muss man bei schlechter Beleuchtung und mit der vorher ausgemessenen Entfernung der Augen zu den Instrumenten ermitteln. Als „Anfänger“ kommt man meistens mit +1,0 oder 1,5 Dioptrien zurecht.

Wichtig ist, dass die Bügel lang und an den Enden dünn sind, damit die Brille nahe der Nasenspitze aufliegen kann und die Ohren unter dem Helm nicht gedrückt werden. Die Brille sollte ein schlankes Gestell haben oder rahmenlos sein. Eine Linsenhöhe von 18 mm reicht vollkommen aus, um Instrumente, Navigationsgerät oder die Landkarte zu lesen. Damit wird der Blick auf den Verkehr und in die Rückspiegel über die Brille hinweg

nicht behindert.

Lesebrillen müssen aus Kunststoff sein, so dass es im Falle eines Falles keine Splitter gibt. Wenn die Benutzung der Sehhilfe irgendwelche Unannehmlichkeiten wie Augenbrennen oder Kopfschmerzen verursacht, oder wenn man irgendwann die Geschwindigkeitsbegrenzungen und ähnliche Hinweise nicht mehr sicher erkennen kann, dann hilft nur eine vom Optiker angepasste Brille für alle Entfernungen.

Horst Orlowski



Auf die passende Brille kommt es an. Da klappt es auch wieder mit der richtigen Übersicht. (Fotos: Orlowski)

Der Schöpfer des Waldes

Ein Nachtrag zum Reisebericht von Manfred Berwanger

Die Geschichte klingt wie ein Märchen und ist doch wahr. Ein älterer Mann, im Süden Frankreichs, wohl schon über die 50. Sein einziger Sohn ist gestorben, dann auch seine Frau. Wofür soll er noch leben? Er verlässt seinen Bauernhof unten in einer fruchtbaren Ebene und zieht sich in die Einsamkeit zurück. Dort lebt er mit seinen Schafen und einem Hund.

Die wasserlose Gegend der Cevennen am Südrand der Alpen gleicht einer Wüste. Das nächste Dorf ist mehr als eine Tagesreise entfernt. Vier oder fünf verlassene Dörfer gibt es in dieser trostlosen Gegend. Die letzten Bewohner sind Köhler mit ihren Familien, die Holzkohle brennen. Das Klima ist rau, die Menschen sind zerstritten; wer kann, zieht weg, einige werden geistesgestört oder enden im Selbstmord.

Der alte Mann in der Einsamkeit erkennt, dass diese Landschaft ganz absterben wird, wenn hier keine Bäume wachsen! So beschließt er, Abhilfe zu schaffen.

Immer wieder besorgt er sich einen großen Sack Eicheln. Diese untersucht er sorgfältig und scheidet alle beschädigten aus. Er prüft sehr genau; die kleinen und die mit leichten Rissen scheidet er ebenfalls aus. Erst wenn er hundert gute und kräftige Eicheln vor sich hat, hört er auf. Bevor er damit weggeht, legt er sie in einen Eimer mit Wasser, damit sie sich richtig vollsaugen. Schließlich nimmt er noch eine Eisenstange mit und zieht los. Die Herde Schafe in einer grasbewachsenen Mulde bleibt solange in der Obhut seines Hundes.

An einer geeigneten Stelle fängt er an, den Eisenstab in die Erde zu stoßen. So macht er ein Loch und legt eine Eichel hinein, dann macht er es wieder zu. Auf diese Weise pflanzt er Eichen. 100.000 Eicheln in drei Jahren. Er hofft, dass von denen, die ausgetrieben haben, 10.000 übrig bleiben. Bäume in einer Gegend, wo es vorher nichts gegeben hat. Und er hofft, dass Gott ihm noch so lange das Leben schenkt, bis er so viele Eichen gepflanzt hat, dass diese 10.000 nur wie ein Tropfen im Meer sein werden.

Getrieben von dem Wunsch, einen großen Wald zu pflanzen

Er weiß nicht, wem die Gegend gehört. Es stört ihn auch nicht; mit Ausdauer verfolgt er seine Idee. Die Veränderung, die mit der Natur geschieht, geht so langsam vor sich, dass niemand das Werk dieses Menschen bemerkt. Es bleibt einfach unbeachtet; eine Laune der Natur, denken die Jäger und Förster. Eine derart beharrliche Selbstlosigkeit kann sich wohl auch niemand vorstellen. Schließlich wird der Wald behördlich geschützt. An drei Stellen ist ein wunderbarer junger Wald entstanden, Elf Kilometer lang und drei Kilometer breit.

Der alte Mann gibt seine Schafe ab, bis auf vier, betreut stattdessen hundert Bienenstöcke. Unbeirrt widmet er sich seinem Werk, auch den Krieg beachtet er nicht. Die friedliche und regelmäßige Arbeit in der frischen Höhenluft, seine

Genügsamkeit und Einfachheit schenken dem Greis eine Heiterkeit des Herzens und eine stabile Gesundheit.

Ohne technische Hilfsmittel, nur mit seiner Hände Arbeit und be-seelt von seiner Idee, gelingt es diesem ungebildeten Bauern, ein Werk zu schaffen, das Gottes würdig ist. Zwischen 1910 und 1945 pflanzt dieser einsame Schäfer hunderttausende Eicheln, später Buchen, Ahorn, Birken, Erlen und Ebereschen.

Als Elzéard Bouffier, so heißt der Greis, 1947 im Alter von 89 Jahren stirbt, hat er einen der schönsten Wälder Frankreichs geschaffen. Aber es ist noch viel mehr geschehen. Unzählige Wurzeln halten den Regen fest, saugen das Wasser an. Die trockenen Bachbetten sind wieder gefüllt. Es wachsen wieder Weiden, Wiesen und Blumen. Insekten und Vögel kehren zurück. Sogar die Luft verändert sich, sie führt mit sich den Duft der Blätter und Blumen und das leise Rauschen des Wassers.

Selbst in den Dörfern ändert sich alles. Ruinen werden weggeräumt, verfallene Mauern abgebrochen, neue Häuser gebaut. Junge Familien ziehen ein, Kinder spielen am Brunnen, Gemüse und Blumen wachsen in den Gärten. Alle haben wieder Lust am Leben. Die Menschen lachen wieder und haben Freude an den ländlichen Festen. An die 10.000 Menschen leben nun in den Dörfern und keiner davon weiß, wem das neue Glück zu verdanken ist, wer die ganze Atmosphäre geändert hat . . .

Klaus Lonnendonker



Reichlich Gebrauchsspuren

Reaktion auf die Jahreshauptversammlung

Den BVDM kenne ich solange, wie ich Motorrad fahre. Jahrelang habe ich die Ziele des BVDM aber nicht mehr verfolgt. Über den Classic British Bike Club bin ich nun Mitglied im BVDM. Der Einladung zur JHV in der Ballhupe bin ich gerne gefolgt. Zuerst startete ich natürlich mit zur Ausfahrt rund um den Nürburgring. Angenehm fand ich die Aufnahme in euren Reihen. Ich fühlte mich gleich wohl. Endlich mal wieder Leute mit Motorrädern

mit Gebrauchsspuren. kein Spruch: „Du könntest dein Motorrad auch mal wieder putzen“! Die Ausfahrt und endlich angenehmes Wetter trugen auch ihren Teil zu meiner guten Laune bei.

Bei der anschließenden JHV hatte auch ich das Gefühl es knistert im Gebälk. Trotzdem lief doch alles in vernünftigen Bahnen ab. Zum Schluss machte ich mich noch mit dem neuen Vorstand bekannt - der Classic British Bike Club ist an ei-

ner engeren Zusammenarbeit mit dem BVDM interessiert. Auch hier wurde mir das Gefühl vermittelt, dass die Jungs die Zeichen der Zeit erkannt haben und nach vorne schauen, und das in der Vergangenheit erlebte für die Zukunft durchaus positiv nutzen werden.

Mit klassischem Gruß

Klaus „Lonni“ Lonnendonker
(Ein ausführliches Clubporträt des Classic British Bike Clubs folgt in der nächsten Ausgabe, Anm. d. R.)

Über die passende Bekleidung

Hallo Ihr vom BVDM, seit ich weiß garnicht mehr wie lange, bin ich Mitglied im Verband. (Mitgliedsnummer ist gerade nicht verfügbar) Nun zum dem Artikel über die Bekleidung. Den Ausführungen kann ich nur zustimmen. Auch mir ist das Problem mit den Handschuhen bekannt beziehungsweise passiert. Ich habe das Problem so gelöst, dass ich nur noch die hellen Biker- bzw. Arbeitshandschuhe benutze. Nass werden die Handschuhe trotz Handschutz, also immer ein zwei-

tes Paar als Reserve einpacken. Zu den übrigen Klamotten. Wenn es kalt ist komplett Textil, sonst unten Leder, oben Textil und wenn es dann zu regnen anfängt, ziehe ich die Regenhose drüber. Ich bin mir klar darüber, dass dies nicht der Weisheit letzter Schluss ist, aber es ist meine persönliche Methode. Was noch zu sagen ist: Die Textilhjacken haben im Großen und Ganzen meine Erwartungen übertroffen.

Mit besten Grüßen
Witgar Stein

Vielen Dank!

An dieser Stelle möchte der Vorstand sich einmal ganz besonders bei Bernd Luchtenberg bedanken, der sich in stundenlanger Arbeit um die Aktualisierung und Korrektur unsere Mitgliederverwaltung verdient gemacht hat. Nach der Umstellung der Geschäftsstelle gab es hier noch eine Menge Arbeit. Also nochmals vielen Dank! **lz**

!Achtung!
Redaktionsschluss für die
nächste Ausgabe ist bereits der
31. Januar 2006. Die Ballhupe
1/2006 erscheint Ende
Februar.

Leserbriefe geben nicht
die Meinung der Redak-
tion wieder. Die Red-
aktin behält sich Kür-
zungen vor.

Zuschriften bitte an die
Redaktionsanschrift
oder per E-Mail an
ballhupe@bvdm.de.

Schreibt eure Kritik und
eure Anregungen, ich
freue mich über jede
Zuschrift, aber bitte
vergesst eure Adresse
nicht. Vielen Dank

Stefan Bradl jüngster IDM-Champion

Neuer DMSB-Junior-Pokal - Riesentalent hat große Vorbilder

Der neu ins Leben gerufene DMSB-Junior-Pokal (Deutscher Motorsportbund) wurde am 12. November 2005 im Rahmen der DMSB-Meisterfeier auf dem Petersberg in Königswinter erstmals an Stefan Bradl vergeben. Der 15-jährige Bayer gewann 2005 den Titel in der Achttelliterklasse der Internationalen Deutschen Motorrad-Meisterschaft (IDM) und ist damit der jüngste IDM-Champion aller Zeiten.

Drei Siege, drei zweite Plätze und in allen acht Rennen in den Punkträngen der IDM 125 waren die stolze Bilanz von Stefan Bradl auf dem Weg zum Titelgewinn. Seinen größten Konkurrenten hatte der 15-jährige Bayer in der IDM-Sai-

son mit dem Titelverteidiger Michael Ranseder aus Österreich im eigenen Team. Alle acht IDM-Siege in der Achttelliterklasse gingen an die beiden jungen KTM-Piloten, und erst beim Finale auf dem Hockenheimring reichte Stefan Bradl ein zweiter Platz, um seinen Teamkollegen und Titelverteidiger Michael Ranseder an der Spitze abzulösen. Die junge und daher noch kurze Karriere von Stefan Bradl ging bisher nur steil bergauf: 2003 fuhr der Sohn von Helmut Bradl (Vizeweltmeister 1991 in der Viertelliterklasse) sein erstes Rennen und belegte im Red Bull Rookies Cup auf Anhieb mit dem siebten Rang eine Platzierung in den Top 10. Der Wechsel in die

IDM 125 wurde im Alter von 14 Jahren mit dem fünften Gesamtrang belohnt und 2005 mit dem Titel gekrönt. Der Lohn für diese Leistung: Ein Werksvertrag von KTM für vier Jahre.

Mit seinen Vorbildern hat sich Stefan Bradl die Latte selbst ziemlich hoch gelegt: Neben seinem Vater Helmut (43) zählen Valentino Rossi und Daniel Pedrosa zu seinen Idolen. Insider sind der Meinung, dass das Supertalent aus Zählung bei Augsburg (Bayern) auch die Voraussetzungen für eine Karriere im Fußball gehabt hätte. Unter dem Motto „Schuster bleib bei deinen Leisten“ bewegt er sich aber lieber mit seiner KTM auf den Spuren seines Vaters. **DMSB**

Falsche Berichterstattung Verunglückte Motorradfahrer sind natürlich immer gerast

Wie unvorsichtig, voreingenommen und unüberlegt selbst seriöse Agenturen wie die Deutsche Presse Agentur (dpa) beim Thema Motorrad, insbesondere bei Unfällen berichten, zeigt folgendes Beispiel. Bei einem schlimmen Unfall waren in der Nähe von Titisee vier Motorradfahrer und eine Autofahrerin ums Leben gekommen, weil die 75-jährige Pkw-Fahrerin aus ungeklärten Gründen auf die Gegenfahrbahn mitten in eine Gruppe von Zweiradfahrern fuhr.

In einer ersten Kurzmeldung von dpa hieß es dazu: „Vier Menschen sind am Samstag bei einem Verkehrsunfall mit mehreren Motorrädern nahe Titisee-Neustadt im

Schwarzwald gestorben. Drei weitere Menschen wurden schwer verletzt, wie die Polizei mitteilte. Nach ersten Erkenntnissen waren auf einer Bundesstraße mehrere Motorräder in ein Auto gerast.“ Dass dies mehr als unwahrscheinlich ist, hat den Redakteur nicht gestört. Gut eine Stunde später verlautete bei dpa: „Nach ersten Erkenntnissen waren auf der Straße fünf Motorräder in ein Auto gerast. Die Autofahrerin und drei Motorradfahrer kamen ums Leben.“ Einen Tag später folgte eine ausführlichere Meldung, die den tatsächlichen Hergang schilderte. Ein Hinweis auf die vorherige falsche Berichterstattung fehlte. **lz**

IVM mit neuem Pressesprecher

Neuer Pressesprecher des Industrieverbandes Motorrad (IVM) ist Achim Martin. Er ist gelernter Journalist und seit 1998 im PR-Bereich tätig. Marten tritt die Nachfolge des im Mai verstorbenen Michael Kusmanov an. Schwerpunkt für 2006 wird die Pressearbeit zur Intermot in Köln. **lz**

Vorschau auf die Ballhupe 1/06

Und das erwartet euch im nächsten Heft:
50. Elefantentreffen
Spendenhotline
Reisebericht
Tagfahrlicht für Pkw
Clubporträt
Unterfahrschutz

Motorradfahrer für Motorradfahrer



Bundesverband der Motorradfahrer e. V. Mehr Freiheit für Dich!

Die Interessenvertretung für alle Motorradfahrer



Wir setzen uns für Euch ein, zum Beispiel:

- gegen Reifenbindung
- gegen Straßensperrungen
- gegen Lärmuntersuchungen
- für sicherere Straßen
- für mehr Gerechtigkeit



BVDM-Geschäftsstelle

Carl-Zeiss-Str. 8

55129 Mainz

Tel. 061 31 - 50 32 80

Fax 061 31 - 50 32 81

E-Mail: info@bvdm.de

Eure Meinungen und Anregungen
sind uns wichtig! Besucht unser Forum
auf der Homepage www.bvdm.de

Die Mitgliedschaft im BVDM lohnt sich!

Ab sofort erhalten alle Mitglieder für das Jahres-Abonnement der Zeitschrift **MOTORRAD-GESPANNE** einen Vereinsrabatt. Der Vorteilspreis beträgt 30,50 Euro.

BVDM-Mitglieder sparen 5 Euro! **MOTORRAD-GESPANNE** gewährt den ermäßigten

Preis bei Zusendung einer Kopie des BVDM-Mitgliedsausweises an:

Bernhard Götz Verlag, Ahornweg 4, 74255 Roigheim,

Fax: 0 62 98 - 9 27 08 81, Stichwort: BVDM-Abo



**Europas einzige Zeitschrift für Gespannfahrer
mit Tests, Tipps, Eigenbauten**

- Umfangreichster Gespann-Anzeigenmarkt
- Veranstalter des größten Gespannfahrtreffens
- Weltweit die einzige Gespann-Wissenszentrale
- Unabhängige Gespannberatungs-Hotline
(0 96 61 - 81 29 00)
- International umfangreichste Internetpräsenz
unter: www.motorrad-gespanne.de

Gespannwissen für Sie zusammen gestellt:

- Das Handbuch für Gespannfahrer
- Motorradgespanne im Eigenbau
(das meistverkaufte Gespannbuch)
- Das Fragen und Antwort-Buch
- Der Gespann-Katalog mit
über 100 Beiwagen, Daten,
Preise, Adressen
- Und vieles mehr!

Sie sparen 5 Euro!