



Ausgabe 1/2006

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Mit einem Paukenschlag ist der BVDM in das Motorradjahr 2006 gestartet: Der Veranstaltung 50 Jahre Elefantentreffen. Und unser Jubiläumstreffen war ein voller Erfolg, fast 8000 Besucher, super Wetter, tolle Stimmung, klasse Rahmenprogramm. Besser hätte es nicht laufen können. (Mehr dazu könnt ihr ab Seite 10 dieser Ausgabe lesen.) An dieser Stelle möchte ich erst einmal allen danken, die zum Gelingen des Elefantentreffens beigetragen haben, an erster Stelle dem Orga-Team um Wolfgang, Horst und Hein und allen anderen Helfern, ohne die eine solche Großveranstaltung überhaupt nicht durchführbar wäre.

Damit auch die anderen Aktionen und die Arbeit des BVDM in diesem Jahr wieder erfolgreich verlaufen, brauchen wir auch weiter eure Hilfe und eurer Engagement. Ein Schwerpunkt in diesem Jahr wird unser Einsatz für mehr Sicherheit auf den Straßen sein. Da ist in erster Linie der Unterfahrschutz zu nennen. Um weitere gefährliche Leitplanken zu entschärfen, brauchen wir finanzielle Mittel, die wir unter anderem über unsere Spendenhotline sammeln. (Näheres dazu auf Seite 8.)

Ein weiteres zentrales Thema wird der Kampf gegen das unsinnige Tagfahrlicht für Pkw und Lkw sein. Hier ist Frank Tobien sehr aktiv

und wir arbeiten eng mit anderen betroffenen Gruppen, etwa den Fahrradverbänden zusammen. Mehr zum aktuellen Stand erfahrt ihr ab Seite 6.

Der BVDM vertritt mehr als 13.000 Motorradfahrer und ist die mit Abstand größtes und erfolgreichste Interessensvertretung, egal was andere Verbände von sich sonst so behaupten. Aber um damit wir uns effektiver für alle Motorradfahrer einsetzen und unsinnige Gesetze und Straßenverkehrsvorschriften wirksamer bekämpfen und verhindern können, brauchen wir noch viel mehr Mitglieder. Je größer wir werden, desto stärker wird auch das politische Gewicht des BVDM.

Um unsere zahlreichen Aktivitäten erfolgreich durchführen zu können, brauchen wir euch alle. Ob als Helfer bei den vielen Veranstaltungen, angefangen vom Elefantentreffen über Messepräsenz bis hin zur Deutschlandfahrt. Helft alle mit, damit dieses Jahr, das so erfolgreich für unseren Verband begonnen hat, auch insgesamt ein voller Erfolg für den BVDM wird. Es gibt viele Felder, auf denen ihr euch mit euren Fähigkeiten einbringen könnt. Die Freizeit, die ihr dabei opfert, kommt letztlich allen Motorradfahrern zugute. Durch unsere Arbeit werden Straßen sicherer und

können Menschenleben gerettet werden. Das allein ist schon den Einsatz wert.

Hinweisen möchte ich euch besonders auf unsere Hauptversammlung in Schotten. Es erwarten euch eine tolle Gegend mit schönen Strecken und ein klasse Rahmenprogramm. Es lohnt sich also auf jeden Fall hinzukommen und aktiv an der Gestaltung der Arbeit des Verbandes mitzuarbeiten. Ich freue mich auf viele neue und alte aktive Mitglieder und wünsche allen eine schöne und vor allem unfallfreie Saison 2006. Bis zur JHV in Schotten grüßt euch herzlich



Michael Lenzen

2. Vorsitzender/Pressesprecher

Inhalt

	Seite
<i>Jahreshauptversammlung in Schotten</i>	4
<i>Tagfahrlicht bei Pkw</i>	6
<i>Spendenhotline zur Straßenentschärfung</i>	8
<i>BVDM-Sicherheitstrainings</i>	9
<i>CCI Camping Carnet</i>	9
<i>50. Elefantentreffen</i>	10
<i>Erster Helfereinsatz beim ET</i>	15
<i>RSC Pfaffenhofen versorgte „Elefanten“</i>	17
<i>Noch mehr Infos zum ET</i>	18
<i>Mal eben mit dem Motorrad zur Arbeit</i>	20
<i>Der Classic British Bike Club</i>	26
<i>Seminar zur Straßensicherheit</i>	29
<i>Leserbriefe</i>	30
<i>Vorschau</i>	30

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

Autoren dieser Ausgabe:
Thomas Bauer, Klaus
Burgstaller, Frank Klemens,
Klaus Lonnendonker, Wolfgang
Schmitz, Dagmer Schreiner,
Tigris, Frank Tobien

Wichtige Adressen:

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

1. Vorsitzender:
Ralf Köhl
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 Köntzer
<http://www.ballhupe.de>

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

Auf Europas größtem Vulkan

Jahreshauptversammlung des BVDM in Schotten

Hiermit möchten wir alle Mitglieder herzlich zur ordentlichen Jahreshauptversammlung des BVDM e.V. einladen. Die JHV findet am 29.04.2006, 14.30 Uhr, im Zentrum der Motorradstraße Deutschland, am Schottenring im Vogelsbergkreis zwischen Frankfurt, Giessen und Fulda statt.

Wir treffen uns im Saal des Motorradfahrertreffpunkts „Das BikerHaus“, direkt an der kurvenreichen B276 zwischen Laubach und Schotten gelegen.

Es stehen gemäß Satzung folgende Tagesordnungspunkte auf dem Programm:

1. Berichte des Bundesvorstands
2. Berichte der Kassenprüfer
3. Berichte der Referenten und Ausschussvorsitzenden
4. Ernennung eines Versammlungsleiters
5. Entlastung des Bundesvorstands
6. Neuwahl von zwei Kassenprüfern
7. Anträge
8. Verschiedenes

Das praktisch in Alleinlage auf einer Waldlichtung befindliche BikerHaus bietet uns neben Bewirtung zu moderaten Preisen auch die Möglichkeit, nach der Veranstaltung noch beliebig in geselliger und zwangloser Runde z.B. am Lagerfeuer zusammenzusitzen.

Im Haus befinden sich sechs Doppelzimmer zu Preisen von 20 bis 25 Euro/Person und Nacht inklusive. Frühstücksbuffet. Auch bestehen ausreichende Zeltmöglichkeiten mit einfachen Sanitäranlagen (Kalt-/Warmwasser; Dusche) auf dem Gelände des Bikertreffs, der Obolus für diese Übernachtungen

beträgt zwölf Euro/Person und Nacht inklusive Frühstücksbuffet. Kontakt: Das BikerHaus; 35321 Laubach; Telefon 06405/505051 E-Mail: info@bikerhaus.com

Internet: www.bikerhaus.com
Campingplätze befinden sich jeweils im nur wenige Kilometer entfernten Laubach (Caravanpark Laubach) sowie bei Schotten (Campingplatz Nidda-Stausee). Kontakt für weitere Unterkünfte und Informationen:

Tourist-Information Schotten, Vogelsbergstr. 137a; 63679 Schotten
Telefon/Fax: 06044/6651/6679

E-Mail: tourist-info@schotten.de
Internet: www.schotten.de

Tourist-Information Laubach, Friedrichstr. 11, 35321 Laubach
Tel./Fax: 06405/921321/921352
E-Mail: tourist-info@laubach-online.de

Internet: www.laubach-online.de
Für diejenigen, die in Laubach bzw. Schotten Unterkunft beziehen und nicht unbedingt selbst zum BikerHaus fahren wollen, kann ein Shuttle-Bus (oder Sammeltaxi) organisiert werden, der vor der Versammlung sowie abends z.B. um 21 und gegen 23 Uhr die Rückfahrt ermöglicht. Bitte für die verbindliche Buchung bis zum 21. April Kontakt mit Thomas Bauer aufnehmen!

Im Rahmen des um den Maifeiertag verlängerten Veranstaltungswochenendes sind diverse geführte Besichtigungen sowie Teilnahme an anderen Veranstaltungen im Raum Schotten-Laubach möglich: MÜNCH-Motorenmuseum:

Das von Friedel Münch gestaltete MÜNCH-Motorenmuseum findet

ihr in Laubachs Industriegebiet, Friedel-Münch-Straße (in Laubach Richtung Wetterfeld fahrend vor dem Ortsende nach links, beschildert) Das Museum ist geöffnet am Freitag von 10-16 Uhr und samstags von 10-15 Uhr; Eintritt fünf Euro; Führung (Dauer etwa eine Stunde).

Sonntag, 10 Uhr, ist in Zusammenarbeit mit dem Vogelberg Motorradtouristik e.V. eine von ortskundigem Tourguide geführte Motorradtour durch den Vogelsbergkreis und über den Streckenverlauf der legendären früheren Straßenrennstrecke Schottenring geplant.

Anmeldung hierfür ist bei Thomas Bauer bis zum 12. April erforderlich.

In Laubach locken am Sonntag Besichtigungen des Heimatmuseum Fridericianum (von 10-12 Uhr; zwei Euro) sowie des Schlossmuseums mit seiner gelungenen Synthese aus Vergangenheit und Gegenwart (um 14.30 und 16 Uhr; Eintritt 3,50 Euro).

Eine weitere, etwa 90-minütige Führung am Sonntag um 15 Uhr, lässt euch die über 1200 Jahre alte Stadt Laubach mit ihren teilweise bis zu 500 Jahre alten Fachwerkhäusern kennenlernen (1,50 Euro). In Schotten ist das Vogelsberger Heimatmuseum sonntags zwischen 14.30 und 16.30 Uhr geöffnet.

Am Wochenende findet darüber hinaus am Hoherodskopf bei Schotten u.a. eine Nordic Walking Veranstaltung mit großem Rahmenprogramm statt. Am Samstagabend wird es in diesem Zusammenhang einen Oldieabend mit



Die Münch-Motorräder mit ihrem NSU-Automotor faszinieren auch heute noch viele Motorradfahrer.

Band bzw. am Sonntag einen Discoabend mit Liveband geben. Am Montag, 1. Mai, steigt dann das Vulkanfest auf dem Hoherodskopf mit viel Musik und Programm. Es wird also viel für euch geboten - und wie kommt ihr hin?

Für die Anreise zur JHV bietet sich an, sich an der **Motorradstraße Deutschland** zu orientieren, z.B. **von Westen:** über Waldbröl - Freudenberg - Willingen - Braunfels - Weilrod - Schmitten - Usingen - Butzbach - Hungen - Laubach; **von Norden:** über Bad Arolsen - Willingen - Winterberg - Edertal - Schwalmstadt - Alsfeld - Ulrichstein - Schotten; **von Osten:** über Weimar - Arnstadt - Eisenach - Hünfeld - Schlitz - Großenluder - Herbstein - Grebenhain - Gedern - Schotten; **von Süden:** über Markt- heidenfeld - Hafenlohrthal - Flörs- bachtal - Steinau - Gedern - Schot- ten.

Ganz Eilige nehmen die Autobahn und orientieren sich an den Aus- fahrten (Nr. 36 bzw. 37 der BAB 45, sowie Nr. 6 bzw. 10 der BAB

5) in Richtung Laubach-Schotten. Bitte beachtet, dass die Gegend wunderschöne kurvige Motorrad- straßen hat, die aber auch sehr un- fallträchtig sind. Auf der B276 Laubach-Schotten wurden in den letzten Jahren zwölf Tote und 129 Verletzte beklagt! Bitte passt eure Fahrweise entsprechend an.

Kontakt für Anmeldungen Rah- menprogramm BVDM JHV: Thomas Bauer, Tel.: 09536 - 502; E-Mail: thomas.bauer17@lycos.de Referenten und Ausschussvor- sitzende!

Wenn die Berichte an die JHV nicht mündlich abgegeben werden, müssen sie rechtzeitig schriftlich an den Vorsitzenden des BVDM e.V., Ralf Kühl, versendet werden, der sie dann verliest bzw. vorlesen lässt.

Bereits am Freitag, 28.04.2006, fin- det ab 19 Uhr im BikerHaus die Gesamtvorstands- und Bundes- beratssitzung statt, zu der alle Re- ferenten und die Vorstände der BVDM-Clubs herzlich eingeladen sind.

Tagesordnung Beiratssitzung:

1. Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung
2. zukünftige Clubbetreuung im BVDM
3. 2006er Clubtermine, Präsenz der BVDM Vorstandsmitglieder
4. Kooperation für regionale Mitgliedergewinnung
5. Ausrichtung von BVDM Veran- staltungen
6. Verschiedenes

Thomas Bauer

Anträge an die JHV:

Antrag A:

Der Punkt e) des §9 der Satzung des BVDM wird gestrichen. Das bedeutet, der BVDM-Vorstand wird zukünftig nur noch aus fünf Mitgliedern bestehen. Die Vor- standsämter der Beisitzer entfal- len.

Begründung erfolgt mündlich durch den Antragsteller

Antrag B:

Der BVDM reduziert ab dem 1.1.2007 den Jahresbeitrag auf 42,- Euro.

Begründung erfolgt mündlich durch den Antragsteller

Antrag C:

Der BVDM nimmt in seine Ge- schäftsordnung auf, sich bei künf- tigen Erhöhungen des Mitglieds- beitrages zu 50 Prozent am An- stieg der Treibstoffkosten und zu 50 Prozent an der allgemeinen Preisentwicklung zu orientieren. Die jeweiligen Kennzahlen werden anhand des Verbraucher- preisindex der Kategorien 07 (Verkehr) und 12 (Dienstleistun- gen) der durch das Statistische Bundesamt jährlich ermittelt und herausgegeben wird, bestimmt. Begründung erfolgt mündlich durch den Antragsteller.

Thomas Bauer

Tagfahrlicht gefährdet Leben

Bast-Studie ist wissenschaftlich nicht seriös

Und Gott sprach: Es werde Licht!
Und es ward Licht und siehe – es
war gut. (Gen 1.3)

Anders als im Buch der Bücher ist
aber selten etwas Gutes dabei he-
raus gekommen, wenn Politikern in
Sachen Verkehrssicherheit mal
wieder ein Licht aufgeht.

Jüngstes Beispiel für unglücklichen
verkehrspolitischen Aktionismus ist
das obligatorische Tagfahrlicht für
sämtliche Teilnehmer des motori-
sierten Straßenverkehrs.

2002 konnten FEMA und ECF
noch einen europäischen Vorstoß
in diese Richtung gemeinsam ver-
hindern. Ex-Verkehrsminister
Manfred Stolpe ließ damals erklä-
ren das „allgemeine Taglicht sei un-
nötig“. Ende 2005 vollzog er plötz-
lich eine komplette Kehrtwende
und forderte - populistisch sehr
wirksam - alle zum freiwilligen
Fahren mit Licht auf. Sein Nach-
folger Tiefensee kündigte im Januar
eine verbindliche Verpflichtung für
alle Kraftfahrer zu einem Stichtag
X an. Immerhin wolle er prüfen las-
sen, ob eine Sonderregelung für
Motorradfahrer sinnvoll sei.

Sonderregelung? Motorradfahrer
und Rettungsfahrzeuge im Einsatz
sind seit 1989 alleinig dazu ver-
pflichtet, ganztägig mit eingeschalt-
etem Abblendlicht zu fahren, da
ihnen eine besondere Aufmerk-
samkeit im Straßenverkehr gelten
soll. Im Falle der Motorräder sol-
len dadurch Nachteile ihrer visuel-
le Wahrnehmbarkeit, bedingt durch
ihre schmale Silhouette aus fron-
taler Sicht, ausgeglichen werden.
Infolge dieser Maßnahme nahmen
Kollisionen zwischen Krad und
Pkw um fast ein Drittel ab!

Dieser passive Unfallschutz für
Motorradfahrer würde bei einer
Einführung eines obligatorischen
Tagfahrlichtgebots ersatzlos gestri-
chen werden!

Tagsüber eingeschaltetes Licht an
Kraftfahrzeugen wird also beach-
tet und sorgt für Sicherheit – aber
nur wenn es die Ausnahme ist und
etwas Besonderes, Außergewöhn-
liches bleibt! Der Effekt ver-
schwindet, wenn alle mit Licht fah-
ren.

Ausgehend von der Tatsache, dass
die Aufmerksamkeit, welche Kraft-
fahrer dem Verkehrsgeschehen
widmen können, begrenzt ist und
nicht beliebig vermehrt werden
kann, lässt sich feststellen, dass
durch eine permanente Überflut-
ung mit dem Schlüsselreiz Licht
des Gegenverkehrs wichtige Auf-
merksamkeit abgeleitet wird.

Verhältnismäßig dazu wird also die
Beachtung anderer Aspekte des
Verkehrsgeschehens auf der eige-
nen Fahrspur abnehmen.

Dadurch deutlich benachteiligt und
zusätzlich gefährdet wären alle
unbeleuchteten Verkehrsteilneh-
mer, wie etwa Fußgänger, Fahrrad-
fahrer und eben auch wir Krad-
fahrer.

Das Bundesverkehrsministerium
beruft sich bei seiner Gesetzes-
initiative auf eine Studie der Bun-
desanstalt für Straßenwesen
(BASt). Hier wurden in einer rei-
nen Literaturstudie ohne eigene
Feldversuche zum Teil 20 bis 30
Jahre alte Untersuchungsergeb-
nisse analysiert, verglichen und in-
terpretiert. Die BASt räumt selber
ein: „Keine der (untersuchten) Stu-
dien (aus vorwiegend skandinavi-

schen Ländern) ist direkt auf
Deutschland übertragbar“ und sie
seien alle „mit einer gewissen Un-
sicherheit behaftet“.

In der Tat gibt es fundierte Zwei-
fel. In der wissenschaftlichen Li-
teratur wird insbesondere die Me-
thodik und Auswertung der BASt-
Studie kritisiert. Hier sei „nicht-si-
gnifikantes“ Zahlenmaterial ver-
wandt worden, wodurch die Un-
tersuchungsergebnisse wissenschaft-
lich „unzulässig“ werden. Die wei-
ter oben genannten Bedenken be-
züglich der Sicherheit von uns
Motorradfahrern können somit je-
denfalls nicht stichhaltig ausge-
räumt werden.

Das Verkehrsministerium hätte also
ebenso gut mit dem gesunden Men-
schenverstand argumentieren kön-
nen. Umso mutiger und erstaunli-
cher erscheint, dass die BASt zu der
tendenziösen Schlussfolgerung ge-
langt, dass „das Fahren mit Licht
am Tag einen wichtigen Beitrag
zur Verkehrssicherheit liefern
wird“ und Rückgänge der Unfall-
zahlen um bis zu drei Prozent er-
wartet werden können.

Hier wird man natürlich auch ohne
jede Kaffeesatzdeuterei darauf hin-
weisen dürfen, dass bereits mit den
bestehenden Gesetzen (etwa mit
erhöhtem Kontrolldruck auf Trun-
kenheitsfahrten und Handytele-
fonie am Steuer) ähnliche Effekte
erzielt werden könnten.

Einige Motorradfahrer mit denen
ich gesprochen habe, vertreten den
Standpunkt, sie könnten bei einer
allgemeinen Taglichtpflicht die Au-
tos dann doch auch besser und eher
erkennen. Außerdem dürfe man
sich nicht dagegen sperren, wenn



Wenn tagsüber alle mit Licht fahren, werden Motorräder schlechter wahrgenommen.

durch eine solche Maßnahme die Verkehrssicherheit allgemein verbessert werden würde.

Dem möchte ich entgegen halten, dass eine vermutete allgemeine Verringerung der Unfallzahlen nicht zu Lasten und Ungunsten von Minderheiten im Straßenverkehr erzielt werden darf. Noch einmal: Der erwartete Sicherheitsgewinn ist lediglich eine höchst unsichere Prognose auf Basis von wissenschaftlich fragwürdigen Daten, welche von Politikern gesundinterpretiert wurden! Die Nachteile und zusätzlichen Sicherheitsdefizite für die so genannten „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ liegen dagegen offen auf der Hand und können durch die Studie der BAST nicht hinreichend entkräftet werden: Tagesfahrlichtleuchten an Pkw ziehen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zusätzlich auf die ohnehin schon besser erkennbaren großflächigen Fahrzeuge. Ungeschützte, schwach oder unbe-

leuchtete Teilnehmer am Straßenverkehr, welche sowieso schlechter wahrnehmbar sind, könnten wegen des allgemeinen Tagfahrlichts tendenziell noch leichter übersehen werden. Diese Gruppe der Fußgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer wäre daher noch stärker zu einem abermals defensiveren Verhalten gegenüber Pkw und Lkw gezwungen. Dies ist nicht verur-sachergerecht!

Der BVDM lehnt daher eine Einführung des obligatorischen Tagfahrlichts in seiner momentan geplanten Form ganzheitlich ab. Es besteht ein enger Informationsaustausch mit anderen Fachverbänden, zum Beispiel dem ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradfahrer-Club). Es ist sicherlich ein guter Ansatz, die gemeinsame Kritik und Besorgnis auf einer breiten gesellschaftlichen Basis darzustellen, schließlich sind fahrradfahrende Kinder und Senioren zu Fuß ebenso betroffen. Alleine das

konnten jedoch noch keine konkreten Vereinbarungen getroffen werden.

Tatsächlich ist eine Folgestudie bei der BAST in Auftrag gegeben worden, die die Notwendigkeit einer zusätzlichen Signalwirkung von Motorradfahrern bei einem obligatorischen Tagfahrlicht überprüfen soll. Zur Diskussion stehen unter anderem gelbes Abblendlicht oder zusätzliche, pulsierende Tagfahrlichtleuchten an Motorrädern...

Der BVDM wird sich jedenfalls auch weiterhin in unserem gemeinsamen Interesse für dieses Thema einsetzen. Ich selbst werde mich hier als Sachthemenreferent engagieren und würde mich über eure Anregungen freuen.

Das Thema ist leider sehr ernst, denn eine Umsetzung der derzeit geplanten Tagfahrlichtverordnung wird ungezählte Motorradfahrer zusätzlich zu Unfallopfern machen. Hier soll der Tag zur Nacht gemacht werden! **Frank Tobien**

Verkehrsministerium scheint dies – bislang – nicht zu interessieren. Trotz unserer intensiven Bemühungen wurde der BVDM zu einer Fachgesprächsrunde Mitte Februar nicht eingeladen.

Stattdessen wurde angeboten, einen separaten „runden Tisch“ zu eröffnen, wo speziell die Belange und Interessen der Motorradfahrerschaft erörtert werden könnten. Bis zum Redaktionsschluss

Mit fünf Euro Leben retten

Ruft an bei der Spendenhotline zur Entschärfung von Straßen

Wie in der vorigen Ausgabe der Ballhupe berichtet, war BVDM-Mitglied Dagmar Schreiner die erste Gewinnerin unserer Verlosung unter allen Anrufern der Spendenhotline. Sie hatte mehrfach die Nummer 09005/244 144 gewählt und damit jeweils fünf Euro für unser „Entschärfung von Straßen“ gespendet, die wir gemeinsam mit MK DaTel durchführen. Dagmar hatte ein Sicherheitstraining des BVDM nach DVR-Standard gewonnen. Da sie aber bereits fest das BVDM-Sicherheitstraining im April bei Wolfgang in Langenfeld eingeplant hatte, entschied sie kurzentschlossen, ihren Gewinn zu spenden. So kamen weitere 70 Euro auf das Spendenkonto bei der Hypo Vereinsbank in Landshut, Bankleitzahl: 743 200 73, Kontonummer: 344 680 817. Natürlich ist sichergestellt, dass dort nur von BVDM und MK DaTel gemeinsam Geld abgeboben werden kann und Missbrauch ausgeschlossen ist. An dieser Stelle möchte ich Dag-

mar ganz herzlich für ihren tollen Einsatz danken. Ein Beispiel, das gerne Schule machen könnte. „Ich habe am Telefon einen Zettel mit der Nummer der Spendenhotline. Und so rufe ich gelegentlich diese Nummer an“, erzählte Dagmar. Wenn noch mehr BVDM-Mitglieder und natürlich auch viele andere Motorradfahrer die Spendenhotline anrufen, hätten wir bald genügend Geld zusammen, um weitere gefährliche Strecken für Motorradfahrer sicherer zu machen. Unter allen Anrufern unserer Spendenhotline, die ihren Namen hinterlassen, werden wir 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 entschärfen. Wir werden Bitumen beseiti-

gen 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 Lands-huter 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 internationale Hilfsprojekte geschaltet werden. Wer unsere Aktion unterstützen will, ohne die Spendenhotline zu nutzen, kann natürlich auch direkt auf das Konto einzahlen.

Wir verfolgen einen umfassenden Ansatz, das heißt, wir beschränken uns nicht darauf, an bestimmten Streckenabschnitten einen Unterfahrschutz zu installieren, sondern prüfen im Einzelfall, 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 eure Hilfe. 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)

Mit Sicherheit mehr Spaß

Termine für die BVDM-Trainings 2006

Das Sicherheitstraining dauert einen Tag. Beim Stabilisieren, Slalom, Ausweichen, Kurvenfahren in Schräglage, Bremsen hat jeder an diesem Tag die Möglichkeit, abseits des täglichen Verkehrs sein Können zu überprüfen und so ein sicheres Gespür für sein Motorrad und das eigene Fahr- und Verkehrsverhalten zu bekommen, damit konkrete Gefahrensituationen rechtzeitig erkannt werden. Nur so lassen sich oft brenzlige Situationen auf der Straße vermeiden. Und wenn es doch mal eng werden sollte, bietet das Training konkrete Übungen zur Bewältigung von schwierigen

Situationen. In vielen interessanten Fahrübungen und im Gespräch mit dem Lehrgangsleiter und anderen Motorradfahrern werden die verschiedenen Aspekte der Fahrzeugbeherrschung, ein sicherer Umgang mit der eigenen Einstellung zum Motorrad und Erfahrungen aus dem Verkehrsalltag sinnvoll miteinander verbunden. Weil Motorradfahren für die meisten hauptsächlich ein Freizeitvergnügen ist, sind die fahrtechnischen Übungen natürlich so aufgebaut, dass der Spaß und die Zusammenarbeit in der Gruppe nicht zu kurz kommen.

Nach erfolgreichem Verlauf gibt es am Ende des Tages eine Urkunde und eine Teilnehmerbroschüre, in der die Einzelheiten noch einmal festgehalten sind, damit man auch später das ein oder andere nachlesen kann. Einzelteilnehmer zahlen 70, BVDM-Mitglieder 55 Euro. Die Preise für mehrtägige Trainings und Clubs gibt es auf Anfrage beim Referat Sicherheit:

Bundesverband der Motorradfahrer, Sicherheitstrainings
Koloniestr. 106
47057 Duisburg
Tel/Fax: 0203/373943
E-Mail: info@team-two.de

Mettmann:

25. März 2006
22. April 2006
27. Mai 2006
03. Juni 2006
09. September 2006

Langenfeld (Rhld.)

8. April 2006
9. April 2006

Apen

06. Mai 2006
07. Mai 2006

20. Mai 2006

Neheim

14. April 2006
29. April 2006
25. Mai 2006 (Frauen)
10. Juni 2006

Garell

22. April 2006

Düsseldorf

01. April 2006
20. Mai 2006
10. Juni 2006

01. Juli 2006

Nürnberg

25. März 2006
02. April 2006
08. April 2006
22. April 2006
30. April 2006
07. Mai 2006
21. Mai 2006
27. Mai 2006
24. Juni 2006
01. Juli 2006
23. Juli 2006

Urlaubszeit ist Reisezeit



Das Internationale Camping-Carnet (CCI) ist ein genau so wichtiger Begleiter im Ausland wie gute Karten oder Kompass - ein Muss für jeden Motorradfahrer und jeden Camper.

Nur für
Mitglieder

BVDM-Mitglieder erhalten das CCI zum Vorzugspreis von 4,50,-. Für Kinder und Jugendliche von BVDM-Mitgliedern (10-18 Jahre) kostet das CCI 2,50.

E-Mail mit Angabe der Anschrift und Mitgliedsnummer an Henning Knudsen oder Anruf mit den gleichen Angaben: 02247/7386 (AB) - cci@bvdm.de.



Ein einmaliges Erlebnis

BVDM feierte mit tollem Programm 50 Jahre Elefantentreffen



Tolle äußere Bedingungen bildeten den idealen Rahmen für ein gelungenes Jubiläumstreffen. (Foto: Schmutz)

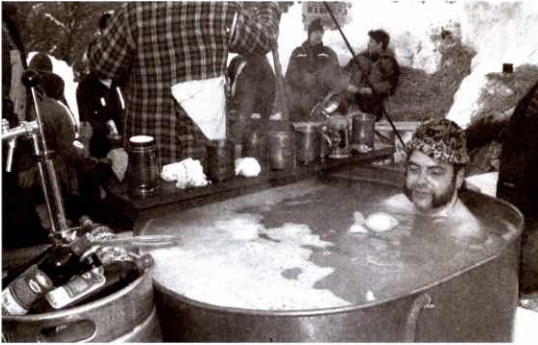
„Echt supergeil, der totale Wahnsinn.“ Mit diesen Worten machte ein Helfer nach Ende des 50. Elefantentreffens seiner Begeisterung Luft. Und in der Tat, die Jubiläumsveranstaltung „50 Jahre Elefantentreffen“ war ein absolutes Highlight in der Vereinsgeschichte des BVDM, der nun auch schon beinahe 50 Jahre alt ist.

Als wolle er das Seine dazu beitragen, hatte Petrus für das 18. ET im Hexenkessel von Loh fast perfekte äußere Bedingungen ge-

schaffen. Mit nahezu einem Meter Schnee lag auf dem Gelände zwar ein bisschen zu viel der weißen Pracht, aber dazu strahlte tagsüber die Sonne und nachts fiel die Temperatur auf bis zu minus 18 Grad. Einfach perfekte Bedingungen. Und so kamen gut 5100 Motorradfahrer aus ganz Europa, um

dieses Jubiläum mit dem BVDM zu feiern. Und bei dem klasse Rahmenprogramm mit Skijöring, Stockcar-Vorführung, Demonstrationsläufen und Trial zog es auch 2750 Tagesbesucher in die Arena. Nach der umfangreichen Vorbereitungsleistung in den Medien akkreditierten sich 42 Pressevertre-





ter, darunter einige Fernsehteams, die in ihren Beiträgen sehr positiv über unser Jubiläum berichtet haben. Ein Video wurde ebenfalls gedreht. Es wird auch über den BVDM vertrieben. Sobald es fertig gestellt ist, werden wir auf unserer Homepage (www.bvdm.de) und in der Ballhupe darüber informieren.

Ich startete am Mittwoch von Köln aus zum Treffen, wo ich die Presse betreuen sollte, da der langjährige Elefantentreffen-Pressespre-

cher, Michael Tubes, aus beruflichen Gründen nicht teilnehmen konnte und ich als BVDM-Pressesprecher einige Erfahrung habe. Es war kalt, aber trocken, und so war die Anreise über die Autobahn kein Problem. Vor allem, da ich beheizbare Handschuhe und eine Heizweste der Firma Sonhart testen konnte. Besonders die Heizweste hat mich völlig überzeugt. Bei den Handschuhen sollte man auf jeden Fall den Temperaturregler mitordern, da es sonst an den

Fingern schon etwas zu heiß werden kann. Nicht optimal ist dagegen die Verkabelung, die zum einen störend durch die Weste verlegt werden muss, und zum anderen nicht flexibel genug ist. An einer Steckverbindung zum Handschuh brach die Isolierung und das blanke Kabel kam zum Vorschein. Hier sollte ein auch bei Kälte flexibleres Material eingesetzt werden. Wenig empfehlenswert ist auch, die Heizbekleidung über die serienmäßige Bordsteckdose der



BMW (R1150R) anzuschließen. Denn wenn gleichzeitig die heizbaren Griffe auf Stufe zwei geschaltet werden, ist das für die Sicherung zu viel. Gleich zweimal musste ich sie ersetzen. Hier bietet sich zum Anschluss eine Steckdose aus dem Zubehör an, die über eine eigene Sicherung verfügt. Zur komplett wohligen Wärme fehlte mir nur noch eine heizbare Hose. Aber das wäre des Guten dann doch etwas zu viel gewesen. Denn so ganz ohne Zittern und

Frieren zum Elefantentreffen zu fahren ist schon ein bisschen dekadent. Dann fehlt doch etwas vom Reiz der winterlichen Fahrt und die Freude auf den nächsten Tankstopp und das Aufwärmen wäre auch dahin.

Nach 620 problemlosen Kilometern erreichte ich am frühen Nachmittag den Hexenkessel. Es war schon einiges los auf dem Gelände, Zelte waren schon aufgebaut und ein Trupp Helfer errichtete gerade den Bauzaun in Richtung

Wackelstein. Nach der Begrüßung ging ich erstmal ins Orga-Büro, um mich bei Uwe Garben und Ralf Dormagen anzumelden, die in diesem Jahr erstmals den Helfereinsatz koordiniert und betreut haben. Renate, die das viele Jahr lang getan hatte, wollte zum Jubiläum mal etwas vom Treffen erleben und auf dem Gelände zelten. Auch sie packte als Helferin aber weiter kräftig mit an. Uwe und Ralf hatten mit ihrer ruhigen und besonnenen Art alles im Griff und machten ihre Sa-





che wirklich prima. An dieser Stelle möchte ich ihnen deshalb ganz besonders danken. Ebenso Rosemarie und Engelbert Tubes, die unermüdlich für das leibliche Wohl der Helfer in der Orga-Hütte arbeiteten. Schwerstarbeit leisteten auch die bewährten Teams an der Kasse, die bei dem großen Andrang am Freitag und Samstag richtig viel Stress hatten, genau wie Wolfgang, Horst und Hein, da Wolfgang zusätzlich noch die ganzen Sonderveranstaltungen organisierte. Großer Andrang herrschte auch am BVDM-Servicewagen,

wo Birgit und Ramona alle Hände voll zu tun hatten. Allen Helfern möchte ausdrücklich danken: Ihr habt ermöglicht, dass das 50. Elefantentreffen eine absolute Spitzenveranstaltung geworden ist, von der die Teilnehmer auch in vielen Jahren noch erzählen werden! Nicht vergessen möchte ich hier, ganz besonders auch unserem Versicherungsreferenten Sigfried Bredl zu erwähnen, der kurzfristig noch für alle Teilnehmer der Demonstrationen eine Versicherung abgeschlossen hat und die Kosten dafür, als seinen Beitrag

zum 50. ET, an dem er nicht selber teilnehmen konnte, übernommen hat. Das ist ein Beispiel, wie durch persönlichen Einsatz dieses Treffen und der Verband unterstützt werden können. Und es gibt noch einige mehr, die im Verborgenen hinter den Kulissen viele Stunden und Tage ihrer Freizeit und auch Geld für dieses einmalige Wintertreffen opfern.

Doch zurück zum Treffen. Zur Vorbe-



reitung der Pressebetreuung überreichte mir Michael Tubes einige Unterlagen, die ich für das Jubiläum aktualisiert habe. Also erst einmal die Pressematerialien abgeladen und dann ein bisschen umgesehen. Auch Bürgermeister Martin Behringer kam auf einen kurzen Abstecher ins Orga-Büro. So wie er, steht auch die Gemeinde fest hinter dem Elefantentreffen. Nicht ohne Grund, schließlich geben die Motorradfahrer schon einiges an Geld aus und das ET hat sich zu einem großen Wirtschaftsfaktor in der ansonsten eher strukturschwachen Gegend entwickelt. Wichtig ist aber vor allem das gute Verhältnis zu den Anwohnern und den Entscheidungsträgern. Hier hat das ET-Team tolle Arbeit geleistet



Als einziger bei allen Elefantentreffen: Horst Hartmann, erfolgreicher Rennfahrer und Gespannbauer.

und es sind viele freundschaftliche Beziehung entstanden.

Am Abend ging es ins Schullandheim, wo ich in der Ferienwohnung einquartiert war und im Wohnzimmer übernachten konnte. Nette Mitbewohner und die Truppe im Sammelquartier gleich nebenan sorgten für Unterhaltung. Jungs, das hat echt Spaß gemacht. Im Laufe des Donnerstag trafen nicht nur immer mehr Teilnehmer ein, auch die ersten Pressevertreter kamen an, so dass ich einiges zu tun hatte. Aber es blieb noch genug Zeit, für einen Gang durch die Arena, wo im späten Nachmittag auch die ersten Händler eintrafen, die ich seit einigen Jahren akquiriere und betreue. Die Stimmung auf dem Gelände war prima. An der Lagerfeuer, wurde gegrillt, gekocht und auch das Bier aufgetaut, während nebenan noch eifrig Schnee geschaufelt wurde, um Platz für das Zelt zu schaffen. Am Freitag rollte die große Anreisewelle an. Freudig wurden Freunde und Bekann-

te begrüßt und nach den Anstrengungen der winterlichen Fahrt und des Zeltaufbaus das ein oder andere Bierchen genossen. Ein absoluter Höhepunkt waren die Skijöringaktionen und Stockcarvorführungen. Auch die Vergleichsfahrten Pkw/Motorrad, wobei die Zwei- und Dreiräder siegten fanden viel Beifall. Ebenso wie das Feuerwerk am Samstag nach der Gedenkminute und dem Fackelzug. Bei strahlendem Sonnenschein herrschte die Atmosphäre, für die das Elefantentreffen berühmt ist. Ein Schuss Lagerfeuerromantik, ein bisschen Abenteuer in der freien Natur, aber vor allem Gespräche mit Gleichgesinnten aus ganz Europa rund um das gemeinsame Hobby Motorradfahren. Verrückte und interessante Eigenbauten, liebevolle Detaillösungen, praktische Umbauten, alles wurde bewundert. Und sehen und gesehen werden gehören seit vielen Jahren ebenfalls mit dazu. Sofort ist man im Gespräch, wird eingeladen, es

entstehen Freundschaften. Es ist eine Riesenparty in friedlicher Atmosphäre. Und die Pressevertreter, die zum ersten Mal beim Elefantentreffen waren, staunten über das verrückte Völkchen, das so scheinbar ohne jeden Anlass mitten im Winter friedlich feiert und dazu sogar manchmal tausende Kilometer anreist. Doch alle haben sich von dieser Atmosphäre gefangen nehmen lassen, haben ein bisschen von dem Geist des Elefantentreffens aufgenommen, das vor 50 Jahren nach einer Anzeige von „Klacks“ seinen Anfang nahm und trotz der wechselvollen Geschichten immer noch viel von seinem Ursprungsgeist bewahrt hat. Das wünsche ich mir auch für die nächsten Jahrzehnte. Und natürlich, dass wir alle noch viele Elefantentreffen erleben können. Wie sagte doch Martin Franitz, Chefredakteur von Motorrad Gespanne: „Ohne das Elefantentreffen würde der Motorradszene etwas fehlen“.

Michael Lenzen

Ergebnisliste des 50. ETs

Teilnehmer: 5100 Motorradfahrer, 2750 Tagesbesucher
An allen 50 Treffen hat Horst Hartmann (72), erfolgreicher Motorradsportler und Gespannbauer, teilgenommen.

Weiteste Anfahrt:

Damen: Liudmila Sopotova aus Jaruslavel (Rußland) mit 2980 Kilometern

Herren: Alexander Dzhala-goniya, Alexander Vardaniants und Iakov Shevekev, alle aus Sochy (Russland) mit 4646 Kilometern

Älteste Teilnehmerin: Hella Rathke, 60 Jahre

Ältester Teilnehmer: Günter Schaaf, 77 Jahre

Jüngste Teilnehmerin: Rita Zeilinger, 19 Jahre

Jüngster Teilnehmer: Benjamin Dörr, 17 Jahre

Größter Club: BMW-Motorrad-Club Viscontea aus Mailand mit 53 Teilnehmern

Schönster Eigenbau: Manfred Didjurgis (KS 601 Basis mit Motor Goliath-Hansa). Er gewann damit auch vor 25 Jahren.

Holzsägen: Claus Dewitz mit 5,2 Sekunden

Tauziehen: Verbogene Arschgeigen aus Landshut

Skijöring-Soloklasse: Hans Hebauer mit Skifahrer Dani Menath

Gespanne: Josef Brustmann mit Beifahrer Bit Steiner und Skifahrer Mathias Steiner

Stock-Car-Club Solla: Platz 1: Stefan Ed, Platz 2: Christina Berndt, Platz 3: Herbert Hofmann

Vergleichsfahrten Auto/Gespann: Josef Brustmann vor Stefan Preiß (Audi TT V8, 360 PS)

Auch beim Vergleich Stock-Car gegen Solomotorrad siegte der Zweiradfahrer.

Mehr Spaß als Stress

Zum ersten Mal auf dem ET - und gleich im Einsatz

Bis vor drei Monaten kannte ich Elefanten nur als „Dickhäuter“ auf vier Beinen, mit einem langen Rüssel, riesengroß und als afrikanische oder indische Art anhand ihrer Ohrengröße zu identifizieren. In Natur kenne ich sie nicht nur aus dem Zoo, sondern auch durch einen Besuch im Krüger Nationalpark/ Südafrika im Jahre 2000.

„Elefanten“ auf drei Rädern mit einem benzinfressenden Motor waren mir neu. Heute weiß ich, dass es sich hier ursprünglich um Zündapp KS601-Motorradgespanne („Grüner Elefant“) aus den 50er Jahren des vorigen Jahrtausends handelte.

Nun richtete der BVDM das 50. Elefantentreffen im „Hexenkessel“ in Solla/Loh Ende Januar 2006 aus und suchte noch helfende Hände. Erst ein Jahr Mitglied im BVDM, von Natur aus verfroren und keinen richtigen Drang, in die Kälte zu fahren, da die Wetterprognosen Minustemperaturen im zweifeligen Bereich voraussagten. Aber neugierig war ich doch, so dass ich mich zum Helfereinsatz angemeldet habe.

Am 26. Januar 06 mit Don Berchtold, Auto und Gespann auf dem Hänger (doch Weicheier?) auf nach Bayern (etwas mehr als 600 km zu fahren). Hotelquartier aufgesucht, Gespann abgeladen und die letzten zehn Kilometer im Gespann auf in den „Hexenkessel“. Freudiges Wiedersehen mit Wolfgang Schmitz und Einteilung zum Helfereinsatz für Freitag und Samstag bei Ralph Dormagen im Orgabüro. Anschließend zu einem Schnupperrundgang (bereits im



Trotz des anstrengenden Helfereinsatzes hatte auch Dagmar noch Zeit für einen ausführlichen Rundgang durch den Hexenkessel. (Foto: Berchtold)

Helferdress) ins Gelände. Es herrschte schon ein reges Treiben. Viele Zelte waren aufgebaut und Lagerfeuer brannten.

Am nächsten Morgen hatten wir dann die erste Schicht von 7 bis 10 Uhr auf dem Parkplatz vor dem Haupteingang. Es war bitterkalt. Aber dank guter Thermowäsche doch auszuhalten. Gegen kalte Füße half nur die Bewegung und frisch gekochter Kaffee von der „Nachtschicht“. Als Entschädigung gab es einen super Sonnenaufgang im verschneiten Kessel. Auf dem Parkplatz sollten wir darauf achten, dass die dort ankommenden Motorräder nicht „dauerparken“.

Zum Jubiläum erwarteten wir doch eine große Anzahl von Teilnehmern. Ein buntes Völkchen, das ich da kennenlernte. Von meinem Schulfranzösisch war nicht mehr viel vorhanden, dafür klappte es mit Englisch ganz gut und mein vor dem Treffen begonnener Italienisch-Sprachkurs wird mir sicher beim nächsten Treffen weiterhelfen. Dort, wo absolut keine Verständigung möglich war, halfen Hände und Füße. Mit dem bayerischen Dialekt hatte ich anfangs auch so meine Probleme.

Der nächste Einsatz war dann am Nachmittag von 13 bis 16 Uhr. „Arena freihalten“, da ja am nächs-

ten Tag Skijöring und Stock-Car-Rennen stattfinden würden. War etwas anstrengend, da doch das geräumte Oval magisch anzog, dort ein paar schnelle Runden zu drehen. Ein Gespann mit fünf Leuten konnte ich dann leider nicht mehr daran hindern, ins Oval hineinzufahren. Hier half nur meine Flucht in den Schnee. Die „Standpauke“ haben sich die lieben Leute dann bei der Ausfahrt aus der Arena bei Don abgeholt.

Der zweite Einsatztag am Samstag war der Anstrengendste (knapp 16 Stunden). Wir hatten Frühschicht um 7 Uhr wieder auf dem Parkplatz beim Haupteingang. Ein Kommen und Gehen und

von Kälteempfinden, so wie am Vortag, keine Spur mehr. Einige reisten bereits ab, dafür kamen viele wieder neu an und es war der Tag der Tagesbesucher.

Die Zeit bis zur „Spätschicht“ verging wie im Flug. Durch die Attraktionen in der Arena am Nachmittag waren auch die in der „Freizeit“ befindlichen Helfer gefragt. Wir sollten die Schneewälle innerhalb der Arena von Zuschauern freihalten. Die Gefahr, dass ein Zuschauer von einem Schneeberg beim Skijöring oder Stock-Car-Rennen auf die Piste fällt, war

doch sehr hoch. Hier gab es dann auch das ein oder andere etwas härtere Wortgefecht mit uneinsichtigen Besuchern. Erwähnen will und muss ich hier, dass eine gegen mich gerichtete äußerst üble Verbalattacke zu einer Entschuldigung des Verursachers führte. Er hatte mich einige Zeit später am Haupteingang „abgepasst“. Damit war für mich ein negativer Beigeschmack weg.

Abends dann noch drei Stunden an der Einlasskontrolle beim „Nickl“

wollten dabei sein, nur für ein paar Stunden, da sie am nächsten Morgen (und der war ja nicht mehr weit) wieder zurückfahren müssten, hoch in den Norden. Für die beiden war es schon ein Erlebnis, mit uns gesprochen und einen Blick auf das Gelände geworfen zu haben. Sie haben sich dann wieder auf den Nachhauseweg gemacht. Nächstes Jahr, so haben sie versprochen, kommen sie rechtzeitig. Körperlich müde aber emotional aufgeladen erlebte ich dann das abschließende

Jubiläumsfeuerwerk. Herzlichen Glückwunsch an dieser Stelle an den Organisator. Für mich persönlich habe ich das Feuerwerk auch als ein Danke schön für meinen Einsatz gewertet.



Viele Helfer sind erforderlich, um eine solche Großveranstaltung durchführen zu können.

am Köhlberg. Leider viel zu weit weg, um an der Gedenkminute für die verstorbenen Motorradfahrer so richtig dabei zu sein. Ich wäre auch gerne mit in den Gottesdienst nach Solla gegangen. Ein klein wenig wurde ich jedoch dadurch entschädigt, dass der Fackelzug an unserem Einsatzort vorbeizog.

Und hier noch ein kleiner Erlebnisbericht: Zwei junge Männer, kaum 20 Jahre alt (einer davon in einem kurzärmeligen T-Shirt vor mir stehend) wollten gegen 21.30 Uhr noch auf das Gelände. Sie hatten vom Elefantentreffen gehört und

Mein Fazit:

Die Stunden/Tage im Hexenkessel bei herrlichem Sonnenschein waren Stress, aber es war unheimlich viel Spaß dabei. Ich bin erst seit zwei Jahren Motorradfahrerin, nicht mehr die Jüngste, aber ich habe mich wohl- und vor allem geborgen gefühlt und wenn es machbar ist, bin ich im kommenden Jahr wieder dabei. Danke auch für die freundliche und herzliche Aufnahme im Helferkreis.

Wir sehen uns wieder. Versprochen!!!

Dagmar Schreiner

Eine ganz besondere Hilfe

RSC Pfaffenhofen versorgte wieder mit heißen Getränken

Wie auch schon in den vergangenen 13 Jahren unterstützte der Rennsportclub Pfaffenhofen auch das Jubiläumstreffen der Elefanten wieder mit einem Kaffeestand auf einem Parkplatz an der Deggen-dorfer Autobahn. Bei Temperaturen zwischen minus drei und minus sechs Grad versorgten die Mitglieder des RSC rund 170 Motorradfahrer mit etwa 33 Litern heißem Kaffee und Tee. Dabei brachten die RSCler auch acht gebackene „Handkuchen“ an die Frau und den Mann.

Um fünf Uhr morgens starteten die ersten Vorbereitungen und ab 10.30 Uhr stand man auf dem Parkplatz parat. Bereits kurz nach dem die RSC-Organisatoren ihren Kaffee- und Teestand aufgebaut hatten, legten die ersten Biker eine Rast ein und ab diesem Zeitpunkt lief die Kaffeemaschine rund um die Uhr. Für viele der Biker ist der Stand des RSC Pfaffenhofen eine äußerst willkommene Gelegenheit,

um ihre steifgefrorenen Glieder sowohl innerlich als auch äußerlich zu wärmen. Hierfür hatte der RSC extra noch einen Gasstrahler aufgestellt, an dem so mancher Biker seine eiskalten Füße oder Hände wieder auftaute.

Viele Motorradfahrer aus Italien, Frankreich und Spanien legten einen „Servicestopp“ am Kaffeestand ein. Die am weitesten angereisten Biker kamen dieses Mal wiederum aus Barcelona. Insgesamt den dritten Tag und bis dahin 1700 Kilometer waren diese bereits unterwegs.

Neben der Versorgung mit Getränken standen Klaus Burgstaller, Jörg Hanusch und Jakob Brandstetter den Bikern auch mit Routentipps und technischer Hilfestellung zur Seite.

Eine Besonderheit gönnten sich die RSC-Organisatoren in diesem Jahr, in dem sie am darauf folgenden Tag selbst zum Elefanten-treffen in den Hexenkessel von

Loh fuhren und dort total begeistert ein Motorradtreffen mit über 5000 Bikern und ebenso vielen Motorrädern erlebten. Neben außergewöhnlichen Zeltvariationen oder Übernachtungsmöglichkeiten bei etwa einem Meter Schneehöhe und Nachttemperaturen bis minus 18 Grad, fand man auch sehr skurrile Motorradeigenbauten und Oldtimer sowie nagelneue Bikes und die legendäre Zündapp K 601 (Spitzname „Elefant“) vor.

Gut gelaunt traf man auch den RSC'ler Bernd Schuller an, der seit letztem Dienstag mittlerweile zum 18. Mal am Elefantentreffen teilnahm und die Eiseskälte hervorragend überstand und wieder viele Bekanntschaften mit Bikern aus ganz Europa schloss. Im nächsten Jahr kann der RSC Pfaffenhofen übrigens selbst ein kleines Jubiläum feiern, denn dann will man den 15. Kaffeestand anlässlich des Elefantentreffens organisieren.

Klaus Burgstaller



Eine willkommene Gelegenheit um sich aufzuwärmen, bietet der Stand des RSC Pfaffenhofen. (Foto: Burgstaller)

Viel Einsatz, viele Aktionen

Noch mehr Informationen zum 50. Elefantentreffen

Viel Schnee bedeutete auch viel Schnee räumen. Am Montag vor der Veranstaltung konnte eine auf der Kreisstraße fahrende Schneefräse des Landkreises FRG nach Rückfrage beim Tiefbauamt in das Gelände umgeleitet werden und hat so den Hauptweg bis an die Arena freigezogen. Im Veranstaltungsgelände und in der Rennbahn hat der von uns beauftragte private Radlader in 50 Arbeitsstunden fast 500 Liter Diesel verbraucht. Der Fahrer (und Besitzer) Mathias Fink war an einigen Tagen bis spät in die Nacht engagiert!

Viele Aktivitäten und viele Besucher machten viel Ordnereinsatz erforderlich: über 100 ehrenamtliche Helfer waren tätig, unterstützt von den Feuerwehren Solla und

Lindau, dem Kreis- und Ortsverband Schönberg des BRK, den Ärzten der AMA, dem Schützenverein aus Solla, vielen Dank an alle!

Viele Helfer bedeutete viel Nachfrage zu Quartieren. Wir konnten im Schullandheim Solla erstmalig eine Ferienwohnung und Sporträume anmieten und unseren Helfern als Sammelunterkunft anbieten. Da unsere Leute sich vernünftig verhielten und auch die Heimleitung zufrieden war, haben wir schon für das 51. ET gebucht.

Viele Motor-Sportler waren aktiv für unser Sonderprogramm. Wir bedanken uns beim MSC Meidenhof, den Enduro-Freunden Bayerischer Wald und beim Deutschen Meister im Seitenwagen-Moto-

cross Josef Brustmann für ein faszinierendes Ski-Jöring, beim Stock-Car-Club Solla für die Vorführung eines Winter-Stock-Car-Laufes und bei den Nachwuchsfahrern des MSC Röhnbach für die Trialvorführungen.

Viele PS hat der bei der Stock-Car-Demo eingesetzte Audi TT Quattro: 360 aus einem 4,2 Ltr. V-8 Motor. Bei der Einfahrt der Aktionen ins Fahrerlager lockte der Sound aus den offenen Rohren (aus der Motorhaube ragend) die Schaulustigen ins Zentrum des Hexenkessels.

Viel Engagement auch bei der Firma MEFO, die seit Jahren den Reifenservice beim ET stellt. Für die Motorrad-Sportler hat Firmenchef Joachim Liebl nicht nur zwei



Sätze Startnummern gestellt, für die Erstplatzierten gab es insgesamt drei MEFO-Reifengutscheine! Der MEFO-Mann vor Ort, Anthony W. Seubert, hatte im Vorfeld begeistert eine Teilnahme am Skijöring geplant. Wegen zu viel Material im Transporter musste sein Solo-Crosser jedoch zu Hause bleiben. Viel zu wenig Pokale für die Aktiven! Dass beim Skijöring üblicherweise für jedes Mitglied eines platzierten Teams ein Pokal ausgegeben wird, wurde dem Veranstalter erst bei der Siegerehrung bewusst. Da es je Platzierung nur eine Trophäe gab, wurde eben diese dem Fahrer überreicht. Bei allen neun Ehrungen wiederholte sich das Gleiche: Fahrer (bei den Gespannen gemeinsam mit Beifahrer) reichten den Pokal an ihren Skifahrer weiter!

Viel Können bewiesen der Deutsche Meister Josef Brustmann und sein Beifahrer Pit Steiner. Sie gewannen auf ihrem Meisterschaftsgespann mit ihrem Skifahrer Mathias Steiner nicht nur beim Skijöring in den Gespann-Klassen mit und ohne (!) Seitenwagenantrieb. Auch beim Vergleich mit dem Audi TT waren sie unschlagbar, obwohl sie wie für die Stock-Cars üblich, rechts herum den Kessel durchpflügen mussten!

Viel Gesprächsstoff bot der Auftritt der Meidendorfer in Loh auch bei den Ski-Jöring-Meisterschaftsläufen. Die besondere stadionähnliche Atmosphäre im Hexenkessel, die hohe Zahl von Zuschauern und Medien und auch die Vergleichsfahrten mit den Autos waren für die Aktiven offenbar ein besonderes Erlebnis.

Vielen Dank auch an den BVHK (Bundesverbandes der Hersteller und Importeure für Krafträder mit



Toller Motorsport im Schnee wurde geboten, ob Stock-Car-Rennen o der Skijöring. (Fotos: Lenzen)

Beiwagen), der uns mit einer Gespannausstellung unterstützte. Neben aktuellen Maschinen von Falk und Horst Hartmann, Uli Jacken und Michael Ott war ein historisches BMW R51/3 Straßen-Renn-gespann von 1954 zu bewundern. Auch vom sportlichen Tausendsassa Max Schuster vom MSC Meidendorf waren drei eigene Gespanne ausgestellt: eine Skijöring-Maschine mit zwei Hinterrädern und einem angetriebenen Seitenwagenrad mit aufgebohrtem Yamaha XS 650-Motor und 110 PS, ein Yamaha-Motocross Gespann und ein Ossa-Trial-Gespann, alle in top-restauriertem Zustand! Vielen Dank auch an den guten Werkstatt-Dienst vom Stern Gespannservice. Eine Dankeschön auch an die jetzt „arbeitslosen“ ehemaligen Holz-

verkäufer vom MC Königsbrunn für ihre jahrzehnte Einsätze beim ET! Da wir das gesamte Thema „Brennholz“ vom Einkauf über Bündeln, Lagern und Verkaufen vor Ort erfolgreich „privatisiert“ haben, waren die Königsbrunner zur Jubiläumsveranstaltung als Ehrengäste bereits ohne feste Aufgabe, das Gerücht von Hartz IV machte die Run-

de... Viele Besucher und viele neue Artikel beim BVDM-Verkauf und beim von uns lizenzierten Textilverkauf bedeuteten auch viel Nachfrage. Obwohl wir und unser Textil-Partner für die Jubiläumsartikel reichlich mehr Ware eingekauft hatten, waren einige Artikel bereits am Samstagvormittag ausverkauft. Für die Helfer wurden 50 Jahre-Aufnäher, -Pin's und auch T-Shirts mit Einstickung rechtzeitig zur Seite gelegt. Viele Zuschauer waren begeistert vom grandiosen Feuerwerk am Samstagabend. Wegen der Höhenlage und der klaren Sicht war das Feuerwerk weithin sichtbar. Die Feuerwerker sind selber aktive Motorradfahrer und hatten ihr gesamtes Können in eine fulminante Feuerschau gesteckt!

Wolfgang Schmitz

Mal eben zur Arbeit

Mit dem Motorrad zum Einsatzort nach Pristina

Mal eben mit dem Motorrad zur Arbeit. Dieser alltägliche Anspruch bekommt natürlich eine ganz andere Bedeutung, wenn der Arbeitsplatz in Pristina, im Kosovo, liegt. Da ich aber auch in dem Jahr meines Aufenthaltes im Kosovo nicht auf mein Motorrad verzichten wollte, war relativ früh klar, dass das Motorrad irgendwie nach Pristina muss.

Die Entfernung meines Wohnortes in der Eifel zum Arbeitsplatz in Pristina beträgt auf dem schnellsten Weg rund 1800 Kilometer. Normalerweise drei Tage mit dem Motorrad. Drei Tage meines ersten Heimatsurlaubes, den ich lieber mit der Familie verbringen wollte. Also habe ich erst einmal nach Möglichkeiten gesucht, diese An-reise zu verkürzen.

Schnell war klar, dass ich einen Teil der Strecke mit dem Autoreisenzug abreißen würde. Erste Planungen sahen vor, dass ich mit dem Nachtzug von Neu-Isenburg (bei Frankfurt/Main) nach Rijeka in Kroatien fahren würde. Von dort dann am nächsten Tag weiter nach Dubrovnik und schließlich am dritten Tag nach Pristina. Allerdings machte mir die Bahn einen Strich durch die Rechnung, da der Reisezug von Neu-Isenburg nach Rijeka nur in den Sommermonaten verkehrt. Und da gehört mein Reisemonat Oktober nun mal definitiv nicht zu.

Also eine Ausweichstrecke suchen. Da gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder mit der Österreichischen Bundesbahn von Düsseldorf nach Wien und von dort über Ungarn und Serbien nach



Vor der Fahrt zu seiner neuen Arbeitsstelle verabschiedet sich Tigris (m.) von seinem Chapter in Mainz (Chris (l.) und Rebel).

Pristina oder mit der Deutschen Bahn von Neu-Isenburg nach Villach und von dort dann über Slowenien, Kroatien und Serbien an den Dienstort. Da ich nicht unbedingt in Serbien übernachten wollte, entschied ich mich für die Alternative über Slowenien und Kroatien mit einer Übernachtung in Kroatien an der kroatisch-serbischen Grenze. Dadurch hätte ich pro Tag rund 450 Kilometer mit dem Motorrad fahren müssen.

Nachdem ich im Kosovo dann aber Davor, den Präsidenten der Blue Knights Croatia I, der zur Zeit auch für die UNMIK im Kosovo ist, getroffen habe, kam es noch einmal zu einer Änderung des Reiseplans. Anstatt die Strecke gleichmäßig auf zwei Tage zu verteilen, würde ich nach dem ersten Tag bei Davor in Voloder übernachten, da er zum Zeitpunkt meiner Fahrt auch Zuhause bei der Familie sein würde.

Dadurch wurde meine Fahrtstrecke am ersten Tag deutlich kürzer, am zweiten Tag mit etwa 700 Kilometern aber deutlich länger.

Am 14. Oktober 2005 war es soweit. Das Motorrad, das ich in der Woche zuvor aus der Werkstatt eines weiteren Blue Knights in Mannheim mit einem frischen Austauschmotor abgeholt hatte, war gepackt und abreisebereit.

Gegen 15 Uhr verabschiedete ich mich von der Familie und trat meine Fahrt zur Arbeit an.

Die erste Etappe führte mich nach Mainz, wo ich beim Vice-Presi Rebel meines Blue Knights Chapters noch einen Kaffee nehmen wollte, bevor ich Deutschland für die nächsten fünf Wochen verließ. Kurze Zeit nach meinem Eintreffen kam dann auch noch unser Presi Chris vorbei. Gemeinsam hatten wir noch zwei lustige und

entspannte Stunden.

Gegen 19 Uhr wurde es Zeit für meinen Aufbruch. Natürlich nicht ohne Abschied. Chris ließ es sich nicht nehmen und begleitete mich bis zum Bahnhof. Dort kamen wir gegen 20 Uhr an, nachdem wir die Zufahrt zum Terminal erst noch suchen mussten. Entweder liegt es an mir oder aber die Bahn beschildert diese Zufahrten insgesamt ziemlich mies, da es nicht das erste Mal war, dass ich ein Autoverladeterminale erst suchen musste. Am Bahnhof verabschiedete ich mich dann von Chris, der noch zum offenen Abend eines befreundeten MC in Mainz-Kastell weiterfahren wollte.

Kurz nach 20.30 Uhr begann dann das Verladen der Fahrzeuge. Aus leidvoller Erfahrung mit meiner ersten Reise im Autozug ließ ich vorsichtshalber den Helm beim Verladen meines Motorrads auf. Das war auch gut so, da ich bei der Auffahrt auf den Reisezug mehrfach innigen Kontakt zwischen der oberen Fahrtrampe und meinem Helm herstellte. Seitdem

hat mein Helm ein paar Macken mehr.

Nach gut zehn Minuten war die DR BIG verstaubt und ich konnte mit- samt meinem Gepäck Richtung Bahnsteig wandern, wo etwa eine Stunde später der Zug abfahren sollte.

Und wie bei meinem Glück mit der Deutschen Bahn nicht anders zu erwarten, wurde die Ankunft des Zuges aus Düsseldorf mit einer dreiviertel Stunde Verspätung angekündigt. Also erst einmal warten, warten, warten. Zum Glück hatte ich meinen MP3-Player dabei und konnte mir mit geiler Mucke die Zeit verkürzen.

Tatsächlich kam der Zug dann fast eine Stunde später und bis die Fahrzeugwaggons angekoppelt waren und wir endlich abfahren, lagen wir knapp 90 Minuten hinter der geplanten Abfahrtszeit.

Im Zug dann eine positive Überraschung. Ich hatte das komplette Liegewagenabteil für mich alleine. Also richtete ich mich für die Nacht erst einmal häuslich ein, bevor ich im Speisewagen für 2,70

Euro noch einen mies schmeckenden Kaffee trank.

Gegen Mitternacht löschte ich das Licht in meinem Abteil und versuchte zu schlafen, was nach anfänglichen Schwierigkeiten dann auch recht gut klappte.

Obwohl ich meinen Wecker für 8 Uhr gestellt hatte, war ich bereits um 7.20 Uhr wach und relativ ausgeschlafen. Zu diesem Zeitpunkt waren wir schon in Österreich und wie der Zugbegleiter uns per Lautsprecher informierte, hatte der Zug die 90 Minuten Verspätung wieder aufgeholt, so dass wir pünktlich um 9.40 Uhr in Villach ankommen sollten.

Nach einem eher als albern zu bezeichnenden Frühstück - zwei Mini- brötchen mit Schinken und Marmelade, ein wiederum mieser Kaffee und ein kleiner Orangensaft - trafen wir dann auch pünktlich in Villach ein. Das Entladen der DR BIG verlief diesmal unproblematisch und ohne Kopfkontakt, da der Tankrucksack noch nicht montiert war und ich mich dadurch tiefer über den Tank beugen konnte.

Nach dem Entladen des Motorrads montierte ich mein Gepäck und steuerte mein erstes Tagesziel, den Wurzenpass an. Bei meiner Reiseplanung konnte ich mich nicht entscheiden, ob ich über den Wurzenpass oder den Loiblpass nach Slowenien einreisen sollte. Da ich ausreichend Zeit hatte, entschied ich mich letztendlich dazu, beide Pässe zu befahren.

Also fuhr ich erst mal zum Wurzenpass. Dort erwartete mich eine mehr als schlechte Fahrbahn mit langen Längsrissen. Insgesamt ist dieser Pass aus meiner Sicht eher unspektakulär, nur die 18 Prozent Steigung beziehungsweise Gefälle machen den Pass ein bisschen at-



Nicht gerade aufregend fand Tigris die Fahrt über den Wurzenpass.



Das optische Highlight der gesamten Tour war die malerische Tscheppea-Schlucht und die Fahrt über den Loibl-Pass. (Fotos: Tigris)

traktiv. Nachdem ich den Pass in beide Richtungen abgeritten hatte, fuhr ich zurück Richtung Villach, um dann über die B 85 nach Ferlach zu fahren. Dort wollte ich nach Süden abbiegen, um über den Loiblpass zum zweiten Mal nach Slowenien einzureisen.

Zuvor kam ich allerdings noch an Faak am See vorbei. Dieser Ort ist natürlich gerade den Harley-Fahrern ein Begriff.

Kurz vor Ferlach bog ich dann auf die B 91 Richtung Loiblpass ab. Und hier begann einer der schönsten Abschnitte auf meiner gesamten Tour. Die B 91 ist recht gut ausgebaut und zieht sich bis zum

eigentlichen Pass auf 1369 m Höhe in schön geschwungenen Kurven bergan.

Unterwegs musste ich einmal wenden und zum Fotografieren zurückfahren, da ich während der Vorbeifahrt einen malerischen Blick in die Tscheppea-Schlucht werfen konnte. Rein visuell war diese Schlucht eines der Highlights meiner gesamten Tour. Das muss-te einfach fotografiert werden.

Auf der Passhöhe, vor der Einfahrt in einen 1,7 Kilometer langen Tunnel, befindet sich die österreichische Grenzstation. Nach einem Blick in meinen Pass konnte ich passieren. Die eigentliche

Staatsgrenze zwischen Österreich und Slowenien verläuft mitten im Tunnel. Man merkt dies nicht nur am entsprechenden Hinweisschild, sondern auch an der sich ändernden Beleuchtung. Ist die österreichische Seite sehr gut beleuchtet, so ist die slowenische Seite dunkel wie ein Bärenpopo.

Am Ende des Tunnels befindet sich der slowenische Grenzübergang, den ich auch nach kurzer Prüfung meiner Papiere passieren konnte. Anschließend zog sich die Pass-Straße den Berg hinab. Schöne Kurven und ein entspanntes Fahren auf der 101. Allerdings endete diese schöne Strecke schon nach kurzer Zeit als ich südlich von Trzic auf die A 2 Richtung Ljubljana auf-fuhr.

Von nun an war stumpfsinnige Autobahnfahrerei angesagt. Nur ab und zu unterbrochen von Zigarettenpausen und dem Zahlen der Autobahngebühren an den entsprechenden Mautstellen. Dabei ist mir wirklich positiv aufgefallen, dass man an den slowenischen Mautstellen mit der Kreditkarte zahlen kann. Das war später in Kroatien und Serbien leider nicht mehr möglich, so dass meine Bargeldreserven doch deutlich schrumpften.

Erst am slowenisch-kroatischen Grenzübergang kam wieder ein bisschen Stimmung auf, als ich in der Warteschlange stehend zwei Fotos machte. Diese musste ich später auf Anordnung des kroatischen Grenzpolizisten, der das mitbekommen hatte, wieder löschen, da das Fotografieren der Grenzanlagen verboten ist.

Auch die kroatische Autobahn A 3, die ich ab dem Grenzübergang Jesenice fuhr, war bis zu meinem Tagesziel, der Ausfahrt Popovaca, rund 50 Kilometer südöstlich von

Zagreb, völlig unspektakulär. Wo bei mir insgesamt aufgefallen ist, dass die Autobahnen in Slowenien und Kroatien in einem ausgezeichneten Zustand sind – zumindest dort, wo ich gefahren bin.

Nachdem ich gegen 16.30 Uhr an der Ausfahrt Popovaca von der Autobahn abgebogen war, suchte ich mir ein kleines Cafe und rief dann Davor an, der mich an diesem Cafe abholen kam.

Gemeinsam fuhren wir dann weiter nach Voloder, Davors Heimatstadt. Dort angekommen stellte mir Davor seine Familie vor.

Nach einem ersten (und zweiten) Begrüßungsbier brachte ich mein Gepäck ins Gästezimmer, das Davors Frau für mich vorbereitet hatte. Anschließend zeigte mir Davor voller Stolz sein Haus und das Grundstück, auf dem schon seine Großeltern gelebt hatten.

Anschließend führte mich Davor in den Keller des Gemeindehauses, in dem die Blue Knights Croatia einen Clubraum haben. Theke, Tische, Sitzgelegenheiten und Regale für die Blue Knights Devotionalien – alles vorhanden, was der Biker so braucht. Da können die kroatischen Blue Knights wirklich stolz drauf sein.

Im Laufe des Abends stellte mir Davor einige seiner Freunde vor. Und jede Vorstellung war natürlich mit einem oder auch mehreren Bierchen verbunden, so dass ich um 22 Uhr die Notbremse ziehen musste und auf Cola umstieg. Schließlich hatte ich am nächsten Tag noch rund 700 Kilometer auf dem Motorrad vor der Brust.

Zu diesem Zeitpunkt befanden wir uns in einer örtlichen Kneipe, in der eine vierköpfige Band Rockmusik vom Allerfeinsten spielte. Und auch wenn ich die einheimischen

Texte nicht verstand – die Musik war absolut klasse und die Stimmung in der Kneipe riesig. Als besonderen Höhepunkt spielte die Band im Laufe des Abends auf Davors Wunsch für mich „Knockin' on Heaven's Door“ – natürlich mit englischem Text und in der rockigen Version von Guns'n'Roses – endlich auch was für mich zum Mitsingen.

Kurz vor Mitternacht gingen wir dann zurück zu Davors Haus. Wir

zeichnete, dass es kalt werden würde, zog ich vorsichtshalber die Goretex-Textilklamotten an. Ein weiser Entschluss – wenn auch nicht ausreichend – wie sich später noch zeigen sollte.

Mein erster Weg führte mich zur Tankstelle, wo ich die BIG erst mal wieder volltankte. Anschließend ging es wieder auf die Autobahn A 3 Richtung Osten. Das Wetter war zu diesem Zeitpunkt extrem unangenehm. Nebel mit Sichtweiten



In einem kleinen Café Kaffee in Popovaca holt Davor (l.) Tigris ab und zeigt ihm seine Heimatstadt.

verabredeten uns zum Frühstück um 07.30 Uhr, da ich um 8 Uhr aufbrechen wollte. Auch wenn ich schon recht früh mit den alkoholischen Getränken aufgehört hatte – nach dem Tag auf dem Motorrad und der abschließenden Fete hatte ich die nötige Bettschwere, um sofort in einen tiefen Schlaf zu sinken, bis mich mein Wecker um 7 Uhr aus dem Schlummer riss. Da Davor noch tief und fest schlief, entschloss ich mich, ihn nicht zu wecken. Ich hinterließ ihm einen Brief und machte mich wie geplant um 8 Uhr auf die Socken zu meiner letzten und längsten Etappe auf meinem Weg zum Dienst.

Da sich bereits am Samstag ab-

zwischen 50 und 100 Metern, ständig war meine Brille beschlagen. Nach 30 Kilometern auf der Autobahn hielt ich erst einmal an einem Rastplatz an und genehmigte mir ein üppiges Frühstück. Zwei Hot Dogs mit mehr Ketchup als Wurst und ein heißer, starker Kaffee mit viel Zucker. Bereits zu diesem Zeitpunkt war mir schweinekalt. Nach weiteren 70 Kilometern – mittlerweile war ich ein Eiszapfen – entschloss ich mich dazu, die Maschine abzuladen und aus den Tiefen meines Packsackes das Thermo-Inlet der Jacke rauszukramen. Danach ging es mir deutlich besser und ich kam relativ gut voran. Den nächsten Stopp gab es an der

kroatisch-serbischen Grenze bei Lipovac. Und dieser Stopp dauerte länger als beabsichtigt und kostete mich auch noch 70 Euro. Dazu muss ich vorausschicken, dass ich zwei Tage vor der Abfahrt feststellte, dass mein grüner Versicherungsschein abgelaufen war. Zwar schickte mir die HUK Coburg sofort per Fax eine Kopie des neuen Scheines und versprach, mir das Original sofort per Post zuzuschicken. Leider kam es nicht mehr rechtzeitig zu meiner Abfahrt an. Und wie nicht anders zu erwarten,

ohne mich zu kontrollieren.

Auch die serbische Autobahn M 1 ist in einem erstaunlich guten Zustand – zumindest außerhalb von Belgrad. Derzeit wird an einer Umgehungsautobahn gebaut, um Belgrad selber umfahren zu können. Diese ist aber noch nicht fertig. Und so musste ich auf einer Art Stadtautobahn quer durch Belgrad. Und diese Stadtautobahn war mir von einer Dienstreise nach Belgrad im Jahr 2003 noch in bester oder vielmehr schlechtester Erinnerung. Und ich musste feststel-

die Sichtweiten nun deutlich besser waren. Im weiteren Verlauf meiner Fahrt durch Serbien klarte es dann immer weiter auf, und die Sonne kam immer öfter durch. Leider schaffte sie es aber nicht, mich zu wärmen, da gleichzeitig mit der Sonne ein eiskalter und ekkliger Wind aufkam, der mich noch ordentlich frieren ließ.

Von Belgrad an knickt die M 1, die mich bislang immer in östlicher Richtung führte, Richtung Süden ab. Und das nächste Ziel, dem ich entgegenschaute, hieß Nis. Dort

war meine Autobahnheizerei endlich zu Ende und die letzten 120 Kilometer Landstraße warteten auf mich.

Und gerade im Bereich südlich von Belgrad traf ich immer wieder auf Kühe, die ganz maleirsch am Rande der Autobahn grasten. Ein Bild, das man sich bei uns nur schwerlich vorstellen kann. In dem Zusam-



Nach langer Autobahnfahrt waren die Landstraßen in Serbien ein besonderes Genuss.

akzeptierte man an der serbischen Grenze meine Fax-Kopie nicht. Da ich im Grunde keine andere Möglichkeit hatte, biss ich in den sauren Apfel und kaufte mir an der Grenze für 70 Euro eine einmonatige serbische Fahrzeugversicherung. Noch eine Ausgabe, mit der ich so nicht gerechnet hatte. Anschließend konnte ich unbehelligt weiterfahren. Selbst der serbische Zoll winkte mich nur durch,

len, dass sie bis heute nicht besser geworden ist. Zum Glück war Sonntag und es herrschte nicht viel Verkehr. Daher kam ich mehr oder weniger störungsfrei durch Belgrad und konnte anschließend wieder zügig weiterfahren.

Der Himmel war zu diesem Zeitpunkt ein wenig aufgeklart und ab und zu blinzelte die Sonne durch eine dünne Wolkendecke. Aber es war immer noch diesig, auch wenn

menhang noch eine andere Anmerkung zum Thema Tiere. Weder in Slowenien noch in Kroatien habe ich streunende Hunde gesehen. Das änderte sich schlagartig, nachdem ich die serbische Grenze passiert hatte. Gerade auch an der Autobahn, auf den Rastplätzen, an den Tankstellen, an den Mautstationen - überall trifft man auf streunende Hunde. Für einen Hundefreund und Hundebesitzer



Am Eingang von Belgrad steht dieses Doppelturm-Gebäude. (Fotos: Tigris)

wie mich nicht ganz einfach. Und auch die Zahl der toten Hunde am Straßenrand, die ich bislang nur von meinen Touren nach Rumänien kannte, haben mich nicht unbeberührt gelassen.

Hinter Nis verließ ich dann die Autobahn, um die letzte Etappe nach Pristina auf Landstraßen zurückzulegen. Und diese Landstraßenetappe war ein einziger Kurvenrausch. Zwar war die Fahrbahn wellig und flickig, aber der Untergrund war griffig und die Kurven so großzügig angelegt, dass ich trotz der unebenen Fahrbahnoberfläche mit Tempo 100 bis 120 fahren konnte. Die Landschaft wurde hügelig, mit dichtem Baumbewuchs. Nach der stumpfsinnigen Autobahnheizeri der letzten beiden Tage war diese Etappe ein echter Genuss. Vor allem als die Sonne dann auch noch unterging war es Romantik pur.

Gegen 17.30 Uhr erreichte ich die Grenze zwischen Serbien und dem

Kosovo nördlich von Podujevo. Die Kontrolle als solche war unproblematisch, nur musste ich auch hier wieder eine einheimische - diesmal kosovarische - Fahrzeugversicherung kaufen. Das war mir aber schon vor dem Antritt der Reise bekannt, da die grüne Versicherungskarte nicht im Kosovo gültig ist. Das bedeutet für mich auch, dass ich mein Motorrad für das Jahr meines Aufenthaltes im Koso-

vo für etwa 170 Euro zusätzlich versichern muss.

Eine gute halbe Stunde nach der Einreise in den Kosovo kam ich dann in Pristina an meiner dortigen Wohnung an. Durchgefroren und steif, aber auch glücklich, dass ich die Reise ohne echte Schwierigkeiten hinter mich gebracht hatte. Jedenfalls bin ich nun heilfroh, dass ich mein Motorrad im Kosovo habe. Die Rückfahrt im nächsten Jahr werde ich wohl mittels Adria-fähre nach Ancona und dann weiter über Italien planen, vielleicht mit einem Besuch beim Blue Knights Chapter in Verona - aber bis dahin ist ja noch ein bisschen Zeit.

Und wenn mir heute jemand sagt, ich fahre mal eben mit dem Motorrad zur Arbeit, dann hat das für mich eine ganz eigene Bedeutung bekommen. Ride with Pride.

Tigris

P.S. Zwei Tage nach meiner Ankunft in Pristina bekam ich eine Erkältung mit über 40 Grad Fieber, die mich für die nächsten vier Tage außer Gefecht setzte. Das war wohl der Preis für die Kälte auf der Sonntagsetappe. Mittlerweile ist diese Erkältung aber auch erledigt und ich bin auf dem Weg der Besserung.



Erschöpft, aber ohne größere Schwierigkeiten erreichte der Autor, hier ein Selbstporträt, sein Ziel im Kosovo.

Der Classic British Bike Club

Wie aus Zufällen und Engagement ein Club entsteht

Entstanden ist der Classic British Bike Club nur durch ein paar dumme Zufälle.

Ich erlaube mir nun etwas weiter auszuholen und auf die dummen Zufälle etwas näher einzugehen. Die mir bekannten Lonnendonkers hatten alle nichts mit Technik am Hut, sondern mit Musik. Opa Organist und Chorleiter, Onkel Musikprofessor, Vater Organist und Chorleiter. Auch mütterlicherseits sieht es schlecht aus - Opa Anstreicher beim RWE.

Mit zwölf Jahren wurde ich Vollwaise und meine 78-jährige Oma übernahm das Kommando - dachte sie! Außer Kontrolle geraten konnte ich mich jetzt frei entfalten: „Och lass ihn doch, den armen Waisenknaben“!

Einer der Zufälle: Lonni bekam ein defektes NSU Quickly Mopped. Untermieter Becker, DKW RT 175 Besitzer, half beim Zusammenbau. Es folgte eine Kreidler mit Dreigang-Handschriftung. Ohne Führerschein fuhren Freund Harald und ich damit in Düsseldorf zwischen Benrath, Itter und Himmelgeist am Rhein entlang. Ärger war vorprogrammiert. Tante Maria, Schwester meiner Mutter, übernahm das Kommando und es erfolgte mein Umzug nach Andernach, die DKW RT175 von Herrn Becker kam später nach. Von der Schule die Schnauze voll, begann ich meine Lehre zum Kfz-Mechaniker. Nun ging es richtig rund. An allem wurde herumgeschraubt: DKW RT250, BMW 25/2, Doppelkolben-Puch usw. Freundin Ulla konnte überzeugt werden, dass etwas Größeres ins Haus muss. Ich

fuhr eine 500er Dreizylinder Zweitakt Kawa Probe. Hätte ich die gekauft wären wir jetzt im Dreizylinder Kawa Klub Deutschland, also DKKD statt CBBC.

Nächster Zufall: Motorradkumpel Jörg (Horex Imperator und MV Agusta 350) erzählt von einem Motorrad, das zerlegt in einer Werkstatt liegt, verkauft werden soll und toll aussehen würde. Ein zerlegtes Motorrad soll toll aussehen? Jörg spinnt! Wir fahren hin. Das Ding kommt aus England, heißt AJS, noch nie gehört, hat zwei Zylinder, 650 ccm, ist zerlegt und sieht toll aus und wurde von Ulla und mir, ich alleine hatte zu wenig Geld, fahrbereit, aber ohne TÜV, kann ich selbst, für 2200,- statt 2500,- DM, gekauft. Als ich das fahrfertige Teil mit roter Nummer abhole, antrete und losfahre, bekomme ich eine Gänsehaut. Das Aussehen, dieser Ton, dieser Vorschub, dieses Handling - Wahnsinn! Anfang der 70er gehörte man mit

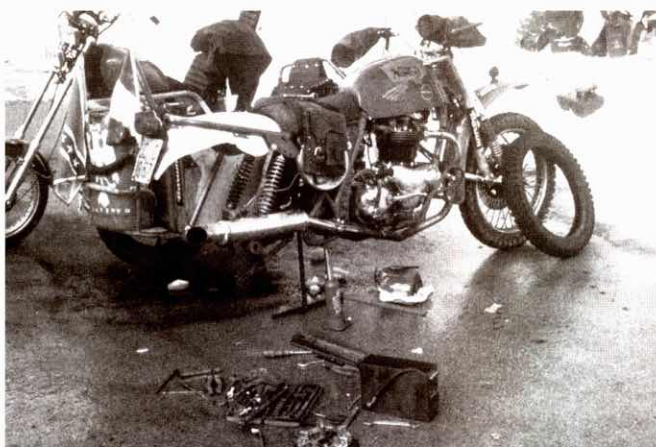
der AJS noch zu den Zügigen im Lande, noch jahrelang sind wir zum Japanerzanken in die Eifel gefahren.

Doch für mich stand erst ein Drama im Programm. Mit roter Nummer geht es zum TÜV in Richtung Koblenz. Zwischendurch noch Tanken. Beim Losfahren kommt ein Auto aus der Waschküche, anstatt zu bremsen, schalte ich hoch (Rechtsschaltung! Wer lacht da?). Und Bums. Lampe platt und Gabel krumm. Nach erfolgter Reparatur gab es die ersuchte TÜV-Plakette, und auch ein paar schöne Ausfahrten, aber auch immer wieder Ärger. Im Fahrzeugschein sieht es folgendermaßen aus: 22.3.74 Anmeldung, 5.7.74 Abmeldung; 30.6.75 Anmeldung, 1.10.75 Abmeldung; 26.2.76 Anmeldung, 8.3.76 Abmeldung wegen Motorschadens. Was nun?

Nach den ersten Problemen mit der AJS versuchte ich natürlich, Kontakte zu anderen AJS-Fahrern zu



Zahlreiche Touren unternehmen die Freunde der Britischen Motorräder mit ihren Oldtimern. (Foto: Lonnendonker)



Das Schrauben gehört bei alten Motorrädern selbstverständlich dazu. Hier gibt es einen regen Austausch, Tipps und Hilfe bei der Ersatzteilbeschaffung.

knüpfen. So schrieb ich am 5.10.74 an den Chefredakteur der Zeitschrift „PS - Die neue Motorradzeitung“ Ernst „Klacks“ Leverkus, den ich seit Jahren von seinen Nürburgring-Tests kannte und verehrte. Man könnte „Klacks“, der leider viel zu früh verstorben ist, als den eigentlichen Gründer des CBBC bezeichnen, denn er ließ mir über seinen Kollegen Horst Briel die Adresse seines Freundes Helmut Kutzeer mitteilen. Helmut beschaffte mir Adressen von Firmen für die Ersatzteilbeschaffung und Adressen von Leidensgenossen. Aber vor allem redete er auf mich ein: „Du musst das Motorrad behalten. Du musst dich durchbeißen. Du bist jung. Du schaffst das. Du bist der Richtige für die Gründung einer AJS/Matchless-Interessengemeinschaft. Ich helfe dir!“ Helmut hatte recht und am 22.7.76 war es so weit. Ich verschickte die Einladung zum ersten Treffen am 21.8.76 auf dem Nürburgring an mir bekannte Besitzer bzw. Liebhaber von AJS und Matchless Motorrädern. Zweck des Treffens: Zusammenschluss der AJS/Match-

less-Liebhaber zwecks Erhaltung, Restauration und Pflege der Maschinen, evtl. Gründung eines Klubs, Erfahrungsaustausch, Ersatzteilquellen usw.

Noch im gleichen Jahr kam unsere Clubzeitschrift „Info“ Nr. 1, 2 und 3 zum Versand. Zeitschrift klingt stark übertrieben, es handelte sich um ein paar zusammengeheftete A5 später A4-Blätter. Nach „Info 1“ schrieb Werner Zapke: „Nichts gegen ihr Deckblatt. Hierzu hatte ich eine Idee. Vielleicht können Sie sie verwenden?“ Konnte ich. Werner, von Beruf Graphiker, entwarf ein „Info“-Deckblatt, welches bis zur Erweiterung zum CBBC Bestand hatte. Die Mitgliederzahl zog erst einmal kräftig an. Ende '76 zählten wir schon 35, Anfang '77 dann rund 60 Mitglieder. Dabei blieb es bis Ende '79.

Neben Benno Feit gab es noch einen der keine AJS oder Matchless hatte, nämlich „Hebsch“ Schüßeler. Wie sich später noch zeigt, hatte das Folgen. Zufall?

In dieser Zeit gab es im Verein viel Licht, aber auch Schatten. Zuerst

zum Licht. In Berlin wurden T-Shirts mit AJS bzw. „M“ Aufdruck hergestellt. Beim Elefantentreffen '77 lernten wir Pieter Singelenberg, Sekretär vom holländischen AJS/„M“-Klub, kennen. Wir wurden natürlich prompt zum „Eenhorntreffen“ im Mai eingeladen und dort bekamen wir gezeigt, wie man Oldtimertreffen abhält. Im Juni ging es ab zu einem „Engländertreff“ in Richtung Ludenhausen. Ich wollte endlich die Brosselts kennen lernen. Die AJS lief prima, wir waren recht zügig unterwegs.

Irgendwo vor Ulm wurde hinter uns kräftig gehupt und geblinkt und ein Auto sauste hinter uns her. Den habe ich natürlich abgehängt. Kurz darauf schreit Ulla: „Halt an, es brennt!“ Ich bremse, das Heck steht in Flammen, das Motorrad fällt um, ich reiße Zelt und Schlafsäcke herunter und lösche den Brand. Ein Auto hält und der Fahrer ruft: „Ich wollte Sie warnen, aber Sie waren zu schnell“. „Erleichtert“, unser „Wochenendhaus“ (Zelt) und unsere „Betten“ (Schlafsäcke) waren durch Kurzschluss im Kabelbaum abgebrannt, erreichten wir Ludenhausen. Rosi Brosselt besorgte uns ein Zimmer bei Nachbarn. Im September 1977 veranstalteten wir das erste Jahrestreffen der AJS/„M“-Vereinigung an der Jakobshütte in Brohl-Lützing. Mein Schwager überließ mir seinen Werkstattwagen samt Hängern. Damit wurden Holz, Bier, Käse, Wurst und Brot zur Hütte geschafft. Arbeitskollegen halfen uns dabei. Geschlafen wurde in der Hütte, in Zelten und in Autos. Am Sonntag wurden die Unkosten zusammengezählt und durch die Anzahl der Teilnehmer geteilt. So einfach kann organisieren sein. Apropos Unkosten: Paul Hanenberg ü-

bernahm die Clubkasse! Zwischendurch gab es immer wieder Fröhshoppen beim Nett-Wirt in Drees am Nürburgring.

Zum nächsten Jahrestreffen im Juni '78 wurden wir von Familie Kutzeer nach Ostfriesland ins Speedway-Stadion eingeladen. Auch hier lief noch alles sehr familiär ab, teilweise im Haus der Kutzeers.

Neben der AJS und unserem Klub hatte ich natürlich noch andere Sachen im Kopf. Berufsbegleitend erwarb ich die Fachschulreife. Bei der Bundeswehr durchlief ich vier Kasernen. In keiner wollte man mich behalten. Zwischendurch wurde meine langjährige Partnerin Ulla geheiratet und Tochter Nina konstruiert und auf die Beine gestellt. Nach zweijährigem Praktikum besuchte ich die Technikerschule. Nach erfolgreichem Abschluss stieg ich in Frankfurt in die Auto-Tuningbranche ein, verbunden mit einem Jahr Wochenende. Anschließend wechselte ich in die Zweiradbranche und zog auch in den Großraum Frankfurt um.

Damit kommen wir jetzt zu den Schattenseiten des AJS/„M“-

Klubs. Wenn ich die Zeit mit den Mitgliedern Revue passieren lasse, komme ich zu dem Ergebnis, dass mein Werdegang durch euch meistens recht positiv beeinflusst wurde. Hier nun ein Beispiel der negativen Art, mit Lerneffekt.

Normalerweise gilt bei mir noch mein Wort. Geschäfte mache ich noch häufig per Handschlag. So dachte ich auch bei einem Typen aus Koblenz der eine AJS suchte, und da ich gerade unter Geldmangel litt, sollte eine Hand die andere waschen. Ich bot ihm Fahrrad, Motor, Getriebe, nebst etwas Kleinkram für etwa 1000,- DM an. Er willigte ein und kam vorbei. Wir wurden handelseinig, luden den Kram ein und ich spendierte noch Kaffee und Kuchen. Anschließend begleitete ich ihn ans Auto und fragte beiläufig nach dem Geld. „Das habe ich dir doch oben hingelegt!“ Ich gehe hoch, aber es lag kein Geld da. Weder Geld noch Typ habe ich je wiedergesehen.

Doch nun wieder zum Klub. 1976 brachte ich drei „Infos“ in Umlauf, 1977 ebenfalls drei, 1978 keine „Info“, sondern nur ein Infoblatt „Fröhshoppen“ und „Jahrestreff“,

1979 nur eine „Info“. So sollte es nicht weitergehen. Natürlich bemühten sich in der Anfangszeit eigentlich alle Mitglieder, mich mit Informationen zu versorgen. Doch habe ich es damals nicht geschafft zwei, drei Leute um mich zu gruppieren, also ein Team zu bilden und Arbeitsteilung einzuführen. Die Betreuung von rund 60 Motorradfahrern wurde für mich einfach zu viel. Über ganz Deutschland verteilt bildeten sich Gruppen von Engländerfahrern (nicht nur AJS/„M“). Eine Erweiterung auf alle englischen Motorradmarken wurde immer wieder diskutiert, doch ich war schon mit der AJS/„M“-Vereinigung überfordert. Herbert „Hebsch“ Schüßeler aus Düren gehörte zu den Leuten, die von Anfang an eigentlich schon weitergedacht hatten. Was nützt mir aber die tollste Idee, wenn ich sie nicht umsetze? „Hebsch“ dachte aber nicht nur nach und gab mir tolle Tipps und wartete auf meine Ausführung, sondern er packte an.

So wurden am 27.1.80 auf einem Nürburgring-Fröhshoppen die entscheidenden Schritte in Richtung CBBC, also einer Erweiterung des Klubs für alle englischen Motorradmarken, unternommen. Danach ging die Post ab. In „Info“ 1/80 schreibt „Hebsch“: „... es wurde nicht nur über Engländer geredet, sondern auch einiges beschlossen. Da es zu viel Arbeit für einen ist, öfters im Jahr eine ‚Info‘ herauszugeben, wechseln wir (H. Schüßeler, L. Schulzki) uns mit Klaus Lonnendonker ab.“

Ab „Info“ 2/80 übernahm P. Hagenberg entgeltlich den ganzen Geldkram. „Hebsch“ übernahm die Gestaltung der „Info“. Den Druck erledigten O. Johannßen und L. Schulzki. Endlich hatten wir ge-



Zu erzählen haben sich die Clubmitglieder natürlich viel, und Kontakte sind in der Oldtimerszene besonders wichtig. (Fotos: Lonnendinker)

schafft, was ich längere Zeit nicht zu Wege bringen konnte. Statt gute Ratschläge zu geben, wurde angepackt. Meine erste „Info“ hatte zwei A5 Doppelseiten. Die letzte „Info“ der AJS/„M“-Vereinigung, Nummer 6/80 hatte sechzehn A4 Seiten. Die Auflage war auf 75 Stück angestiegen. „Hebsch“ stellte 1980 in vielen Diskussionen und Abstimmungen die Weichen für die Zukunft. Am 9.11.1980 besuchte mich „Hebsch“ zu einem abschließenden Gespräch in Andernach. In „Info“ 6/80 steht das Resultat: Ab 1.1.1981 wird die „AJS/M-Vereinigung“ in den „Classic British Bike Club“ umgewandelt! Alles Zufall? Wer oder was ist der CBBC?

Durch die Einbeziehung aller englischer Motorradmarken und Baujahre unter einem Clubdach war die Voraussetzung für die erfolgreiche Entwicklung einer Interessenvertretung für Fahrer, Freunde und Besitzer englischer Motorräder in Deutschland gegeben. 1989

wurde der Club zur rechtlichen Absicherung zum eingetragenen Verein und heißt nun offiziell „Classic British Bike Club e. V.“.

Das steigende Interesse an englischen Motorrädern, sowie die Aktivitäten des CBBC führten zu einer Mitgliederzahl von rund 850, womit der CBBC zum derzeit größten Club für englische Motorräder in Deutschland wurde. Die Mitglieder wohnen über das gesamte Bundesgebiet und das angrenzende Ausland verteilt. Das Clubgeschehen verfolgen sie durch die alle zwei Monate erscheinende Clubzeitung, die „Info“. Sie ist übrigens die einzige deutschsprachige Zeitung im Bundesgebiet, die sich ausschließlich mit englischen Motorrädern beschäftigt.

In der „Info“ findet der Leser eine Adressenliste von Markenexperten, die hilfesuchenden „Engländerfahrern“ mit Rat zur Seite steht. Sie stellen auch mit Hilfe der club-eigenen Markenkartei Informationen

über die Motorräder im Club bereit. Desweiteren finden sich in der Info Termine von Treffen und Stammtischen, die bundesweit von Mitgliedern organisiert werden. Unter der Rubrik „Teilemarkt“ können die Mitglieder kostenlos Motorräder und Ersatzteile zum Kauf oder Tausch anbieten und/oder auf Teilesuche gehen.

Seit Anfang 1997 ist unser Club auch im Internet unter dem Suchwort CBBC oder unter der Adresse www.cbcc.de erreichbar.

Weitere Infos gibt es bei: Paul Hanenberg, Overbergstr. 2, 48366 Laer, Telefon 02554/8682.

An dieser Stelle klappe ich meine verstaubten Ordner zu. Dieses Jahr wird unser CBBC fünfundzwanzig Jahre alt und so wie es aussieht schafft der CBBC auch das nächste Vierteljahrhundert. Was schreibe ich dann wohl in der „Ballhupe“? Viel Spaß beim Lesen und Träumen aus der guten alten Zeit . . .

Klaus Lonnendonker „Lanni“

Auch künftig Eigeninitiative nötig **Seminar zu Sicherheitsüberprüfungen an Straßen**

Am 25. Januar fand in der Stadthalle in Friedberg das Seminar „Sicherheitsüberprüfungen an Straßen“ der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure Hessen statt.

Die hochkarätigen Referenten stellten das Thema Verkehrssicherheit in den Straßenbau- und Straßenverwaltungsbehörden von der Planung bis zum Betrieb den Besuchern, Mitarbeiter von Städten, Gemeinden und Ingenieurbüros, anschaulich dar.

So wiesen sie die Zuhörer auf die Wichtigkeit des Themas hin und zeigten Beispiele und Anregungen

zur Verbesserung. Das Thema wird zukünftig im Zuge der EU verstärkt an Bedeutung gewinnen (diverse Kampagnen, z.B. die Senkung der durch Verkehrsunfälle getöteten Verkehrsteilnehmer um 50 Prozent bis zum Jahre 2010 laufen bereits) und soll nicht durch Haushaltseinsparungen eingeschränkt werden.

Erfreulich ist, dass auch die Anzahl der getöteten Motorradfahrer durch Verkehrsunfälle im Jahr 2005 wieder gesunken ist. Trotzdem halte ich eine Zahl von über 800 für viel zu hoch und hoffe, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen, auch in

Zeiten von Einsparungen, durchgeführt werden.

Da die Haushaltslage des Bundes und der Länder sich sicherlich kurzfristig nicht drastisch zum Positiven verändern wird, bleibt uns zurzeit wohl, wie schon so oft, nur die Eigeninitiative (Montage von Unterfahrschutz etc.).

Ganz besonders danke ich Herrn Ltd. RegBDir a.D. Helmut Nikolaus für seine persönliche Einladung, so dass ich an diesem Tag sein Gast sein und somit an dieser sehr interessanten Veranstaltung teilnehmen durfte.

Frank Klemens

Das Licht auch einschalten

Zur besseren Wahrnehmbarkeit auch farbige Kombi wählen

Zum Thema Tagfahrlicht für Pkw: Es überrascht mich doch, wie vehement auf einmal gegen das Tagfahrlicht bei Pkw gewettert wird. Bevor wir uns aber auf die Autofahrer bzw. den Gesetzgeber stürzen, sollten wir mal etwas vor der „eigenen Haustüre kehren“.

Es wird angeführt, dass wir uns mittels unseres Scheinwerfers von der Umwelt besser abheben. Nun ja, um sich von der Umwelt abzuheben, gibt es auch andere Möglichkeiten, als ein Licht mit einem Durchmesser von rund sechs bis zwölf Zentimetern. Aber solange in den Motorradbekleidungsäden 80 Prozent der Klamotten in schwarz und schwarz mit dunkelblau hängen und diese „Tarnanzüge“ auch noch gekauft werden, solange ist das wohl nix mit dem Abheben von der Umwelt. Bedenklich ist auch, dass es BekleidungsHersteller gibt, die komplett schwarze Fahranzüge herstellen und eine auf dem Rücken angebrachte Reflektionsfolie in der Größe eines Fingernagels als „Sicherheitsfeature“ verkaufen. Als Nächstes ist die Geschichte mit dem Tagfahrlicht bei motorisierten

Zweirädern einmal kritisch zu betrachten. Tatsache ist, dass der Scheinwerfer zum besseren Erkennen des Zweirades und dessen Fahrer dient. Vorausgesetzt, er funktioniert bzw. ist auch wirklich eingeschaltet. Habt ihr mal beim Fahren nicht nur auf die schöne Gegend, sondern auch mal auf die Motorräder im Gegenverkehr geachtet? Wie viele Unterblichtete habt ihr da gesehen. Ich wage zu behaupten, dass die Quote deutlich über zehn Prozent liegt. Das macht bei 3,4 Mio. zugelassenen Zweirädern ... Aber vielleicht wollen diese Zweiradler ja nur Benzin sparen, denn in der Ballhupe 4/2005 ist ja nachzulesen, dass das eingeschaltete Fahrlicht zu „Benzinmeherverbrauch“ führt.

Eigentlich müssten sich die Zweiradhersteller bei den lichtlosen Motorradfahrern bedanken, denn dank ihnen können sie künftig die Lichtschalter an den neuen Mopeds einsparen.

Dass das Tagesfahrlicht bei den Zweirädern ein Sicherheitsgewinn war und ist, ist unstrittig. Unstrittig ist aber auch, dass die Mehrzahl der Motorradler bei schönem bzw.

sonnigen Wetter unterwegs ist. Dient im strahlenden Sonnenschein der Scheinwerfer wirklich so sehr der besseren Erkennbarkeit von Zweirädern??? Und damit wären wir wieder beim Erscheinungsbild bzw. der Bekleidung des Fahrers bzw. der FahrerIn.

In diesem Sinne, erstmal die eigenen Hausaufgaben machen, was das Erkennen der Zweiradler angeht. Dann ist immer noch Zeit, über das Tagfahrlicht bei Pkw zu meckern.

Uwe Warth

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor.

Zuschriften bitte an die Redaktionsanschrift oder per E-Mail an ballhupe@bvdmd.de. Schreibt eure Kritik und eure Anregungen, ich freue mich über jede Zuschrift, aber bitte vergesst eure Adresse nicht. Vielen Dank.

!Achtung!

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der 15. Mai 2006. Die Ballhupe 2/2006 erscheint Ende Juni.

Vorschau auf die Ballhupe 1/06

Und das erwartet euch im nächsten Heft:
Messe Dortmund
Spendenhotline
Reiseberichte
Clubporträt
Jahreshauptversammlung

DMSB

Deutscher Motor Sport Bund e.V.

Willkommen in der Welt des Motorsports

Automobilsport

Karts



besuchen Sie uns unter: **www.dmsb.de**

Der DMSB ist der Dachverband für den deutschen Automobil- und Motorradsport und vertritt Deutschland in den Welt- und Europa-Verbänden FIA, FIM sowie UEM. Der DMSB ist Mitglied im Deutschen Sportbund.



DEUTSCHER
SPORTBUND

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