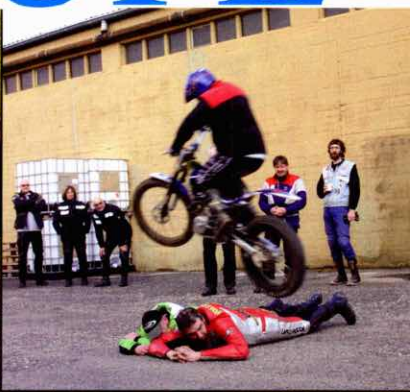


BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Ausgabe 2/2006



Richtig Druck.



Abbildung zeigt optionale Windabweiser.

Die neue Honda CBF1000 – Sportlichkeit neu definiert.

Sattes Drehmoment: In der neuen CBF1000 arbeitet der aktuelle Fireblade-Motor, abgestimmt auf noch mehr Druck aus dem Drehzahlkeller. Der Sport-Allrounder kombiniert dieses High-tech-Triebwerk mit easy Handling, dreifach verstellbarem Fahrersitz, einer sportlichen Halbverkleidung mit verstellbarer Scheibe und dem bewährten Honda ABS-CBS-Bremssystem. Die neue CBF1000 setzt so neue Maßstäbe – zu einem erstaunlich günstigen Preis.

Weitere Informationen unter 0 18 05 / 20 20 90 (€ 0,12/Min.) oder www.honda.de

Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Wozu eigentlich noch ein Verband oder eine Interessensvertretung für Motorradfahrer? Diese Frage stellen nicht nur Messe-Besucher oder Nicht-Mitglieder an BVDM-Ständen, nein auch verbandsintern ist es sinnvoll, sich zu fragen, ob die Zielsetzung des Verbandes, ob die Inhalte, die politische Arbeit und die Umsetzung stimmen.

Es mag den ein oder anderen überraschen, aber ich bin der Meinung, dass der BVDM als Interessensvertretung heute wichtiger ist denn je. Sicher, es gibt mittlerweile für jeden Anwendungszweck ein passendes Motorrad, Zubehör ohne Ende und auch Bekleidung für jeden Anspruch. Bei Pannen rufe ich einfach den Abschleppdienst an. Zudem hat sich das Bild der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit schon seit langem gewandelt. Und es gibt mehr als drei Millionen zugelassene Motorräder. Alles bestens also? Nein, das Gegenteil ist der Fall.

Denn die für Motorradfahrer unsinnigen Gesetze und Verordnungen werden heute still und leise verabschiedet. Weniger auf EU-Ebene als vielmehr in Deutschland, wo die Regierung in vielen Punkten einen Sonderweg geht. Angefangen von der Reifenbindung bis hin zur Abgas- und Lärmuntersuchung für Motorradfahrer. Und in Zeiten knapper Kassen kommen immer mehr Kommunen auf die Idee, die Motorradfahrer abzukassieren und

- etwa beim bislang stillschweigend tolerierten Parken auf Gehwegen (wenn ausreichend Platz ist) - Knöllchen zu verhängen. Das Motorrad als alternatives Fortbewegungsmittel im staugeplagten Stadtverkehr wird nicht einmal ansatzweise gefördert, sondern dadurch sogar sanktioniert.

Es drohen die Zwangseinführung von Tagfahrlicht und ABS - nicht, dass wir uns falsch verstehen, ich bin ein Verfechter von ABS - aber ich bin gegen den Zwang von staatlicher Seite. Die Industrie sollte jedes Motorrad auch mit ABS (bitte abschaltbar) anbieten, damit wir Motorradfahrer die Wahl haben. Zudem werden immer mehr Strecken für Motorräder gesperrt, die Straßen durch mangelnde Pflege immer gefährlicher, und auch die Bitumenschmiererei nehmen immer mehr zu.

Und das alles betrifft den 30.000-Kilometer-Fahrer ebenso wie denjenigen, der nur 3000 Kilometer im Jahr zurücklegt.

Es geht nicht nur darum, schlimmere Entwicklungen zu verhindern, - das haben wir fast immer geschafft - sondern aktiv mitzugestalten, damit die Straßen sicherer für alle Motorradfahrer werden und es weniger Tote und Verletzte gibt.

Deshalb brauchen wir einen starken BVDM. Und als beim Bundestag registrierte Interessensvertretung haben wir die Chance, Po-

litik im Sinne der Motorradfahrer zu gestalten. Und dazu brauchen wir euch alle. Je mehr Mitglieder wir haben, umso größer ist unser politischer Einfluss und unser Ansehen in der Öffentlichkeit. Und bei all den vielfältigen Angeboten die der BVDM seinen Mitgliedern offeriert, vom Sicherheitstraining bis zur Tourentrophy, sind vier Euro im Monat nicht zu viel.

Helft alle mit, damit Motorradfahren auch künftig ohne große Einschränkung möglich ist und uns der Spaß an dieser wunderbaren Art der Fortbewegung erhalten bleibt.

Viele erlebnisreiche und unfallfreie Kilometer wünscht euch



Michael Lenzen
Michael Lenzen
2. Vorsitzender/Pressesprecher

Inhalt

<i>Jahreshauptversammlung in Schotten</i>	5
<i>Deutschlandfahrt im Thüringer Wald</i>	7
<i>Unterfahrschutz im Bergischen Land</i>	11
<i>BVDM-Sicherheitstraining in Langenfeld</i>	13
<i>Zum dritten Mal beim Training</i>	14
<i>40. Four Stroke Trial in Brockhöfe</i>	17
<i>Ankündigung Gespannfahrerlehrgang</i>	19
<i>BVDM-Tourentrophy</i>	20
<i>Test Rukka „Allroad“</i>	21
<i>Die Intermot in Köln rückt näher</i>	22
<i>Messe Dortmund</i>	23
<i>Saisonauftakt in Leverkusen</i>	23
<i>LVRR-Jahreswettbewerb Flussfähren</i>	24
<i>Verträge für Elefantentreffen verlängert</i>	25
<i>Clubporträt Nordlichttourer</i>	26
<i>Motorradunfreundlichste Stadt</i>	27
<i>BVDM-Vortrag bei Verkehrswacht</i>	28
<i>Leserbriefe zum Tagfahrlicht</i>	29
<i>Vorschau/Leserbriefe</i>	34

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:
Jürgen Grieschat, Bernd zu
Jeddeloh, Henning Knudsen,
Christian Könitzer, Wolfgang
Schmitz, Dagmar Schreiner,
Michael Tubes, Horst Orlowski,
Frank Tobien, Benjamin
Volkmer

Wichtige Adressen:

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

2. Vorsitzender:
Michael Lenzen
Adresse siehe Redaktion
E-Mail: info@bvdm.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

Mit viel Elan aber wenig Leuten

Jahreshauptversammlung des BVDM in Schotten



Im „Bikerhaus“ am Schottenring traf sich der BVDM zu seiner diesjährigen Hauptversammlung. (Foto: Lenzen)

Neuwahlen standen nicht auf dem Programm der BVDM-Jahreshauptversammlung in Schotten und so gab es erwartungsgemäß keine großen personellen Veränderungen. Dennoch standen einigen wichtige Entscheidungen an. Der im Vorjahr gewählte 1. Vorsitzende Ralf Kühl hatte bereits auf der Bundesbeiratssitzung am Vorabend der JHV mitgeteilt, dass er der Aufgabe als 1. Vorsitzender nicht im erforderlichen Umfang hätte nachkommen können und bot seinen Rücktritt an. Nach ausführlicher Diskussion kam die Bundesbeiratssitzung zu dem Ergebnis, dass es aus organisatorischen Gründen besser sei, dass Ralf Kühl formal im Amt bleibt, die Geschäfte des 1. Vorsitzenden aber bis zur nächsten JHV vom 2. Vorsitzen-

den Michael Lenzen geführt werden sollten. Dieser Vorschlag wurde auch von den Mitgliedern der Hauptversammlung gebilligt.

Da die zur Entlastung des Vorstandes erforderliche Kassenprüfung nicht durchgeführt werden konnte, da Kassierer Karl-Heinz Pöppel die Zeichnungsberechtigung für einige Konten fehlten - deshalb hatte er nicht alle Kontoauszüge zusammengetragen und daher auch keinen vollständigen Kassenabschluss erstellt - konnte der Vorstand nicht entlastet werden. Kassierer Karl-Heinz Pöppel betonte aber, dass es insgesamt eine positive Bilanz gebe. Die Kassenprüfer empfahlen daher der Versammlung, so schnell wie möglich eine Kassenprüfung durchzuführen und über das Ergebnis in der nächsten

möglichen Ausgabe der Ballhupe zu berichten. (Da die Kassenprüfung bis Redaktionsschluss noch nicht stattgefunden hat, kann frühestens in der nächsten Ausgabe berichtet werden, Anm. d. Redaktion.)

Eine Entlastung des Vorstandes kann somit erst auf der nächsten ordentlichen Jahreshauptversammlung, wenn auch wieder Neuwahlen anstehen, erfolgen.

Doch nun im Einzelnen: Das Wetter meinte es am letzten April Wochenende nicht gerade gut mit den Motorradfahrern in Schotten, es war kalt, nass und es gab sogar ein bisschen Schneeregen. Dennoch kamen rund 50 wetterfeste BVDM-Mitglieder. Am Freitagabend stand, wie üblich, die Bundesbeiratssitzung auf dem Programm.

Die Geschäftsstelle wird seit der Umstellung auf Ehrenamt/Honorarkraft von Isabelle Schmitz betreut. Sie wird dabei je nach Arbeitsanfall von einer weiteren Studentin unterstützt. Unter TOP 2 berichtete Wolfgang Schmitz als Referent Elefantentreffen über den erfolgreichen Verlauf des Jubiläumstreffen. Auch das im Vorjahr aus finanziellen Gründen gestoppte Buch zum 50. Elefantentreffen wurde bis zum ET 2007 von Autor Jan Leek verwirklicht. Neu unter dem Dach des BVDM ist auch eine Motorradordnerdienst, der sich insbesondere bei Radrennen und der Streckensicherung für die Gedenkfahrt zum Altenberger Dom bewährt hat. Ein eigenes Referat „Streckenposten“ wird eingerichtet. Positives von den Clubs kann auch Beisitzer Thomas Bauer, der die Hauptversammlung prima organisiert hatte, berichten. Der MV Gochsheim ist kooperatives Mitglied und will 2007 ein Motorradtreffen und ein BVDM-Frühlingsfest veranstalten. Ein wichtiges Thema auf der Bundesbeiratssitzung waren erneut die

Probleme bei der Verwaltung der Mitgliedsbeiträge zwischen IGG und BVDM. Michael Damaschke (Schriftführer IGG) und Martin Köpper, 2. Vorsitzender IGG waren anwesend und stellten ihre Sicht der Dinge dar. Ein möglichst zügiger Abgleich der Daten wird vereinbart. Damaschke hat für die Hauptversammlung der IGG den Antrag auf Austritt aus dem BVDM gestellt. (Auf der IGG-Hauptversammlung wurde die Entscheidung wegen eines Formfehlers auf eine außerordentlichen Sitzung vertagt. Bis Redaktionsschluss wurde uns über eine Entscheidung der IGG nichts berichtet. Anm. d. Redaktion.)

Karl-Heinz Pöppel stellt die positive finanzielle Situation des Verbandes dar, dennoch war die Beiratsitzung mehrheitlich der Meinung, dass eine Beitragsreduzierung, wie Thomas Bauer sie in einem Antrag vorgeschlagen hat, nicht sinnvoll sei. Wie immer gab es bei der JHV auch ein Rahmenprogramm und so nutzten am Samstag viele Mitglieder die Möglichkeit, das MÜNCH-Motorradmuseum zu besuchen.

Am Nachmittag begann die Hauptversammlung pünktlich mit der Begrüßung durch Vorsitzenden Ralf Köhl, der Thomas Bauer für die Ausrichtung der Versammlung und Bernd Luchtenberg für seinen Einsatz für die Mitgliederverwaltung dankte und mitteilte, dass er aus persönlichen Gründen die Anforderungen an einen ersten Vorsitzenden nicht erfüllen konnte. Die weiteren Vorstandsmitglieder berichteten über ihre Aktivitäten und auch die anwesenden Referenten. Zum Versammlungsleiter wurde, wen wundert's, Horst Orlowski gewählt und der Vorstand auf Vorschlag von Kassenprüfer Bernd Luchtenberg nicht entlasten. Bei den Neuwahlen der Kassenprüfer wurden Bernd Luchtenberg und Bernhard Schulze in ihren Ämtern bestätigt. Der vakante Posten eines Beisitzers wurde mangels Kandidaten leider nicht besetzt. Zu den Anträgen. Mit seinem Antrag auf Entfall der beiden Beisitzer im Vorstand regte Thomas Bauer, wie beabsichtigt, eine lebhaft Diskussion über die erforderliche aktive Beteiligung der Mitglieder auch in Vorstandsämtern an. Sein Antrag wurde abgelehnt, ebenso der Antrag auf Reduzierung des Mitgliedsbeitrages um sechs Euro. Für ihre Erfolge beim Tourenzielwettbewerb ehrte Thomas Bauer Hajo Griesbach (1.), Henning Knudsen (2.) und Ralph Dormagen (3.). Beim Touristik-Reisewettbewerb siegte Ralph Dormagen vor Ramona Wambrecht und Hajo Griesbach. Lenzen ehrte die anwesenden Jubilare Henning Knudsen und Bernd Luchtenberg für 25-jährige Mitgliedschaft. Die JHV 2007 wird von den Motorradfreunden Weserstein ausgerichtet.

Michael Lenzen



Sportwart und Elefantentreffen-Referent Wolfgang Schmitz trug die erfolgreiche Bilanz des 50. Elefantentreffens vor. (Foto: I. Schmitz)

Traumhafte Strecken, schönes Ziel

29. Deutschlandfahrt lockt in den Thüringer Wald

Vom 1. bis 3. September 2006 führt die 29. Deutschlandfahrt des BVDM in den Thüringer Wald, das Thüringer Schiefergebirge und in die angrenzenden Bereiche. Zielort ist in diesem Jahr der bekannte Wintersportort Oberhof, wo ein attraktives Rahmenprogramm auf die Motorradfahrer wartet.

Langjährige Teilnehmer wissen um den Reiz dieser ganz besonderen Veranstaltung. Für sie und alle Interessierten gibt es hier alle ausführlichen Hintergrundinformationen. Auch auf unserer Homepage gibt es zahlreiche Berichte über die Deutschlandfahrten aus den Vorjahren, die einen tollen Einblick in die Vielseitigkeit und Attraktivität dieser Veranstaltung erlauben. Mit der BVDM-Deutschlandfahrt „erfährst“ du jedes Jahr auf den schönsten Motorradstraßen neue und abwechslungsreiche Landschaften. Dabei ist es egal, ob es um lustbetontes Motorradfahren oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb um



An den Kontrollen können sich die Fahrer über ihre Erlebnisse austauschen und müssen einige Aufgaben lösen. (Foto: Dziuba)

Pokale geht; die Deutschlandfahrt bietet beides. Jeder Teilnehmer entscheidet für sich selbst, was für ihn das Richtige ist.

In den letzten Jahren war immer wieder jemand aus dem Kreis der engagierten langjährigen Teilnehmer bereit, die Ausarbeitung der Tour zu übernehmen und damit den anderen die schönsten Ecken seiner Heimat zu zeigen. Sowohl die Art der Kontrollpunkte als auch die Art der Fragen, die vor Ort zu lösen sind, tragen dadurch nicht immer die gleiche Handschrift. Auf diese Weise gelingt es, mit dem Motorrad immer neue interessante Gegenden Deutschlands zu erleben. Zwölf Hauptkontrollstellen mit je 3 Nebenkontrollen ergeben immerhin 48 mögliche interessante Zwischenstationen auf der Fahrt zum Zielort. Da jeder Teilnehmer seine persönliche Route aus zahl-

reichen Variationen zusammenstellt, kann man erst am Ziel sehen, wie viele gleichgesinnte Motorradfahrer den Spaß an der Deutschlandfahrt genießen.

Die Kontrollstellen können angefahren werden am Freitag zwischen 8 und 19 und am Samstag zwischen 8 und 14 Uhr. Durch Stempel der Posten und durch das Beantworten von Fragen werden Punkte gesammelt. Damit kein Zeitdruck entsteht, sind jedoch Mindestfahrzeiten einzuhalten.

Um eine faire Wertung zu ermöglichen, gibt es natürlich Spielregeln. Aber keine Angst! Es ist nicht so kompliziert, wie es auf den ersten Blick vielleicht aussieht. Die vielen Wiederholungstäter belegen den Spaßfaktor der Veranstaltung. Weltmeisterschaften, Weltcups, internationale und nationale Wettkämpfe sowie die zahlreichen Er-

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



29. BVDM-



Deutschlandfahrt
für Tourenfahrer



1. bis 3. September 2006



Zielort der Deutschlandfahrt im Vorjahr war Zell an der Mosel (Foto: Schmitz)

folge der Sportler bei der Winterolympiade haben Oberhofs Ruf als Wintersportzentrum geprägt. Die wunderschönen Straßen im Thüringer Wald, die grandiose abwechslungsreiche Landschaft und die vielen kulturellen Sehenswürdigkeiten locken in wärmeren Jahreszeiten auch die Motorradfahrer hierher.

In Oberhof haben wir ein attraktives Rahmenprogramm vorbereitet. Alles steht unter dem Zeichen Sport: Sprungschanzen, Rennrodelbahn, Rennsteig-Arena können besichtigt werden, es gibt Biathlonschießen unter Anleitung eines Trainers mit originalen Gewehren und Wettkampfscheiben. Extreme Emotionen, Motivation

und Teamfähigkeit sind gefragt beim Klettern im Hochseilpark „Woodjump“. In 10 bis 14 Metern Höhe gilt es, Grenzen zu erfahren und zu überwinden. Wer es ruhiger angehen lassen möchte, kann in den Rennsteig-Thermen Bade- und Saunakultur für höchste Ansprüche erleben.

Bei der sonnenverwöhnten Tour im letzten Jahr nach Zell an der Mosel hat sich aus dem Teilnehmerkreis leider kein Ausarbeitungsteam für dieses Jahr gefunden. So haben sich BVDM-Vorständler an die Gestaltung der Deutschlandfahrt gemacht.

Herausgekommen ist wieder ein tolles Angebot, das für jeden etwas bietet:

Interessante Tourziele für diejenigen, die es gemütlich angehen lassen oder auch das erste Mal dabei sind. Und natürlich auch wieder knifflige Kombinationsmöglichkeiten für die Engagierten unter euch. Für alle muss aber der Spaß und vor allem die Sicherheit an erster Stelle stehen. Wir wünschen euch viele schöne (trockene!) pannen- und unfallfreie Motorradkilometer bis ans Ziel.

Mitglied werden und sparen!

Wer sich gleichzeitig mit der Nennung zur Deutschlandfahrt zu einer Mitgliedschaft entschließt, spart jetzt zehn Euro für die Veranstaltung und fünf Euro Aufnahmegebühr. Die Ausschreibung gibt es bei der

BVDM-Deutschlandfahrt
Wolfgang Schmitz
Hitdorfer Str. 124
40764 Langenfeld,
Tel. ab 18 Uhr: 0 21 73/ 90 39 79,
Mobil: 0171/7828448
E-Mail:

deutschlandfahrt@bvdm.de

Hier noch einige allgemeine Hinweise und Tipps zur Veranstaltung: Die Fahrt ist eine tourensportliche Veranstaltung für Motorradfahrer
Leistungsbeschreibung:

Teilnahme an der 29. BVDM - Deutschlandfahrt 2006 in Wertung, eine Kachel mit dem Motiv des Zielortes Oberhof als Erinnerungsgeschenk, Teilnahme an der Tombola mit wertvollen Sachpreisen sowie die Teilnahme am gemeinsamen warm-kalten Büfett am Samstagabend, 2. September 2006, ab ca. 18.30 Uhr im Haus des Gastes in Oberhof.

Das Nenngeld beträgt 40 Euro für den Fahrer und 25 Euro für den Beifahrer, BVDM-Mitglieder zahlen 10 Euro weniger.

Für Gäste, die nicht an der Wertung teilnehmen gibt es die Teilnahme am Büfett am Samstagabend, ab ca. 18.30 Uhr für 15 Euro, gemeinsames reichhaltiges Frühstücksbüfett vor der Heimreise am Sonntagmorgen, von 8 bis 11 Uhr im Haus des Gastes für 6 Euro.

Die Mannschaftsnennung (setzt Einzel-/Teamnennungen voraus) kostet pro Team 20 Euro.

Aufgabenstellung:

Die Teilnehmer erhalten einige Tage vor der Veranstaltung ein Wertungsheft, in dem die Hauptkontrollen (HK) und zwei der drei zugehörigen Nebenkontrollen (NK) beschrieben sind. An den HK gibt es Stempel ins Wertungsheft und Fragebögen zu den NK. Auf dem Fragebogen ist die dritte

Nebenkontrolle (die „Unbekannte“) näher bezeichnet.

Es gibt Wertungspunkte für die Stempel der HK und für das richtige Beantworten der zu den NK gestellten drei Fragen während des Aufenthaltes an der NK.

Für die gesamte Fahrt besteht freie Wahl von Strecke und Fahrzeit. Unter Berücksichtigung der Regeln zur Mindestfahrzeit stellen die Teilnehmer ihre persönliche Route zusammen. Es ist wichtig, Strecke,

rechts oberhalb. Eine weitere Hilfe zum Auffinden auf der Karte bilden die Angaben zur Anfahrt.

Fahrzeiten und Ablauf:

Das Anfahren der Haupt- und NK ist nur während der Fahrzeit von 17 Stunden möglich: Am Freitag von 8 bis 19 Uhr, und am Samstag von 8 bis 14 Uhr. Hinzu kommt an beiden Tagen eine Karenzzeit von je 30 Minuten. Die HK sind geöffnet am Freitag von 7.30 bis 19.30 Uhr, und am Samstag von 7.30 bis

RAHMENPROGRAMM

Samstag, den 2. September 2006, Treffpunkt 16 Uhr am Haus des Gastes, (Vor Anmeldung erforderlich): Besichtigung der Wintersportanlagen (Sprungschanzen, Rennrodelbahn, Rennsteig-Arena) inklusive Bustransfer und Führung, Dauer rund 2 Stunden: 8 Euro. Biathlonschießen unter Anlei-

tung eines Trainers mit originalen Gewehren und Wettkampfscheiben, 15 Schuss pro Person. Zu Buchen in Kombination mit der Besichtigung der Sportanlagen: 10 Euro. Klettern im Hochseilpark Woodjump mit Trainer, Dauer etwa zwei Stunden. Mindestteilnehmerzahl zehn Personen: 26 Euro.

Zeiten und Strategie gut zu planen. Die Fahrt ist eine tourensportliche Veranstaltung und in keiner Weise mit einem Geschwindigkeits-Wettbewerb verbunden.

Das Fahrtgebiet befindet sich auf der Mairs Generalkarte-Pocket, Maßstab 1:200 000, Blatt 14. Zu jeder Kontrolle wird eine Positionsangabe mit geographischer Länge und Breite gemacht. Diese Angaben sind auf volle 10' (Minuten) abgerundet. Auf den Karten ist in blauer Farbe ein Koordinatennetz mit einem Abstand von 10' aufgedruckt. Am Kartenrand finden sich die Angaben nach Grad/Minuten. Verfolgt man die Gitterlinien der angegebenen Positionswerte zu ihrem Schnittpunkt, dann liegt die Kontrolle in dem Gitterkästchen

13 Uhr.

Einige weiter entfernte HK können am Samstag früher geschlossen werden, Hinweise dazu im Wertungsheft.

Mindestfahrzeit: Es wird für die Fahrstrecke zwischen zwei HK eine Mindestfahrzeit von 60 Minuten vorgegeben. Für jede angefahrte NK erfolgt ein Zeitzuschlag von 30 Minuten. Beispiel: von HK A nach HK B ohne NK = 60 Minuten, von HK A nach HK B mit 1 NK = 60 + 30 Minuten = 90 Minuten, von HK A nach HK B mit 2 NK = 60 Min. + 60 Min. = 120 Minuten, von HK A nach HK B mit 3 NK = 60 Min. + 90 Min. = 150 Minuten.

Die Mindestfahrzeit gilt nicht für das Eintreffen bei der folgenden



HK, sondern für den Zeitpunkt der Weiterfahrt. Es kann nach Eintreffen an der HK bis zum Ablauf der Mindestfahrzeit (oder natürlich auch länger) eine Pause eingelegt werden. Die Mindestfahrzeit darf immer überschritten werden!

Das Abfahren der NK und der Weg zur nächsten HK kann länger dauern, als die entsprechenden Mindestfahrzeiten. Dies ist bei der Planung zu berücksichtigen. Die Anfahrt der Hauptkontrollen darf in beliebiger Reihung erfolgen. Jede HK kann nur einmal gewertet, darf aber mehrfach angefahren werden. Im Wertungsheft sind Uhrzeit, Kilometerstand und die vorherige HK einzutragen. Der Teilnehmer bekommt an der HK erst nach Ablauf der Mindestfahrzeit einen Stempel mit Unterschrift sowie das Aufgabenblatt mit den Fragen und der Angabe zur Lage der unbekannten NK.

Der Start am Freitagmorgen kann an jeder HK außer der Zielkontrolle erfolgen. Im Wertungsheft bitte Uhrzeit, Kilometerstand und „Start“ eintragen.

Die Anfahrt der Nebenkontrollen darf in beliebiger Reihung erfolgen. Es müssen nicht alle NK angefahren werden. Die NK können ebenfalls besetzt sein, das Anfahren einer besetzten NK muss im Wertungsheft mit Stempel und Unterschrift bestätigt werden.

Die Zielkontrolle befindet sich am Samstag, 2. September, in Oberhof und ist von 12 bis 14.30 Uhr geöffnet. Die Fahrzeit geht bis 14 Uhr, es können maximal 30 Minuten Karenzzeit in Anspruch genommen werden.

Achtung! Die Inanspruchnahme der Karenzzeit am Samstag ab 14 Uhr wird mit dem Abzug von zwei Punkten je Minute bewertet.

Die Zielkontrolle ist in Bezug auf die Mindestfahrzeit wie eine HK anzusehen, daher muss die Mindestfahrzeit um 14 Uhr abgelaufen sein. Sollte sie später ablaufen, gilt dies wie verspätete Ankunft und führt zum Wertungsausschluss.

Um 14.30 Uhr wird die Zielkontrolle geschlossen, danach ist eine Wertung nicht mehr möglich.

Um 18.30 Uhr gibt es dann gemeinsames Abendessen aller Teilnehmer im Haus des Gastes.

19.30 Uhr Begrüßung durch Vertreter der Region, 20 Uhr Siegerehrung mit der Präsentation aller Kontrollpunkte und Tombola.

Am Sonntag von 8 bis 11 Uhr gibt es gemeinsames Frühstück im Haus des Gastes mit Verabschiedung und Ausklang der Veranstaltung.

Wie ihr seht, ist für die Deutschlandfahrt alles bestens organisiert, es geht in eine reizvolle Gegend und ein prima Rahmenprogramm. Warum also noch warten, macht mit und meldet auch die Wolfgang an. Nur einfach Hinterherfahren kann schließlich jeder!

Quartierbestellung

Beim Buchen des Quartiers bitte berücksichtigen, dass wir am Sonntagmorgen im Haus des Gastes ein gemeinsames Frühstück anbieten. Daher bitte Übernachtung **ohne** Frühstück buchen.

Quartiere in Oberhof

Oberhof-Information/Tourismus GmbH, Haus des Gastes, Crawinkler Straße 2, 98559 Oberhof, Telefon: (03 68 42) 269-0, Fax: (03 68 42) 269-20, Internetadresse: www.oberhof.de

Sonderkonditionen gibt es im Hotel Oberland, Crawinkler Straße 3, 98559 Oberhof, Telefon (03 68 42) 2 22 01, info@hotel-oberland.de 35,- Euro Ü ohne F im Einzelzimmer, 25,- Euro Ü ohne F/Person im Doppelzimmer. Bei Anmeldung bitte Stichwort „BVDM-Deutschlandfahrt“ angeben! Campingplatz Oberhof (kein Transfer zum Haus des Gastes organisiert!), 99330 Frankenhain/Lütsche-Stausee, Am Stausee 9, Tel. (03 62 05) 7 65 18, Fax (03 62 05) 7 17 68, E-Mail: info@oberhofcamping.de

Wolfgang Schmitz/lz



Wie an der Mosel gibt es auch im Thüringer Wald tolle Motorradstraßen, herrliche Natur und Sehenswürdigkeiten zu entdecken. (Foto: Dziuba)

Unterfahrschutz montiert

Behörden benötigten fast zwei Jahre, um Maßnahme umzusetzen

Was lange währt wird endlich gut. Diese Volksweisheit kann die Verägrung der Motorradfahrer Leverkusen.de und des BVDM über die schlampige und äußerst inkompetente Verwaltungsarbeit im Zusammenhang mit dem Unterfahrschutz an der L 310 zwischen Altenberg und Neschen kaum dämpfen. Die Motorradfahrer Leverkusen.de und der Stammtisch Notenschlüssel hatten den Gewinn aus ihrem Saisonauftakt 2004 dem BVDM für eine Streckenentschärfung im Bergischen Land gespendet. Dafür nochmals

ganz herzlichen Dank. Eine Strecke war schnell gefunden. Nachdem ich dann einen Vertrag mit dem Landesbetrieb Straßen NRW über die Verwendung der 3000 Euro geschlossen hatte, begannen die Mühlen der Verwaltung zu mahlen. Äußerst langsam, denn der Unterfahrschutz sollte in Zusammenhang mit einer Kanalaneruerung und Straßensanierung erfolgen. Diese Arbeiten verzögerten sich immer wieder. Zahlreiche Telefonate bei verschiedenen Ansprechpartnern folgten. Wir, denn Arne Kohls von den Motorradfahrern

Leverkusen, machte ebenfalls kräftig Druck, wurden immer wieder vertröstet.

Erst im Mai 2006 wurde der Unterfahrschutz montiert. Zum Glück ist in dieser Zeit dort kein Unfall passiert, denn dann hätten wir die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen und die Gerichte hätten im Zweifelsfall klären müssen, wer für diese ganze Kette von mangelnder Abstimmung und Inkompetenz verantwortlich ist. Mir ist das Ganze völlig unverständlich. Da wir im Bergischen Land weitere Strecken

Anzeige

BVDM-Mitglieder erhalten Rabatt bei Versicherung

Vieles wissen es noch nicht, obwohl unser Versicherungsreferent Siegfried Bredl schon häufiger auf das gute Angebot für BVDM-Mitglieder hingewiesen hat. Bei der HDI Versicherung privat in München gibt es für alle Mitglieder fünf Prozent Beitragsnachlass auf Pkw, Motorräder oder Wohnmobile. Der Preisnachlass gilt für Haftpflicht und den Kaskoschutz. Da sollte jeder seine Versicherungsbedingungen überprüfen und schauen, ob er mit dem Rabatt der HDI nicht günstiger fährt. Eins gilt es dabei besonders zu beachten, betont Sigg: „Da ich diese Vereinbarung in München getroffen habe, sollte bei Interesse die Telefonnummer 089/9243-150 mit dem Hinweis auf die Orga-Nr. 9535 gewählt werden. Ein gültiger Mitgliedsausweis ist auch erforderlich. **lz**

**Wir nehmen Ihre
Versicherung
unter die Lupe
und helfen Ihnen
weiter ...**



**...damit Sie nicht
mehr als nötig
bezahlen.**

Als unabhängiger Versicherungsprofi sind wir an keine Gesellschaft gebunden und können Ihnen das Beste empfehlen. Egal ob Sie bereits versichert sind oder eine neue Versicherung abschließen wollen: Unsere Empfehlung ist kostenlos und unverbindlich. Vergleichen Sie selbst und bezahlen Sie nicht mehr als nötig. Setzen Sie sich einfach mit uns in Verbindung – Anruf genügt.

Euer Versicherungsreferent
Siegfried Bredl
MEHRFACHAGENTUR
Kornfeld 4
86647 Wortelstetten
Tel.: 082 74/1895
Fax: 082 74/69985

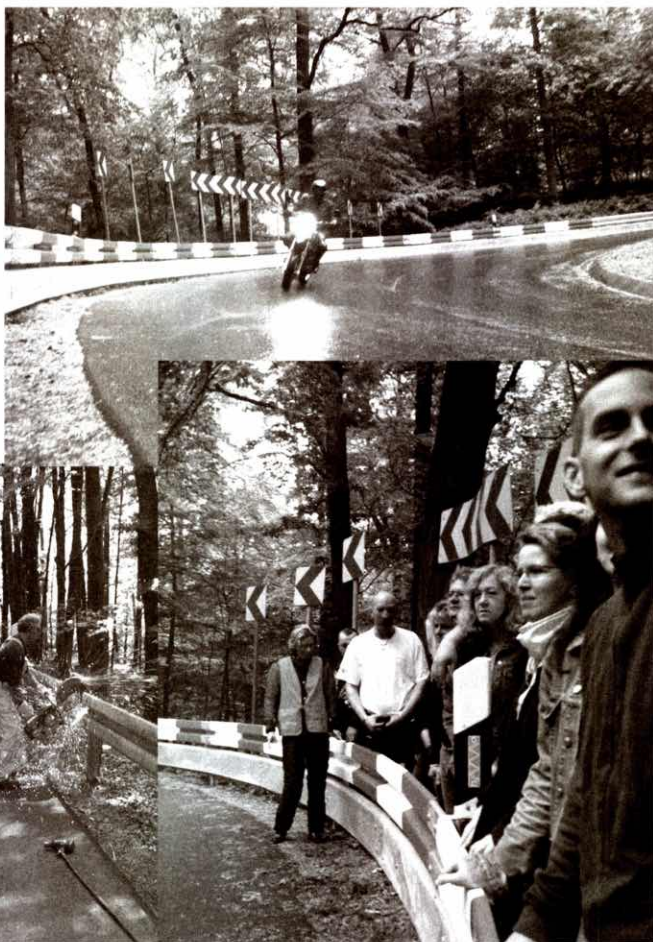
entschärfen wollen, erwarte ich jetzt vom Landesbetrieb Straßen NRW ein perfekte Zusammenarbeit, ein schnelles Umsetzen und ein finanzielles Entgegenkommen als eine Art Wiedergutmachung. Denn den Imageschaden, den der BVDM und die Motorradfahrer Leverkusen.de durch die Schlamperie erlitten haben, lässt sich nicht so einfach wieder gutmachen. Klar, dass wir nach dieser Vorgeschichte keine Lust mehr hatten, in einem offiziellen Pressetermin mit dem Landesbetrieb die offizielle Inbetriebnahme vorzunehmen. Wir haben mit dem Motorradfahrern Leverkusen und dem Stammstisch Notenschlüssel vor Ort einen Fototermi gemacht und die Presse anschließend informiert. In der lokalen Tagespresse wurden der Artikel wenige Tage später abgedruckt und telefonisch erkundigte sich ein Redakteur nach den Pannen bei der Umsetzung. Sollte sich noch einmal eine Verzögerung ergeben, ist uns die Unterstützung

Nachdem die alten Planken entfernt waren (u.), wurde der Unterfahrschutz montiert. Gruppenfoto mit den Leverkusenern Motorradfahrern.

der Lokalpresse jedenfalls gewiss. Wir wollen natürlich viel lieber eine gute Zusammenarbeit im Sinne der Sicherheit aller Motorradfahrer. Um weitere Strecke sicherer zu machen, nicht nur durch Unterfahrschutz, sind wir aber nach wie vor auf Spenden angewiesen. Deshalb möchte ich hier noch einmal ausdrücklich an unsere Spendehotline erinnern. Einfach die 09005/244 144 wählen und damit fünf Euro für unsere Aktion "Entschärfung von Straßen" spenden, die wir gemeinsam mit der Firma MK DaTel

durchführen. Wer lieber direkt auf das Spendenkonto überweisen will kann das 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. Wir freuen uns auf weitere Anrufer und Spender. Helft mit, damit unsere Straßen für uns Motorradfahrer sicherer werden und es weniger Tote und Verletzte gibt.

Michael Lenzen



Mit Sicherheit mehr Spaß

Beim Sicherheitstraining zeigten Trialer ihr Können

Wie in den letzten Jahren fanden Anfang April die Sicherheitstrainings des LV Rhein-Ruhr in Langenfeld statt. Die Aktiven des LV rund um Wolfgang Schmitz sorgten für die Verpflegung und standen als Gesprächspartner zur Verfügung. Schon seit einigen Jahren sind die Sicherheitstrainings auch für die nicht teilnehmenden Clubmitglieder und Freunde ein willkommener Anlass, sich zum Saisonauftakt auf einen Kaffee zu treffen. Die Fahrzeugpalette der Besucher reichte vom Viersitzergespann, einigen älteren Boxern über Sportmotorräder und ein elefantentreffenerprobtes Trialmotorrad mit Straßenzulassung bis zu einer 98er Dürkopp von 1939 und spiegelte damit die vielfältigen Interessen im LVRR.

Die Trainings unter der bewährten Leitung des BVDM-Instruktoren-Teams waren frühzeitig ausgebucht und sind für viele Teilnehmer zu einer schönen Selbstverständlichkeit zur Bekämpfung der Winterstarre geworden. Das Drumherum mit Verpflegung und der Clubanschluss sorgten für eine lockere Stimmung, so dass die noch etwas kühlen Temperaturen am Morgen schnell vergessen waren. Die an die Teilnehmer angepassten Fahrübungen und die fachliche Anleitung führten zu einem rundum zufriedenen Teilnehmerkreis. Das trockene, teils sonnige Wetter hat ebenfalls zur guten Frühjahrsstimmung beigetragen. Auch in diesem Jahr konnten wir auf diesem Weg wieder einige Neumitglieder für den LV und damit auch für den BVDM begeistern.



Muskelkater bekamen die Teilnehmer des LVRR-Sicherheitstrainings schon beim Zuschauen dieser Übungen des Trialnachwuchses. (Foto: Schmitz)

Zu einem Höhepunkt des Wochenendes kam es am Sonntag. Einige befreundete Trialfahrer des MSC Langenfeld verlegten ihr Training auf den Übungsplatz und sorgten dort für eine besondere Abwechslung in der Mittagspause. Philipp Mackroth (12 Jahre) und Philipp Emonts (9 Jahre) zeigten mit der Unterstützung ihres Trainers Klaus Mackroth einige Übungen ihrer Vorbereitungen auf die Deutsche Jugendmeisterschaft und den Westdeutschen Trialpokal. Viele Teilnehmer des Sicherheitstrainings zeigten sich erstaunt, dass es möglich ist, so langsam zu fahren oder auch auf dem stehenden Motorrad Gleichgewichtsübungen zu machen. Überfahren von Hindernissen auf dem Hinterrad oder Drehungen auf dem Vorderrad sind dann Sachen, die man mit seinem Straßenmotorrad bestimmt nicht hinbekommt. Die Fahrzeugbeherrschung der beiden Jungs führte dann auch mehrfach zu Szenenapplaus und einer spontanen

Sammlung für deren Benzinkasse. Ganz im Zeichen der viel zu hohen Benzinpreise wurden auch Übungen ohne Motor gezeigt: das Vorderrad hoch an der Betonwand, Hinterrad am Boden, das Ganze im 45 Grad-Winkel. Jetzt den Po ganz nach hinten unten auf das Schutzblech, dann die Kontur des niedrigen Trialers langsam nach vorne abrutschen und eng am Lenker vorbei hochziehen. Dann abwechselnd mit der rechten und der linken Hand an der Gabel runterwandern bis zur Vorderradnabe. Und alles wieder zurück - minutenlang waren die Jungs auf dem Motorrad im Gleichgewicht in der „Luft“. Einen Stützfuß setzen geht bei der Höhe nicht, nur komplett absteigen. Das gab allein beim Zuschauen Muskelkater!

Gesteigert wurde dies noch durch Klaus, der als ehemaliger Teilnehmer der Deutschen Trialmeisterschaft erst die zwei BVDM-Instruktoren und dann nach und nach noch weitere, mehr oder weniger



Immer mehr: Über acht Personen sprang Klaus schließlich ohne Absprungrampe. (Foto: Schmitz)

Freiwillige, als lebendes Hindernis missbrauchte. Ohne Absprungrampe sprang er mit seiner Scorpa nach einigen Versuchen zum Warmwerden über insgesamt acht

am Boden liegende Personen. Alles in allem war das Trainingswochenende wieder ein voller Erfolg, an dem sicher einiges für die eigene Fahrsicherheit getan wurde und der

gemeinsame Spaß nicht zu kurz kam. Wir bedanken uns noch einmal bei den Trialfahrern und wünschen ihnen eine erfolgreiche Saison.

Michael Tubes

Nicht nur für Anfänger zu empfehlen

Ein Sicherheitstraining ist für jeden Motorradfahrer sinnvoll

Motorrad-Sicherheitstraining – brauch ich nicht!? Diesen Ausspruch habe ich in meinem noch kurzen Motorradfahrerinnenleben schon häufiger gehört.

Manchmal kommt ein süffisanter oder auch bedauernder Gesichtsausdruck dazu.

Im November 2003 – drei Tage vor meiner Führerscheinprüfung – bin ich mit knapp Tempo 50 auf der Fahrschulmaschine (einer 125cm Yamaha) in einer wirklich kaum wahrnehmbaren Straßenbiegung zum Sturz gekommen. Der Bordstein kam einfach immer näher und

ich konnte nicht ausweichen. Heute weiß ich, warum ich zu Fall kam. Die Blickführung stimmte nicht. Die Maschine hatte einige Kratzer mehr und mein linkes Knie ist heute immer noch etwas lädiert.

Das während der Ausbildungszeit (ich war drei Wochen in einer Ferienfahrschule in Rheinhessen und die Einzige für den Motorradführerschein) angebotene zusätzliche Sicherheitstraining fand nicht statt; wegen Nichterreichens der Mindestteilnehmerzahl. Schade, da ich jetzt weiß, wie wichtig es gerade für Anfänger ist, ein solches

Training mitzumachen. Die Fahrerschullehrerin hatte mir u.a. etwas über Blickführung erzählt, aber kontrollieren konnte sie diese zumindest auf Landfahrten nicht.

Im April 2004 habe ich dann zum erstenmal mit meiner 125er Yamaha am Sicherheitstraining des BVD in Langenfeld teilgenommen. Es hat soviel Spaß gemacht, dass ich 2005 und 2006 wieder im April mit meiner heutigen Virago daran teilgenommen habe. Aber nun der Reihe nach:

Die Sicherheitstrainings des BVD, jeweils an einem Sams-

tag und Sonntag Anfang April erfolgen nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und werden unter Anleitung von ausgebildeten Instruktoren des BVDM geleitet. Die Kursgebühren sind moderat. 70,- Euro pro Teilnehmer. Für Mitglieder des BVDM oder LVRR liegen diese bei 55,- bzw. 50,- Euro. Die Gruppenstärke beträgt maximal 20 Personen auf ihren eigenen Maschinen unter Anleitung von zwei Instruktoren.

Wir treffen uns gegen 8.30 Uhr auf einem großen Gelände einer Spedition in Langenfeld. Wir sind Biker und Bikerinnen im Alter von Anfang 20 bis Mitte 50 und stärken uns erst einmal (Frühstück gibt es vom Veranstalter). Die ersten Gespräche werden geführt. Da ich nun das dritte Mal hier bin, gibt es auch eine Wiedersehensfreude – wie? – Du schon wieder hier? Eine familiäre Stimmung entsteht und die „Neuen“ werden in die Gespräche mit einbezogen. Wir sind ja irgendwie so eine „Zweckgemeinschaft“, die gekommen ist, um zu lernen.

Nach dem Frühstück kommt die Begrüßungs- und Vorstellungsrunde. Wer bin ich, warum nehme ich an diesem Sicherheitstraining teil, welche negativen Erfahrungen (z.B. Sturz) habe ich bereits ge-

macht und welche Erwartungen stelle ich an die Veranstaltung. Jeder hat so seine eigenen Erfahrungen und Vorstellungen mitgebracht. Die Instruktoren stellen sich selbst und auch den Verlauf des Tages vor. Alles soll und wird an diesem Tage ins eigene Ermessen gestellt. Keiner soll sich durch den oder die anderen Kursteilnehmer gezwungen sehen, Übungen zu machen, die persönlich nicht genehm sind. Es ist eine sehr lockere, fröhliche aber vor allem, bei den „Ersttättern“ eine gespannte Atmosphäre. Was mag hier wohl auf mich zukommen?

(Genauso habe auch ich mich beim 1. Sicherheitstraining gefühlt).

Ich selbst bin hier, um meine Maschine besser kennen zu lernen, angewöhnte schlechte Fahrweisen zu korrigieren, Gefahrensituationen besser einzuschätzen und darauf reagieren zu können und eine Menge Spaß mit Gleichgesinnten zu haben. haben.

Nun werden zwei Gruppen zu je zehn Personen gebildet. In der Regel Aufteilung zwischen Erstteilnehmer und SHT-Fortgeschrittene. Begonnen wird mit dem Aufwärm- oder auch Stabilitätstrai-



Beim Sicherheitstraining in Langenfeld gehören Essen und persönliche Ansprache einfach mit dazu. (Foto: Schmitz)

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.



ning. Nach drei bis vier Runden ganz „normalen Fahrens“ geht es weiter mit Fahren im Stehen, mit einem Bein auf dem Sitz, dann beide Beine auf den Sitz und den „Frauensattelsitz“ (beide Beine auf einer Seite). Wie gesagt, all diese Übungen und die folgenden des Tages sind freiwillig. Jeder macht, was er/sie sich selbst zutraut und nicht, was der Vordermann/-frau macht.

Dann folgt – ich nenne es immer Hütchenfahren-Salomfahren, bei der sowohl die Blickführung als auch die Lenkimpulse geübt werden. Und keiner kann sich hier, wie auch den nachfolgenden Übungen durchschummeln. Der Trainingsleiter sieht alles und korrigiert immer dort, wo es nötig ist. Die langsameren Übungen wie Wenden aus dem Stand oder kleine Radien fahren bringen viel Zutrauen zu sich selbst und zu dem eigenen Untersatz. Nicht die Maschine beherrscht mich, sondern ich die Maschine.

Nach einer Stärkung gegen 13 Uhr geht es dann weiter. Bremsen und natürlich auch Notbremsung wer-

den geübt, genauso wie Ausweichen und vieles mehr.

Den praktischen Übungen geht immer eine theoretische Erläuterung/Demonstration der Übungsleiter voraus.

Warum ein Motorrad bei schnellerem Fahren stabiler ist als bei Langsamfahrt, demonstriert er anhand eines Fahrradreifens. Welche Impulse muss ich geben, um mein Motorrad dazu zu bewegen, eine Kurve zu fahren, wie lange ist mein Bremsweg bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten und unterschiedlichen Straßenverhältnissen und vieles mehr.

Am Ende eines langen, für alle anstrengenden Tages geht es in die Schlussaussprache. Was habe ich heute für mich selbst erfahren. Hat es mir etwas gebracht, daran teilgenommen zu haben.

Ich sehe viele abgespannte und müde Gesichter aber auch irgendwo mit sich selbst zufrieden. Ja, es war anstrengend. Jeder Teilnehmer erhält eine Urkunde über die Teilnahme am Sicherheitstraining und

eine Broschüre zum Nachlesen der diversen Übungen vom durchlebten Tag.

Ich habe nach dem dritten Mal festgestellt, dass jeder, der teilgenommen hat, egal ob Fahranfänger oder seit langem fahrender Biker irgendetwas für sich selbst von diesem Tag mitnehmen kann, und das ist ja auch der Sinn eines solchen Trainings. Sicherer auf und mit unserer Maschine in dem immer hektischer werdenden Straßenverkehr sein, Gefahren meistern und speziell bei mir Kurvenfahren als Spaß und nicht als notwendiges Übel empfinden.

Ich bin im kommenden Jahr wieder dabei und freue mich sowohl auf die „alten“ bekannten, als auch neue Gesichter und wir werden gewiss wieder viel Spaß dabei haben und am Ende eines anstrengenden Tages sagen können: „Ja, es hat mir etwas gebracht, hier gewesen zu sein!“

Dagmar Schreiner



Zahlreiche Übungen müssen die Teilnehmer beim Sicherheitstraining absolvieren. Doch um ein Trial-Motorrad so zu beherrschen wie Philipp Mackroth ist noch viel mehr Training nötig. (Fotos: Kielholtz)

Artgerechte Haltung

40. Four-Stroke-Trial bei Rudi Mustermann in Brockhöfe

Nein, es handelt sich hier nicht um eine Abhandlung über naturnahe Gehege für seltene Zootiere, aber eine gewisse Ähnlichkeit hat die Sache schon. Mitte März trafen sich die Besitzer einer fast ausgestorbenen Motorradgattung in Brockhöfe bei Uelzen.

Motorradtrial ist in Deutschland, abgesehen von den gelegentlichen Profiveranstaltungen im Sportfernsehen, eine fast unbekannte Randsportart. Noch exotischer ist der Veteranentrialsport.

Bis Mitte der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde Trial fast ausschließlich mit langhubigen Viertaktern aus englischer Fertigung gefahren. Dies waren im Grunde Umbauten der damals üblichen Straßenmotorräder, welche mit mehr oder weniger großem Aufwand an die Erfordernisse des Trialsports angepasst wurden. Aber auch auf dem Festland wurde damals schon Trial gefahren und fleißig geschraubt. Dadurch kommen zu den AJS, Matchless, BSA, Ariel, Triumph, Norton und Royal Enfield auch andere Fabrikate wie FN, Horex, Aermacchi, NSU und eine Sarolea, welche das Bild abrunden.

Was macht aber ein Besitzer einer solchen Maschine heute damit?

Veteranenrennmotorräder gehören ins Museum oder besser noch auf die Rennstrecke. Veteranentrialmotorräder gehören dementsprechend in das passende Gelände. Moderne Trialgelände und Veranstaltungen mit ihren künstlichen Hindernissen sind für diese Art von Fahrzeugen wenig geeignet. Deshalb hat Rudi Muntermann seine



Autor Michael Tubes weiß, wovon er schreibt, denn er hat auf seiner Montesa MH 123 selbst teilgenommen. (Foto: Bonse)

bereits 40. Trialveranstaltung ganz auf die Anforderungen dieser historischen Sportgeräte abgestimmt. Um das Teilnehmerfeld aufzustocken kommen noch Trialmotorräder bis Mitte der 80er Jahre dazu. Das sind dann Zweitakter von Montesa, Fantic, SWM, Ossa, Bultaco, aber auch einige ältere Viertakt Hondas. Hauptzulassungskriterium ist die Bauweise mit zwei Federbeinen. Monofederbeine oder auch Scheibenbremsen und Carbonteile sind nicht erlaubt. Zum Jubiläum brachten über 150 Starter aus Deutschland, Österreich, England, Dänemark, Spanien, Schweden, Norwegen, Finnland, Belgien und den Niederlanden ihre Schätzchen zum Zweck der artgerechten Verschmutzung in die Lüneburger Heide. Die Aufteilung in historische „Alteisen“ und „moderne“ Twinshocker hält sich dabei die Waage.

Eingeteilt nach Bauart (zum Beispiel separates Getriebegehäuse, Starrrahmen, 2- und 4-Takt-Twinshocker) waren am Samstag und Sonntag je eine Runde mit jeweils 30 Sonderprüfungen, so genannte Sektionen, abzufahren, in denen möglichst kein Fuß die Erde berühren soll.

Das Gelände um Rudis alte Zimmerei eignet sich hervorragend für eine solche Veranstaltung. Das ehemalige Firmengelände dient als Fahrerlager und die alte Bretterhalle mit den an den Wänden gestapelten Werkzeugen und Motorradteilen gibt den passenden Rahmen für die gemütlichen Abende am Kanonenofen.

Hierzu muss man besonders herausstellen das es sich beim Ausrichter nicht um einen Verein, sondern um Rudis Familie mit einer Handvoll Freunden handelt, die diese Großveranstaltung über die

Bühne bringt. Selbstgebackener Kuchen und Verpflegung fast rund um die Uhr sorgen für Wohlbefinden. Dies funktioniert nur mit einer Organisationsform die bei den heutigen Trials nicht mehr üblich ist. Die Fahrer werden in Grüppchen von etwa acht bis zehn Fahrern in die Wertungsrunde geschickt und bepunktet sich gegenseitig. Dies reduziert den Personalaufwand im Gelände auf null und funktioniert hervorragend.

Die 30 Sektionen befinden sich auf einem etwa sechs Kilometer langen Rundkurs in den umliegenden Wäldern und am Rand einer Kiesgrube. Das Gelände mit Kieselsteinen, Steinfeldern, Schlammflöchern, steilen langen Sandauffahrten und enge Waldpassagen geben einen Querschnitt aus den Anforderungen der historischen Trials der letzten 40 Jahre und sind dort von Rudi im Laufe der Jahrzehnte angelegt worden. Die gepunkteten Sektionen sind für alle Klassen gleich. Allein die Anzahl und die verschiedensten Bodenverhältnisse sorgen dafür, dass es zu einer Wertung kommt.

Umso erstaunlicher ist es, dass es nach zwei Tagen und 60 Sektionen zwei Fahrer gab, die nur einmal den Fuß zur Hilfe nehmen mussten. Das war aber die Ausnahme. Die Sektionen stellten sich wegen der teilweise 15 Zentimeter hohen Schneedecke als anspruchsvoll aber erstaunlich gut fahrbar heraus. Der sandige Boden war unter dem Schnee nicht gefro-

ren. Die Schneedecke auf den Verbindungswegen machte auch diese Strecken zu einer Konzentrationsübung.

Die Atmosphäre bei dieser Veranstaltung ist sicher einmalig in Deutschland. Zu den interessantesten Objekten dieses rollenden Museums gehören sicher auch die teilweise genauso alten Fahrer, die



Sarolea mit Starrrahmen, 600 ccm, Bj. 1937 (o.) und BSA 100 (u.). (Fotos: Bonse)

gerne ihre Geschichten aus den internationalen Wettbewerben der letzten Jahrzehnte weitergeben. Auch als Neuling mit einer sicher nicht toprestaurierten Montesa von 1984 habe ich mich in diesem Kreis wohlfühlt und wünsche mir, dass diese traditionsreiche Veranstaltung noch lange weiterbesteht.

Der Einstieg in den Veteranentrialsport mit einem fahrbereiten Twinshocktrialer ist mit etwas Glück und Arbeitsaufwand für unter 1000 Euro möglich. Damit ist diese Art des Trials sicher die preisgünstigste Möglichkeit Motorsport zu betreiben.

Infos zu Terminen des Veteranentrials gibt es im Internet unter www.hanse-classics.de www.msig-gressenich.de

Mehr Bilder und Informationen zu den Motorrädern findet man unter www.trialmopeds.de

Zuschauer in Wanderschuhen oder mit Gummistiefeln sind in diesem rollenden Museum immer gerne gesehen. Der Eintritt ist frei. Schaut doch einfach mal vorbei.

Michael Tubes



27. Gespannfahrerlehrgang

Den Fahrspaß auf drei Rädern erleben - Fahrkönnen verbessern

Interesse am Gespannfahren, neugierig auf das Fahrverhalten mit dem dritten Rad? Oder das eigene Gespann besser beherrschen lernen? Dann bist du genau richtig beim Gespannfahrerlehrgang des BVDM. vom 22. bis 24. September findet in der Jugendherberge Schloss Burg Wermelskirchen

der 27. Gespannfahrerlehrgang für Anfänger statt. Der Kurs mit Vollpension und Lehrmittel kostet 215,- Euro, BVDM-Mitglieder zahlen 190,- und Begeitpersonen 55,- Euro. Neben vielen praktischen Übungen gibt es umfangreichen theoretischen Unterricht mit Vorträgen, Dias, Videos und Modellen.

Die Gespanne stellt der Veranstalter. Nähere Informationen und die Ausschreibung gibt es bei BVDM-Sicherheitstraining H.-W. Sassenhagen, Graf-Bernadotte-Str. 35, 51469 Bergisch Gladbach, Telefon 0 22 04/441 71, E-Mail: gespannkurs-bvdm@netcologne.de. **lz**



Im Andenken

*Wenn ihr an mich denkt,
seid nicht traurig.
Erzählt lieber von mir,
und traut euch ruhig zu lachen.
Lasst mir einen Platz zwischen euch,
so wie ich ihn im Leben hatte.*

Er ist nicht mehr bei uns!
Mit ihm hat uns ein langjähriger Freund,
Weggefährte und unermüdlicher Helfer
des Elefantentreffens verlassen.
Es war seine Entscheidung und
wir müssen das respektieren.
Auch wenn es schwer fällt.

Calli
im April 2006

Martin Brüntrup
„Hörnchentunker“

† 3. April 2006

Jubiläums-Pins vom ET wieder zu haben

Ab sofort sind die auf dem Elefantentreffen ausverkauften Jubiläumsaufnäher und -pins wieder verfügbar. Der Preis beträgt pro Aufnäher/Pin 5,- Euro zuzüglich einer Versandkostenpauschale von 3,50,- pro Bestellung. Anforderungen per E-Mail an isabelle.schmitz@bvdm.de oder per Post an Bundesverband der Motorradfahrer, Geschäftsstelle, Carl-Zeiss-Straße 8, 55129 Mainz. Telefax 0618•61/503281. Wer sich die Portokosten sparen möchte, kann sich die Patches auch beim 51. Elefantentreffen einfach kaufen. **WS**

16. Motorradtreffen in Oechsen

Vom 10. bis 14. August veranstalten der MC Oechsen/Rhön sein 16. Motorradtreffen. Am Freitagabend steht eine Rocknacht auf dem Programm. Einer der Höhepunkte wird die Rhönrundfahrt am Samstag um 14 Uhr sein. Gegen 22 Uhr gibt es Pokale für die weiteste Anreise, etc. Mehr Infos unter www.mc-oechsen-rhoen.de, E-Mail mc-oechsen-rhoen@gmx.de oder Telefon 03696483090. **lz**

BVDM-Tourentrophy

Von der Gespann-Winterfahrt bis zur Dieter-Bail-Fahrt

Richtig viel Sport und Spaß hat der BVDM auch mit seiner Tourentrophy zu bieten. Wer gerne an Orientierungsfahrten teilnimmt, knifflige Aufgaben löst oder einfach nur gerne in schönen Gegenden Motorrad fährt, ist hier richtig. Bei der 30. Gespann-Winterfahrt war das Wetter mit knapp über 0 Grad und Regen zwar nicht gerade winterlich, doch das schreckte die Teilnehmer nicht ab. Es siegte Reinhard Kaiser mit Beifahrerin Anne-

len Kaiser auf MZ 500 R-Gespann vor Martin Freising und Beifahrer Thomas Sauer auf Ural Tourist-Gespann. Dritter wurde Horst Orłowski mit Michael Tubes auf Cali Evo-Gespann. Hier noch die Ergebnisse der 17. Pättgesfahrt, die im Vorfeld wegen Terminüberschneidung mit der BVDM-JHV für Unstimmigkeiten gesorgt hatte und auf Sonntag, den 30. April verlegt wurde. Sieger war Christian Aufderheide mit Beifahrer Timo

Wiese auf Yamaha XT 600E, Platz zwei belegten Renate und Jörg Linnemann auf R 100 GS und dritte wurde Kirsten Bläske auf BMW F 650 GS. Am 19. August steht noch die Luxemburg Ori auf dem Terminplan, am 9. September die Bergische ORI, am 23. September die Dieter-Bail-Fahrt und am 14. Oktober die Abschlussfahrt. Infos und Ausschreibungen gibt es auf der LVRR-Homepage: www.lv-rhein-ruhr.de/sport.html. **lz**

Hoteltipps für Motorradfahrer

Das neue Hotel-Spezial der Zeitschrift Tourenfahrer ist da. Die elfte Auflage listet die Preise und Leistungen von mehr als 400 Hotels und Pensionen auf, die für Motorradfahrer besonders empfohlen sind. Das DIN A 5-Werk gibt es gegen Einsendung eines mit 1.45,- Euro frankierten DIN C 5-Umschlages an Reiner H. Nitschke Verlags GmbH, Eifelring 28, 53879 Euskirchen. Infos gibt es auch unter: www.tourenfahrer.de **lz**



BVDM gratuliert seinen Jubilaren

Herzlichen Glückwunsch allen Mitgliedern, die 40 und 25 Jahre Mitglied im BVDM sind. Wir danken euch für eure Treue. Seit 40 Jahren dabei sind:

Klaus Thiel, Wuppertal; Paul Trost, Euskirchen und Udo Ziegler aus Köln.

Seit 25 Jahren im Verband sind:

Norbert Neder, Harald Anschütz Simon Crozier, Rainer Pfützner, Berthold Flader, Fritz Leidig, Bernd Luchtenberg, Ulriche Meier, Renate Schwarze, Winfried Schachtschneider, Siegfried Cremer, Stephan Hahl, Georg Gambel, Henning Knudsen, Reinhold Kurtenbach, Michael, Jens Keuser, Harry Schlotte, Herbert Streithoff, Friedrich Schepelmann, Klaus Glasmeyer, Gerd Müller, Roland Mersberger, Michael Feyer, Peter Kilian und Jürgen Siegmann. Die offizielle Ehrung mit Verleihung der Plakette haben wir auf der Hauptversammlung vorgenommen. **lz**

In eigener Sache

Ihr erhaltet diese Ausgabe der Ballhupe mit deutlicher Versäufung. Dafür bitte ich euch um Entschuldigung. Die nächste Ausgabe kommt wieder pünktlich. Fußball-WM, Urlaub, Vorbereitung Intermot, das war zuviel, um diese Ausgabe termingerecht fertigzustellen. Ich bitte euch

gleichzeitig auch um aktive Mitarbeit. Bitte schickt mir Artikel, Testberichte, Reiseberichte und Clubporträts. Die Ballhupe ist euer Medium und sollte die vielfältigen Aktivitäten des Verbandes widerspiegeln. Das geht nur mit eurer Beteiligung. Also ran an die Tastatur. lz

Luftig, aber nicht ganz dicht

3000 Kilometer mit der neuen Rukka-Kombi Allroad

Der Name Rukka steht bei Motorradbekleidung für Qualität, und so nahm ich die Möglichkeit, die neue Rukka-Gortex-Kombi Allroad ausgiebig zu testen, gerne an. Nach Erfahrungen mit Lederkombis, einer BMW-Goretex- und meiner aktuellen IXS-Textil-Kombi war ich gespannt, wie sich die Rukka im Alltag bewährt. Doch der eigentlich für den Winter und das Frühjahr geplante Test verschob sich in den April, da mir vorher kein Testexemplar in meiner Größe geliefert werden konnte. So viel schon vorweg: Die Kombi ist abso-

lut hochwertig verarbeitet, trägt sich sehr angenehm und hat vor allem im Sommer dank ihrer guten Belüftung ihre Vorzüge.

Die Jacke ist außen mit abriebfestem Cordura 500D-Gewebe ausgestattet, hat einen weichen, abnehmbaren hohen Kragen und sechs große Taschen, davon zwei an der Rückseite. Die herausnehmbare Wetterschutz-Innenjacke hat eine Goretex-Membrane und das Futter gleicht Temperaturschwankungen durch Outlast aus. An Schultern und Ellenbogen schützen Protektoren und an den

Außenseiten sind an Schultern und Ärmeln Verstärkungen aus Schoeller-Dynatec angebracht. Dazu gibt es Belüftungsmöglichkeiten an den Armen und zwei Innentaschen. Die Jacke wiegt 2,7 Kilogramm und Rukka gibt fünf Jahre Garantie auf Material und Verarbeitung. Die Hose, die mit einem Reißverschluss verbunden wird und Gürtel sowie Hosenträger hat, besteht aus den gleichen Materialien und bietet die gleichen Verstärkungen und Protektoren. Sie wiegt 1,3 Kilo. Die Jacke gibt es in schwarz und sahara-beige. Die Kombi war auf meinen Touren äußerst bequem und ist sehr großzügig geschnitten. Beim Ausziehen der Jacke kam es

gelegentlich vor, dass sich das Innenfutter an den Ärmeln von den Knöpfen löste.

Was mir auf knapp 3000 Kilometern sonst noch aufgefallen ist: Jacke und Hose flattern auf unverkleideter Maschine relativ stark im Wind, was bei meinem Motorrad (BMW R1150R) ab Tempo 160 zu deutlichen Pendelerscheinungen führte. Die Weitenverstellung mittels Druckknöpfen ließ sich nicht eng genug einstellen. Und hier sehe ich auch den gravierendsten Mangel dieser Kombi. Da sie relativ weit geschnitten ist, sitzen die Protektoren im Falle eines Falles nicht an der richtigen Stelle und verrutschen zu leicht. Ich würde eine deutlich enger geschnitten Anzug bevorzugen. Die Taschen waren praxisgerecht, doch ich benötige nicht so viele Taschen. Zur eigenen Sicherheit sollte man weder Handy noch Schlüssel dort deponieren, da sie bei einem Sturz zusätzliche Verletzungen verursachen können.

Während die Jacke absolut wasserdicht war, saugte sich die Hose schon nach einer knappen halben Stunde Regenfahrt voll. So kam ich von der Jahreshauptversammlung mit nassem Hintern nach Hause. Vielleicht war die Testkombi nach dem Waschen aber auch nicht richtig imprägniert worden. Richtig Klasse fand ich die Belüftungen und den Tragekomfort bei warmen Wetter. Fazit: Die Allroad-Kombi, ist eher geeignet für den Enduro-Fahrer.

Michael Lenzen

Was sollen wir für euch testen? Bitte schickt eure Vorschläge an die Redaktion, E-Mail ballhupe@bvdm.de



Wasserdicht war die Hose nicht, was ich allerdings nicht im Rursee getestet habe. (Foto: K. Lenzen)

BVDM veranstaltet Biker-Camp

Internationale Pressekonferenz zur Intermot - Helfer gesucht

Vom 11. bis 15. Oktober öffnet sie wieder ihre Pforten, die weltgrößte Motorradmesse, die Intermot. Und sie kehrt zu ihren Wurzeln, nach Köln, zurück. Mit den modernsten Messehallen Europas, so Oliver P. Kuhrt, Geschäftsführer der Köln-Messe auf der Internationalen Pressekonferenz, bietet sie für die Präsentation der Hersteller, Zubehörproduzenten, Bekleidungsherstellern und allen Ausstellern ideale Bedingungen. Und so warteten Reiner Brendicke, der Hauptgeschäftsführer des Industrie Verbandes Motorrad (IVM) und die KölnMesse auch mit zahlreichen Superlativen auf. Nicht nur, dass zahlreiche Hersteller Weltneuheiten in Köln präsentieren, nein, die großen Hersteller sind teilweise mit den größten Ständen der Firmengeschichte vor Ort präsent. Dazu sind viele Neuaussteller vertreten. Das zeige, welche Bedeutung die Intermot habe. Das zeigt aber auch, welche großen Erwartungen die Aussteller an den



IVM-Geschäftsführer Reiner Brendicke (l.) und Messe-Geschäftsführer Oliver P. Kuhrt nahmen ebenfalls an der Ausfahrt teil. (Foto: Lenzen)

Messestandort Köln mit einem Einzugsbereich von vielen Millionen Menschen haben. Mit den neu errichteten Messehallen, die bei einem Rundgang vorgestellt wurden, sieht sich die Messe jedenfalls für die Zukunft bestens gerüstet. Weitere Informationen rund um die Messe gibt es unter www.intermot-koeln.de. Nach der Pressekonferenz gab es eine geführte Tour durch die Eifel mit Zielort Nürburg. Dort wartet nach einer Runde über die Nordschleife leckeres

Essen und am nächsten Morgen noch eine Runde mit dem Quad, bevor es zurück zur Messe ging.

In der Halle 10.1, Stand H021 wird auch der BVDM mit einem eigenen Stand vertreten sein. Und wie bei den letzten Intermots in München gibt es auch in Köln wieder ein so genanntes Biker-Camp, also einen Campingplatz für Motorradfahrer. Er befindet sich zwischen dem südlichen Eingang und dem Bahnhof Deutz. Um das Biker-Camp zu organisieren benötigen wir in der Zeit von Montag, 9., bis Montag 16. Oktober, noch Helfer zur Eingangskontrolle, für die Kasse, zum Einweisen der Wohnmobile und zum Aufbau. Das ist eine tolle Gelegenheit den Verband und sein Leistungsvermögen zu präsentieren. Wir sind auf euch angewiesen, bitte überlegt, ob ihr nicht an einem dieser Tage Zeit habt, uns zu unterstützen. Natürlich bleibt bei aller Arbeit noch Zeit genug für einen Messerundgang. Bitte meldet euch bei Michael Lenzen, Wuppertaler Str. 9, 51145 Köln. Telefon 0 22 03/29 52 51, oder per E-Mail an info@bvdm.de. **lz**



Trotz Regenwetters hatten die Journalisten bei der Tour durch die Eifel und über die Nordschleife des Nürburgrings ihren Spaß. (Foto: KölnMesse)

Viel Rummel in Dortmund

BVDM präsentierte sich mit attraktivem Stand auf der Motorräder

Sie ist die erste richtig große Motorradmesse im Jahr und so ist es auch klar, dass der BVDM auf der Motorräder in Dortmund auch in diesem Jahr wieder mit einem eigenen Stand vertreten war. Besonderer Hingucker und Magnet war das R 75-Wehrmachtsge-spann. Organisiert hatte dieses Ge-spann Friedrich-Wilhelm Sprenger, der auch den Stand geplant und auf-gebaut hat. So kam die Standbe-satzung schnell mit den Besuchern ins Gespräch über die Arbeit des Verbandes und wir konnten das ein oder andere Neumitglied gewinnen. Trotz aller Hektik und vieler Kon-takte blieb noch genügend Zeit, um bei einem ausgiebigen Rundgang über die Messe Neuheiten zu be-trachten und Kontakte zu knüpfen. An dieser Stelle allen Helfern recht herzlichen Dank für die Unterstüt-zung. Ohne eure Hilfe ist es nicht möglich, den BVDM und seine Arbeit für die Verkehrssicherheit und die Belange der Motorradfah-



Belagert war der Stand des BVDM häufig wegen des ausgestellten BMW-Wehrmachtsge-spannes R 75. (Foto: Lenzen)

rer in der Öffentlichkeit zu präsen-tieren. Wir brauchen immer helfende Hände bei der Standbetreuung. Auch BVDM-Neulinge sind herzlich willkommen und werden gerne eingewiesen. Und es ist gar nicht so schwer, wie mancher vielleicht

denkt. Wer vom 28. Februar bis 4. März gerne einmal die Messe be-suchen möchte und den BVDM aktiv unterstützen will, schreibt bitte an die Redaktionsadresse (s. Im-pressum auf S. 4) oder per E-Mail an: info@bvdm.de. **lz**

Saisonauftakt in Leverkusen

Motorradfahrer Leverkusen.de spenden Erlös für mehr Sicherheit

Mittlerweile ist es schon Tradition, dass sich der BVDM mit einem Stand beim Saisonauftakt der Mo-torradfahrer Leverkusen.de im April präsentiert. Auch 2006 kamen viele Motorradfahrer aus der Um-ggebung, um sich bei den Händlern zu informieren oder bei einem Kaf-fee mit den Motorradfahrern zu plauschen. Zudem konnte man Motorräder mit ABS testen, es gab eine Vorführung, wie man einem Verletzten richtig den Helm ab-

nimmt und noch vieles mehr. Doch die Motorradfahrer Leverkusen nutzen den Saisonauftakt nicht nur, um sich selbst zu präsentieren und neue Mitglieder zu gewinnen, son-dern sie spenden den Erlös, um Straßen im Bergischen Land zu entschärfen. So wurde aus dem Erlös von 2004 der Unterfahrschutz am Altenberger Dom finanziert. (s. S. 11). Die nächsten Projekte sind in der Vorbereitung und ich freue mich schon auf den April 2007. **lz**



Fährmann hol über!

LVRR-Jahreswettbewerb auf der Suche nach Flussfähren

Touristische Jahreswettbewerbe gibt es in unserem Landesverband Rhein-Ruhr seit Jahrzehnten. Die Idee dafür zu liefern und die praktische Abwicklung obliegt jeweils demjenigen, der im vorvorigen Jahr der Gewinner war. Er hat dann die Zeit, sich eine attraktive Aufgabe auszudenken, mit der er die Clubkameraden zum Mitmachen bewegen kann. 2005 war ich an der Reihe.

Flussfähren habe ich schon immer gern benutzt. Wenn man einmal von der großen Wasserstraße Mittel- und Niederrhein oder Unterelbe absieht, strahlen ihre Anlegestellen Naturnähe und Geruhsamkeit aus, die ich in einer Fahrtpause gern genieße. Besonders gemütlich ist dann das Übersetzen auf einer Gierfähr. Sie hängt an einem

Längs- oder Querseil, wird vom Fährmann schräg zur Strömung gestellt und von ihr auf die andere Uferseite geschoben. Niemand geringerer als Leonardo da Vinci hat dieses System im Jahre 1513 an der Adda erdacht und skizziert, und der Holländer Hendrick Heuck hat es rund 150 Jahre später am Fluss Waal weiter entwickelt angewandt.

Nachdem ich im Internet den Anbieter einer Liste aller deutscher Binnenfähren fand, stand fest: Flussfähren sind anzufahren. Aus dieser Liste wählte ich 115 Fähren an 18 verschiedenen Gewässern aus und belegte sie mit Punktzahlen, die mit der Entfernung von Düsseldorf, dort ist unser Clublokal, wuchsen. Zuschläge gab es für Gier- und handbetriebene Fähren

sowie für das Übersetzen. Die Nachweise für die Wertung mussten mit Fotos und Fahrscheinen erbracht werden.

Diese Aufgabe sprach 17 Teilnehmer an; sie erstanden für fünf Euro ein Wertungsheft, und im Laufe der Saison hörte man beim Clubabend immer wieder von Hochwasser an der Donau, schlechtem Pflaster an der Elbe oder stillgelegter Fähre irgendwo. Aber die Katze ließ niemand aus dem Sack. So blieb die Spannung erhalten. Dass ihnen der Wettbewerb Spaß macht, sagten sie mir aber alle.

Am Jahresende erhielt ich dann elf Hefte zurück. Die Reisenden hatten 170 Mal 54 verschiedene Fähren an zehn Flüssen angesteuert. 141 Mal setzten sie über. Die jeweils 13 Fähren mit der höch-

sten Punktzahl wurden gewertet. Gefahren wurde auf neun BMW, zwei Moto Guzzi, einer MZ, einem Hermeling Tornado-Gespann und einem Side Bike. Die vier Bestplatzierten lagen mit 1092 bis 1077 Zählern dicht beieinander. Sie heißen: 1. Arnold Keuser, 2. Friedrich-Wilhelm Sprenger, 3. Richard Schönfelder und 4. Jens Weinerdt. Herzliche Gratulation an alle Teilnehmer!

Horst Orłowski



Beim Übersetzen mit der Fähre Oedelschoem: Die Sieger Arnold und Inge. (Foto: Orłowski)

Elefanten bleiben in Loh

Verträge für die nächsten drei Jahre Elefantentreffen abgeschlossen



Horst und Wolfgang werden von Bürgermeister Martin Behringer (M.) verabschiedet. (Foto: Thurnreiter)

Das „Elefantentreffen“ im Hexenkessel von Loh ist für weitere drei Jahre gesichert

Darüber berichtet sogar die örtliche Presse im Grafenauer Anzeiger mit einem eigenen Artikel. Das zeigt deutlich, welchen Stellenwert das Elefantentreffen des BVDM gerade auch für die einheimische Bevölkerung hat.

Hier ein Auszug aus dem Artikel: „Einen Arbeitsbesuch statteten kürzlich die Organisatoren des ‚Elefantentreffens‘, Wolfgang Schmitz und Horst Orlowski, bei Bürgermeister Martin Behringer ab. Die beiden Veranstaltungsleiter

des Bundesverbandes der Motorradfahrer, die erstmals mit einem modernen „Elefanten“, einer Moto Guzzi California mit 178 PS und Beiwagen, von Remscheid in den Bayerisch Wald gedüst waren, hatten eine positive Nachricht ‚im Gebäck‘.“ Nun ja, Horst Moto Guzzi hat reichlich PS zugelegt und zum ersten Mal mit dem Motorrad waren die beiden auch nicht vor Ort. Viel wichtiger ist aber, dass sie die neue Drei-Jahres-Verträge für den Hexenkessel abgeschlossen haben. „Um Probleme, die sich möglicher Weise angehäuft haben, im Vorfeld bereinigen zu können,

haben die Organisatoren mit Bürgermeister Behringer einen öffentlichen ‚Runden Tisch‘ mit der Bevölkerung und Behördenvertretern vereinbart, der im Herbst vorgesehen ist. Bereits jetzt könne sich aber die Bevölkerung mit Hinweisen und Beschwerden an die Gemeinde Thurmansbang wenden, die dann bei diesem Termin behandelt werden. Horst Orlowski, der hier seinen 69. Geburtstag feierte, dankte Bürgermeister Behringer für die bisherige gute Zusammenarbeit, bevor sie sich wieder auf den Heimweg machten.“

Grafenauer Anzeiger/lz

Die Nordlichttourer

Spaß und Engagement auch im Hohen Norden



Auch mit Super-Moto-Training halten sich die Nordlicht-Tourer fit.

Man mag es kaum glauben. Auch in Norddeutschland fahren wir Motorrad. OK, natürlich sagen jetzt alle: Die fahren ja nur Schräglage gegen den Wind. Weit gefehlt.

Den Beweis treten die Nordlicht-Tourer gerne an. Bei diesen geselligen Motorradfahrern handelt es sich um einen Verein, der in der hiesigen Motorradszene seinen festen Platz hat. Im Übrigen sind sie auch Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer.

Die Vereinsmitglieder kennen hier in Hamburg und umzu jeden Winkel und wer noch Nachholbedarf hinsichtlich der schönen Ecken in Norddeutschland hat, der sollte sich mal mit den Nordlicht-Tourern in Verbindung setzen.

Die Mitglieder sind aktive Motorradfahrer und haben sich neben gemeinsamen Ausfahrten auch das Ziel gesetzt, zur Unfallverhütung und Erhöhung der Verkehrssicherheit beizutragen.

Seit nunmehr drei Jahren kooperieren die Nordlicht-Tourer und der

BVDM auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit, unter anderem in Form von Motorradtrainings. Jedes Jahr im April, mieten die Nordlicht-Tourer den Heidbergring in Geesthacht an, um dort ein Sicherheits- und Kurventraining durchzuführen.

Der Heidbergring ist ein regional bekannter Rundkurs, der für Motorsportveranstaltungen vielfältiger Art genutzt wird. Der BVDM stellt für diese Trainings fünf ausgebildete Instrukturen.

In den letzten Jahren konnten die Nordlicht-Tourer die beachtliche Teilnehmerzahl von jeweils 40 Personen pro Termin aufbieten. Neben der Durchführung von Fahr-sicherheitstrainings bietet der Verein seinen Mitgliedern und Freunden Aktivitäten in Form von Ausfahrten, Werkesbesichtigungen, Schrauber-, GPS- und Erste-Hilfe-Kursen an. Nun sollte man glauben, die Nordlichter kennen sich nur im Norden aus, nein, nein. Gemeinsame Wochenendtouren und Reisen führen sie unter anderem in das Fichtelgebirge und in den Schwarzwald. Auch für die kalte Jahreszeit hat sich der Vorstand



Sicherheits- und Kurventraining mit BVDM-Moderatoren stehen regelmäßig auf dem Terminplan der Nordlichttourer. (Fotos: Nordlichttourer)

etwas ausgedacht. Um am Ball zu bleiben, werden in der Winterzeit Messen besucht, gemeinsame Abende am Stammtisch verbracht, oder man trifft sich bei einem heißen Pott Kaffee am Zollenspieker, an der Elbe.

Guckt doch mal vorbei, setzt euch an den Deich und haltet Ausschau. Eine weitere Aktivität ist das gemeinsame Super-Moto Training in einer Karthalle. Dort kann man den Winterspeck wieder abtrainieren und sich fit für die neue Saison halten.

Nähere Informationen über die vielfältigen Veranstaltungen erhalten ihr auf unserer Homepage unter www.Nordlicht-Tourer.de.

Gut gelaufen ist auch in diesem Jahr wieder unser Sicherheitstraining im



Zahlreiche Ausfahrten durch ganz Deutschland veranstaltet der Club aus dem hohen Norden.

April mit gelungener Versorgung über den ganzen Tag. Gut das auch noch gefahren wird, ansonsten wird die Kombi zu eng. Für weitere Informationen hinsichtlich der Mo-

torradtrainings schaut doch mal auf die Seite des BVDM oder ruft mich gerne an unter Telefon 04131/699909.

Bernd zu Jeddelloh

Nicht willkommen in Überlingen?

Zuschrift zu unserer Aktion „motoradunfreundlichste Stadt“

Hallo zusammen, nachdem ich lesen musste, dass in meiner Heimatstadt 88662 Überlingen am Bodensee ein Nachtfahrverbot herrscht und ich mich als Motorradfahrer dort sehr unwohl fühle, schlage ich diesen „Kur-Ort“ vor. Abgesehen davon, dass fast überall Tempo-30-Zonen sind, wird man wirklich sehr schlecht empfangen. Man wird sozusagen angeschaut, wie wenn die lieben Bürger noch nie sowas wie ein Motorrad gesehen haben. Abstellmöglichkeiten sind auch eher gering. Habe sogar mitbekommen, dass der Vater eines Bekannten an seinem Roller ein Knöllchen hatte. Das kann's einfach nicht sein. Gerade weil sehr viele Biker- und Biker-Touristen nach Überlin-

gen kommen, sollte man auf jeden Fall offener dafür sein. Erst Anfang dieser Woche wurde ich Zeuge einer „Verfolgungsjagd“: Ein Jugendlicher ist auf seinem 125er Mopped durch die Stadt gefahren (er hat sich definitiv an die vorgeschriebene Geschwindigkeit gehalten). Ein Polizei-Wagen fuhr dahinter und machte per Lautsprecher mehrmals die laute und unfreundliche Aufforderung sofort anzuhalten, was dieser tat. Danach inspizierten sie jede kleine Stelle seines Moppeds und waren voller Hoffnung etwas zu finden. Später durfte er dann (zum Leid der Polizei) weiterfahren. Es ist leider eine Tatsache, dass die Grünen in Überlingen nichts zu tun haben, und so macht es auch keinen Spaß durch

Überlingen zu fahren. Nebenbei erwähnt, wurde ich an einem Wochenende 6 mal in Überlingen angehalten und kontrolliert (war allerdings mit dem Auto, Fiat Tempra, Originalzustand). Egal wo man auch läuft, trifft man an jeder Ecke eine „nette“ Dame mit einem Kasten in der Hand und tippt was ein bzw. ist gierig auf der Suche nach Opfern. Ab 22 Uhr darf man mit Motorrad sowieso nicht mehr durch die Innenstadt fahren. Dass die Polizei nichts zu tun hat, könnt ihr wahrscheinlich nicht ändern. Da Überlingen aber sonst eine sehr schöne Stadt ist, könnte man wirklich einiges für uns Biker optimieren.

Mit freundlichen Grüßen
Benjamin Volkmer

Fachtagung zum Tagfahrlicht

BVDM hält Fachvortrag bei der Deutschen Verkehrswacht

42 Zeitungsberichte und ein Interview des NDR waren die Resonanz auf die erste Fachtagung der Deutschen Verkehrswacht in Hannover. Als Thema wählte man das „Fahren mit Licht am Tag“ und lud auch einen Referenten des BVDM ein, um die Thematik aus der Sicht der Motorradfahrer darzustellen. Hier auszugsweise die Pressemitteilung der Deutschen Verkehrswacht:

„Die Erfahrungen aus den Ländern, in denen bereits Tagesfahrlicht-Pflicht gilt sowie die Ergebnisse verschiedener Studien stellt Susanne Schönebeck von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vor. Über die technischen

Möglichkeiten informierten im Anschluss Dr. Michael Kleinkes von Hella und D i e r k Beckmann von Osram. Mit der eigens entwickelten Technologie liefern sie ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösungen. Ihre Bedenken hinsichtlich einer Beeinträchtigung der Wahrnehmbarkeit von Zweiradfahrern legten Christian Kö-

nitzer vom Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) und Karsten Hübener vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) dar. Sie befürchten, dass durch das Tagesfahrlicht die optische Dominanz des Autoverkehrs noch verstärkt wird und Zweiradfahrer – ebenso wie Fußgänger – leichter übersehen werden könnten. Sie fordern weitere Studien sowie die Entwicklung von Lösungsvorschlägen, damit die optimale Sichtbarkeit von allen Verkehrsteilnehmern gewährleistet ist. Köntzer verwies in diesem Kontext auf die praxisnahen Lösungsvorschläge aus anderen Ländern, die auch Vorbildcharakter für Deutschland haben könnten.“

Allein über die Gesamtauflage der 42 Zeitungsberichte erreichte der BVDM sage und schreibe 2.638.275 Abonnenten und Käufer. Die Zahl der tatsächlich erreichten Leser dürfte weitaus höher liegen, die Hörer des NDR wurden in dieser Zahl noch gar nicht berücksichtigt. Somit kann diese Veranstaltung ohne Übertreibung als großer Erfolg für die Motorradfahrer einerseits und die Öffentlichkeitsarbeit des BVDM andererseits gewertet werden. Den Vortrag, ausgewählte Medienberichte und das Tagungsprogramm findet ihr in unserem Onlinemagazin <http://www.BallHupe.de>.

Christian Köntzer



nitzer vom *Christian Köntzer bei seinem Fachvortrag zum Thema Tagfahrlicht. (Foto: DVW)*

Mehr Sicherheit für alle

Intensive Diskussion über das Tagfahrlicht

Lieber Motorradfreund Tobien, danke für deinen ausführlichen Bericht über das Thema Tagesfahrlicht und dass du dich in der Sache so engagierst. Ich bin aber auf Grund meiner eigenen jahrelangen Tätigkeit als BVDM-Referent für Verkehrssicherheit - und aus eigener jahre- und kilometerlanger Verkehrserfahrung - in vielen Punkten nicht einig mit dir. Was mich vor allem stört ist die wie ich finde unangemessene Polemik in der Diskussion. Mich würde aber auch interessieren, ob deine Aussage, dass der BVDM sich weiterhin in „unserem gemeinsamen Interesse“ für dieses Thema einsetzen wird, auch bedeutet, dass sich der Vorstand im Namen des BVDM deiner Haltung gegen allgemeines Tagesfahrlicht in der vorgetragenen Form anschließt.

Nicht nur persönlich, sondern auch als Mitglied unterstütze ich diese Aussagen in dieser Form nicht.

Ja! Die Studie der BAST ist absolut unzureichend. Es ist gar keine Frage, dass man eine reine Literaturstudie nicht dazu benutzen kann oder darf, so weitreichende gesetzliche Maßnahmen bei dieser sensible Verkehrsthematik durchzudrücken. Dazu gehört eine sehr weitreichende und tiefgreifende Feldstudie, die in Deutschland so (noch) nicht stattgefunden hat. Dafür muss sich der BVDM eindeutig einsetzen. Solche Feldversuche finde zwar mittlerweile im kleinen Rahmen statt (Rügen, Niedersachsen), müssen aber zwingend ausgeweitet und vor allem längerfristig bewertet werden. NEIN! Ich bin nicht für die Ein-

führung einer Pflichtveranstaltung. Aber ich bin sehr dafür, dass endlich mehr mit Licht gefahren wird da wo es tatsächlich nötig ist. Mal Hand aufs Herz: wie oft hast auch du erst spät - vielleicht gerade rechtzeitig, oder doch zu spät? - in einer dunklen Allee, gegen die Sonne oder auch mit einer tiefstehenden Sonne im Rücken - so manches entgegenkommende Fahrzeug nicht oder erst sehr spät erkannt, bloß weil es nicht mit Licht fuhr? Wann machst du im Auto in der Schummerstunde oder allgemein bei schlechten Licht- oder Wetterverhältnissen selber das Licht an? Hältst du es wie die meisten anderen die glauben, dass es nur nötig ist, das Licht anzumachen wenn man selber etwas sehen will oder hast du auch erkannt, dass es vielmehr darum geht dass du gesehen wirst? Es ist leider meine Erfahrung, dass die wenigsten wirklich in der Lage sind, das Licht zur rechten Zeit tatsächlich einzuschalten (und wieder auszuschalten). Ich treffe in meiner Bergischen Gegend sehr viele von diesen Schwarzfahrern, mit ihren silbernen oder dunkel-metallic-farbenen Limousinen, die alle Farben der Umgebung geradezu aufsaugen und mit ihrer Umgebung eins werden - und so sehr schlecht oder oft genug auf den ersten Blick gar nicht zu sehen sind. Ich bin froh, dass ich noch so gut sehen kann und so genau hinschaue, bevor ich überhole, dass ich sie immer noch alle rechtzeitig erkenne - allemal wenn sie mit Licht fahren. In genau der Situation geht mir zwar dann doch die Pflicht durch den

Kopf - ich setze aber viel mehr auf gezielte Erziehung und Aufklärung und vor allem auf intelligente Systeme, die „Lichtpflicht-Situationen“ selber erkennen und im Bedarfsfall dann auch einschalten. Zu diesem Diskussionskreis gehört dann auch die von dir richtig dargestellte Problematik einer anderen Art von Leuchten an Motorrädern.

NEIN! Tagesfahrlicht gefährdet nicht unbedingt Leben. Dieser Satz ist genau so falsch wie richtig und deshalb nicht nur polemisch sondern unnötig: So sollten wir die Diskussion aus unserer Sicht nicht führen! Nach allen bisherigen Kenntnissen ist es nach wie vor reine Spekulation, ob durch die Einführung einer allgemeinen Tageslichtpflicht für alle Fahrzeuge es in der Folge zu einer Zunahme von Unfällen mit Motorrädern kommt. Es ist aber hinreichend nachgewiesen - wenn auch noch nicht in gleicher Weise in Deutschland, dass Tagesfahrlicht eine gewisse Anzahl bestimmter anderer Unfälle - vor allem Begegnungsunfälle und Unfälle mit Fußgängern oder Radfahrern - z.T. erheblich reduzieren kann. Insofern hinkt an dieser Stelle dein Gleichsetzen der Motorradfahrer mit den benachteiligten unbeleuchteten Verkehrsteilnehmern, weil die gar nicht in dieser Weise von dieser Maßnahme betroffen sind, weil sie ohnehin unbeleuchtet sind. Sie sind all froh, wenn sie frühzeitig eine Gefahr durch Licht erkennen; dabei spielt es dann keine Rolle ob es um Auto oder Motorrad geht. Wir dürfen die Diskussion nicht auf einem Niveau führen, wo wir den möglichen Sicherheits-

gewinn für viele andere Verkehrsteilnehmer nur deshalb blockieren, weil wir uns als Motorradfahrer sehr diffus in Gefahr sehen. Aus Motorradfahrersicht ist die Angst zwar verständlich, dass genau das passiert. Aber: Aus gesellschaftlicher Sicht ist es ein absoluter Gewinn, wenn durch eine allgemeine Tageslichtpflicht wie prognostiziert bis zu 300 Unfalltote - oder gar mehr) weniger zu beklagen sind. Es wäre zwar (auch aus gesell-

schaftlicher Sicht) bedauerlich, wenn das tatsächlich auf Kosten von X-Anzahl mehr getöteter Motorradfahrer ginge, aber erstens wird diese Zahl auf weit unter 50 geschätzt und zweites können wir uns nicht für wichtiger erklären als - und uns gegen eine Bevölkerungsmehrheit aufrechnen, die nicht Motorrad fährt und die ebenfalls ein Recht auf mögliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit hat. Damit wir uns nicht falsch

verstehen: jeder im Verkehr getötete ist einer zuviel, aber nüchtern betrachtet ist ein möglicher Zudeckung von 300 weniger getöteten ein Erfolg gegenüber einem möglichen Verlust von 50. Ich traure über jeden der im Verkehr sein Leben verliert oder schwere bleibende Schäden (oder Schäden überhaupt) davonträgt - egal ob es ein Fußgänger, Fahrrad- Motorrad- oder Lkw-Fahrer ist...

Henning Knudsen

Nachteile klar herausstellen

Tote Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander aufrechnen

Hallo Henning, zunächst meinen ganz herzlichen Dank für deine ausführliche Stellungnahme zu dem „Reizthema“ Tagfahrlicht (TFL). Der BVDM und auch ich persönlich freuen uns über jede Anregung, Mitarbeit oder eben auch konstruktive Kritik. Bevor ich – ebenfalls ausführlich – versuchen werde, im einzelnen auf Deine Fragen und Gegenargumente einzugehen, lasse mich bitte folgendes vorweg schicken. Der BVDM wird obligatorisches TFL in Deutschland vermutlich nicht aufhalten können und seine Einführung auch nicht nennenswert verzögern. Die Planungen seitens des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) sind bereits zu weit fortgeschritten, so dass leider mit einem weiteren national-staatlichen Einzelgang vermutlich in 2007 zu rechnen sein wird. Was wir versuchen können und versuchen werden, ist für eine pan-europäisch einheitliche Verkehrsgesetzgebung bezüglich TFL zu plädieren und auf eine dringend notwendige Nachbesserung hinsichtlich des Signalbildes von Krafträdern unter obli-

gatorischem TFL zu drängen. Hierfür ist es jedoch strikt notwendig, dass der BVDM die angedachte Gesetzesinitiative der Bundesregierung in ihrer jetzigen Form zunächst ganzheitlich ablehnt; wofür es auch zahlreiche Argumente gibt. Nur so können wir erreichen, in einen konstruktiven Dialog mit den Entscheidungsträgern eingebunden zu werden und unter Umständen gestalterisch an notwendigen Modifikationen im Sinne und Interesse der Motorradfahrer mitwirken zu können. Dies ist die eigentliche Intention unserer Öffentlichkeitsarbeit zu TFL. Wenn es dem BVDM dabei gelingt, zahlreiche Motorradfahrer/innen für das Thema Verkehrssicherheit zu sensibilisieren, ist ein weiteres wichtiges Ziel erreicht. Nun zu Deinem Einwurf. Wg. Polemik Der ursprüngliche Arbeitstitel meines Artikels in der Ballhupe lautete: „Fiat lux – Taglicht für alle“ und wurde (mit meiner Zustimmung) von der Redaktion redigiert. Der neue Titel der Druckfassung ist sicherlich provokanter und erregt (vollkommen beabsichtigt)

mehr Aufmerksamkeit, aber einen unsachlichen Angriff (Polemik) kann ich darin nicht erkennen, schließlich erscheint TFL tatsächlich geeignet, das Leben von Motorradfahrern, Fußgängern und Fahrradfahrern zusätzlich zur bisherigen Gefahrenlage verstärkt zu gefährden. Solltest du hingegen die bloße Nicht-Erwähnung eines möglichen, positiven Potentials von TFL bereits als Polemik fehl interpretieren, so lasse dir sagen, dass ich das von der Öffentlichkeitsarbeit des BMVBS „abgekupfert“ habe. Hier wird nämlich andersherum **nur** ein Sicherheitsgewinn für Pkw-Fahrer proklamiert; ein real existentes Gefährdungspotential für andere Verkehrsteilnehmer wird der Einfachheit halber überhaupt nicht erwähnt. (s. TV-Spots des DVR oder Pressemitteilungen des BMVBS). All eine schon der Zeitpunkt, als Ex-Minister Stolpe just zu Beginn der „dunklen Jahreszeit“ für eine freiwillige Selbstverpflichtung zum Fahren mit Licht aufrief, erscheint mir manipulativ. Eine jüngst veröffentlichte Umfrage der DEKRA,

wonach sich knapp zwei Drittel der Autofahrer (!) für ein verpflichtendes TFL aussprachen, hat ebenfalls ausschließlich in den Wintermonaten stattgefunden. Wie wäre die Umfrage wohl ausgefallen, wenn sie zwischen Mai und September platziert worden wäre? Wg. Vorstand Ein klares Ja. Mein Artikel in der Ballhupe spiegelt die breite Ansicht des BVDM zu diesem Thema wider. Ich habe jede Verbands-relevante Korrespondenz zu TFL stets mit dem BVDM Vorstand und anderen Fachreferenten abgestimmt und habe dabei ausnahmslos Zustimmung und Unterstützung erfahren. Die gemeinsame Position wird übrigens voraussichtlich von einem Vorstandsmitglied des BVDM auf verschiedenen Fachtagungen vorgetragen werden (z.B. Deutsche Verkehrswacht in Hannover (Artikel auf S. 28 Anm. d. Red.) und nicht etwa von mir.

Ich hege keinerlei persönliche Profilierungsabsichten und werde nur Sachthemen-spezifisch zuarbeiten.

Wg. Feldstudien:

Geografisch und zeitlich eingegrenzte Feldstudien werden in der wissenschaftlichen Literatur fast ausnahmslos als mehrheitlich unspezifiziert und in ihrer Aussagekraft als nicht signifikant beurteilt. Für deutsche Verkehrsverhältnisse wäre es wünschenswert und am ehestens angemessen, Erfahrungswerte aus Österreich abzuwarten. Aussagefähige Statistiken sind von dort jedoch frühestens ab 2008 zu erwarten; und somit erst subsequest zu einer vermuteten Einführung von TFL in Deutschland.

Wg. Pflichtveranstaltung:

Tja, sorry Henning – aber genau darum geht es doch. TFL wird bedeuten, dass wenigstens 2 frontale (LED-) Leuchten an Pkw und Lkw

mit hoher Lichtstärke permanent brennen sollen. Ein sensorisch, adaptives System (ähnlich eines Regensorsensors zur Einschaltung der Scheibenwischer) ist seitens des Gesetzgebers nicht angedacht. Den GAU (größten anzunehmenden Unfall) stellt eine jahrelange Übergangszeit dar, wo Neufahrzeuge mit automatisiertem LED-TFL und Altfahrzeuge mit nur manuell zuschaltbarem Abblendlicht (durch Fehlbedienung wahlweise Fernlicht, Standlicht oder eben gar kein Licht – human factor!) auf unseren deutschen Straßen fahren werden. Diese real zu erwartende Durchmischung des Signalbildes der verschiedenen Verkehrsteilnehmer wird als die größte Gefahr für Motorradfahrer, Fußgänger und Fahrradfahrer vermutet! Die von dir genannten Feldstudien auf Rügen und in Niedersachsen gelten übrigens für das BMVBS als mitt-



lerweile aussagefähig abgeschlossen!

Wg. Sichtbarkeit:

Die von dir beschriebenen Begegnungen der „dritten Art“ sind auch mir geläufig. Silber und anthrazitgrau sind die modischen Renner bei Pkw-Farben. Wer kauft schon gerne ein knallgelbes oder signalrotes Auto? Wir Motorradfahrer mit unserem Hang zu schwarzem Leder oder zu dunklen Textilien (unempfindlich gegenüber Straßenstaub) sind da aber keinen Deut besser. Es soll aber unbestritten bleiben, das Pkw großflächige Fahrzeuge sind und deshalb im Straßenverkehr immer auffälliger und besser wahrnehmbar sind, als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer mit schmaler Silhouette (Kradfahrer, Radfahrer, Fußgänger). Verbindliches TFL für Motorradfahrer wurde 1989 erfolgreich eingeführt, um - ausdrücklich - die visuelle Aufmerksamkeit für uns derart benachteiligte Verkehrsteilnehmer aus o.g. Gründen zu erhöhen! In der derzeit avisierten Gesetzesfassung für ein obligatorisches TFL findet sich **keine** Entsprechung hinsichtlich der besonderen Gefahrenlage für Motorradfahrer/innen.

Wg. Spekulation:

Wie du oben selbst formuliert hast, sollen die Ergebnisse einer reinen Metastudie auf Literaturbasis als sehr unsicher und wissenschaftlich hinterfragbar gelten. Ebenso sind die von mir im Artikel der Ballhupe dargestellten, denkbaren Konsequenzen für Motorradfahrer und anderer ungeschützter Verkehrsteilnehmer nicht nachhaltig wissenschaftlich untersucht und bewiesen. Sie sind aber auch ebenso wenig widerlegt! Es gibt keine jüngeren Arbeiten und Fallstudien zu diesem Thema. Spekulative Unsi-

cherheit herrscht also hüben wie drüben. Solange aber berechnete und argumentativ schlüssige Zweifel nicht ausgeräumt werden können, obliegt es dem Gesetzgeber hier zu reagieren und für gesellschaftliche Aufklärung Sorge zu tragen. Jeder Bürger hat das Recht, das seine begründeten Zweifel inhaltlich schlüssig beantwortet werden. Monokausale Image-Kampagnen dürfen nicht als Argumentation fehl verstanden werden. Hierzu sind leider noch viele Fragen offen und unbeantwortet.

Wg. Begegnungsunfälle

Hier wäre ich dir dankbar, wenn Du mir den „hinreichenden Nachweis“ für erheblich sinkende Unfallzahlen mit Fußgängern und Radfahrern aus irgendeiner Studie belegen könntest. Die jeweiligen Fachverbände dokumentieren komplett gegensätzliche Effekte als Erwartung. Die meisten, 20 bis 30 Jahre alten Studien beziehen sich auf skandinavische Länder. Hier spielen Fußgänger, Fahrradfahrer und nicht zuletzt auch Motorradfahrer eine nur untergeordnete Rolle im allgemeinen – vorwiegend ländlich geprägten – Verkehrsgeschehen mit geringer Verkehrsdichte. Eine daraus abgeleitete Signifikanz für deutsche Verkehrs-Verhältnisse wäre äußerst fragwürdig. Der einzig relevante, wissenschaftlich unstrittig akzeptierte Profit bei Begegnungsunfällen ist die signifikante Abnahme von Kollisionen mit Rotwild (Elche, Damwild, etc.)

Wg. Gefahrenerkennung:

Zu deinem Argument die „benachteiligten, unbeleuchteten Verkehrsteilnehmer“ [...] „sind all[e] froh, wenn sie frühzeitig eine Gefahr durch Licht erkennen“ wäre vieles kritisch einzuwenden. Z.B.

Verursacherkausalität, juristische Beweislastumkehr oder Risikohomöostase der privilegierten Verkehrsteilnehmer. Obligatorisches TFL wird die Sorgfaltspflicht – das Gebot die Verkehrssituation stets aufmerksam zu beobachten – weg von den beleuchteten, schnellen, motorisierten Verkehrsteilnehmern hin zu den unbeleuchteten, langsamen oder statischen Verkehrsteilnehmern (Fußgänger, Fahrradfahrer) verschieben. Dies geschieht, weil die Aufmerksamkeit tendenziell und unterbewusst mehrheitlich nur noch dem beleuchteten Verkehr gewidmet werden wird. Die ungeschützten Verkehrsteilnehmer werden also zusätzlich zu einem abermals erhöht defensiveren Verhalten gegenüber dem motorisierten Straßenverkehr genötigt, ohne das ihre eigene Gefährdung nachhaltig reduziert werden würde. Dies gilt gleichermaßen für Motorradfahrer, da sie unter obligatorischem TFL ihr wichtigstes, passives Schutzprivileg ersatzlos einbüßen werden.

Wg. Unfallzahlen:

Mehr als 6 von 10 Pkw auf deutschen Strassen verfügen derzeit über ABS, ESP oder wenigstens 2 Airbags. Die anderen 4 von 10 verfügen immerhin über eine stahlmantelte Kabine und eine Knautschzone, welche die Risiken der Insassen bei einer Unfallbeteiligung signifikant reduziert. Der technische Fortschritt mit Fahr-Assistenz-Systemen und instrumentalisierten Sicherheitskomponenten hat die vergangenen Jahrzehnte fast ausschließlich nur die Pkw-Insassen profitieren lassen. Hier sind die Zahlen der Unfallopfer stetig und bedeutsam zurückgegangen. Motorradfahrer sind mehrheitlich weiterhin nur

durch Helm, Schutzbekleidung und vorausschauende Fahrweise geschützt. Ihre Unfallzahlen variieren durch schlechtes oder schönes Wetter, den Spritpreisen oder ihr durchschnittlich gestiegenes Lebensalter. Dennoch sind die Unfallzahlen mit Zweiradbeteiligung (saisonalbereinigt) absolut gesunken – wenngleich weniger signifikant als bei Pkw. Obligatorisches TFL wird hier kontraproduktive Effekte setzen.

Wg. volkswirtschaftlichen Effekten:

Sicher sind 300 getötete Pkw-Fahrer weniger, bei lediglich 50 zusätzlich getöteten Motorradfahrern „unter'm Strich“ ein Zugewinn für die soziale Gemeinschaft. (Hen-

ning, DAS nenne ich Polemik...) Tatsächlich spielen aber volkswirtschaftliche Produktivitätsausfälle durch Unfalltod, Krankenstand oder Unfallrenten eine wichtige Rolle in der politischen Betrachtung dieser Problematik. Dem Staat obliegt hierbei die Pflicht der Gefahrenabwehr für alle seine Bürger. Hierbei bedient der Staat sich oft einer „Mischkalkulation“. Die Einnahmen aus Branntwein-, Tabak- oder Mineralölsteuer werden den daraus resultierenden „Verlusten“ volkswirtschaftlich generierter Produktivität gegen gerechnet. Entsteht ein unvorteilhaftes Ungleichgewicht, wird versucht regulierend zu intervenieren ... (DAS ist auch Polemik – ich kann es nicht las-

sen...) Laut Grundgesetz ist es dem Staat jedoch untersagt, Gesetze zum Vorteil und Profit einer gesellschaftlichen Majorität und gleichzeitig aber zu Un-gunsten und zum Nachteil einer gesellschaftlichen Minorität zu etablieren (Minderheitenschutz). Wenn nun genau dieses in Punkto TFL geschehen wird, dann soll aber -bitteschön - jemand laut und deutlich die politische Verantwortung dafür übernehmen! Ich hoffe, ich konnte dir mit meiner Antwort weiterhelfen. Es wäre schön, wenn du dich weiterhin konstruktiv und kritisch an der Arbeit des BVDM beteiligen könntest. Bis dahin verbleibe ich mit sportlichen Grüßen

Frank Thomas Tobien

Für und Wider von Textilkombis

Über Erfahrungen mit Goretex-Bekleidung

Lieber MZ Pitt,
dein Beitrag in der Ballhupe 3/2005 veranlasst mich, einige Anmerkungen über die textile Motorradbekleidung mit GORE-TEX Membran zu machen. Ich fahre im Jahr mit dem Motorrad über 20.000 km in ganz Europa, zum Teil darüber hinaus und zu allen Jahreszeiten. Im Laufe von mehr als 25 Jahren habe ich die unterschiedlichsten Arten von Motorradbekleidung ausprobiert. Leder war früher das Non Plus Ultra, weil es nichts Anderes und Besseres gab. Der Barbour war nur in bestimmten Anwendungsbereichen eine Alternative. Aber heiß und kalt wurde es einem doch im Leder, weil es die Temperaturen ungemindert weiterleitet. Zusätzlich ist das Leder noch mit Anilin gefärbt oder chemisch behandelt worden, so dass es kaum Atmungsaktivität

hat. Das Problem wird bei Regenfahrten noch viel schlimmer, da die Feuchtigkeit von der Haut nicht nach außen gehen kann und bei Verwendung eines schützenden Regenoveralls noch eine zusätzliche Sperre dazukommt, die dann verhindert, dass die Feuchtigkeit nach außen gelangt. Die Folge ist Auskühlung. Nach diversen wenig befriedigenden Versuchen mit textiler Bekleidung und Regenhaut fahre ich seit 10 Jahren deshalb mit GORE-TEX Bekleidung. Damit bin ich sehr zufrieden und habe ein komfortables Gefühl. Die Membran funktioniert als mikroporöse Membran nach dem Prinzip von Teflon und stößt permanent das von außen auftreffende (Regen-) Wasser bis zu einem Druck von acht bar ab. Gleichzeitig kann aber die innere Feuchtigkeit in Form von Dampf entweichen. Das funkto-

niert nach entsprechenden physikalischen Gesetzen aber nur bei Temperaturunterschieden vom inneren Mikroklima zur Außentemperatur. Nebenbei bemerkt ist die GORE-TEX Membran auch 100% winddicht.

Die Erfahrungen, die du damals bei der BMW-Kombi gemacht hast, habe ich auch gemacht. Sie gelten heute aber nicht mehr. Die Entwicklungen und der Fortschritt sind weit(er) vorangeschritten. Heute gibt es Techniken, die es ermöglichen, entweder die Membran herauszunehmen oder sogar einen Cordura Stoff zu verwenden, der den Fahrwind komplett durchlässt und vor Abrieb schützt. Die Firma Rukka nennt ihr Programm AIR POWER TECHNOLOGY. Das kann ich aus eigener Erfahrung bei heißen Sommertemperaturen sehr empfehlen.

Schwitzen findet dann eigentlich nur noch im Stehen statt.

Diese Technologie funktioniert bei allen Wetterbedingungen, weil bei dem entsprechenden Anzug auch noch mit Outlast zur Temperaturregulierung und der „Air Vantage“ als „aufblasbaren Luftkammerjacke“ gearbeitet wird.

Als Vielfahrer trage ich vor allem in der Übergangszeit und im Winter sehr gerne ein 3-Lagen-Laminat, bei dem die Membran in den Oberstoff einlaminiert ist und sich der Stoff nicht voll Wasser saugen kann, wohl aber atmungsaktiv ist. Ein unbezahlbarer Vorteil bei Nässe und Kälte. Denn wenn es regnet, kann es passieren, dass sich bei anderen Anzugstypen zwischen dem Außenstoff und der wasserdichten Innenlage Wasser in den Falten fängt. Das wird dann auch im Sommer eiskalt, verursacht durch die Windverdunstungskälte. Und dann hast du im Schritt das Gefühl, die Pampers hätten versagt, obwohl unten drunter alles trocken ist.

Deshalb brauchtest du bei dem von dir erwähnten Anzug einen Regenkombi drüber - um eben auch im Sommer der Auskühlung zu entgehen. Das gilt für viele Anzüge heute noch. Docj mit so einem 3-Lagen-Laminat Anzug bekommst keine bösen Blicke beim Betreten eines



Neue Hose von Rukka. Schreibt uns eure Erfahrungen mit Bekleidungen oder Test-Wünsche. (Foto: Rukka)

Lokals, weil du eine tiefende Spur hinter dir lässt, sondern eher das Staunen anderer Motorradfahrer, die frierend auf ihren Motorrädern hocken.

Bei Rukka fährst du mit dem 3-Lagen-Laminat nicht nur bequem, sondern auch durch den Einsatz von ARMACOR sicher, einem Kevlar-Cordura Gewebe, das im Abriebsschutz vergleichbar mit Leder ist. Mit all diesen Hightech-Geweben ist aber eines verbunden: Naturfasern, besonders Baumwoll-Unterwäsche tragen sich damit nicht besonders gut. Nur

Funktionsunterwäsche aus Kunstfaser funktioniert. Allein die saugt Körperschweiß auf und führt ihn sofort durch die Jacke hindurch nach draußen ab – durch die Hose natürlich auch. Als ansonsten eingeschworener „Naturfaserträger“ hatte ich damit anfangs ein Problem im Kopf - am Beispiel des Baumwollhandtuchs, das du zum Wasseraufsaugen verwendest, wird das deutlich.

Ich habe übrigens den neuen Rukka ALLROAD Anzug inzwischen ausprobiert und kann dir sagen, er hält was er verspricht. Vor allem als „Reiseenduro“-fahrer bin ich begeistert. Mehr dazu gerne am Ende der Saison.

Jürgen „Juri“ Grieschat

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, bitte vergesst die Adresse nicht. Vielen Dank.

!Achtung!
Redaktionsschluss für die Ausgabe 3/2006 ist der 15. August. Erscheinungstermin ist Ende September.

Vorschau auf die Ballhupe 3/06

Und das erwartet euch im nächsten Heft:
ET-Helfertreffen
Spendenhotline
Reiseberichte?
Clubporträt
Internot

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

idm

2006

13. – 14.05.
Hockenheimring

27. – 28.05.
Motorsport Arena
Oschersleben

10. – 11.06.
EuroSpeedway Lausitz

01. – 02.07.
Nürburgring

22. – 23.07.
Salzburgring (A)

05. – 06.08.
Schleizer Dreieck

02. – 03.09.
Sachsenring

16. – 17.09.
Hockenheimring

Tickets:
www.idm.de

POWERED BY


AIRNERGY+
ENERGIE VON INNEN

