

BALLHUPE



Ausgabe 2/2007



Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Aktion Sichere Straßen
BMW X Country
Hauptversammlung
Brücken
Deutschlandfahrt





2
0
0
7

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.

27. – 29.04.
EuroSpeedway
Lausitz

18. – 20.05.
Motorsport Arena
Oschersleben

01. – 03.06.
TT Circuit Assen (NED)

22. – 24.06.
Nürburgring

06. – 08.07.
Salzburgring (AUT)

03. – 05.08.
Schleizer Dreieck

31.08. – 02.09.
Autodrom Most (CZE)

14. – 16.09.
Hockenheimring

 **HONDA**

Kawasaki
Let the good times roll.

 **SUZUKI**

 **YAMAHA**
Time Being Your Advent

DUCATI



TRIUMPH

ADAC

BRIDGESTONE

Continental

DUNLOP

PIRELLI

 **Castrol**
POWER 1

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

PS

Speed

Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Mit neuem Vorstand, vielen Ideen und Plänen ist der BVDM in das neue Geschäftsjahr gestartet. Mit dem neuen Team wollen wir eine Sicherheitsoffensive für alle Motorradfahrer starten. Erklärtes Ziel ist die Verringerung von Motorradunfällen und damit auch der Zahl von verletzten und getöteten Motorradfahrern.

Um unsere ehrgeizigen Ziele zu erreichen, brauchen wir vor allem Eure Unterstützung. Mobilisiert Eure Freunde und Bekannten, macht gemeinsame Touren und meldet uns dann gefährliche Streckenabschnitte. Wir fördern die aktive Sicherheit von motorisierten Zweiradfahrer, indem wir als einer der größten Umsetzer zahlreiche Sicherheitstrainings anbieten. Hier ist viel in Bewegung und unser Referent Siegfried Könitzer ist sehr aktiv, damit wir bundesweit noch mehr Trainings, von Trial- über Enduro- bis hin zum Rennstrecken-training anbieten können. Zum anderen sind wir ebenfalls seit vielen Jahren dabei, die passive Sicherheits zu verbessern, angefangen von den Straßen über die Schutzeinrichtung bis hin zu Bekleidung. Wir haben aktiv an einem Handbuch für Straßenbauer mitgearbei-

tet, damit von Anfang an Straßen fachgerecht gebaut und vor allem so repariert werden, dass sie für uns Motorradfahrer keine bösen Überraschungen mehr bieten.

Seit langem bieten wir auf unserer Homepage die Möglichkeit, uns gefährliche Strecken zu melden, die wir begutachtet und an die zuständigen Ämter gemeldet haben. Einige Schäden sind so bereits fachgerecht beseitigt worden. Um einen möglichst vollständigen Überblick über diese Strecken zu erhalten, haben wir jetzt gemeinsam mit der Zeitschrift „Tourenfahrer“ die Aktion „Die gefährlichsten Landstraßen Deutschlands“ gestartet. Unser Ziel ist, möglichst viele Strecken in ein Kataster aufzunehmen, die betroffenen Abschnitte zu begutachten, die zuständigen Behörden zu informieren und die Straßen anschließend zu entschärfen. In diesem Zusammenhang ist das Urteil eines Gerichts interessant, das einen Straßenbauer verurteilt hat, der einen Fahrbahnmangel nicht sachgerecht repariert, sondern nur mit Bitumen großflächig zugeschmiert hatte (s. Seite 8). Doch nicht nur auf dem Gebiet der Sicherheit und der Interessenvertretung sind wir als Verband aktiv

und erfolgreich. Wir bieten darüber hinaus viele attraktive Veranstaltungen an, darunter unsere tollen Jahreswettbewerbe, diesmal zu den Brücken, die Deutschlandfahrt, die Tourentrophy, und natürlich das Elefantentreffen. Berichte zu unseren Aktivitäten findet Ihr auch in dieser Ausgabe. Wenn Ihr anderen Eure schönsten Strecken zeigen wollt, dann bietet doch mal geführte Touren an und schreibt einen Artikel für die Ballhupe.

Wie wollen und können viel bewegen, packen wir es gemeinsam an.



Michael Lenzen
Vorsitzender

Inhalt

	Seite
<i>Neuer Vorstand mit frischem Schwung</i>	5
<i>30. Deutschlandfahrt</i>	7
<i>Gefährliche Landstraßen: Aktion mit „Tourenfahrer“</i>	8
<i>Gespannfahrerlehrgang</i>	9
<i>Reizvolle Ziele beim Jahreswettbewerb</i>	10
<i>Tourentrophy</i>	11
<i>Schnupperkurs im Trialfahren</i>	14
<i>Broschüre für Straßenbauer</i>	15
<i>Test der überarbeiteten BMW F 800 ST</i>	16
<i>Neue Leichtigkeit: Test der XCOUNTRY</i>	17
<i>Gelungene Messepräsentation</i>	21
<i>BVDM beim parlamentarischen Abend</i>	25
<i>Bikergottesdienst am Kölner Dom</i>	27
<i>Sicherheitstraining</i>	29
<i>Saisonauftakt der Motorradfahrer Leverkusen</i>	30
<i>Neuer Vorstand beim LV Rhein-Ruhr</i>	31
<i>Alles was Recht ist</i>	32
<i>Meldungen/Vorschau</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:
Peter Aufderheide, Harald
Hormel, Frank Klemens,
Christian Könitzer, Horst
Orlowski, Dagmar Schreiner,
Günter Wuttke

Wichtige Adressen:

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

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



Sicherheitsoffensive

Neuer Vorstand mit viel Schwung und zahlreichen Ideen

Auf der Jahreshauptversammlung des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM e.V.) in Witzenhausen haben die Mitglieder einen neuen Vorstand gewählt. Da einige Vorstände nicht mehr zur Verfügung standen, mussten verschiedene Posten neu besetzt werden. Hier das Ergebnis: Der bisherige kommissarische erste Vorsitzende Michael Lenzen, wurde vom Plenum offiziell als Vorsitzender gewählt. Zweite Vorsitzende wurden Wolfgang Grüne und Franz Waldmann, Beisitzer Christian Könitzer und Bernhard Schulze, Schatzmeister Wolfgang Schmitz und Sportwart Thomas Thiel.

Die Motorradfreunde Weserstein richteten die Hauptversammlung aus und hatten mit dem Stadthotel in Witzenhausen einen bei den

Deutschlandfahrern schon bekannten Veranstaltungsort gefunden. Zum Rahmenprogramm gehörte eine geführte Ausfahrt am Samstagmorgen über kleine Nebenstraßen. Richtig viel los war in Witzenhausen, weil dort Königinnenfest war, an dem sich mehr als 200 Königinnen (also Wein-, Blumen, Ernte- und sonstige Königinnen) beteiligten. Im Ort gab es Musik, Tanz und Umzug, genug Abwechslung und Aktivitäten im Anschluss an die Versammlung also.

Bereits am Freitagabend ging es mit der Bundesbeiratssitzung los. Diese wurde vor allem ins Leben gerufen, um den BVDM-Clubs ein Forum zu geben, um ihre Interessen im BVDM besser wahrnehmen zu können. Doch wie schon in den Vorjahren auch, war das Interesse

der Clubs gering. Neben den gastgebenden Motorradfreunden Weserstein und den Elefantentreibern Lippe war, wie immer, der LV Rhein-Ruhr mit einigen Vertretern vor Ort. Bei einem solch geringen Interesse sollten wir überlegen, ob wir unsere Satzung ändern und die Beiratssitzungen künftig einfach streichen. Vielleicht stellt ja jemand für die nächste Jahreshauptversammlung einen entsprechenden Antrag. Ich wünsche mir in jedem Fall eine stärkere Beteiligung der Clubs an der Arbeit des BVDM. Seine vergeblichen Bemühungen um die Clubs schilderte Besitzer Thomas Bauer. Die Resonanz auf seine Mails und Umfragen war verschwindend gering. Thomas Thiel berichtete als Vorsitzender der Wesersteiner über die Situation in



Wollen gemeinsam für den BVDM viel bewegen. Thoams Thiel, Franz Waldmann, Wolfgang Schmitz, Michael Lenzen, Wolfgang Grüne und Bernhard Schulze (v.l.). (Foto: Tonnemacher)

seinen Club. Als sehr kleiner Verein, der nur noch wenig Clubleben und weit verstreut wohnende Mitglieder habe, sei das Interesse an Informationen und Kontakten gering. Der BVDM-Vorstand machte dagegen deutlich, dass gerade durch die Angebote des BVDM, wie etwa Clubporträts in der Ballhupe, Werbung auf Messen und Veranstaltungen, insbesondere auch bei Sicherheitstrainings, neue Mitglieder für die Clubs gewonnen werden könnten. Der Verband bietet dabei seine Unterstützung mit Werbemitteln und Know-how an. Dabei besteht nach wie vor die Möglichkeit, die Kosten die den Clubs bei Aktivitäten für den Verband entstehen, auch abzurechnen (mehr dazu auf Seite 24). Angeregt wurde die Diskussion über die Abrechnungen durch einen Vorschlag des LVRR-Vorsitzenden Bernd Luchtenberg, der allerdings nicht auf der JHV anwesend war. Er schlug vor, die für den BVDM aktiven Clubs über ein Bonus- oder Punktesystem oder über eine höhere Beitragsrückerstattung zu belohnen/entlasten. Der Vorstand war der Meinung, dass über das bisherige Abrechnungssystem die Aufwendungen bereits entsprechend vergütet werden können, und Clubs, die Aktivitäten im Sinne und für den BVDM (und sich selber) durchführen, diese auch abrechnen können. Ein neues System sei dazu nicht erforderlich. Veranstaltungen, die abgerechnet werden, sollten dem Vorstand bekannt gemacht werden und darüber auch entsprechend in der Ballhupe berichtet werden (Das sollten die Clubs bei ihren Veranstaltungen ohnehin tun. Anm. der Redaktion.). Möglichkeiten zur Mitgliederwerbung wurden ebenso noch

diskutiert, wie die Möglichkeit, ein Buch oder eine Broschüre zum 50. Geburtstag des Verbandes im kommenden Jahr herauszugeben. Wer mitwirken möchte, sollte sich umgehend bei der Redaktion melden. Am Samstagmorgen nutzte der ein oder andere die Gelegenheit, einen Abstecher zu den Brücken in der näheren Umgebung zu machen, die im Jahreswettbewerb (Seite 10) als Ziel angegeben waren. Auch hier gab es wieder attraktive Ziele. Andere beteiligten sich an der geführten Ausfahrt der Motorradfreunde Weserstein, die über schöne Nebenstrecken führte. Rechtzeitig zum Beginn der JHV waren alle wieder zurück.

Im Mittelpunkt der Versammlung standen die Wahlen, da es zahlreiche Posten im Vorstand neu zu besetzen gab. Für alle Ämter meldeten sich genügend Kandidaten, Einzige Ausnahme war das Amt des Sportwarts. Hier war eine ausführliche Beschreibung der erforderlichen Arbeit notwendig. Thomas Thiel zeigte sich schließlich überzeugt, die Arbeit leisten zu kön-

nen und stellte sich zur Wahl. Das Ergebnis der Wahlen, die traditionell von unserem Ehrenvorsitzenden Horst Orlowski als Versammlungsleiter durchgeführt wurden, habe ich schon aufgelistet.

Leider kamen nur wenige Mitglieder zur Jahreshauptversammlung. Ein Trend, der sich seit einigen Jahren fortsetzt. Der neue Vorstand, der mit vielen Ideen an den Start gegangen ist und die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung von Motorradunfällen in den Mittelpunkt seiner Arbeit gestellt hat, setzt dabei auf die Unterstützung der Clubs und vieler Einzelmitglieder. Ein erster Schritt ist dabei die Zusammenarbeit mit der Zeitschrift „Tourenfahrer“ mit dem Ziel, eine Übersicht über die gefährlichen Straßen zu erhalten, um diese dann entschärfen zu können. Wir hoffen, zur nächsten JHV viele Mitglieder begrüßen zu können, denn dann wird der BVDM 50 Jahre alt. Das wollen wir gebührend feiern. Und zwar an der Nürburg, wo der Verband gegründet wurde. **Michael Lenzen**



Sportwart Wolfgang Schmitz (l.) gratuliert dem Sieger des Jahreswettbewerbs, Horst Orlowski. Die Ergebnisse gab Jens Weinerdt bekannt. (Foto: Lenzen)

Fahrspaß ohne Ende

30. Deutschlandfahrt führt durch Spessart, Rhön und Odenwald

Neue Gegenden kennenlernen, viel Fahrspaß erleben, eigenen Routen ausknobeln und eine geführte Tour mitfahren: All das bietet die 30. Deutschlandfahrt des BVDM, die vom 31. August bis 02. September im Vogelsbergkreis, Spessart und der Rhön sowie in den Ausläufern von Taunus und Odenwald stattfindet. Zielort ist das Kurstädtchen Bad Orb im hessischen Spessart. Im Dreieck von Spessart, Kinzigtal und Vogelsberg gibt es beste Voraussetzungen, um auf kurvenreichen Strecken interessante Ziele rechts und links der hessischen Route A 66 anzusteuern. Da ist auf der einen Seite der größte erloschene Vulkan Europas, der Vogelsberg. Auf der anderen Seite der bayerische und hessische Spessart mit dem größten zusammenhängenden Laubwaldgebiet Deutschlands.

Beide liefern mit tief eingeschnittenen Tälern und vielen Berghängen die besten Voraussetzungen für reichlich Höhenmeter auf kürzester Distanz und kurvigen Fahrspaß. Hinzu kommen Teile der Rhön, die angesichts des häufig fehlenden Baumbestands auch als „Land der offenen Fernen“ ihren ganz eigenen Reiz auch für Motorradfahrer haben sowie Ausläufer von Taunus und Odenwald und die Wetterau. Mit der Motorradstraße Deutschland führt auch ein längeres Stück von Deutschlands größter Motorrad-Erlebnisroute durch das Tourengebiet – weiteres dazu unter www.tourenshop.de.

In Bad Orb, seit dem 1. Januar 2007 nur 20 Kilometer vom geografischen Zentrum der Europäischen Union gelegen, werden wir



Kurven satt, viele Erlebnisse, neue Regionen und Spaß unter Gleichgesinnten bietet die Deutschlandfahrt seit vielen Jahren. (Foto: Lenzen)

ein attraktives Rahmenprogramm für den Samstagnachmittag zwischen der Zielankunft und der Abendveranstaltung mit Siegerwertung, Tombola und großem Buffet anbieten. Wer will, kann natürlich in einem der reichlich vorhandenen Hotels, Pensionen oder Privatzimmern für ein paar Stunden die Füße hochlegen oder auf eigene Faust in der Stadt unterwegs sein. Und das ist die Deutschlandfahrt: Die Teilnehmer „erfahren“ 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 Pokale geht. Jeder Teilnehmer entscheidet selbst, welche Ausprägung für ihn das Richtige ist.

Zwölf Hauptkontrollstellen mit je

drei touristisch und kulturell interessanten Nebenkontrollen ergeben 48 mögliche Zwischenstationen auf der Fahrt zum Ziel.

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

Die Ausschreibung und einen Werbeflyer gibt es auf unsere Homepage www.bvdm.de oder bei Wolfgang Schmitz, Hitdorfer Straße 124, 40764 Langenfeld. Auf der Homepage gibt es auch Tipps von Gewinnern der Deutschlandfahrt. Und wir bieten wieder eine geführte Tour zu den Highlights der Fahrt an.

Harald Hormel

Gefährliche Landstraßen gesucht

Gemeinsame Aktion von „Tourenfahrer“ und BVDM

Mehr Verkehrssicherheit und weniger Motorradunfälle: Daran arbeitet der BVDM schon seit Jahren. Der neue Vorstand hat dies als vordringliches Ziel für die kommende Zeit ausgegeben. Um dieses Ziel zu verwirklichen, führen wir Sicherheitstrainings durch, arbeiten politisch in allen relevanten Gremien mit, leisten Aufklärungsarbeit und entschärfen gefährliche Straßen. Doch dazu müssen wir die gefährlichen Straßen auch kennen. Unter www.bvdm.de könnt Ihr uns unter Gefahrenmeldung schon seit langem gefährliche Strecken melden. Ziel ist es, die Straßen dann auch zu entschärfen und dort Unfälle zu verhindern.

Um eine möglichst umfassende Übersicht über solche Straßen und Streckenabschnitte zu erhalten, ar-

beiten wir jetzt mit der Zeitschrift „Tourenfahrer“ zusammen. Die Zeitschrift hat auf ihrer Homepage einen Aufruf zur Meldung gefährlicher Strecken mit Hinweis auf unsere gemeinsame Aktion gestartet. Wir erhoffen uns davon eine Art Kataster über die Straßen, die entschärft werden müssen. Diese Strecke werden dem so genannten Baulastträger, also den Straßenmeistereien und den politisch Verantwortlichen also Regierungspräsident/Landrat gemeldet.

Nur so können wir einen deutlich höheren Druck aufbauen, damit Straßen endlich so repariert und gebaut werden, dass sie keine Gefahr für uns Motorradfahrer bilden. Wie wichtig es ist, die Strecken an die Straßenbaulastträger zu melden, zeigt auch ein aktuelles Ge-

richtsurteil, auf das Sportwart Thomas Thiel im Göttinger Tageblatt aufmerksam wurde. Danach ist ein Mitarbeiter der Straßenmeisterei Göttingen vom Amtsgericht Münden zu einer Geldstrafe von 900 Euro verurteilt worden. Der Richter sah es als erwiesen an, dass der 46-jährige Straßenbauer, im Mai 2004 eine Straße unsachgemäß repariert und als Kolonnenführer seine Vorgesetzten nicht darüber informiert hatte, dass mit den Mitteln seinen Trupps eine Reparatur nicht möglich sei. In einer Kurve der L 561 im Wesertal hatte die Kolonne Risse großflächig mit Bitumen zugeschmiert. Im Oktober stürzte auf dieser Bitumenschmierei ein Motorradfahrer und zog sich dabei eine Querschnittslähmung zu. Ein Gutachter hatte den Reparaturversuch mit dem so genannten Risse-Boy als völlig ungeeignet bewertet. Laut Zeugen waren in dieser Kurve schon mehrere Motorradfahrer gerutscht. Das Urteil wird Auswirkungen auf den Zivilprozess haben, in dem es um Schadenersatz und Schmerzensgeld geht.

Das Gerichtsurteil zeigt, wie wichtig es ist, dass man gefährliche Strecken meldet. Denn wenn diese den Straßenmeistereien bekannt sind (wie in diesem Fall) können die Mitarbeiter bei einem Unfall persönlich haftbar gemacht werden. Also macht mit und meldet uns gefährliche Streckenabschnitte unter www.bvdm.de, www.tourenfahrer.de, schreibt einen Brief oder schickt eine E-Mail an info@bvdm.de, damit die Straßen sicherer werden. **Michael Lenzen**



Bitumenflicken können zum Sturz führen. Notiert Euch, wo sich gefährliche Streckenabschnitte befinden und informiert uns. (Foto: Lenzen)

Gespannfahrerlehrgang

Spaß und Sicherheit auf drei Rädern

Manche Spötter behaupten, Gespanne vereinigten die Nachteile des Motorrads mit denen des Autos, doch die Freunde des Gespannfahrens sehen das natürlich ganz anders. Schließlich bietet die Fortbewegung auf drei Rädern einen ganz besonderen Reiz und ein ganz eigenes Fahrverhalten.

Wer sich für Gespannfahren interessiert, sein Gespann besser beherrschen lernen möchte, sich mit den theoretischen Grundlagen der Gespanntechnik und dem Fahrverhalten von Gespannen auseinandersetzen will, der ist beim Gespannfahrerlehrgang des BVDM genau richtig.

Seit vielen Jahren bieten erfahrene Instrukturen diesen Lehrgang für Anfänger an. Es gibt ein Programm aus intensiver theoretischer Schulung und praktischen Übungen. Die Gespanne werden dabei vom Veranstalter gestellt. Voraussetzung ist ein Führerschein Klasse 1 unbeschränkt. Der Kurs ist ideal für alle, die mit dem Kauf eines Gespannes liebäugeln, aber nicht wissen, ob diese Art der Fortbewegung auch die richtige für sie ist. Hier können sie ausgiebig das Gespannfahren lernen und testen, welches Gespann überhaupt in Frage kommt, bevor sie viel Geld für ein neues oder gebrauchtes Fahrzeug ausgeben.

Der nächste Kurs findet statt vom 14. bis 16. September in Schloss Burg an der Wupper. Der Lehrgang kostet inklusive Übernachtung und Vollpension 220 Euro. BVDM-Mitglieder zahlen 190 Euro. Eine Begleitperson kostet 60 Euro. Die Anreise kann am Freitag zwischen 17 und 22 Uhr erfolgen.

Weitere Informationen gibt es beim BVDM-Sicherheitstraining, Horst-Werner Sassenhagen, Graf-Bernadotte-Straße 35, 51469 Bergisch Gladbach, Telefon 02202/44171 (Anrufbeantworter) und E-Mail: gespannkurs-bvdm@net-cologne.de. **lz**

Herzlichen Glückwunsch

Der BVDM gratuliert seinen Geburtstagskindern

Der BVDM gratuliert allen Mitgliedern, die im April, Mai, Juni und Juli einen runden Geburtstag gefeiert haben, ganz herzlich. Wir wünschen Euch Gesundheit und vor allem noch viele schöne Kilometer mit dem Motorrad.

85 Jahre: Jan Gwizdalla; **75 Jahre:** Gerhard Beisel, Roger Peschen, Willi Bellmann; **70 Jahre:** Claus-Gottfried Jepsen, Günther Juth, Ehrenvorsitzender Horst Orłowski, Norbert Adolph, Günter Sauerbrey, Voker Lefevre, Helmut De Vries; **65 Jahre:** Gerd Katzmann, Roland Hachmeister, Konrad Ickert; **60 Jahre:** Manfred Zindel, Norbert Riemke, Hans-Dieter Wolf, Manfred Ahrens, Rosemarie Jesacher, Wolfgang Kessler, Dr. Bernd-Otto Kruse, Jörg

Bongartz; **55 Jahre:** Jürgen Siegmann, Günter Hofmann, Heinz Hege, Henning Knudsen, Traude Marunde, Jürgen Lützkendorf, Horst Schultz, Herbert Uhlenbroich, Joachim Wimmer; **50 Jahre:** Matthias Eg-

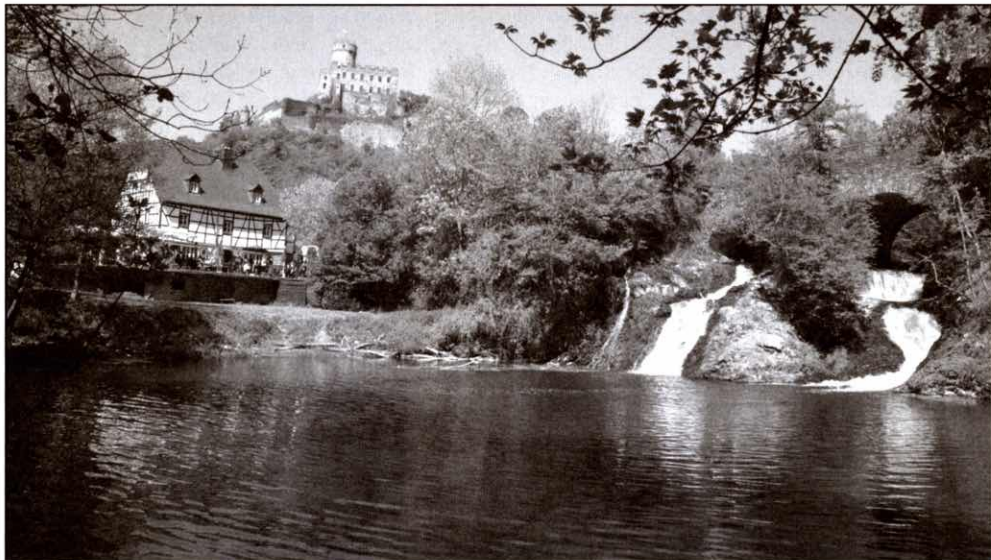


gert, Dieter Block, Paul Heitzmann, Arnold Huber, Martin Köpper, Wolfgang Mees, Peter Thelen, Eckhard Doliwa, Peter Sutor, Dietmar Becker, Uli Bartl, Volkmar Schultz-Igast, Norbert Finkeldey, Heinz Behrens, Uwe Polster, Norbert Rethschulte, Ulrich Doodt, Roland Rottmann, Ingolf Schulz-Weihrach, Klaus Linsel, Dagmar Matthaei, Gerd-Michael Kirschke,

Gerd Elbrächter; **45 Jahre:** Uwe Balsmeyer, Falk Sauer, Ruprecht Müller, Peter Steigerwald, Ronald Stricker, Andreas Gengenbach, Arvo Rogalla, Sven Kosakow, Martin Kodron, Uwe Schmidt, Jürgen Leidig, Siegfried Grundmanns, Alfred Müller, Daniel Gondol, Karl Wirth, Petra Vooges, Frank Brenner, Thomas Döbert, Reiner Büscher, Christiane Lang, Oliver Grob, Michael Pösl; **40 Jahre:** Volker Rupietta, Stefan Michler, Guido Gehrenbeck, Sabine Hummel, Markus Binner, Karl-Heinz Gemmert, Sabine Baun, Oliver Bartling; **35 Jahre:** Christina Kröll, Simone Ultsch, Jürgen Gröner; **30 Jahre:** Andreas Jancker, Daniela Busemann und Gregor Nowak. **lz**

Brücken verbinden

BVDM-Jahreswettbewerb mit lohnenswerten Zielen



Wer die Brücke oberhalb der beiden „Wasserfälle“ erkennen will, muss auf diesem Foto schon genau hinsehen. Ein lohnenswertes Ziel ist die Elzbachbrücke auf jeden Fall. (Foto: Lenzen)

Brücken verbinden, so hat Horst Orlowski den Jahreswettbewerb überschrieben. Doch nicht nur das, sie sind ausgesprochen lohnenswerte Ziele. Und wer mitmacht, hat die Gelegenheit, in Deutschland eindrucksvolle Bauwerke kennenzulernen, die sonst oft nur achlos passiert werden.

Jeder kann sich seine individuellen Fahrten selber zusammenstellen. Alles kann, nichts muss. Somit ist ein Höchstmaß an Spaß und Individualität garantiert. Einfach bei der nächsten geplanten Fahrt einmal schauen, welche Brücke in der Nähe liegt. Ein Foto machen, ins Wertungsheft kleben, fertig. Spaß am Fahren und Kennenlernen von Neuem stehen bei den Jahreswettbewerben im Vordergrund.

Rund 80 Bauwerke hat Horst her-

ausgesucht, jede hat etwas Besonderes und ist ein interessantes Ziel. Egal, wie viele Brücken der Teilnehmer im Laufe des Jahres anfährt, die 15 mit der höchsten Punktzahl werden gewertet.

Alle BVDM-Mitglieder sind zur Teilnahme herzlich eingeladen. Und wie immer beim BVDM, ist der Spaß auch preiswert. Das Wertungsheft gibt es für 5 Euro bei Horst Orlowski, Augustenstraße 2, 42897 Remscheid, Telefon und Fax 02191/65872. Teilt ihm bei der Bestellung bitte auch das oder die Kennzeichen der einzusetzenden Motorräder mit.

Also wartet nicht mehr lange, die Saison hat begonnen, und für viele ist ja auch schon das Planen einer Tour ein großer Spaß, der die Vorfreude weckt. Jeder Teilnehmer

muss das Erreichen eines Zieles durch ein Foto nachweisen, auf dem das Kennzeichen des Motorrades, die Jahreszahl 07 und das gelbe Ortseingangsschild des nächst gelegenen Ortes abgebildet sind. Es werden nur Brücken aus der Wertungsliste berücksichtigt. Jede Brücke hat eine bestimmte Punktzahl und wird nur einmal gewertet. Die Anzahl der Punkte hängt von der Lage und dem architektonischen Reiz des Bauwerks ab. Für ein zusätzliches Foto (mit oder ohne Motorrad), das markante Teile der Brücke zeigt, gibt es 20 Zusatzpunkte. Der Sieger darf das Thema des nächsten Jahreswettbewerbs vorschlagen und sollte in Abstimmung mit dem Sportwart auch die Ausarbeitung übernehmen. **Iz/Horst Orlowski**

Tourensport für jeden

Orientierungsfahrten bieten reichlich Spaß

Die erste Fahrt der BVDM-Tourentrophy 2007 liegt hinter uns. Die Pättgesfahrt fand mal wieder bei bestem Wetter statt. Die Aufgabenstellung bestand zunächst aus einer theoretischen Sonderprüfung: Die Lösung einer Pfeilskizze (auf Bestzeit) war für alle zunächst etwas ungewohnt und erinnerte so manchen vielleicht an längst verdrängte Prüfungssituationen aus der Schule. Im Anschluss an diese Aufgabe gab es zunächst eine einfache Chinesenrallye. Sie führte die Teilnehmer unter anderem über den Truppenübungsplatz Senne - mindestens einem Teilnehmer noch in Erinnerung aus der Zeit der Y-Reisen (wir buchen, sie fluchen). Die Fahrt ging dabei über längere Kopfsteinpflasterstrecken - nur bei den Gespannbeifahrerinnen kam hier vielleicht doch der Wunsch nach einer Enduro auf.

Unterwegs war mehrfach Wild zu beobachten, welches sich in größeren Gruppen hier heimisch fühlt. Nach dem ersten Teil der Chinesenrallye kam die zweite Sonderprüfung: die bereits angekündigte Fischgräte. Wider Erwarten kamen aber (fast) alle mit der Aufgabe gut zurecht - vermutlich auch deshalb, weil hierbei keine Durchschnittsgeschwindigkeit einzuhalten war und somit ein zusätzlicher Stressfaktor entfiel.

Die Auswertung ergab dann, dass die Hälfte der Teilnehmer Chinesenrallye und Fischgräte ohne einen einzigen Fehler gelöst hatten. Somit wurde zur Ermittlung der vorderen Platzierungen die Zeit der theoretischen Sonderprüfung herangezogen.

Gewonnen haben wieder mal Christian Aufderheide und Timo Wiese (Yamaha XT600E), vor Dieter Sa-

mel und Jupp und Petra Bösch. Die Linnemänners waren ja leider nicht dabei (entschuldigtes Fehlen wegen eigener Silberhochzeit). Wie man sieht, kann man bei der TourenTrophy auch mit der kleinsten Maschine im Feld gewinnen!

Nach der Siegerehrung traten dann noch einige Teilnehmer zur dritten Sonderprüfung an. Es sollte ja eigentlich nur ein kleiner Abendspaziergang werden. Aber ohne Karte, Navi und ohne Kenntnis der lokalen Forstwege (nee, die fahren wir mit dem Moped nicht) wurden es dann doch gut acht Kilometer. Speziell Dieter hatte hier zu kämpfen. Mit „Straßenreifen“ (Birkenstock-Latschen) hat man in matschigem Terrain mit einer Reiseenduro so seine Probleme . . .

Überraschungen bei Hotzenwaldrallye

Ja, die Hotzenwaldrallye war schon immer für Überraschungen gut. So auch dieses Jahr . . . Um es kurz zu machen (genauso kurz wie die Ergebnisliste): Es hat am Start geplästert und die Hälfte der Leute ist gar nicht erst zur ORI gestartet. Dabei haben sie doch soviel verpasst . . . Aber der Reihe nach. Die Hotzenwaldrallye begann wie üblich mit der Zielfahrt. Die Lösungsstrecke war ein wenig Zick-Zack, ließ sich aber mit etwas Geschick in eine super Tour über traumhaft kleine, extrem enge und kurvige Schwarzwaldsträßchen umwandeln. Es war mal wieder sehr spaßig zu sehen, was man mit einer GS (trotz Gepäck) so alles anstellen kann. Ging doch etwas



Ob wir hier richtig sind? Kirsten (hinten) und Ingo Bläske beim Kartenstudium während der Pättgesfahrt. (Foto: Aufderheide)

flotter, als bei meiner ersten Schwarzwaldtour vor rund 25 Jahren. Damals mit 250 ccm, 17 PS und einem Fahrwerk, dessen Hauptaufgabe wohl eher darin bestand, Vorder- und Hinterrad am Wegrollen zu hindern. Aber auch mit den damaligen Mitteln machte eine solche Tour viel Spaß. Damals. Lange her . . . Damals sind wir auch bei jedem Wetter gefahren. Mit Lederkombi und mehr oder weniger dichten Regenklamotten.

3500 Kilometer pro Jahr. Und wenn es regnet, dann schon (fast) gar nicht. Ich will mich da natürlich auch nicht ganz ausklammern. Waren es früher bis zu 25.000 Kilometer pro Jahr, so ist es heute nur noch rund die Hälfte - Tendenz fallend. Auch wir haben mittlerweile keine Lust mehr, die weiten Anfahrten auf der Autobahn mit dem Moped zu machen. Seit ein Paar Wochen haben wir dafür einen Anhänger. Mopeds drauf und

wald. Letztes Jahr wurden dem Starthelfer noch die Unterlagen aus der Hand gerissen und alle scharften mit den Hufen und wollten los. Dieses Jahr? Axel's armer Schwiegervater. Er hat sich solche Mühe gegeben, die Unterlagen auf die Sekunde genau zu verteilen. Nur - starten wollte keiner! Es hatte nämlich kurz nachdem Axel mit seinen Helfern losgefahren war, heftig angefangen zu regnen. Das reduzierte die Motivation der Teil-



So sehen Sieger aus: Die Erstplatzierten der Pättgesfahrt mit Veranstalter Peter Aufderheide (r.).

Wenn ich es richtig in Erinnerung habe, eher weniger. Aber das haben wir wohl alles verdrängt. Heute sieht das alles anders aus. Die Mopeds haben alle irrsinnig viel PS und die Klamotten sind meist wasserdicht. Nur gefahren wird damit kaum noch. Laut hinlänglich bekannten Statistiken fährt man heute noch durchschnittlich runde

ab dafür. War auf der Rückfahrt vom Schwarzwald auch sehr angenehm. Bei Karlsruhe ein kleiner Stau (halbe Stunde bei 31 Grad, Klimaanlage), im Sauerland ein kleiner Wolkenbruch (ich kenne die neidischen Blicke der Kollegen, die ohne Regenzeug unter den Brücken standen). Zurück zur näheren Vergangenheit im Schwarz-

wald. Letztes Jahr wurden dem Starthelfer noch die Unterlagen aus der Hand gerissen und alle scharften mit den Hufen und wollten los. Dieses Jahr? Axel's armer Schwiegervater. Er hat sich solche Mühe gegeben, die Unterlagen auf die Sekunde genau zu verteilen. Nur - starten wollte keiner! Es hatte nämlich kurz nachdem Axel mit seinen Helfern losgefahren war, heftig angefangen zu regnen. Das reduzierte die Motivation der Teil-

auf dem gesamten Rest der insgesamt rund 130 Kilometer langen Strecke, blieben wir von weiteren Unwettern verschont. Der Lohn der Überwindung bestand in einer sehr schönen Tour über wenig befahrene, idyllische Nebenstraßen. Die Ruhe wurde nur kurz (aber heftig) von einer gelben Harley unterbrochen. Günter ist mit Abstand der schmerzfreieste Harleyfahrer, den ich kenne. Da kommt so mancher ins Staunen, was man mit so einem Gerät alles anstellen kann. So einem Eisenhaufen, einem amerikanischen. Am Samstag waren wir dann wieder fast alleine. Norbert hatte noch einen kleinen (unfreiwilligen) U-Boot-Einsatz in Richtung Schweiz

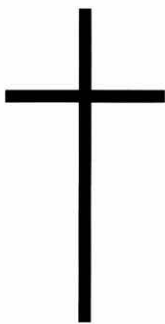
auf dem Plan, alle anderen waren schon weitergefahren. Wir sind mit Axel und seinen fast vollzähligen Schwarzwälderinnen auf Brückentour gegangen. Die Holzbrücke in Bad Säckingen ist schon beeindruckend. Es gut getimter Eisbecher am Nachmittag bewahrte uns dann noch vor einer erneuten Dichtheitsprüfung für die Klamotten. Die Rückfahrt durch den Schwarzwald nach Pforzheim am Sonntagmorgen (dort standen Pkw und Anhänger) war stressfrei und gemütlich. Alles in allem also ein Wochenende mit traumhaften Touren, kurzen (aber heftigen) Regengüssen und leider viel zu wenigen Startern. Auf Dauer sollten wir an den Starterzahlen arbeiten. Sonst sind Ories

wie die Hotzenwaldrallye bald nur noch Erinnerung. Wollen wir das wirklich?

Die nächsten Termine der Touren-trophy: 21. Juli Spessartfahrt; Fahrtleitung: Jörg und Renate Linnemann, Bluddenstraße 1a, 59329 Wadersloh, Telefon 02523/2338, Mobil 0175/8518678, E-Mail: joerglinnemann@freenet.de; 18. August, Luxemburg Ori, Fahrtleitung: Friedrich Wilhelm Sprenger, Wilhelmstal 2, 42477 Radevormwald, Telefon 02191/661340 oder Mobil 0177/1677066; 8. September Bergische Ori, 29. September, Eifeler Flugwachenrallye und am 13. Oktober steht die Abschlussfahrt auf dem Programm.

Peter Aufderheide

Der BVDM trauert um Klaus Arpert



Im Juli 1984 lernten wir Klaus Arpert kennen, als der Landesverband Saar der Motorradfahrer e. V. dem BVDM beitrug, und er dessen 1. Vorsitzender war. Dieses Amt hat er viele Jahre inne gehabt und mit Engagement und Zielstre-

bigkeit geführt. Zu seinen wichtigen Anliegen gehörte die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die er mit Maßnahmen vielerlei Art erreichen wollte. Dazu gehörten beispielsweise Geschicklichkeitsturniere für Solisten und Fahrerlehrgänge mit Gespannen.

Für den Bundesverband war Klaus lange Jahre aktiv im Technikausschuss des Deutschen Verkehrssicherheitsrates. Als Kfz-Sachverständiger hat er dort viele Entscheidungen mitgeformt, die uns Motorradfahrer betreffen.

Beispielsweise war er beteiligt an der Gestaltung der Sicherheitseinrichtungen an Ladebordwänden und des Unterfahrschutzes an Lkw. Dafür gebührt ihm unser Dank. Am 3. Juni ist Klaus Arpert im Alter

von fast 70 Jahren gestorben. Wir trauern um einen engagierten Weggefährten und werden ihn nicht vergessen.

Horst Orlowski, Ehrenvorsitzender



Gleichgewicht und Kondition

Beim Trialtraining kamen die Teilnehmer kräftig ins Schwitzen

Beim Januar-Clubabend des LV Rhein-Ruhr fragte Michael Tubes in die Runde, wer an einem Trial-Nachmittag interessiert sei. Es gingen einige Arme in die Höhe, und sogleich wurde der 25. März, 13 Uhr, und der Treffpunkt festgelegt. Was bis dahin alles geschah, blieb mir verborgen, aber ein paar Tage vorher wurde ich elektronisch an die Verabredung erinnert.

Als wir dann zusammentrafen, überraschte mich das Angebot an Trial-Motorrädern. Konrad Agosti hatte seine Fantic 250, Stefan Frischemeier seine Montesa-Cota 250, Jens Keuser seine Honda 185, Wolfgang Schmitz seine Sherco 290 und Michael seine Montesa-Honda 123 mitgebracht, und alle stellten ihre Zweiräder den zwölf interessierten Anfängern zur Verfügung. Dafür meinen herzlichen Dank! Auf einer befestigten ebenen Fläche waren ein paar einfache



Viel Gefühl verlangt das Trialfahren. Beim Schnuppertraining konnten die Teilnehmer erste Erfahrungen sammeln. (Foto: Tubes)

che Fahrübungen für sie abgesteckt, und sie versuchten, sich mit den doch sehr speziellen Motorrädern anzufreunden.



Gewicht nach hinten, Blick nach vorne, dann lassen sich auch steilere Bergabpassagen einfacher meistern.

Dann zog der ganze Tross in eine Grube, die als Deponie für Erdschutt genutzt wird. Der Weg dorthin war schon für Fußgänger nicht einfach, aber die Besitzer der Trialer fuhren sicher am Grat entlang und den Steilhang aus lauter Spaß mehrfach rauf und runter. Da konnte man nur staunen. Zunächst ging es zu einer vorbereiteten Strecke auf eine leicht abschüssige Fläche, wo jeder Fahrer zwei Runden mit Slalom, verschiedenen engen Kurven, Wenden am sanften Hang und SchlammDurchfahrt bewältigen sollte. Danach wurde das Motorrad gewechselt und dann das Ganze noch ein paar Mal. Das Fahren erfolgt im Stehen, und die meisten Anfänger schalten auch nicht aus dem ersten oder zweiten Gang heraus. Könnte man selbst die Trasse wählen, wäre es nicht schwierig, aber um die Aufgaben

zu erfüllen, muss man sehr konzentriert sein und gefühlvoll mit Gas, Bremse und dem Gleichgewicht umgehen. Wenn das mal nicht klappt, ist ein Fuß zum Abstützen gleich auf dem Boden, denn schnell fährt man ohnehin nicht. Fällt das Motorrad doch noch um, muss man halt den Lenkergriff wieder säubern. Mehr passiert meistens nicht. Dass die Motorräder aufs Gasgeben mit unterschiedlichem Temperament reagieren, hat man schnell raus. Für mich Anfänger ist das Fahren auf einem sanftmütigen Trialer natürlich viel einfacher. Aber kräftezehrend ist es allemal. So drängten sich die Teilnehmer am Beginn noch zu einer frei werdenden Maschine. Als sie dann einige Runden hinter sich hatten, ließ das stark nach. Die Unterarme und Oberschenkel waren matt und der Rücken nass geschwitzt. Da wollte man sich schon eine Pause gönnen. Auch eins der Motorräder wurde schwach und verlangte nach einer neuen Kerze. Dann versuchten wir es auf einer schwierigeren markierten Trasse. Steile Auf- und Abfahrten von einem bis drei Meter Höhenunterschied, Überfahren von breiten Rinnen und kurzen Buckeln und



Zu erst einmal konnten sich die Teilnehmer ausgiebig mit den Trialmotorrädern vertraut machen. Dann ging es auf die vorbereitete Strecke.

wieder Wenden am Hang lagen auf der Strecke. Jetzt kam es auf die Gewichtsverlagerung an: bergauf nach vorn, bergab nach hinten und zu den Seiten auch noch irgendwann. Auch Gas geben vor der Rinne musste sein. Wo sollte man nur all den Mut hernehmen? Doch bei den Hartnäckigen klappte es bald einigermaßen, und die anderen hatten sich allmählich abgesetzt. So ergab es sich, dass die Motorräder auf einen Fahrer warteten und nicht mehr umgekehrt.

Schließlich verließen wir die Grube und genossen mit einem Becher Kaffee und Gebäck den ausklingenden Frühlingstag. Wir alle hatten leicht gerötete Wangen - teils von der Anstrengung und dem Spaß, teils von der Sonne, die uns vom wolkenlosen Himmel anlachte. Auch sie hatte ihre Freude an unserem Tun. Warum mich danach drei Tage der Rücken schmerzte, weiß ich nicht. Am Trial kann es nicht gelegen haben!

Horst Orlowski

Motorradunfälle verhindern

Arbeitskreis erarbeitete Merkblatt für Straßenbauer

Am 3. Mai fand in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch Gladbach die letzte Sitzung des Arbeitskreises Motorradunfälle der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen statt, bei dem der BVDM aktiv vertreten war. Ergebnis des Ak's wird ein Merkblatt zum Thema Straßenbau und Straßenunter-

haltung, das die Gefahren für Motorradfahrer minimiert soll. Es beinhaltet z.B. Hinweise zu passiven Schutzeinrichtungen, wie Unterfahrschutz, Abbau von Schildern am Fahrbahnrand (insbesondere vor der Leitplanke) sowie andere Maßnahmen, um Unfälle mit dem Zweirad im Vorfeld zu vermeiden. Eine besondere Schwierigkeit war

die Aufgabe, die besonderen Eigenschaften und Probleme des Motorradfahrens mit all seinen Einflüssen leicht verständlich zu veranschaulichen. Dies ist meiner Meinung sehr gut umgesetzt worden. Das Merkblatt soll noch in dieser Motorradsaison der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Frank Klemens

Besser, aber noch nicht gut

Test der nachgebesserten BMW F 800 ST

In der vorigen Ausgabe der Ballhupe habe ich ausführlich über die BMW F 800 ST berichtet. Mit dem Motor und auch dem Fahrwerk war ich sehr zufrieden, die Sitzposition erhielt ein Okay, der Spritverbrauch war für 85 PS und die gebotenen Fahrleistungen sehr gut. Doch was mich nachhaltig gestört und die vielfach beworbene Freude am Fahren stark getrübt hat, waren die Lastwechselreaktionen und die Geräusche aus dem Getriebe, als würden die Zahnräder kräftig durcheinander geschüttelt. Gerade in engen Kurvenkombinationen vereitelte das Spiel im Antriebsstrang oft eine saubere Linie. Auch wenn der Zahnriemenantrieb relativ wartungsfrei ist, zeigte er bei der Testmaschine doch, dass er lange nicht so elastisch ist, wie gemeinhin angenommen. BMW hat auf die Kritik der Fachpresse reagiert und die vordere Riemenscheibe so geändert, dass sie nun Belastungsspitzen per Gummielementen besser abbauen kann. Deshalb wollte ich dem eigentlich prima Konzept eine zweite Chance und habe BMW um ein weiteres, allerdings mit dem neuen „Ruckdämpfer“ ausgerüstetes Testmotorrad gebeten. Wie bisher bei BMW üblich, stellte das Unternehmen mir in kurzer Zeit wieder ein Motorrad zum Testen zur Verfügung. Ein schneller und hervorragender Service für die Presse, an der sich andere Motorradhersteller ein Beispiel nehmen könnten.

Ich war also gespannt, ob die Ingenieure das Problem nun wirklich in den Griff bekommen hatten. Obwohl es mir als Verbraucher völlig

schleierhaft bleibt, warum das Motorrad mit diesem für jeden Fahrer doch deutlich erkennbaren Mangel überhaupt für die Serienfertigung freigegeben worden ist. Ganz offensichtlich hat man bei BMW diesen konstruktiven Mangel wesentlich in Kauf genommen. Dann darf man sich allerdings nicht wundern, wenn ein eigentlich innovatives Konzept mit guten Anlagen von den Käufern nicht honoriert wird. Denn wer so viel Geld für ein Mo-

Besonders aufmerksam achte ich vom ersten Meter an, ob das Spiel im Antriebsstrang und die Geräusche aus dem Getriebe noch da sind. Das Motorrad hängt prima am Gas und beim Gaswegnehmen ist ein deutlicher Unterschied zu der alten Testmaschine zu spüren. Dennoch: Völlig verschwunden sind weder das Geräusch noch die Lastwechselreaktionen. Es ist besser geworden, aber nicht gut. Und für meinen Geschmack nicht gut ge-



Auch nach der Überarbeitung des Antriebsstrangs störten mich die Lastwechselreaktionen und die Geräusche aus dem Getriebe. (Foto: Lenzen)

torrad ausgibt, will eine ausgereifte Maschine ohne solche Mängel. Doch zurück zur neuen Testmaschine. Nach knapp 3000 Testkilometern mit der ersten F 800 ST ist mir die Maschine schon gut vertraut. Der etwas spitze Kniewinkel, die viel zu kurzen Spiegelausleger mit dementsprechend stark eingeschränkter Sicht nach hinten, sind zwar ärgerlich, beeinflussen aber den Fahrspaß nicht negativ.

nug, um so viel Geld für die Maschine auszugeben. Dazu kommen noch die mich ebenfalls störenden Kleinigkeiten wie zu kurze Spiegelausleger und etwas zu enger Kniewinkel. Mag sein, dass ich hier zu kritisch bin und andere sich mit den Eigenschaften der Maschine hervorragend arrangieren können und Spaß an dem tollen Motor und dem hervorragenden Fahrwerk haben.

Michael Lenzen

Über die Leichtigkeit des Seins

Mehr Spaß durch weniger Gewicht: Test der BMW XCountry

Schon beim ersten Anblick offenbart die BMW XCountry (gesprochen Cross Country) ihr niedriges Gewicht, wie sie rank und schlank auf dem Seitenständer steht (Einen Hauptständer gibt es nicht.). Fast scheint einen der Scheinwerfer anzugrinsen und einen einzuladen, die nicht gerade unbeträchtliche Sitzhöhe von 87 Zentimetern zu erklimmen und endlich mit dem Spielen zu beginnen. Gerne komme ich der Aufforderung nach. Mit meinen 176 Zentimetern erreiche ich mit den Füßen noch einigermaßen ordentlich den Boden. Für Anfänger unter 1,85 Meter kein gutes Gefühl. Da hilft es, dass die Einzylinder-Maschine vollgetankt gerade mal 160 Kilogramm auf die Waage bringt. In Verbindung mit 53 PS aus 650 Kubikzentimetern Hubraum gibt das ein ordentliches Leistungsgewicht. Vor allem aber ein ultraleichtes, wirklich spielerisches Handling, ohne dass sich das Motorrad dabei nervös anfühlt oder gar kippelig wirkt. Auch der Geradeauslauf auf der Autobahn ist in Ordnung. Weitgehend stabil zieht die XCountry auch bei Höchst



Zwei Spielzeuge auf einem Spielplatz im Sauerland. Während das rechte nur zum Wippen taugt, macht das linke auch auf der Straße eine gute Figur.

geschwindigkeit von rund 170 (der digitale Tacho gaukelt dann gut Tempo 190 vor) gerade-aus. Angeregt durch Windböen oder Fugen kann sie dabei auch mal leichte Pendelneigung zeigen. Das ist

aber immer gut beherrschbar und nicht besorgniserregend. Zudem ist die Autobahn nun wirklich nicht die Domäne dieses leichten Spielzeugs. Je schmaler die Straßen, je enger die Kurven, umso mehr kommt ihr spielerisches Handling zur Geltung. Sauber hält sie dabei die anvisierte Linie ein, lässt sich schon fast allein durch die Blickführung dirigieren. Die Schräglage wird nur von der Haftfähigkeit der Reifen begrenzt. Der Motor hängt spontan am Gas und so lässt sich der Einzylinder ordentlich aus den Kurven herausbeschleunigen. Die einzelne Scheibe im Vorderrad hat mit dem Gewicht keinerlei Mühe und verzögert mit guter Rückmeldung. Und wenn es doch einmal

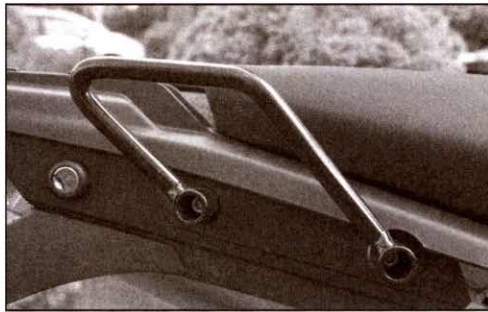


Viel Plastik und Alu um Gewicht zu sparen. Hochwertig wirkt die Verarbeitung allerdings nicht. (Fotos: Lenzen)

kritisch werden sollte, hilft das abschaltbare ABS, das mich absolut überzeugt hat. Ohne Bremskraftverstärker, vernünftig dosierbar, so sollte es sein.

Die Sitzposition ist endurotypisch sehr nah am Lenker, die Ellenbogen sind abgespreizt, der Oberkörper sehr aufrecht. Mit dem breiten Lenker ergibt sich daraus die hervorragende Kontrolle über die Maschine und ein gutes Gefühl fürs Vorderrad.

Insgesamt wirkt die Verarbeitung nicht so hochwertig wie bei KTM, dem Konkurrenten auf den BMW mit der X-Reihe wohl abzielt. Es gibt keine einstellbaren Handhebel, die Vorderradgabel ist nicht einstellbar (da die Abstimmung passte und Komfort und Ansprungsverhalten prima sind, habe ich das allerdings auch nicht vermisst) und Plastik dominiert. Der Sound ist kernig,



*Stabile Griffe am Heck bieten dem Sozius sicheren Halt. Die kurze Sitzbank ist für Soziusbetrieb aber nur bedingt geeignet. Auch die Zuladung fällt nicht gerade üppig aus.
(Fotos: Lenzen)*

aber nicht laut, die Vibrationen des Motors halten sich in Grenzen, sind aber immer zu spüren. Vielleicht ist das auch der Grund, warum bei der Testmaschine das Nummernschild nicht geschraubt, sondern genietet war. Allerdings nicht besonders gut, denn eine Unterlegscheibe hatte Spiel und rappelt laut vor sich hin. Die Lebensäußerungen des Motors haben mich auch auf langen Etappen nicht gestört. Wobei die Län-

ge durch das Tankvolumen von 9,5 Litern vorgegeben wird. Davon sind noch zwei Liter Reserve, so dass die Warnlampe nach gut 200 Kilometern mahnt, die nächste Tankstelle aufzusuchen. Beim Sprit nachfüllen kann der Tankrucksack draufbleiben, denn der Tank befindet sich im Rahmendreieck unter der Sitzbank und hat eine seitliche Einfüllöffnung. Allerdings muss man beim Betanken vorsichtig sein, sonst schwappt das teure Nass über. Wer eben mitgerechnet hat, weiß jetzt, dass die XCountry mit weniger als vier Litern Superbenzin auskommen kann. Auf der Landstraße ist es mir selbst bei heftigstem Angasen nicht gelungen, den Spritverbrauch über 4,5 Liter zu bringen. Im Testdurchschnitt verbrauchte die Maschine auf 2000 Kilometern ziemlich genau vier Liter. Darunter waren auch 300 schnelle Autobahn-Kilometer. Ein erfreulicher niedriger Verbrauch, der bei gemäßigter Fahrweise sicher locker unterboten werden kann. Dennoch wünsche ich mir einen etwas größeren Tank für mehr Reichweite, denn der handliche Landstraßenfeger lädt durchaus auch zu längeren Touren ein. Selbst zu zweit macht das Fahren noch richtig Spaß, auch wenn der Soziusplatz nicht gerade üppig bemessen ist. Aber er ist zumindest



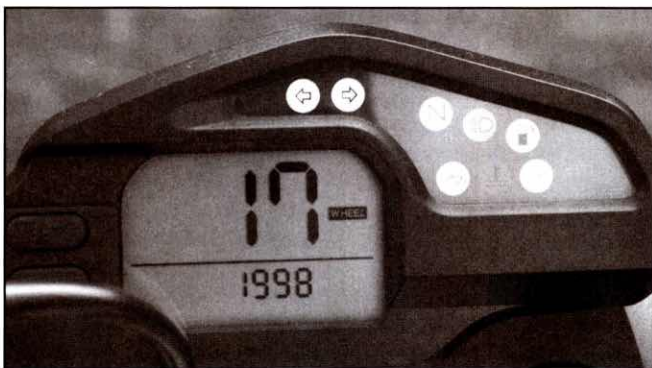
Spielen macht Spaß. Aber Wheelies haben im Straßenverkehr nichts zu suchen. Das Foto entstand beim BVDM-Sicherheitstraining in Düsseldorf.

mehr als nur eine Notlösung, meint meine, was Platz und Komfort angeht, anspruchsvolle Sozia. Sie hatte reichlich Spaß trotz der sportlichen Fahrweise und fühlte sich auf dem Motorrad ausgesprochen sicher. Guter und enger Kontakt zum Fahrer ist durch die aufrechte Sitzposition beider Passagiere gegeben, der Kniewinkel ist entspannt. Große und stabile Griffe am Heck bieten sicheren Halt.

Die XCountry macht, zumindest was Country angeht, ihrem Namen alle Ehren und auch abseits asphaltierte Straßen eine gute Figur. Auf Schotter machen sich das geringe Gewicht, das gute Gefühl fürs Vorderrad und das abschaltbare ABS positiv bemerkbar. Ernsthaften Enduro-Etappen, stehen allerdings die Reifen und auch der Plastikschutz des Motors entgegen. Außerdem bietet BMW für die Stollenfraktion in der X-Baureihe die Challenge an, die in Richtung Hard-Enduro geht. Sie ist aber nur ambitionierten Endurofahren mit entsprechender Körpergröße zu empfehlen. Ich kam so eben noch mit einer Fußspitze an die Erde. Doch bei der gesamten Baureihe ist die unteren Federbeinaufnahme unter-



Auch abseits befestigter Wege macht die zierliche Maschine viel Spaß. Eine ernsthafte Enduro ist sie allerdings nicht.



Das digitale Cockpit ist nicht gerade schön, bietet aber alle erforderlichen Informationen und lässt sich gut ablesen. (Fotos: Lenzen)

dimensioniert. Bei einer Vorführung eines örtlichen BMW-Händlers brach an einer Maschine bei einem Sprung von vier gestapelten Europaletten, die Federbeinaufnahme. Im Testbetrieb zeigte das Fahrwerk allerdings auch mit zwei Personen keine Schwächen. Ausreichend straff aber mit gutem Komfort versahen die Federelemente ihren Dienst und auch der Rahmen war absolut verwindungssteif. Die per Inbusschlüssel verstellbaren Armaturen am Lenker nehmen auch die Spiegelausleger auf, so

dass diese sich mit verstellen. Für mich keine überzeugende Lösung. Mit ihrer Agilität verleitet diese Maschine zum Spielen, zum Ausprobieren, zum Kurvenrübern. Doch bei aller Begeisterung für das Konzept, würde ich mir einen Hauptständer, eine längere Sitzbank, einen größeren Tank, und eine um fünf Zentimeter niedrigere Sitzhöhe wünschen. Dafür würde ich durchaus auch zehn Kilogramm mehr Gewicht in Kauf nehmen. Dann wäre die XCountry viel mehr als nur ein Spielzeug und ein Dritt- oder Viertmotorrad, sondern eine ernsthafte Alternative für die längere Tour. Es gibt einen guten Tankrucksack, eine kleine Gepäckbrücke, aber keine Kofferträger - aber die passen auch nicht ins Konzept. Durch den linksseitig und weit oben verlegten Auspuff ist es allerdings schwer, Gepäcktaschen anzubringen. Aber vielleicht gibt es da ja künftig eine Lösung von BMW oder einem der zahlreichen Zubehöranbieter. Trotz des großen Spaßfaktors, den das Motorrad hat, bleibt für mich die Frage, auf welche Kundschaft es abzielt. Für Fahranfänger kann die Sitzhöhe ebenso ein Problem sein wie der hohe Einstandspreis. Für Tourenfahrer ist der Tank zu klein, wer zu zweit reist, braucht eine längere Sitzbank und Unterbringungsmöglichkeiten fürs Gepäck, fürs reine Endurofahren gibt's zu viel Plastik und die falschen Reifen (außerdem in der Baureihe noch die XChallenge) und für die Stadt ist sie viel zu schade. Fürs reine Kur-



Auf dem Parcours beim Sicherheitstraining ließ sich das spielerische Handling der XCountry erfahren. Schräglagenwechsel gelingen schnell und leicht. (Foto: Lenzen)

venwetzen bietet BMW zudem noch die Supermoto. Die XCountry kann vieles, sie hat die Anlagen zu viel mehr als einem reinen Spielzeug. BMW sollte im Zuge der Mo-

dellpflege die genannten Punkte verbessern und ich bin sicher, dass sich auch deutlich mehr Käufer für dieses vielseitige Motorrad finden würden.

Michael Lenzen

Anzeige

**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 74/699 85

**Welches Motorrad soll ich
für Euch in der Ballhupe tes-
ten? Schreibt einfach eine E-
Mail mit Euren Vorschlägen
an die Redaktion.**



BVDM bestens präsentiert

Messteam auf der Motorräder in Dortmund erfolgreich



Vier aus einem erfolgreichem Helferteam: Karin, Ralf, Teamleiterin Dagmar und Bernhard (v.l.).

Im März 2006 war ich das erste Mal als Standbesetzung in „Sachen BVDM“ auf der „Motorräder 2006“ in Dortmund eingesetzt. Erst kurz im Verband, gab es mir die beste Gelegenheit zu erfahren, was bringt mir denn der BVDM für mich selbst als Bikerin. Auf der anderen Seite wollte ich auch aktiv etwas für den Verband tun. Unsere Blickpunkte waren das R 75-Wehrmachtsgespann (organisiert von Friedrich-Wilhelm Sprenger) und die aktuellen Fotos vom 50. Elefantentreffen im bayrischen Wald.

Aber irgendwie doch zuwenig, um das Publikum so richtig auf uns aufmerksam zu machen. Dann kam der Einsatz auf der INTERMOT 2006 in Köln und auch hier waren die beiden Moto Guzzi (von Horst Orłowski) und unsere Fotos

vom ET die Magneten – aber irgendwas fehlte immer noch.

In mir reifte der Gedanke, ein bisschen mehr zu tun. Als Michael Lenzen mich dann fragte, ob ich ihm die Aufgabe der Messebetreuung Dortmund abnehmen könne, um ihn für seine vielfältigen Aufgaben beim BVDM freizuschaukeln, sagte ich spontan ja. Ich war ja diejenige, die immer wieder bemängelte, was alles getan werden könnte und müsste – einen Rückzieher gab es jetzt für mich nicht mehr.

Aus dem altbewährten Messebauteam (Friedrich-Wilhelm und Horst) sowie Standpersonal von der Intermot 2006 (Bernhard Schulze, Karin Karrasch und ich) und „Altorganisator“ Michael wurde kurzerhand ein „Messteam Dortmund 2007“ ins Leben geru-

fen und im November 2006 gab es das erste Treffen bei mir zu Hause in Köln.

Unsere Vision: Wir werden stärker auf den „BVDM“ und seine Aktivitäten aufmerksam machen. Viele Messebesucher kennen heute noch nicht den BVDM, obwohl wir bereits seit fast 50 Jahren „existent“ sind. Die Anschaffung einer größeren Plane über unseren Stand (und diese ist wirklich super), einheitliches Auftreten (Polo-Shirts mit Logo vorne und Internet-Adresse auf dem Rücken), Werbemittel wie Kugelschreiber, Aufkleber und vor allem Plastiktüten wurden diskutiert, beschlossen und angeschafft. Wir müssen uns präsentieren. Dabei immer Augenmerk auf unsere Internetadresse – denn vier Buchstaben (BVDM) kann man leicht im Kopf behalten.

Die Ausarbeitung der Logos, Bestellung und so weiter nahm schon sehr viel Zeit in Anspruch und es war die Adventzeit, in der ich dann von Paketen mit den bestellten Werbemitteln überhäuft wurde. Das war viel Zählerei, da ja auch der Schatzmeister genaue Liefungsdaten haben musste, um eine ordnungsgemäße Kassenabwicklung zu gewährleisten.

Im Januar bin ich dann zu Friedrich-Wilhelm gefahren, um mitzuhelfen, neue Platten für unseren Messestand zu streichen, denn alte mussten ersetzt werden. Ursprünglich war angedacht, unsere Aussagen auf den Messewänden zu überarbeiten, was jedoch aufgrund der kurzen Zeit bis zur Messe nicht mehr realisiert werden konnte (Danke an Harald Hormel, Referent Verkehrspolitik, für die Zusammenarbeit.).

Dieses Jahr wollten wir zum ersten Mal auch „Sachen“ verkaufen. Also musste eine Vitrine besorgt werden, damit das Publikum die

Verkaufsartikel anschauen konnte – Friedrich-Wilhelm hat dies mit seinem organisatorischen Talent bestens gelöst.

Unsere neueste Errungenschaft, ein Beamer, sollte erstmalig zum Einsatz kommen, um zusätzlich zu den Bildern auf den Messewänden mehr von unseren Verbandsaktivitäten zeigen zu können.

Bilder von den Elefantentreffen 2006 und 2007, die verschiedensten Orientierungsfahrten der Touren-Trophy 2006, Bilder von Sicherheits- und Trialtrainings sowie Einblicke in die Eurobiker-Tour 2006, die nach Tschernobyl führte und Wolfgangs Vorbereitungstour für die diesjährige Eurobiker-Fahrt nach Albanien (26. Mai bis 2. Juni 2007).

Wir waren gerüstet für den Messeauftritt, aber es fehlte Standpersonal für fünf Tage. Mein Anspruch an mich selbst keine Frage: an allen Tagen präsent sein – aber allein geht es nicht und die, die sich bereits angeboten hatten, wollte

ich nicht überstrapazieren. Anfang Januar habe ich rund 35 BVD-Mitglieder im Großraum Dortmund angeschrieben mit der Bitte um Unterstützung. Leider ohne Resonanz. Peter Weissenseel hatte sich zwischenzeitlich auf Michaels Aufruf in der Ballhupe (3/2006) bei mir gemeldet, konnte dann jedoch aus Krankheitsgründen nicht mitmachen. Lieber Peter, danke für Deine Zusage und in 2008 lernen wir uns in Dortmund persönlich kennen.

Bernhard Schulze sagte spontan seinen Einsatz für die ersten drei Tage und auch Samstag (falls es eng werden sollte und es wurde eng) zu, Karin Karrasch (Wiedereinsteigerin) war an zwei Tagen dabei, Uwe Garben, Marie Schott, Eimi (Margret Eimermacher) sowie Ralf Dormagen unterstützten jeweils an einem Tag. Wolfgang Schmitz und Donatus Berchtold machten am Wochenende Einsatz; ja und Horst Orłowski, nicht nur beim Messebau aktiv, sondern auch als Fachmann für seine eigene Moto Guzzi hat mir, genau wie alle anderen Helfer auch, viel Rückhalt gegeben.

Aber auch der Messestand selbst forderte seinen Tribut. Der „Großaufbau“ des Messestandes erfolgte Samstag, 24. Februar 07 (meinen Geburtstag in kalten Messehallen zu verbringen war eine Erfahrung wert) und die Feinarbeiten (Bilder aufhängen, Horst brachte seine Moto Guzzi in die Westfalenhallen, Einräumen der Broschüren - wie aktueller TTK, Ballhupen etc.) - erledigten wir (Uli, Arthur, Horst, Bernd Krämer und ich) dann am 27. Februar unter bewährter Leitung von Friedrich-Wilhelm.

Die Messe konnte beginnen, denn wir waren gut vorbereitet und auf-



Ein Blickfang auf dem attraktiven BVD-M-Stand war die alte Moto Guzzi V 7 von Horst. Das Messteam führte zahlreiche gute Gespräche. (Foto: Berchtold)

gestellt. An den ersten beiden Mes-
setagen war das Publikum „über-
schaubar“, so dass wir auch zwis-
schenzeitlich immer wieder etwas
Zeit hatten, uns selbst auf dem
Messegelände umzuschauen.

Am Freitag dann die erste große
Geduldprobe für mich auf der
Fahrt nach Dortmund: Ich hatte mit
Eimi abgesprochen, sie auf der
Fahrt von Köln nach Dortmund in
Burscheid abzuholen. Ich machte
mich also früh genug von zu Hause
auf, und kurz hinter dem Kreuz

der gesamten dreispurigen Fahr-
bahn ausgebreitet hatten. Als dann
kurz nach 7.30 Uhr die nächste
Meldung kam - Sperrung bis vor-
aussichtlich 10 Uhr wurde ich doch
nervös. Bernhard zu bitten, den
Messestand vorerst allein zu be-
treuen und Eimi zu sagen, dass ich
sie abhole würde, aber noch nicht
wisse wann: mehr konnte ich nicht
tun. Gegen 11 Uhr rollte der Ver-
kehr wieder langsam an. Die Poli-
zei winkte die Autofahrer sehr
schnell an der Unfallstelle vorbei

Luftholen kamen wir erst am Spät-
nachmittag. Und es gab auch
wieder Gelegenheit, sich selbst auf
der Messe umzuschauen und die
Beine zu vertreten.

Viel Spaß hat mir das Thema un-
seres Jahreswettbewerbs „Brü-
cken verbinden“ bereitet. Horst
hatte sich mit der Wahl des Mot-
tos und vor allem mit der Ausar-
beitung der Brückenliste (die an-
gefahren werden können) viel
Mühe gemacht. Mir kam die Idee,
auf der Messe Dortmund weitere
BVDM-Mitglieder für eine Teil-
nahme zu motivieren und mit
Michaels Unterstützung habe ich
einen Handzettel mit dem „Motiv-
foto – die Göltzschtalbrücke“ und
den wichtigsten Informationen zum
Reglement „gebastelt“.

Viel Werbung für Jahreswettbewerb

Mein Wertungsheft nahm ich als
Musterexemplar mit. Tatsächlich
hatten wir Erfolg und konnten sie-
ben Teilnehmer gewinnen. Ein Be-
kannter von Bernhard, der seinen
Messestand ein paar Meter neben
uns hatte, fand das Motivfoto so
faszinierend, dass er uns noch im
Laufe des Tages freudestrahlend
Informationen zu der Göltzschtal-
brücke brachte. Wusstet Ihr, dass
17.098 Kubikmeter Sand ver-
braucht und 26.021.000 Ziegel ver-
wendet wurden oder die Baukos-
ten bei 2,2 Millionen Talern lagen?
An dieser Stelle mein persönlicher
Aufruf: Macht mit – Informationen
gibt es in dieser Ausgabe auf Seite
10 und direkt bei Horst Orlowski,
Telefon 02191/65872 oder E-mail:
HorstOrlowski@aol.com.

Alles in allem war die Messe ein
großer Erfolg. Im Gegensatz zu
den Messeständen in unmittelba-



*Besonders am Wochenende hatten die BVDM-Mitglieder bei starkem
Besucherandrang am Stand richtig viel zu tun. (Foto: Berchtold)*

Leverkusen kam die erste Stau-
meldung in Richtung Burscheid –
wegen Lkw-Unfall war nur noch
ein Fahrstreifen befahrbar. Kein
Problem, solange der Verkehr noch
rollt, dachte ich. Dann ging plötz-
lich nichts mehr. Ich ahnte Böses.
Die Verkehrsnachrichten um 7 Uhr
sprachen dann von Vollsperrung bis
8 Uhr – zwei Lkw waren aufein-
ander gefahren. Ein Lkw hatte
Eisenstaub und der andere gefro-
rene Schweinehälften verloren, die
sich zu einer glitschigen Masse auf

– das richtige Ausmaß des Unfal-
les sah ich dann einige Tage spä-
ter in der Zeitung. Eimi und ich
konnten dann ab 12.30 Uhr Bern-
hard wieder tatkräftig am Messe-
stand unterstützen und entlasten.
So ganz allein am Freitagvormittag
war es doch für Bernhard anstren-
gend. Wie sich im Nachhinein her-
ausstellte, waren auch viele Mes-
sebesucher von der Vollsperrung
der A1 betroffen.

Am Wochenende kam dann der
große Andrang. So richtig zum



Auch der Nachwuchs, der in der Motorradszene zurzeit noch fehlt, machte Werbung für den BVDM. (Foto: Berchtold)

rer Nähe war bei uns immer etwas los. Das Interesse unserer „Kundschaft“ war vielschichtig: Es wurde im Grunde nach allem gefragt, sei es die politischen Arbeiten (wie Tagfahrlicht, Reifenbindung, Streckensperrungen etc.), Veranstaltungen wie ET, Deutschlandfahrt, Jahreswettbewerb, Touren-Trophy, vor allem aber große

Nachfrage nach Sicherheits- und Trialtrainings sowie Gespannfahrerlehrgang. Wir konnten drei neue Vollmitglieder werben und die Spenden (rund 350 Euro), die wir durch Abgabe unserer „Verkaufsartikel“ eingenommen haben, kommen uns selbst (als Motorradfahrer) wieder zu Gute. Sie werden für Unterfahrschutz eingesetzt.

An dieser Stelle nochmals vielen Dank an alle, die zum Erfolg unseres Auftretens auf der Messe beigetragen haben.

Die „Motorräder 2008 in Dortmund“ findet vom 27. Februar bis 2. März 2008 statt.

Hilfe können wir immer gebrauchen und wer Interesse hat, in einem Superteam mitzumachen – auch ohne Vorkenntnisse, der meldet sich bitte bei mir per E-Mail: Dagmar.Schreiner@t-online.de. Anregungen und Kritik nehme ich auch gerne entgegen.

Bis dahin gute und unfallfreie Fahrt.

Dagmar Schreiner

Veranstaltungen gesucht

An alle BVDM-Regionalbüros und BVDM-Mitglieder:

Meldet mir alle Motorrad-Events, Motorrad-Messen, Treffpunkte, Veranstaltungen und Ähnliches in Eurem Einzugsgebiet, auf denen wir uns als BVDM präsentieren können.
Dagmar.Schreiner@t-online.de.

Arbeit für den Verband

Kosten können wie immer abgerechnet werden

Angeregt durch den Landesverband Rhein-Ruhr, möchte ich alle Referenten, Regionalbüros, Clubs und Einzelmitglieder, die aktiv etwas für den Verband ausrichten oder veranstalten möchten, ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Kosten, die Euer Einsatz für den Verband verursacht, natürlich auch abgerechnet werden können. Zum Beispiel Fahrtkosten etwa zu Einsätzen bei Messen oder Unkosten, die bei der Ausrichtung einer BVDM-Jahreshauptversammlung

entstehen, oder für den BVDM-Jahreswettbewerb, die Touren-Trophy und viele andere Dinge mehr. Natürlich muss eine Abrechnung an den Schatzmeister erfolgen, auf der die Kosten per Beleg bzw. Kilometerauflistung deutlich werden. Und es muss sich um Kosten handeln, die für Aktionen im Sinne und Auftrag des BVDM entstanden sind. Gerne schicken wir Euch einen entsprechenden Vordruck zu. Wir möchten Euch animieren, nach außen Flagge für

den BVDM zu zeigen, sei es bei Messen, Motorradfahrertreffpunkten oder regionalen Veranstaltungen. Gerne schicken wir Euch auch entsprechendes Werbematerial zu.

Nur wenn möglichst viele von uns aktiv vor Ort für den BVDM Werbung machen, können wir noch bekannter werden und mehr Mitglieder werben. Meldet Euch in der Geschäftsstelle, beim Messteam (Dagmar Schreiner, s.o.) oder bei mir.

Michael Lenzen

Gespräche über Sicherheit

BVDM beim parlamentarischen Abend der DVW



Talkrunde: Nils Kicker (NDR-Fernsehen), Dipl.-Psych. Stephanie Arndt, Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger (arge tp21), Dr. med. Wolfram Hell (ADAC), Dr. Thomas Schlick (VDA) (v.l.). (Foto: Julia Fassbender)

Der diesjährige Parlamentarische Abend der Deutschen Verkehrswacht e.V. (DVW) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) in Berlin stand anlässlich der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im Zeichen der europäischen Verkehrssicherheitspolitik. Über 90 Gäste aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Medien nahmen an der Veranstaltung teil, darunter auch mehrere Bundestagsabgeordnete. Für die Motorradfahrer beteiligte sich Christian Könitzer, 2. Vorsitzender des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM) an der Veranstaltung. Dr. Jörg Wagner, Leiter der Unterabteilung Straßenverkehr im Bundesverkehrsministerium (BMVBS) verdeutlichte die verkehrspolitischen Prioritäten der Bundesregierung im Rahmen der

deutschen EU-Ratspräsidentschaft.

Als Beispiele für Erfolge auf europäischer Ebene nannte er unter anderem die dritte EU-Führerscheinrichtlinie, die Nachrüstung der Lkw mit Zusatzspiegeln gegen toten Winkel und neue Lenk- und Ruhezeiten für Brummi-Fahrer. Für diese Fortschritte und zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit bezeichnete Wagner die Veranstalter als „wichtige Partner“. DVW-Präsident Heinz Hardt stellte dem deutlichen Rückgang der Zahl der Verletzten und Getöteten die Ausgaben für Verkehrssicherheitsarbeit gegenüber: In den letzten fünf Jahren habe das BMVBS der DVW 11,8 Millionen Euro zur Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. „Hinzugerech-

net werden müssen aber auch die 577.000 Stunden ehrenamtliche Arbeit, die von Mitgliedern der Verkehrswachten in diesem Zeitraum geleistet worden seien“, so Hardt. „Diese ehrenamtliche Arbeit entspricht einem Geldwert von 6,9 Millionen Euro.“

Die Verkehrssicherheitsarbeit der vergangenen Jahre ließ der Präsident des DVR, Prof. Manfred Bandmann, Revue passieren und erinnerte an Kampagnen wie „Hallo Partner - danke schön!“, an der sich auch der BVDM beteiligt hatte.

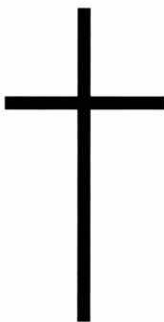
Die Psychologin Stephanie Arndt, die sich zurzeit in einer Dissertation mit der Interaktion zwischen Mensch und Maschine beschäftigt, Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft technischer Prüfstellen

(arge tp) 21 von TÜV und DEKRA, Dr. Wolfram Hell vom ADAC sowie Dr. Thomas Schlick, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), standen im Rahmen einer Podiumsdiskussion den Teilnehmern Rede und Antwort. Thema waren Fahrerassistenzsysteme, die nach einhelliger Meinung der Teilnehmer nicht in die Verantwortung des Fahrzeuglenkers eingreifen dürfen. Im Anschluss an den offiziellen Teil der Veranstaltung bot sich Gelegenheit, mit den Volksvertretern und weiteren Gästen über brennende verkehrspolitische Themen zu diskutieren. **Christian Könitzer**



Eröffneten den Abend: Heinz Hardt, Prof. Manfred Bandmann und Dr. Karl-Peter Schackmann-Fallis (v.l.). (Foto: Julia Fassbender)

Der BVDM trauert um Emanuel Rode „Mr. Conti“



Winter 1977 - das Elefantentreffen am Nürburgring lag am Boden - trotzdem hatte sich Emanuel Rode in den Kopf gesetzt, ein Motorradfahrertreffen ähnlichen Ausmaßes im Contidrom (Reifentest-Gelände der Continental Gummiwerke AG) in Wietze-Jeverßen zu veranstalten. Er trat mit dieser Idee an den BVDM he-

ran. Im Juni 1977 fand das erste Contitreffen in einer Veranstaltergemeinschaft Conti und BVDM statt.

Dieses war der Beginn einer rund zehnjährigen erfolgreichen und unvergessenen Veranstalter-Kooperation.

Am 15.02.2007 verstarb Emanuel Rode (ehemals Leiter Veranstaltungen bei Conti und BVDM-Ehrenmitglied), kurz vor seinem 77. Geburtstag. In seiner Traueranzeige lesen wir: „Es gibt im Leben für alles eine Zeit, eine Zeit der Freude, des Leids, der Trauer und eine Zeit der dankbaren Erinnerung.“

Der BVDM durfte mit Emanuel eine tolle Zeit voller Freude rund um die legendären Motorradfahrertreffen im Contidrom erleben. Dabei lernten wir ihn als einen

außergewöhnlich engagierten Planer und „Macher“ kennen und schätzen.

An unsere gemeinsame Zeit erinnern wir uns mit Dankbarkeit.

Günter Wuttke



Im Schatten des Kölner Doms

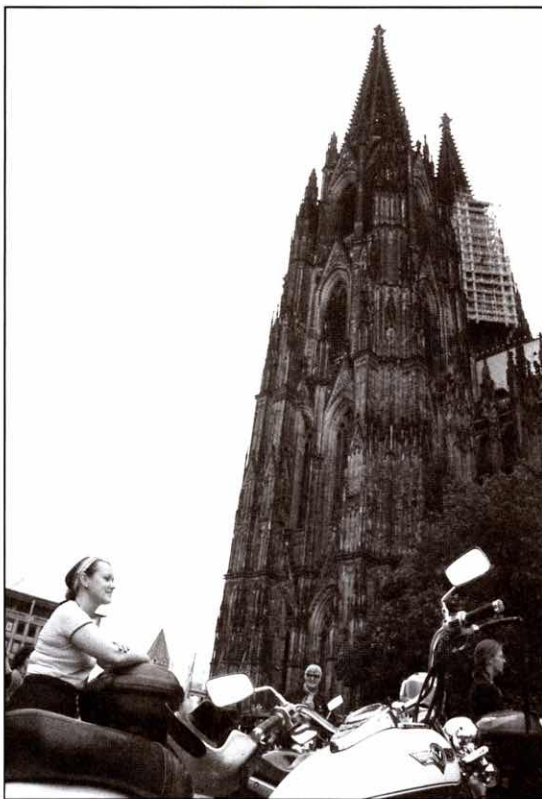
Motorradgottesdienst beim Evangelischen Kirchentag

Drive-In-Gottesdienst für Motorradfahrer beim 31. DEKT (Deutscher Evangelischer Kirchentag) in Köln am 09. Juni, gestaltet von Ingolf Schulz-Weihrauch, der Aktion Blauer Punkt sowie Christlichen Motorradgruppen Deutschlands.

Michael Lenzen hatte sowohl auf dem Clubabend des LVRR, als auch auf der Homepage des BVDM auf diesen Gottesdienst hingewiesen. Da ich noch nie an einem Korso oder Bikergottesdienst teilgenommen hatte, gab es jetzt die Gelegenheit, in meiner Heimatstadt dabei zu sein. Wie sagte Michael zu mir: wann hast Du schon einmal die Gelegenheit, mit deinem Motorrad auf den Roncalliplatz zu fahren (für nicht Kölnkenner: Der Roncalliplatz ist der Seitenplatz am Kölner Dom und sonst nur den Fußgängern vorbehalten).

Mit der Teilnahme am Korso klappte es leider nicht. Ich hatte eine sehr anstrengende Arbeitswoche hinter mir und wollte mich nicht übermüdet (und korsounerviert) auf mein Motorrad setzen. Also per Bus gemeinsam mit meiner Freundin Iris in die „Stadt“ und vom Neumarkt bis zum Dom spaziert. Das orange Halstuch (Zeichen der Teilnehmer des Kirchentages) war überall zu sehen.

Rechtzeitig am Dom, hatten wir auf der Außenterrasse eines Restaurants einen strategisch günstigen Platz. Wir konnten das laufende Programm auf der Bühne verfolgen, hatten die Einfahrt des Korsos auf den Roncalliplatz direkt vor der Nase und konnten zu dem noch etwas für unser leibliches Wohl tun.



Vor der imposanten Kulisse des Kölner Doms fand im Rahmen des evangelischen Kirchentages der Open-air-Gottesdienst statt. Organisiert wurde er von der Aktion Blauer Punkt, die Predikt hielt Pfarrer Ingolf Schulz-Weihrauch. (Foto: Lenzen)

Kurz vor 15.30 Uhr kündigte eine Sprecherin per Mikrofon die Ankunft des Korsos an. Meine Kamera lag griffbereit auf dem Tisch. Die ersten Polizeimotorräder mit Blaulicht kamen in Sicht und mich hielt nichts mehr auf dem Stuhl. Durch meine Messebekleidung (T-Shirt mit dem großen BVDM-Logo) war ich als Mitglied des BVDM nicht zu übersehen und wurde bald von einem Motorradfahrer angesprochen: „Schön, der BVDM ist auch vertreten. Ja, dann mach mal ein Foto von dem Pastor, der seine Schäfchen abholt“.

Michael und Karin Lenzen, Wolfgang Grüne und Engelbert Tubes konnte ich dann persönlich auf dem Roncalliplatz begrüßen. Sie waren als Ordner für den BVDM e.V. tätig. Ich schätze, dass rund 350 Motorradfahrer am Korso teilgenommen haben. Nummernschilder aus Köln, Olpe, Gummersbach, Mettmann, Recklinghausen, Mönchengladbach, Aachen, Düsseldorf, Westerwald und sogar Hamburg habe ich gesehen.

Der Gottesdienst stand unter dem Motto „Mit Biss und Lächeln . . .“ Ingolf hatte dazu zwei Interview-



ladung verschickt hatte, habe ich bei ihm angefragt, ob er auch Ordnerdienste des BVDM benötigen würde. Er freute sich natürlich über jeden der mithilfe, aber es seien eigentlich genügend Ordner über die Aktion Blauer Punkt und die Biker im Bundesgrenzschutz vorhanden, teilte er mit, so dass ein Helferaufruf bei BVDM-Mitglieder überflüssig war. Mit rund 500 Motorrädern war der Korso, der,

Der Motorrad-orso erreicht den Roncalli-Platz. Über Biss und Lächeln predigte „BVDM-Pfarrer“ Ingolf Schulz-Wehrauch. (Fotos: Schreiner/Lenzen)

gäste eingeladen. Ein Gast kam aus Dresden. Er lud am Ende des Interviews alle Teilnehmer des Gottesdienstes in seinen Bibelgarten nach Dresden (Dresden ist Veranstaltungsort des DEKT in 2011) ein. Ein weiterer Gast aus Troisdorf, der durch ein Haifisch-Airbrush auf seinem Motorradtank - ein freundlich blickender Hai (Biss und Lächeln) irgendwann einmal Ingolfs Aufmerksamkeit erregt hatte. Gedanken zu diesem Haifisch-Airbrush waren Thema von Ingolfs Predigt. Die Jordan Wells Band sorgte für eine tolle musikalische Gestaltung des Gottesdienstes mit ihrem Blues-Rock. Kurz vor Ende des Gottesdienstes öffnet der Himmel seine Schleusen und es regnete kurz, aber heftig. Ingolfs Bemerkung dazu: Wir Motorradfahrer müssen, wenn wir unterwegs sind, mit jedem Wetter fertig werden, also stört es uns jetzt auch nicht. Gleichzeitig bat er jedoch die Teilnehmer, den Veranstaltungsort in gewohnter Vorsicht zu verlassen und wünschte allen eine gute und unfallfreie Heimfahrt nach dem Motto „Fahre nie schneller, als Dein Engel fliegen kann!“



Mich hat der Gottesdienst schon sehr bewegt. Ein Drive-In Gottesdienst mit Ingolf und Team vor der Kulisse des Kölner Domes wird es so schnell nicht mehr geben.

Dagmar Schreiner

Auch wenn ich schon einige Motorradgottesdienste mitgemacht und als Ordner verschiedene Ausfahrten und Korsi begleitet habe, war für mich der Drive-In-Gottesdienst im Schatten des Kölner Doms etwas Besonderes. Nachdem „unser“ Motorradpfarrer Ingolf Schulz-Wehrauch die Ein-

wie auch die Gedenkfahrt zum Altenberger Dom, am Bonner Verteiler in Köln gestartet war, auch entsprechend überschaubar. Die Kreuzungen und Einmündungen mussten nicht lange gesperrt werden und in kurzer Zeit kamen wir auf dem Roncalliplatz an, wo die Motorräder im Schatten des Domes abgestellt wurden. Zahlreiche Besucher des Kirchentages, angelockt durch die fetzige Musik der Jordan Wells Band kamen ebenfalls zum Open-air-Gottesdienst, so dass rund 1000 Menschen den Platz bevölkerten. **lz**

Mit Sicherheit mehr Spaß

BVDM-Sicherheitstraining in Düsseldorf

Wer sein Motorrad richtig beherrscht, hat mehr Spaß beim Fahren, ist entspannter, reagiert richtig wenn es eng wird, kurzum: Er fährt einfach sicherer und souveräner. Das ist die beste Voraussetzung, um Unfälle zu verhindern. Seit vielen Jahren bietet der Bundesverband der Motorradfahrer schon Sicherheitstraining nach dem Standard des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) an, die der BVDM mitentwickelt hat. Unser ehemaliger Vorsitzender Henning Knudsen hat sich hier besondere Verdienste erworben. In diesem Jahr nutzte ich die Gelegenheit, mal wieder an einem BVDM-Sicherheitstraining teilzunehmen. Regelmäßig bietet der Landesverband Rhein-Ruhr im April zwei Termine an. Diesmal fanden sie auf einem Firmengelände in Düsseldorf statt, das sich hervorragend dazu eignet. Zudem gibt es noch prima Räumlichkeiten wie Küche und Aufenthaltsraum, den man auch bei Regen für den theoretischen Teil nutzen kann. Recht schnell waren die Termine ausgebucht. Und es waren viele Teilnehmer dabei, die schon mehrfach an einem Sicherheitstraining des LVRR teilgenommen hatten. Bei mir stand die Berichterstattung und vor allem das Fotografieren im Vordergrund, da ich für Messeauftritte und Werbeflyer neue Fotos von den Übungen des Sicherheitstrainings machen wollte. Zudem hatte ich als Testmotorrad die BMW XCountry (siehe Testbericht auf Seite 17), mit der ich bei dieser Gelegenheit herrlich ein bisschen spielen konnte.



Der Moderator erklärt den Teilnehmern die einzelnen Übungen und fährt beim Aufwärmen vorneweg. (Foto: Lenzen)

Als Moderatoren wiesen Ralf Berlin und Harald Sasse die Teilnehmer ein. Sie machten ihre Sache wie nicht anders gewohnt, wirklich prima.

Nach der Begrüßung stand erst einmal eine Einweisung an. Dann gab es ein paar Aufwärmrunden mit „Turnübungen“. Slalom. Ausweichen, Vollbremsungen, Kurvenfahren, Langsamfahren, Wenden und natürlich auch Theorie und Technik standen auf dem Programm. Jeder Teilnehmer wurde individuell beraten und geschult, so dass sich auch ein entsprechender Lerneffekt einstellte, wie die Teilnehmer in der abschließenden Manöverkritik übereinstimmend bestätigten. Einen besseren Auftakt für eine Motorradsaison als ein Sicherheitstraining gibt es meiner Meinung nach nicht.

In diesem Jahr haben wir zahlreiche neue Trainings im Angebot. Die Leitung des Referates Sicherheitstraining hat im vorigen Jahr Siegfried Könitzer übernommen, der sich mit viel Elan der Aufgabe gestellt hat. Es gab und gibt viel zu tun, da viele Moderatoren (nicht nur im BVDM) mit den Anforderungen und den hohen Kosten bei Aus- und Weiterbildung als DVR-Moderator nicht zufrieden sind. Der BVDM als einer der größten Umsetzer von Sicherheitstraining arbeitet an einer Lösung, die für alle Moderatoren zufriedenstellend sein und noch mehr Trainingsangebote deutschlandweit ermöglichen soll. Alle Sicherheitstrainings des BVDM sind auf unserer Homepage www.bvdm.de unter Motorradtraining aufgeführt.

Michael Lenzen

Saisonauftakt in Leverkusen

Erlös wird in Streckenentschärfung investiert

Es ist mittlerweile schon Tradition, dass der BVDM mit einem Stand beim Saisonauftakt der Motorradfahrer Leverkusen auf dem TÜV-Gelände vertreten ist. So waren wir, Dagmar Schreiner, Wolfgang Grüne und ich, am ersten Sonntag im April vor Ort, um Werbung für den BVDM zu machen, Kontakte zu pflegen und viele Gespräche zu führen.

Rund 700 Besucher kamen zur Saisoneroöffnung, um sich neue Modelle anzusehen, probezufahren, ihr Motorrad beim TÜV vorzuführen, den Motoballern bei ihrem packenden Sport zuzusehen oder sich bei einer Vorführung über die Sofortmaßnahmen am Unfallort zu informieren. Die Vereinsmitglieder hatte wie immer für das leibliche Wohl gesorgt und der Erlös soll wieder allen Motorradfahrern

zugute kommen, indem eine für Motorradfahrer gefährliche Straße im Bergischen Land entschärft wird. Gemeinsam mit dem BVDM hat der Verein bereits eine Strecke entschärft, an einer zweiten arbeiten wir zurzeit. Deshalb ein ganz herzliches Dankeschön an die Motorradfahrer-lev.de, die mit ihrem ehrenamtlichen Einsatz zur Sicherheit aller Motorradfahrer beitragen. Wir würden uns sehr freuen, wenn dieses Beispiel Schule machen würde und wir noch viel mehr Strecken mit Hilfe von Spendengeldern entschärfen können.

Mit unserem Zelt, dem Fahrzeug für die Sicherheitstrainings und unseren neuen Werbemitteln sowie unserer Messebekleidung hatten wir einen guten Auftritt und konnten zahlreiche Gespräche über aktuelle Themen rund um das Mo-

torrad und die Arbeit des Verbandes führen. Einige BVDM-Mitglieder wie Wolfgang Schmitz, „Eimi“ oder Stefan Winke schauten ebenfalls bei uns vorbei. Somit gab es immer etwas zu tun, bis im Nachmittag der Besucherandrang nachließ und die ersten Händler ihre Sachen zusammenpackten. Auch wir warteten noch eine Weile, ob nicht der ein oder nach seiner Tour durchs Bergische Land noch einen Abstecher zum TÜV-Gelände machen würde und machten uns dann ebenfalls auf den Heimweg.

Vielen Dank an die Motorradfahrer-Lev.de für die gute Zusammenarbeit. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr und die nächste Streckenentschärfung.

Weitere Informationen zu dem Verein findet Ihr im Internet unter www.motorradfahrer-lev.de. **lz**



Mit einem attraktiven Stand präsentierte sich der BVDM beim Saisonauftakt der Motorradfahrer-lev.de. Dagmar Schreiner und Wolfgang Schmitz hatten genügend Gesprächsstoff. (Foto: Lenzen)

Veränderungen an der Spitze

Landesverband Rhein-Ruhr mit neuem Vorstand



Das neue Team an der Spitze: Bernhard (2. Vorsitzender), Petra (Kassenprüferin), Peter (Sportwart), Uwe (Sportwart), Friedrich-Wilhelm (Sportwart), Dagmar (Schatzmeisterin) (v.l.). (Foto: Lenzen)

Auf seiner Jahreshauptversammlung hat der Landesverband Rhein-Ruhr (LVRR) im BVDM einen neuen Vorstand gewählt. Der bisherige Vorsitzende, Wolfgang Schmitz stellte sein Amt zur Verfügung, weil er im BVDM als kommissarischer Schatzmeister (und als mittlerweile offiziell gewählter) neue Aufgaben übernommen hatte. Er ließ das Geschäftsjahr Revue passieren und berichtete über die umfangreichen Vereinsaktivitäten und seine Arbeit. Auch die anderen anwesenden Mitglieder der Vorstandes und des Eifelteams gaben ihre Tätigkeitsberichte ab. Der Kassenstand war positiv, die Kassenprüfer hatten keinerlei Beanstandung und so stand der Ent-

lastung des Vorstandes nichts im Wege. In der neuen Vereinsgaststätte in Ratingen gingen die Neuwahlen in dem rund 200 Mitglieder starken Verein dann auch zügig über die Bühne. Für alle zu besetzenden Positionen fanden sich genügend Kandidaten, und so hatte auch Versammlungsleiter Horst Orłowski wie gewohnt leichtes Spiel. Als neuen Vorsitzenden wählten die Mitglieder Bernd Luchtenberg, Stellvertreter wurde Bernhard Schulze und Schatzmeisterin Dagmar Schreiner. Von den fünf Kandidaten für den Sportwart wurden schließlich Peter Aufderheide, Friedrich-Wilhelm Sprenger und Uwe Ziegler gewählt. Bernd Luchtenberg dankte den

scheidenden Vorstandsmitgliedern für ihre Arbeit und überreichte ihnen ein kleines Präsent. Mehr über den LVRR gibt es im Internet: www.lv-rhein-ruhr.de. **lz**

Hallo Clubs!
 Wollt Ihr neue
 Mitglieder
 gewinnen und
 Euch und Eure
 Aktivitäten auch in
 der Ballhupe
 vorstellen? Dann
 schreibt an die
 Redaktion.

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.



Verschulden gegen sich selbst

Unglaubliches Urteil des Landgerichtes Frankfurt

Wenn selbst gestandene Rechtsanwältin mit völligem Entsetzen auf ein Gerichtsurteil reagieren, können wir Laien meistens nur noch staunen. Im nachfolgenden Fall, der für reichlich Wirbel sorgte, bewahrheitet sich mal wieder der Spruch, dass man auf hoher See und vor Gericht in Gottes Hand ist.

Das Landgericht Frankfurt am Main hat unter der Geschäftsnummer: 2-20088/06 die Klage eines Motorradfahrers auf Schadenersatz und Schmerzensgeld abgelehnt, der wegen eines Fahrradfahrers eine Vollbremsung machen musste und dabei gestürzt ist. Erschreckend ist die Begründung des Urteils:

„Der Kläger fuhr nachmittags bei trockener Straße und sonnigem Wetter mit seinem Motorrad Suzuki GSX 1300, (...) gemeinsam mit dem Zeugen G. und drei weiteren Maschinen von Schmitten zum Sand-

placken. Drei Maschinen waren etwas zurückgefallen. Der Zeuge G. fuhr in erster Position, dicht gefolgt von dem Kläger. In einem Abstand von vielleicht 15 m folgte der Zeuge E., der nicht zu der Gruppe gehört, gleichfalls auf einem Motorrad. (...) Jetzt hatten die Motorradfahrer freie Fahrt. Zunächst steht nur rechts entlang der Straße Wald und die Sonne bescheint die Straße. Diese ist also hell. Dann steht auch links der Straße Wald. Dieser verschattet schlagartig die Straße. In diesem Bereich befindet sich aus Richtung der Motorradfahrer gesehen links der Straße ein Parkplatz, auf dem durch ein Verkehrsschild am rechten Straßenrand aufmerksam gemacht wird. Von rechts münden in diesem Bereich zwei Wege in die Straße und queren diese. Zunächst in der Höhe eines Wasserwirtschaftsschildes. Es handelt sich um den

Limesradweg. (...) Schließlich folgt am rechten Straßenrand noch ein Hinweisschild für Wildwechsel. Aus einem dieser Wege (...) kam der Beklagte als Radfahrer. Der Kläger, ebenso wie der Zeuge, bremsen scharf, stürzten und verletzten sich. (...) Der Kläger behauptet, der Beklagte sei überraschend und ohne anzuhalten plötzlich aus dem Wald gekommen und auf die Straße gefahren. Er hält den Beklagten für allein verantwortlich (...)

Entscheidungsgründe: Die Klage war abzuweisen. Nach der Beweisaufnahme hält es das Gericht für erwiesen, dass der Kläger den Unfall durch mangelnde Aufmerksamkeit selbst verschuldet hat. Zwar dürfen an der Unfallstelle 100 km/h gefahren werden und der Kläger will etwa 80 km/h gefahren sein. Der neutrale Zeuge E. der etwa 15 m hinter dem Kläger fuhr, und die Gegend ebenso gut kennt wie der Kläger und der Zeuge G. achtete im Gegensatz zu diesen auf die Waldwege und den Parkplatz. Ihm war bewusst, dass an einem sonnigen Sonntag immer mit Fußgängern oder Radfahrern zu rechnen ist, die den Parkplatz verlassen oder ansteuern. Anders als der Kläger und der Zeuge G. erkannte er deshalb den Beklagten rechtzeitig am rechten Straßenrand, wo dieser seiner Erinnerung sogar verhielt und bremsete deshalb ab. Erst als er schon bremsete, setzten der Kläger und der Zeuge G. mit ihren Motorrädern mit einer jetzt notwendigen Vollbremsung an. Seiner Meinung nach hatten die Beiden den Fahrradfahrer



Wer Motorrad fährt ist immer Schuld, auch wenn er nicht Schuld ist. Hoffentlich bleiben uns Unfälle und vor allem solche Richter (von dieser fürchterlichen Sprache gar nicht zu reden) erspart. (Foto: Lenzen)

nicht beachtet. (...) Jedenfalls, der aufmerksame Zeuge E. in dritter Position, sah den Beklagten rechtzeitig. Er bremste als erster, während die vorausfahrenden beiden Fahrer, für die der Beklagte eigentlich besser zu sehen gewesen sein müsste, ihn nicht beachtetten. Schon das zeigt, dass für einen achtsamen Fahrer keine Gefahr bestand. Der Kläger und der Zeuge kennen aus wiederholten Motorradtouren die Strecke. Der Zeuge G. betonte auch, dass er von der Belebtheit der Gegend durch Ausflüger weiß. Dann hätten sie ihre Geschwindigkeit darauf einstellen müssen. Nicht überall, wo 100 km/h erlaubt sind, ist diese Geschwindigkeit auch angebracht. Möglicherweise hat der Wechsel von Licht zu Schatten - eine gerichts-bekannte häufige Unfallursache für helmtragende Motorradfahrer eine Rolle gespielt.

Keinesfalls ist der Beklagte plötzlich und unvorhergesehen auf die Straße gefahren, wie dies der Kläger vorträgt. Das widerlegt die Aussage des Zeugen E., für den die Situation kein Problem darstellte, nicht etwa, weil er in dritter Position fuhr, sondern als erster den Beklagten gesehen hat. Ein Mitverschulden des Beklagten ist angesichts des durch die Beweisaufnahme festgestellten Sachverhalts nicht anzunehmen. Selbst wenn man auf Seiten des Klägers lediglich die Betriebsgefahr gewichtete, überwiegt diese gegenüber einer möglicherweise stattgefundenen Fehleinschätzung der Situation seitens des Beklagten doch derart, dass eine auch nur teilweise Haftung des Beklagten nicht in Betracht kommt (zur Betriebsgefahr von Motorrädern vgl. ausführlich Hentschel, Straßenverkehrsrecht,

38. Aufl., § 17 StVG, Rn. 7 f.). In diesem Zusammenhang sei noch auf eine einschlägige Veröffentlichung von Meewes/Maier in „Zeitschrift für Verkehrssicherheit“, Heft 46 (2000), Seite 70 ff. verwiesen. Danach lässt sich die Betriebsgefahr der Motorradfahrer grundsätzlich als Verschulden gegen sich selbst begreifen, so dass die Unfallfolgen schon deshalb als bewusst in Kauf genommen ganz überwiegend nicht auf einen Unfallgegner abgewälzt werden können. In dieser Abhandlung mit viel statistischem Material finden sich folgende Zahlen: Das Risiko, auf dem Motorrad getötet zu werden ist siebenmal höher als das der übrigen Verkehrsteilnehmer. Je Milliarde Kilometer sterben 92 Motorradfahrer aber nur 13 Autofahrer. Die Kosten für Unfälle bei Motorradfahrern liegen bei DM 255,00 pro gefahrener 1000 Kilometern, dieder Autofahrer bei DM 36,00 pro 1000 Kilometer. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Motorradunfälle belief sich 1997 auf 2,7 Milliarden DM.(...) Bei selbstverschuldeten Unfällen auf Landstraßen starben 53 von 1000 verunglückten Motorradfahrern. Auf Autobahnen sind es 45, innerorts 13. In einer Verkehrsuntersuchung der Firma Uni Royal (1998 von Ellinghaus/Steinbrecher) findet sich eine Statistik (Seite 86), wonach im Mittel jeder Motorradfahrer in drei Jahren zweimal stürzt. Interessant ist vielleicht noch, dass bei einer Umfrage 73 % der Motorradfahrer angaben, dass Kraftrad ausschließlich zum Spaß zu fahren. Der Anteil völlig zweckfreier Fahrten wurde auf 90 % geschätzt (Seite 166). Es heißt dort erklärend: „Emotionale Einflüsse gewinnen auf das Fahrverhalten die Ober-

hand...“ „Subjektive Kontrollüberzeugung verhindert eine adäquate Beurteilung real existierender Gefahren.“ Das Gericht geht sicherlich nicht fehl in der Annahme, dass diese Dinge auch vorliegend eine Rolle gespielt haben: Ein Sonntag, schönes Wetter, eine beliebte Motorradstrecke - die jährlich ihrer Gefahren wegen Todesopfer fordert -, eine Maschine, die in 7,4 Sekunden auf 200 km/h beschleunigt. Dies alles begünstigt eine Stimmung, die jeder Autofahrer an jedem schönen Wochenende bei zahllosen Motorradfahrern beobachten kann. Hier beherrscht häufig die Technik den Menschen und nicht umgekehrt, zumal die streitgegenständliche Maschine 251 kg wiegt. Hier liegen die Gefahren so eindeutig auf Seiten der Motorradfahrer - jedenfalls als Verschulden gegen sich selbst gewertet - dass eine Mithaftung auf Ursache und Schadensumfang nur bei groben Verkehrsverstößen anderer Teilnehmer zu bejahen ist. Einen derartig groben Verkehrsverstoß des Beklagten aber hat die Beweisaufnahme nicht ergeben. Die Nebenentscheidungen beruhen auf § 91,709 ZPO.“

Die Begründung des Richters ist so haarsträubend, dass eigentlich jeder Kommentar überflüssig ist. Das sah wohl auch das Oberlandesgericht Frankfurt so. Es ging in seinem Urteil nicht auf die Begründung des Richters ein und entschied, dass ein Sturz für den Motorradfahrer nicht zu verhindern war. Er erhielt 70 Prozent der geforderten Entschädigung. Das Skandalurteil steht unter www.motorradrecht.de/index.php/motorradfahren-als-verschulden-gegen-sich-selbst auf dem Blog unserer Justiziers Carsten R Hoenig. **lz**

Euro-3-Problem

TÜV zockt Gespannhersteller ab

Dass die deutschen Politiker, Behörden und der TÜV innerhalb der EU durchaus des öfteren einen Sonderweg einschlagen, erfahren zurzeit vor allem die Hersteller von Gespannen auf schmerzhaft weile extrem teure und existenzbedrohende Weise. 850 Euro verlangt der TÜV für eine spezielle Abgasprüfung nach Euro 3 für Gespanne. Nach Umbau von Euro 3 geprüften Motorrädern zum Gespann muss, so sieht es jedenfalls der TÜV, auch das Gespann geprüft werden. Der TÜV beruft sich dabei auf die EU-Richtlinie 2002/

51/EG. Doch dabei st eine andere Auslegung der EU-Richtlinie durchaus vorgesehen und bei Kleinserien unter 200 Fahrzeugen pro Jahr sind weniger strenge Kriterien anzulegen. Diese Regel sollte generell angewandt werden, um teure Einzellösungen zu verhindern. Der TÜV ist hier mal wieder übers Ziel hinausgeschossen. Es ist höchste Zeit, dass die Prüfinstanzen sich auf ihre Aufgaben konzentrieren und nicht Geldverdienen oberstes Ziel ist. Zudem geht es nicht nur um unser Geld, sondern letztlich um unsere Sicherheit. **lz**

Unfallzahlen auch 2006 gesunken

Entgegen teilweise anders lautender Meldungen ist die Zahl der verletzten Motorrad-, Leichtkraftrad- und Rollerfahrer im Jahr 2006 auf 33.273 gesunken. Das entspricht einem Rückgang um 4,5 Prozent. Bei den tödlich Verunglückten lag die Zahl bei 793 und damit um 9,4 Prozent unter den Vorjahreswerten. Der Bestand der Zweiräder stieg dabei gleichzeitig um 1,7 Prozent auf 3,97 Millionen an. Bei den Mofa- und Rollerfahrer war dagegen ein deutlicher Anstieg der Unfälle zu verzeichnen. Hier lag die Zahl der Verletzten bei 19.271 und damit um 8,6 Prozent höher als 2005. **lz**

Weiter Tempo 80 für 125er

Auch wenn die 3. EU-Führerscheinrichtlinie die mittlerweile verabschiedet ist, keine nationalen Sonderregelungen wie die Geschwindigkeitsbegrenzung bei 125er Motorrädern für 16- und 17-Jährige mehr vorsieht, müssen sich die Jugendlichen weiterhin an diese Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Erst wenn die Richtlinie in deutsches Recht umgesetzt wird, entfallen die nationalen Sonderregelungen. Das muss spätestens bis zum Jahr 2013 geschehen. Doch vorher will die Bundesregierung die Beschränkung und den deutschen Sonderweg nicht aufheben. **lz**

Termine

Euro-Gespann-Treffen

Zum 18. Euro-Gespann-Treffen lädt die Zeitschrift Motorrad-Gespanne am Wochenende 24. bis 26. August nach Weiswampach in Luxemburg ein. Der Eintritt kostet 20 Euro. Weitere Infos gibt es im Internet unter www.motorrad-gespanne.de oder per Telefon unter 09661/812900.

Open-air-Festival

Vom 17. bis 19. August steigt im Sauerland das „1. Olsberger Motorrad- und Open-air-Festival“. Eine Messe, bei der Ausprobieren und Testen erwünscht sind. Es gibt viel Musik, der Eintritt ist frei. Weitere Infos gibt es bei Touristik und Stadtmarketing Olsberg, Ruhrstraße 32, 59939 Olsberg Telefon 02962/97370; Fax 02962/973737, E-Mail: touristik@ts-olsberg.de. **lz**

Habt Ihr Anregungen, Kritik oder Lob? Seid Ihr anderer Meinung? Dann schreibt mir doch einen Leserbrief. Zeitschriften bitte an die Redaktionsanschrift oder per E-Mail an ballhupe@bvdn.de. Ich freue mich über jede Zuschrift.

Vorschau auf die Ballhupe 3/07

Und das erwartet Euch im nächsten Heft:
Eurobikertour
Eifeltreffen
Testberichte
Reiseberichte

Redaktionsschluss für die Ausgabe 3/2007 ist der 10. August.



Die erfolgreichste und älteste Interessenvertretung aller deutschen Motorradfahrer kämpft für Deine Rechte!



Wir vertreten mehr als 13.000 Motorradfahrer!

BVDM: Aktiv für Dich!

Gemeinsam mit Dir sind wir noch stärker!

Damit Du den BVDM bei seinem Engagement für die Belange der Motorradfahrer unterstützen kannst, ohne einem Verein anzugehören, bieten wir Dir auch eine Fördermitgliedschaft für 12 Euro pro Jahr an.

Du erhältst einmal im Jahr unsere Verbandszeitschrift „Ballhupe“ sowie den Touren- und Treffkalender mit aktuellen Infos und Terminen.

Als ordentliches Mitglied zahlst Du

4 Euro Beitrag pro Monat.

Dafür erhältst Du zahlreiche Vorteile wie:

- viermal jährlich unsere Verbandszeitschrift
- Beratung in allen Fragen rund ums Motorrad
- Sicherheitstrainings zu günstigen Konditionen

Mit dem Mitgliedsbeitrag unterstützt Du unsere erfolgreiche Arbeit im Kampf für die Rechte aller Motorradfahrer.

Zusammen mit dem Mitgliedsausweis senden wir Dir die Satzung und einen BVDM-Aufkleber zu.

Bitte zahle Deinen Beitrag erst nach Aufforderung!

Trenne den ausgefüllten Anmeldebogen an der Markierung ab und sende ihn an folgende Adresse:

BVDM-Geschäftsstelle
Carl-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz

Weitere Informationen gibt es im Internet unter:

www.bvdm.de

oder sende uns eine E-Mail an:

info@bvdm.de

☐ **Mitgliedschaft** ☐ **Fördermitgliedschaft**

☐ **Ehepartner eines Mitglieds**

BVDM-Verein ☐ ja ☐ nein

Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an.

☐ **Einzugsermächtigung**

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit einverstanden, dass der BVDM e.V. den von mir laut Beschluss der Hauptversammlung zu zahlenden Jahresbeitrag von meinem Konto mittels Einzugsbeleg abbuchen lässt.

Hinweis nach § 43 BDSG: Die Daten unserer Mitglieder werden unter Beachtung der Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes mit Hilfe einer EDV gespeichert.



GLÄNZENDER LESESPASS!



TOURENFAHRER



TEST-ABO
25,50
Euro

Der Motorrad-Reiniger
in der praktischen 1-Liter Sprühflasche!
Blitzschnell, blitzsauber und vollständig
biologisch abbaubar.

Protect & Shine
verleiht Ihrem Motorrad neuen Glanz,
schützt Metall- und Chromteile
wirksam gegen Korrosion.

TEST-ABO

6 Monate ausprobieren

Das TF-TEST-ABO sichert Ihnen
Lesespaß pur, und obendrauf gibt
es noch etwas „Glänzendes“ für
Ihr Allerliebstes.

DANKESCHÖN
MOTOREX CLEANER-SET



Wenn Sie mehr erfahren möchten, besuchen Sie uns online:
www.tourenfahrer.de

TF-TEST-ABO

- ☐ Ja, ich möchte sechs Monate lang TOURENFAHRER testen und erhalte als
Dankeschön das **MOTOREX CLEANER-SET***

Die Lieferung soll erfolgen ab Heft _____

Name/Vorname _____

Straße/Ort _____

PLZ/Ort _____

Datum/Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsweise

- ☐ Buchen Sie den Rechnungsbetrag von meinem Konto ab:

Bankleitzahl _____ Konto-Nr. _____ Geldinstitut _____

- ☐ Ich zahle nach Eingang der Rechnung.

- ☐ Ich zahle mit beiliegendem Verrechnungsscheck.

Der Abo-Preis für 6 Hefte inkl. Porto beträgt im Inland 25,50 €. Abo-Lieferungen ins Ausland können nur auf Rechnung oder durch Vorabinsendung eines Schecks über 33 € ausgeführt werden.

Nach Ablauf des Test-Abos schicken Sie mir TOURENFAHRER zum Jahres-Abo-Preis von 51 € im Inland; Lieferungen ins Ausland können nur auf Rechnung oder durch Vorabinsendung eines Schecks über 66 € ausgeführt werden. Das Jahres-Abo können Sie jederzeit kündigen und erhalten zuviel gezahltes Geld zurück.

Falls Sie nach dem Test TOURENFAHRER nicht weiterlesen möchten, schicken Sie bitte nach Erhalt der 5. Ausgabe eine kurze Info an unseren Abo-Service: PMS & Co. KG, Frau Lattermann, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 0211/690 78 99 86, l.lattermann@pms-abo.de.

Bitte ausfüllen und senden an: Reiner H. Nitschke Verlags-GmbH, TOURENFAHRER, Eifelring 28, 53879 Euskirchen oder per Fax 02251/6504619

* Solange Vorrat reicht / Der Versand der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang und kann bis zu vier Wochen dauern.