

BALLHUPE



Ausgabe 3/2007



Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Aktion Sichere Straßen
Eurobikertour
Deutschlandfahrt
Tagfahrlicht



FASZINATION ENDURO

- **Test**

Praxisgerecht, detailliert, kompetent – Enduros auf Herz und Nieren geprüft, on und off road

- **Sport**

Spektakulär, spannend, vielseitig – alles über den Rallye- und Endurosport

- **Technik**

Informativ, verständlich, maßgebend – Tipps, Trends und Technik rund um die Enduro

- **Reise**

Unterhaltsam, mitreißend, abenteuerlich – Enduro-Reisen auf allen fünf Kontinenten

**Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu**

ENDURO gibt's für 3,50 Euro im guten Zeitschriftenhandel oder direkt bei:

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Parlerstraße 24
73525 Schwäbisch Gmünd



Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

nein, neidisch haben wir Motorradfahrer, mal abgesehen von einigen Alpenstraßen, nun wirklich nicht nach Österreich geschaut. Doch manchmal lohnt ein Blick in die Nachbarländer. Denn die Österreicher, die das Tagfahrlicht für Pkw bereits eingeführt hatten, wollen es nun wieder rückgängig machen. Grund ist eine Studie, die zwar eine kurzfristig bessere Wahrnehmbarkeit durch das Tagfahrlicht bescheinigt, gleichzeitig aber eine höhere Ablenkung der Verkehrsteilnehmer durch das Licht und seine Reflexe feststellt. Die Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass es aus Unfallsicht keinen Grund für das Tagfahrlicht gibt, aus Klimaschutzgründen aber viel dagegen spricht.

Unsere Politiker sollten sich die Studie und die Vorgehensweise ihrer österreichischen Kollegen einmal genau anschauen. Denn die beweisen den Mut, auch mal eine Entscheidung zurückzunehmen. Für Deutschland kann die Studie nur bedeuten, das Tagfahrlicht gar nicht erst einzuführen. Denn sie bestätigt, was der BVDM immer als negative Fakten gelten gemacht hat: Die bessere Wahrnehmbarkeit der motorisierten Zweiradfahrer geht verloren, es gibt keinen relevanten Sicherheitsgewinn bei anderen Verkehrsteilnehmern und die Umwelt wird durch den erhöhten Verbrauch und damit durch

vermehrten CO₂-Ausstoß noch stärker belastet. Wir werden hier weiter Druck auf unsere Regierung ausüben, damit das Tagfahrlicht gar nicht eingeführt wird. Über die aktuelle Entwicklung informieren wir auf unserer Homepage www.bvdm.de unter der Rubrik News. Auch bei einem anderen Thema hat der BVDM bereits vor Jahren die Bundesregierung aufgefordert, sich an EU-Recht zu halten: Die Reifenmarkenbindung. Der deutsche Sonderweg, der bislang für Motorräder bestimmte Reifenfabrikate vorschreibt, erschwert (Einzeleintragung und Reifenfreigabe) und verhindert in manchen Fällen die Wahl der Bereifung. Jetzt hat Suzuki zumindest für seine neuen Modelle die Reifenbindung aufgehoben. Ein richtiger Schritt. Denn freie Reifenwahl ist nicht gleichbedeutend mit Sicherheitsverlust, denn Größe, Tragfähigkeit und Geschwindigkeitsindex sind nach wie vor vorgegeben. Sicher reagiert ein Motorrad mit anderen Reifen durchaus unterschiedlich. Doch in einem absoluten kalkulierbaren Bereich, auf den sich jeder Fahrer einstellen kann. Jeder kann sich aus den Reifenfabrikaten denjenigen auswählen, der zu seinem Fahrstil passt.

Es bleibt zu hoffen, dass die anderen Motorradhersteller nachziehen. Dann können zahlreiche Fahrer von älteren Maschinen endlich in den

Genuss und den Sicherheitsvorteil moderner Reifen kommen.

Mehr Sicherheit durch motorradgerechtere Straßen verspricht sich der BVDM auch von dem neuen Leitfaden für Straßenbauer, an dem der BVDM maßgeblich mitgearbeitet hat. Er hilft hoffentlich, zahlreiche Fehler beim Straßenbau zu vermeiden, sachgerechte Reparaturen ohne Bitumen auszuführen und so Unfälle zu verhindern. Das passt prima zu unserer gemeinsam mit der Zeitschrift „Tourenfahrer“ durchgeführten Aktion „Sichere Straßen“. Meldet uns gefährliche Streckenabschnitte, damit sie entschärft werden können.

Einen sonnigen Saisonabschluss und mit Sicherheit mehr Spaß wünscht Euch



Michael Lenzen
Michael Lenzen
Vorsitzender BVDM

Inhalt

IMPRESSUM

	Seite
<i>Österreich will Tagfahrlicht wieder abschaffen</i>	5
<i>Suzuki ohne Reifenbindung</i>	6
<i>Web-Tipp: mopeten.tv</i>	6
<i>Gefährliche Landstraßen: Aktion mit „Tourenfahrer“</i>	7
<i>Der Sieger berichtet über die Deutschlandfahrt</i>	8
<i>Gelungenes Jubiläum</i>	11
<i>Intern</i>	13
<i>Tourentrophy</i>	14
<i>Eurobiker-Tour nach Albanien</i>	15
<i>Helfertreffen und Eifelwochenende</i>	23
<i>Lust und Frust mit der BMW F 800 ST</i>	25
<i>BMW nimmt Stellung</i>	28
<i>Landrat beim UTMC</i>	29
<i>Regionalbüro Trier</i>	30
<i>Vorschau</i>	30

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, Wolfgang
Grüne, Georg Guske, Klaus
Lonnendonker, Dieter Damel,
Wolfgang Schmitz, Dagmar
Schreiner, Thomas Strunk,
Peter Sutor

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



Laut Studie mehr Unfälle

Österreich will Tagfahrlicht für Pkw wieder abschaffen

Seit Beginn der Debatte über das Tagfahrlicht für Pkw hat der BVDM auf die möglichen Risiken für Zweiradfahrer und Fußgänger und die steigende Umweltbelastung durch höheren CO₂-Ausstoß hingewiesen. Eine Studie in Österreich - dort ist das Tagfahrlicht seit 2005 vorgeschrieben - hat unsere Position jetzt voll und ganz bestätigt. Und sogar dazu geführt, dass Österreichs Politiker zurückrudern. Ein mutiger Schritt. Verkehrsminister Werner Faymann und Innenminister Günther Platter haben nun in einer Pressekonferenz bestätigt, dass Autofahrer, die ohne Licht am Tag unterwegs sind, künftig nicht mehr bestraft werden sollen. Zu-dem sei die Abschaffung des Lichtzwangs noch in diesem Jahr zu erwarten.

Eine Studie von Unfallforscher Ernst Pfleger kommt zu dem Ergebnis, dass Licht am Tage zu einer längeren Ablenkung führe, die dazu führen könne, dass andere Verkehrsteilnehmer übersehen würden. Zudem ergäben sich in bestimmten Situationen Blendeffekte. Durch das Tagfahrlicht sei für Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer, das Risiko, übersehen zu werden, gestiegen.

Am 15. November 2005 hatte Österreich die Lichtpflicht eingeführt und erwartet, dass sich die Unfallzahlen um 13 Prozent senken würden. Das ist aber nicht der Fall gewesen. Im Gegenteil: Im ersten Halbjahr 2007 hat es eine Zunahme der Unfälle in allen Bereichen gegeben. Ob es einen Zusammenhang mit dem Tagfahrlicht gibt, ist allerdings völlig offen.



Mit dem Tagfahrlicht bei Motorrädern stieg die Wahrnehmbarkeit und die Unfallzahlen im Begegnungsverkehr mit Pkw sanken um ein Drittel.

Die Studie zeigt also, dass sich unsere Befürchtungen, dass durch Tagfahrlicht das Sicherheitsplus für die motorisierten Zweiradfahrer geringer wird, korrekt waren. Auch die anderen schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer sind stärker gefährdet. Nicht zu vernachlässigen ist in der aktuellen Debatte natürlich auch der erhöhte Schadstoffausstoß durch den höheren Verbrauch. Das könnte allerdings durch spezielle Tagfahrleuchten mit LED-Technik verringert werden.

Mit unserer Forderung, dass Tagfahrlicht bei Pkw nur einzuführen, wenn damit kein Sicherheitsverlust anderer Verkehrsteilnehmer verbunden ist, lagen wir laut dieser Studie also völlig richtig. Wir halten nach wie vor daran fest, dass man die Sicherheit der ver-

schiedenen Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander aufrechnen kann. Wenn sich (in weiteren Studien) herausstellen sollte, dass mit speziellen LED-Tagfahrleuchten bei Pkw ein Sicherheitsgewinn zu erreichen ist, ohne damit die Wahrnehmbarkeit der Motorradfahrer zu beeinträchtigen, wird der BVDM der letzte sein, der sich gegen die Einführung sträubt.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Einführung des Tagfahrlichts jedenfalls der falsche Schritt. Ich habe das Bundesverkehrsministerium um eine Stellungnahme gebeten. Sobald diese vorliegt, werden wir auf unserer Homepage www.bvdm.de darüber aktuell berichten. Auch in unserem Forum gibt es dazu bereits zahlreiche Beiträge und ausführliche Informationen.

Michael Lenzen

Wann fällt die Reifenbindung?

Suzuki gibt 2007er Modelle frei

Von Anfang an hat sich der BVDM gegen den deutschen Sonderweg bei der Reifenmarkenbindung ausgesprochen. Während EUweit keine Reifenmarken, sondern Größe, etc. vorgeschrieben sind, sorgte die Bundesregierung mit ihrem Alleingang dafür, dass etwa Fahrer von Young- und Oldtimern von dem Fortschritt moderner Reifen ausgeschlossen blieben. Auch für andere bestand, wenn es keine Reifenfreigabe durch den Fahrzeug- oder den Reifenhersteller gab, nur die Möglichkeit, über eine teure Einzelabnahme den gewünschten Reifen eingetragen zu bekommen. Seit es die neuen EU-Fahrzeugpapiere gibt, ist die Verwirrung unter den Motorradfahrern über die Reifenmarkenbindung noch größer

ge worden. Denn es lässt sich nicht erkennen, welcher Reifen denn nun eingetragen ist. Das muss beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) erfragt werden. Auch für die Polizei ein umständliches Verfahren.

Doch was bedeutet es, wenn Suzuki für die aktuellen Modelle keine Reifenmarken mehr vorschreibt. Zum einen, dass das Unternehmen keine Haftung übernimmt, wenn ein Unfall nachweislich durch einen Reifen verursacht wurde. Und damit im Umkehrschluss, dass die Haftung auf die Reifenhersteller übergeht. Doch letztlich ist der Fahrer für den Zustand seines Fahrzeuges verantwortlich. Wenn ein Reifen nicht mit einem Motorrad harmonisiert, heißt das ja noch lange nicht, dass es nicht mehr fahr-

bar ist oder zu einem Unfallrisiko wird. Der Fahrer muss sich halt auf die Eigenschaften einstellen. Das muss er zurzeit ganz genauso, denn es gibt deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Reifenfabrikaten, auch wenn diese für das gleiche Motorradmodell freigegeben sind. Und genau hier liegt ja auch die Vielfalt begründet, schließlich legt ein Tourenfahrer mehr Wert auf eine längere Lebensdauer und der Sportfahrer mehr Wert auf reichlich Grip auf der letzten Rille. Die Reifenhersteller werden weiter ihre Reifen testen und die Motorradhersteller Empfehlungen geben. Den Rest regelt der Markt. Eine Reifenbindung ist nicht erforderlich und von der EU auch nicht gewollt. **lz**

Wechsel an der Spitze des DMSB

In wie es so schön heißt gegenseitigem Einvernehmen haben sich das Präsidium des Deutschen Sport Bundes (DMSB) und der Generalsekretär des DMSB, Dr. Michael Engel, auf einen sofortigen Wechsel an der Spitze der DMSB-Geschäftsstelle verständigt, informiert der DMSB in einer Pressemitteilung. Grund seien unterschiedliche Auffassungen über die künftige Richtung des Verbandes. Die Geschäftsstelle des DMSB in Frankfurt werde ab sofort von den bisherigen stellvertretenden Generalsekretären, Christian Schacht und Michael Steiner geleitet. Michael Engel bleibe bis Ende des Jahres Geschäftsführer der DMSB-Wirtschaftsdienst GmbH. **lz**

Der Web-Tipp

Mopeten.tv: Mit viel Liebe handgemacht

In dieser neuen Rubrik möchte ich regelmäßig interessante Internetseiten rund um unser Hobby vorstellen. Schickt mir Euren Tipp, welche Motorrad-Seite Euch besonders gut gefällt. Sei es rund um ein Thema, eine Marke, ein Modell, ein Museum oder was auch immer. Beim Thema Internet möchte ich auch noch einmal auf unsere neu gestaltete Webseite www.bvdm.de hinweisen, die vor allem von Euren Aktivitäten im Forum und Gästebuch lebt. Noch sind nicht alle Texte auf der Homepage aktualisiert und nicht alle Funktionen eingebunden. Schreibt uns, was Ihr Euch noch wünscht.

Heute möchte ich Euch eine Seite im Internet vorstellen, die es noch gar nicht so lange gibt und die etwas besonders bietet: www.mopeten.tv. Wie der Name schon sagt: Fernsehen über Motorräder im Internet. Das sind kleine moderierte Beiträge zu den verschiedensten Themen, mit Tipps und Berichten über Veranstaltungen, darunter auch ein interessanter Beitrag über unser Elefantentreffen. Manchmal wird es richtig witzig Mittlerweile gibt es Folge Nummer 17 von mopeten.tv. Schaut Euch doch einmal an, was unser Mitglied Stephan Fritsch so alles auf die Beine gestellt hat. Es lohnt sich! **lz**

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

Gerichtsurteil, 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)

Weihnachtsgefühle

Der Sieger berichtet über die 30. BVDM-Deutschlandfahrt



Bei der Zielankunft in Bad Orb gab es ein freudiges Hallo unter den zahlreichen Teilnehmern. (Foto: Lenzen)

Da war es wieder - dieses Gefühl, wie in meiner Kindheit, wenn es auf Weihnachten zuing - diese freudige Anspannung in Erwartung der diesjährigen Deutschlandfahrt. Nur mit dem Unterschied - das erste Geschenk gibt es schon vor den eigentlichen Festtagen. Und darauf warte ich - etwa zehn Tage vor Beginn der Fahrt kommt es dann per Post, das Wertungsheft.

Das Auspacken geht genauso schnell. Kontrollen durchsehen. Einerseits müssen die vorgeschriebenen Mindestfahrzeiten eingehalten, andererseits jedoch auch so ausgenutzt werden, dass nicht darüber hinaus noch mehr Zeit bei der Anfahrt der Kontrollen verstreicht. Deshalb suche ich zu-nächst die 18 Nebenkontrollen (NK) mit den höchsten Punktzahlen heraus.

Und schon wird es spannend. Mit diesen 18 NK kann man die Tour nicht fahren. Nun geht es darum,

unter Berücksichtigung der örtlichen Lage „dicke“ NK derart zu streichen und andere dafür hinzuzunehmen, dass eine sinnvolle und vor allem machbare Tour dabei herauskommt.

Letzteres tut sich als nächste Hürde auf. Bei der nun stehenden Planung sind sechs unbekannte NK dabei, die teilweise ein hohes Risiko bergen, in der falschen Richtung zur nächsten Hauptkontrolle (HK) oder zu weit weg zu liegen. Kann klappen, muss aber nicht. An der richtigen HK beginnen, damit eventuell die zulässigen Karenzzeiten in Anspruch genommen werden können, ohne aus der Wertung zu fliegen, und Plan B muss her.

Ist schon wieder wie in der Vorweihnachtszeit. „Nur wenn Du Deine Hausaufgaben machst, bringt das Christkind auch Geschenke.“ An einem Abend nebenbei ist die Planung nicht mal eben

schnell gemacht. Das wäre auch denen gegenüber nicht fair, die sich viel Arbeit und Gedanken um die Ausarbeitung und Organisation der Fahrt gemacht haben und die mit der Besetzung der Kontrollen zum Gelingen der Veranstaltung beitragen.

Nicht dass Missverständnisse entstehen, ich schreibe hier über eine ambitionierte Tour - der Jagd nach edlem Geschmeide. Die Deutschlandfahrt ist ein tourensportlicher Wettbewerb. Genauso gut ist eine kurze oder keine Planung, die schwerpunktmäßig mehr Wert auf die touristischen Aspekte legt. Jeder Teilnehmer muss und kann die Fahrt so gestalten, wie sie ihm den meisten Spaß macht.

Am gefühlten vierten Advent geht es dann los. Pünktlich am Freitagmorgen um 8 Uhr an der HK am Niddastausee verrät mir der erste Zettel mit den Fragen auch,

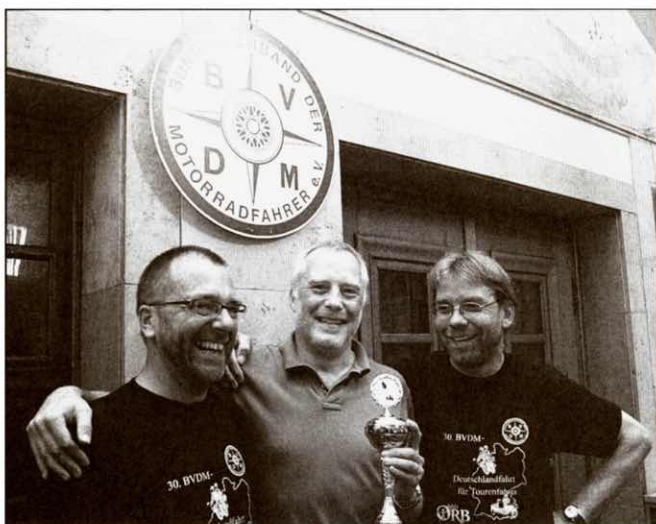
wo sich die erste unbekannte NK befindet, die ich nach meiner Planung anfahren möchte. Nicht so schlimm, eine Burg im stressfreien Bereich. Zunächst geht es zum wunderschönen Schloss Laubach. Nur schade, dass keine Zeit zum verweilen bleibt. Der Hoherodskopf in über 700 Metern Höhe hüllt sich in Nebel. Die Beantwortung der Fragen gestaltet sich nicht ganz leicht. Nach dem Durchmesser der Plattform des Fernsehturms wird hier gefragt. Welcher Turm, wo ist der Turm? Bei schönem Wetter eine leicht zu beantwortende Fra-

BRD und DDR, an dem unter anderem die historischen Ereignisse der Wiedervereinigung sehr interessant aufbereitet und dargestellt sind. Die zuvor unbekannte NK „Schwarzes Moor“ stellt sich als sehr günstig gelegen heraus. So kann ich Plan A weiterverfolgen. An der Wasserkuppe entlang führt die Tour quer über den Spessart mit herrlichen Ausblicken bis zur Main-schleife bei Gemünden. Unterwegs ist noch eine Frage zur Verklinkerung einer ehemaligen Reichsautobahnbrücke, über die nie eine Autobahn führte, zu be-

gleitenden Bundesstraße komme ich schließlich pünktlich in Zellingen bei meiner für Freitag letzten HK an. Der Fragenzettel verlangt weitere Informationen zu zwei Burgen. Ich weiß nicht, ob man einen Hund mit einer Fledermaus kreuzen kann, jedenfalls wird das Winterquartier der Mopsfledermaus gesucht. Das ist mir dann auch gleich, da sich wieder so etwas wie Weihnachtsstimmung breit macht. Der Empfang zur Nachtkontrolle an der Roßmühle bei Gräfendorf von Inge, Arno und Martin mit Zimmer, warmer Dusche und Abendessen vom Grill ist jedenfalls festverdächtig.

„Das Krokodil ist genauso blind wie ich.“

Samstagmorgen werde ich von Regen geweckt, der auf das Dach prasselt. Unverdrossen besteige ich um 8 Uhr mein Moped. Der Regen hat sich wieder verzogen. Bis zur Bayerischen Schanz hoch auf dem Spessart habe ich ihn jedoch eingeholt und lasse mich mit samt Wertungsheft ordentlich nassregnen. Aus welcher Zeit stammt das Nibelungenlied? Ich könnte mich zu dem hölzernen Krokodil, das hier so herumliegt, dazulegen. Das ist genau so blind wie ich heute morgen. 20 Minuten wandle ich unter Einbeziehung aller umliegenden Wälder und Parkplätze weiter-hin im Regen auf Kriemhilds Spuren. Die netten Mitfahrer, die zehn Minuten nach mir angekommen sind, fahren mit vollem Antwortbuch schon wieder ab. Ich schwitze. Wer sucht, der findet - auf einem von zig liegenden Baumstämmen, die einen Querschnitt durch die Geschichte



Hat gut lachen: Sieger Thomas Strunk umrahmt von den Veranstaltern Harald Hormel (l.) und Wolfgang Schmitz. (Foto: Lenzen)

ge. Die Lebzeiten des Lehrers Döll sollen notiert werden. Nach 20 Minuten Herumirrens findet sich die Angabe schließlich auf einer Art Hinkelstein quasi vor meinen Füßen. Wahrscheinlich hat ihn vor wenigen Minuten erst jemand aufgestellt. Weiter geht es über die nächste HK zum Point Alpha bei Geisa, ein ehemaliger Grenzpunkt zwischen

antworten. In der Regel finden sich Antworten auf fest installierten Schildern oder in Steine gemeißelt. Das ist hier nicht der Fall, was einige Teilnehmer dazu bringt, sich einmal um die Brücke herum durch Büsche und Unterholz zu schlagen, ohne das ersehnte Schild aufzufinden. Nach Abarbeitung weiterer Kontrollen durch intensives Befahren der die Mainschleife



Eine starke Truppe, ohne die es keine Deutschlandfahrt geben würde: Die ehrenamtlichen Helfer des BVDM.

der Jahrhunderte darstellen. Das Kunstwerk nennt sich „Baumwelten“. Nachdem ich fertig gestaunt habe, wie eine Lokomotive aus

Die
größten Rabauken haben
meist auch ein großes Herz.
Biker- Helfen-Kindern.de
Eine Initiative des CCF-Kinderhilfswerks
CCF
Kinderhilfswerk

Kiel an den Ortseingang von Birstein kommt, steht der Besuch des Marktplatzes in Büdingen an. Neben versteckt am Marktbrunnen angebrachten Jahreszahlen soll es hier einen „Garten Kölsch“ geben. Schnell muss ich einsehen, dass das

nichts mit einem Biergarten zu tun hat. Die völlig abwegige Erklärung lautet „Historischer Kleinod der Gartenkunst in neuer Gestaltung“. Wieder steht mir der Mund offen. Was es alles so gibt.

Am Bärensee erfahre ich nichts über Bären, sondern dass die Unbekannte weit ab von meinen Adventsgedanken im Taunus liegt. Nützt nichts - ich habe ja so geplant, dass eventuell die Karenzzeit bis 14.30 Uhr für die Zielankunft beansprucht wird. Der Archäologische Park auf dem Glau-berg ist wegen des herrlichen Rundumblicks und des Einblicks in die keltische Geschichte der Region eigentlich viel zu schade, als nur nach Antworten heischend schnell darüber zu hecheln. Keine Zeit - das Römerkastell Saalburg im Tau-nus wartet. Auch sehr inter-

essant, aber nichts gegen die kleine Stadtrundfahrt durch die östlichen Außenbezirke Frankfurts, wo ich nicht nur Onkel Willi und Tante Else auf der Heimreise von ihrer

Biker- Helfen-Kindern.de
Eine Initiative des **CCF**
Kinderhilfswerk

samstäglichen Stadtfahrt antreffe. Die gemächliche Route über die Autobahn und Landstraße führt zum Abschluss mit schleifender Zunge bis an den Tisch der Zielkontrolle in Bad Orb heran, auf den ich kurz vor dem 14-Uhr-Gong mein Heft aufschlage.

Da war es wieder - dieses Gefühl wie Heiligabend. Die Bescherung fand im Alten Bahnhof von Bad Orb im Rahmen der sehr festlichen und gelungenen Abendveranstaltung statt.

Thomas Strunk

Rundum gelungenes Jubiläum

30. BVDM-Deutschlandfahrt war ein voller Erfolg

Nur wenige tourensportliche Veranstaltungen für Motorradfahrer können auf eine so lange Tradition zurückblicken, wie die Deutschlandfahrt des BVDM. Bereits zum 30. Mal veranstaltete der Motorradfahrerverband diese reizvolle Fahrt, die alle Motorradfahrer anspricht, egal ob auf der Jagd nach Punkten oder Pokalen oder auf der Suche nach schönen Nebestrecken, reizvollen Landstraßen, tollen Kurven und neuen Eindrücken. Die Deutschlandfahrt ist ein Erlebnis für jeden Motorradfahrer, egal ob Anfänger oder Profi, egal welches Motorrad oder Gespann. Hier kann jeder Fahrer selber bestimmen welche Route er fährt, ob er es beschaulich angehen lässt oder ob er die Herausforderung des Wettbewerbs annimmt. Eines steht bei den Fahrten, die jedes Jahr in eine andere Region Deutschlands führen, jedenfalls fest: Spaß bringt es allen.

Auch wenn ich in diesem Jahre berufsbedingt nur am Samstag und Sonntag morgen die Deutschlandfahrt begleiten konnte, hatte ich doch die Gelegenheit, wenigstens ein paar Kilometer in dem reizvollen Zielgebiet rund um Bad Orb zu fahren und die Hauptkontrolle 1 zu besuchen. Auch beim Eintreffen der vielen Teilnehmer am Ziel war ich dabei und konnte das freudige Wiedersehen zahlreicher Mitfahrer und das Hallo der neuen Deutschlandfahrer erleben. Viele strahlende Gesichter zeugten von den positiven Erlebnisse der vergangenen anderthalb Tage, und es gab viel zu erzählen. Um eine solche attraktive Veranstaltung erfolgreich durchzuführen, sind viele Helfer erforderlich. Von der Ausarbeitung der einzelnen Stationen angefangen, bis hin zur organisatorischen Abwicklung der Anmeldungen, der Pressearbeit, der Suche nach geeigneten Veranstaltungsräumen,

dem Rahmenprogramm bis hin zur Besetzung der Hauptkontrollen.

Viel Arbeit, die von Harald Hormel, Wolfgang Schmitz und ihrem Team hervorragend geleistet wurde, so dass alle Mitfahrer begeistert waren. Herzlichen Dank!

Mehr als 150 Teilnehmer bei der feierlichen Abschlussveranstaltung sind ein Beleg für die Qualität und die Akzeptanz der Veranstaltung. In dem tollen Ambiente des ehemaligen Bahnhofs feierten gleichzeitig die Euorbiker den offiziellen Ausklang ihrer diesjährigen Tour (Bericht dazu ab Seite 15). Eine tolle Stimmung, ein gutes Büfett, viele positive Erlebnisse. So wundert es nicht, dass es bei zahlreichen Gesprächen ein langer Abend wurde.

Selbst Bürgermeister Wolfgang Storck, der an diesem Tag Geburtstag feierte, ließ es sich nicht nehmen, die Motorradfahrer in seiner Stadt zu begrüßen. Es war ihm ein ganz persönliches Anliegen, denn er ist selbst begeisterter Motorradfahrer. Und so fand er auch die richtigen Worte.

Höhepunkt des Abends war natürlich die mit Spannung erwartete Siegerehrung, die Harald Hormel und Wolfgang Schmitz interessant gestalteten.

Platz eins belegte mit 4988 Punkten Thomas Strunk, der über seine Fahrerlebnisse ja bereits in nebenstehendem Artikel ausführlich berichtet hat. Auf dem zweiten Platz landete mit 4979 Punkten Martin Lappe. Den dritten Rang belegte Christoph Nießner, punktgleich (4966) mit Thorsten Barmeyer, Wolfgang Els und Theodor Kierdorf.



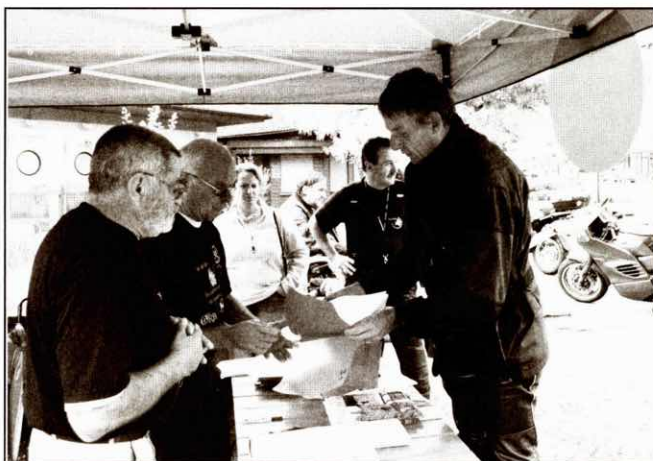
An der Hauptkontrolle 1 versorgten Dagmar Schreiner und Wolfgang Grüne die Teilnehmer mit Stempeln und Gummibärchen. (Foto: Lenzen)

Vorjahressieger Carsten Jacobs fuhr auf den vierten Rang. Bei der Teamwertung (Fahrer und Beifahrer) siegte Joachim Lüdcke mit Conny Rebbereh, Platz zwei erfuhren sich Bernd Stadler und Doris Mucha, dritte wurden Uwe und Charlotte Roßmann. Eng ging

Biker-helfen-Kindern.de

Eine Initiative des **CCF**
Kinderhilfswerk

es auch bei den Teams zu. Auf Platz eins landeten Theodor Kierdorf, Christoph Nießner, Thorsten Barmeyer und Bernd Nießner. Dahinter belegten Martin Lappe, Wolfgang Els, sowie Ulrich Merx mit Beifahrer Tim Merx Rang zwei, nur einen Punkt vor dem Team „Dauerabonnenten“ mit Joachim Lüdcke (Beifahrerin Conny Rebbereh), Bernd Stadler (Beifahrerin Doris Mucha), Cars-ten Jacobs und Ulrike Jacobs. Die Sieger freuten sich über ihre Pokale. Aber an diesem Abend ging keiner leer aus, denn bei einer Tombola gab



War sehr pünktlich am Ziel: Sportwart Thomas Thiel (r.), der einen Platz im Mittelfeld belegte. Seit Jahren sind Heinz und Alfred ein eingespieltes Team.

es für jeden einen Preis. Zudem konnten die Teilnehmer noch ein Funktions-T-Shirt mit dem aktuellen Deutschlandfahrt-Aufdruck kaufen. Der Erlös von 900 Euro wird für die Installation von Unterfahrschutz in einer gefährlichen Kurve eingesetzt werden. Es war ein rundum gelungenes Jubiläum.

Bleibt nur zu hoffen, dass sich auch für das nächste Jahr wieder ein Team findet, das die Ausarbeitung der 31. Deutschlandfahrt übernimmt. Für die organisatorische Betreuung hat sich bereits ein begeisterter Deutschlandfahrer gefunden. Auf geht's, meldet Euch!

Michael Lenzen



Strahlende Gesichter gab es bei den Siegern, die beim Gruppenfoto ihre Pokale präsentierten. (Fotos: Lenzen)

Die schönsten Bilder von und mit Motorrad gesucht

Der BVDM sucht Eure schönsten Motorradbilder. Egal ob Landschaftsmotive, Burgen, Wälder, Meer. Ob in voller Fahrt mit Schräglage oder stehend vor dem Sonnenuntergang. Ob im Urlaub, der Wochenendtour oder auf der Hausstrecke. Ob witzig, skurril oder stimmungsvoll. Die schönsten Bilder mit Motorrad werden wir in der Ballhupe und auf unserer Homepage veröffentlichen. Das beste Foto wird ein Titelblatt der Ballhupe zieren. Schickt Eure Bilder (bitte nicht mehr als fünf pro Einsender) am liebsten per E-Mail an info@bvdm.de oder an die Redaktionsadresse (siehe Impressum Seite 3). Mit der Einsendung erklärt Ihr Euch mit einer Veröffentlichung einverstanden. Wir freuen uns auf Eure schönen Bilder und zahlreiche Einsendungen. **lz**

Lust auf Motorrad? Spaß am Schreiben?

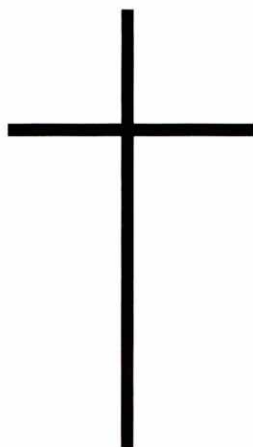
Für die Ballhupe und gegebenenfalls weitere Veröffentlichungen (Touren- und Treffenkalender oder ET-Programmheft) des BVDM suche wir Mitglieder, die neugierig sind, gerne Motorräder, Klamotten oder Zubehör testen, zu Clubs fahren oder über Neuigkeiten rund um das Motorrad oder den Verband berichten wollen. Dazu müsst Ihr nicht perfekt schreiben können, denn das kann man, auch wenn das viele nicht glauben wollen, durchaus lernen. Interessenten werde ich intensiv betreuen und anleiten. Da ich die Ballhupe auf Dauer nicht als Ein-Mann-Betrieb weiter machen möchte und aufgrund vieler anderer Aufgaben im Verband auch nicht kann, suche ich noch Mitstreiter. Die Themen werden ausführlich abgesprochen. Schreiben macht Spaß! Traut Euch! **lz**

Bernhard Schulze schwer erkrankt

Von seinen Durchsagen auf dem Elefantentreffen kennen ihn viele Mitglieder. Im April wurde er zum zweiten Vorsitzenden des Landesverbandes Rhein-Ruhr und zum Beisitzer des Bundesverbandes gewählt: Bernhard Schulze. Vor einigen Wochen ist Bernhard schwer erkrankt und kämpfte ums Überleben. Auf diesem Weg wünschen wir Bernhard Schulze alles erdenklich Gute. **lz**

Mehr als 50 neue Mitglieder

Der BVDM freut sich, in diesem Jahr bereits mehr als 50 neue Mitglieder begrüßen zu können. Willkommen im Verband! Besonders freuen wir uns, dass der Präsident der Eurobiker, Anderas Kimmel und sein Vize, Dr. Hermann Munzel, jetzt mit dabei sind. Auf weitere gute Zusammenarbeit! **lz**



Der BVDM trauert um seine Mitglieder

Ferdinand Goldammer, der am 10. Juli verstorben ist und um

Peter Himmelmann der am 17. Juli für immer von uns gegangen ist.

Beide gehörten dem Verband seit vielen Jahren an und haben das Vereinsleben in verschiedenen Funktionen aktiv mitgeprägt. Mit ihnen verlieren wir zwei Kameraden, die eine große Lücke hinterlassen werden.

Der Bundesverband der Motorradfahrer wird ihnen ein ehrendes Andenken bewahren.

Tourenspañ für jedermann

Tourentrophy des BVDM - Spessartfahrt und Bergische Ori

Die Spessartfahrt ist in der Vergangenheit ja eher eine Enduroveranstaltung gewesen. Unbefestigte Wege lassen sich im Spessart merkwürdigerweise nie ganz vermeiden. Dieses Mal hatten die Linnemänner sich allerdings bemüht, den Offroad-Anteil etwas zurückzufahren. War auch gut so, denn - wie könnte es dieses Jahr anders sein - kurz nach Beginn der Fahrt begann es zu regnen. Die nicht befestigten Wege wurden bei dem Wetter schon ganz schön glatt, und so war keiner der Teilnehmer traurig darüber, dass die Strecke diesmal nur 75 Kilometer lang war.

Unterwegs haben wir dann - es war ja noch nicht nass genug - noch eine Wassermühle mit Selbstbedienung gefunden. Wer sich das (oder auch den ganzen Rest der Mühle) mal anschauen möchte: Rödermühle in Diebach.

Hier die Ergebnisse der Spessartfahrt. Profiklasse:

Platz eins für Peter Aufderheide, auf BMW R1200GS mit 45,6 Strafpunkten, auf dem zweiten Rang Inge Aufderheide, BMW F650GS, 45,8 Strafpunkte, den dritten Platz belegten Friedhelm und Elke Tobias, BMW F650GS, 46,7. In der Touristenklasse siegte Harald Schönebeck mit Sohn Jan-Michael als Beifahrer auf BMW R1150RT mit 109,0 Strafpunkten.

In eigener Sache

Die Starterzahlen sind dieses Jahr echt rekordverdächtig. Leider handelt es sich dabei um den Negativrekord. Wir haben diesen Punkt die letzte Zeit häufig diskutiert. Liegt es an den Fahrten (Schwierigkeitsgrad, Aufgabenstellung, Streckenwahl),

den Kosten für die Teilnahme (das Startgeld ist dabei ja oft der kleinste Punkt), der diesjährigen Wetterlage oder woran sonst? Wir würden uns freuen, wenn wir von der Lesern mal Rückmeldungen dazu bekommen könnten. Einfach per E-Mail an tourentrophy@bvdm.de oder per Telefon 0521/130680. Wir sind für neue Ideen offen - man muss ja nicht immer nur so weitermachen, wie wir es seit vielen Jahren machen. Letztlich seid **Ihr** die Zielgruppe! Also - ran an Tastatur oder Telefonhörer.

Zur Luxemburg-Ori folgt ein ausführlicher Bericht in der nächsten Ballhupe, dort wird auch über die Abschlussfahrt berichtet. Hier ein Kurzbericht über die Bergische Ori von Dieter Samel (den kompletten Bericht gibt es im Newsletter 07 auf der Homepage www.bvdm.de unter tourentrophy (Anm. d. Redaktion).

Obwohl es das Wetter nicht gut mit den Startern meinte, hatten wir 13 Nennungen zu verbuchen. Es galt, drei Aufgaben zu lösen. Zuerst musste auf einem Kartenausschnitt theoretisch eine Fischgräte mit 21 Knoten abgefahren und eingezeichnet werden. Hierbei wurden sowohl der richtige Weg als auch die Zeit bewertet. Der zweite Teil bestand aus einer 25 Kilometer langen Chinesenralley, in der die Chinesenzeichen gegen Bilder getauscht wurden. Diese Bilder zeigten immer die Straße, über die die Kreuzung verlassen werden musste. Der dritte Teil bestand aus einer 120 Kilometer langen Route, die in eine Karte gezeichnet war. Die Fahrer hatten „nur“ die Aufga-

be, dieser Route zu folgen. In Teil zwei und drei sollten die ersten Buchstaben der Orteingangsschilder und Schilder mit gelber Schrift auf grünen Grund aufgeschrieben werden. In Summe über 90 Buchstaben! Auf der Strecke gab es zwei Durchfahrt und eine Zielkontrolle. Das Wetter klärte sich entgegen unser Hoffnung nicht auf, so dass die Teilnehmer immer wieder mal eine kleine Dusche erhielten. Glücklicherweise wurde es kein Dauerregen! Konstruktive Kritik gab es für die Aufgabenstellung 3 die sich der Organisator auch gerne als Anregung für das nächste Jahr mit nach Hause nahm. Entgegen anfänglicher Vermutungen gab es deutliche Differenzierungen im Starterfeld so dass nur zur Ermittlung des Gesamtsiegers die Aufgabe eins herangezogen werden musste. Nicht verwunderlich, wo doch die Fahrer der ersten beiden Plätze gemeinsam gefahren sind. Zur Preisverleihung in geselliger Runde und nach der leiblichen Stärkung erhielt jeder Teilnehmer zur Erinnerung ein T-Shirt mit der skizzierten Streckenführung. Auf Pokale wurde, wie vorab angekündigt, verzichtet.

Hier die Ergebnisse: Profiklasse: Sieger wurde Reinhard Aufderheide, BMW R1150GS, mit 15,0 Strafpunkte vor Norbert Lixfeld, BMW R100R, und Jörg Linne-mann auf BMW R100GS. In der Touristenklasse gewann Jürgen Wendt, K75, vor Torsten Tributh, F650GS Paris Dakar und Ute Krämer, R1150R.

Dieter Samel, Peter Aufderheide und Team



Das letzte Geheimnis entdecken

Die fünfte Tour der Eurobiker führte nach Albanien

Wir sind unterwegs in Albanien, an der östlichen Landesgrenze zu Mazedonien. In Prenjas, dem letzten Ort an der Paßstraße vor dem Ohridsee, halten wir an und sind mit unseren neun Motorrädern sofort im Mittelpunkt des Interesses der Bevölkerung. Dank unserer albanisch sprechenden Begleiter beantworten wir die vielen Fragen zum Woher und Wohin schnell. Die Einwohner haben uns am Abend zuvor im Fernsehen gesehen und wissen daher von der fünften Euro-tour, die rund 100 Motorradfahrer aus ganz Europa in das „kleine“ Land am Mittelmeer führt. Gestern wurde unser Motorradkorso in der Hauptstadt Tirana begeistert empfangen, es ist der erste dieser Art in Albanien überhaupt.

Rückblende: Vor erst vier Tagen, am Samstag vor Pfingsten, starteten wir in Villach. Ein Teil der Gruppe kommt mit dem Autoreisezug,



Von der alten Küstenstraße bieten sich herrliche Ausblicke auf Dubrovnik. Das Motto beim Fahren lautete: Das Meer ist immer rechts. (Foto: Schmitz)

andere lassen sich die Fahrt über die Alpen nicht entgehen. Nach der Startveranstaltung auf dem Marktplatz von Villach sind wir schnell über den Wurzenpass in Slowenien und fahren in zwölf

Kleingruppen weiter. Die Fahrt über den Vrsic-Sattel und durch den Triglav-Nationalpark ist ein besonderes Erlebnis. Über Rijeka erreichen wir das Mittelmeer in Kroatien und sind beim Motto für die kommenden Tage: Das Meer ist immer rechts. Nach einer Übernachtung in Karlobag und einem Empfang am Sonntagmittag in Split mit Oberbürgermeister und deutschem Generalkonsul liegt der schönste Teil der Küstenstraße Jadranska Magistrale vor uns, die Makarska Riviera. Gegen Abend genießen wir in Dubrovnik - nach einem Empfang durch Repräsentanten der Stadt und des örtlichen Motorradklubs - die zum Unesco-Weltkulturerbe zählende Altstadt. Montagmorgen ist Regenbekleidung angesagt. Beim Einfahren in die Bucht von Kotor in Montenegro zucken Blitze vom dunklen Himmel, genau wie bei meiner Vortour im Oktober letzten Jahres.



Parkplatz für die Eurobiker mit viel historischem Ambiente vor den Toren der Altstadt von Kotor. (Foto: Mako)

Deswegen kenne ich jetzt einen Platz zum Abwarten, eine kleine, gemütlich holzgetäfelte Kneipe am Fähranleger mit Tee- und Kaffeeangebot für meine Gruppe. Die investierte Zeit zahlt sich aus. Die fjordartige Bucht mit ihren schönen Orten und dem Status Unesco-Weltkulturerbe genießen wir kurze Zeit später ohne Wasser von oben. Während der über 100-jährigen österreichischen Herrschaft waren

etwas später. In den Gassen der mittelalterlichen Altstadt von Kotor mit kleinen Geschäften und gemütlichen Kaffeehäusern genießen wir bummelnd das Ambiente. Die Mehrheit der Eurobiker-Gruppen nimmt von hier aus wegen der tiefhängenden Wolken den kurzen Weg Richtung Etappenziel. Uns schreckt der Blick nach oben jedoch nicht ab und die Geduld zahlt sich erneut aus. Die alte Mi-

mator und geistliches Oberhaupt von 1830 bis 1851 auch König von Montenegro war.

Im Hotel in Ulcinj stoßen weitere Motorradfreunde zu uns - wir sind „kurz“ vor Albanien. Seit Wochen ist die Eurotour Thema Nummer eins in den Internetforen des Balkans. Eine Motorradtreffen-Szene - wie im übrigen Europa üblich - existiert hier nur in Ansätzen. Daher ist das Zusammentreffen



Schnelle Abfertigung bei der Einreise nach Albanien. Auch BVDM-Mitglieder waren dabei, im Bild Uwe Marcus, Roland Hellmann, Uwe Garben und Dirk Hasse. (Foto: Schmitz)

hier Teile der K.u.K.-Kriegsmarine stationiert. Wer weiß noch, dass die Alpenländer einmal über die sechstgrößte Kriegsflotte der Welt verfügten?

In der Stadt Kotor findet zeitlich der offizielle Empfang der Eurobiker durch den montenegrinischen Parlamentspräsidenten statt. Meine Gruppe erreicht die über 2000 Jahre alte Festungsstadt

litärstraße der Österreicher führt mit unzähligen Serpentin von Meereshöhe auf den 1.749 Meter hohen Lovcen. Immer wieder bietet die Straße atemberaubende Ausblicke auf die Bucht von Kotor und die umliegenden schwarzen Berge Montenegros. Oben auf dem Lovcen besuchen wir das Mausoleum Petrovic Njegos, der als Philosoph, Dichterst, Refor-

von Motorradfahrern aus dem Kosovo mit den Exil-Albanern und -Koso-varen aus der Schweiz und Deutschland spannend. Der Club aus dem Kosovo schenkt mir ein T-Shirt mit dem Clublogo, ich revanchiere mich mit einem Euro-tour-T-Shirt. Nach dem Tausch der Colours ist noch viel zu erzählen, es wird wieder spät an diesem Abend . . .



Begrüßung in Albanien durch Staatspräsident Alfred Moisiu und durch albanische Motorradfahrer. (Foto: Schmitz)

Am Dienstagmorgen stehen wir kurz nach dem Start in Ulcinj an der albanischen Grenze. Während der Abwicklung der Einreiseformalitäten landet ein Hubschrauber und der albanische Staatspräsident Alfred Moisiu steigt aus, um uns zu begrüßen. Über der Straße signalisiert ein Spannband:

„Willkommen Eurobiker“ und das Tourisusbüro verteilt Tüten mit Karten und Prospektmaterial zu den Sehenswürdigkeiten des Landes. Die Aufschrift der Tüten lautet „Albania, the last Secret...“. Wir werden auch von Motorradfreunden aus der albanischen Hauptstadt Tirana erwartet. Die

Eurobiker erfüllen hier erneut ihr satzungsgemäßes Ziel „Grenzen überwinden und Kulturen verbinden“: die beiden von hier an mitfahrenden Clubs aus Albanien und Kosovo hatten bisher keinen Kontakt zueinander und tragen nur zufällig den gleichen Namen „Shqiponjat e Rrugeve“ was übersetzt „Adler der Straße“ heißt.

Im Konvoi fahren wir das kurze Stück bis Shkoder. Nach der steilen Auffahrt besichtigen wir die Festung Rozafa, die laut einer Legende bereits vor 4.000 Jahren gegründet wurde. Gleich drei Fern-sehteam interviewen und filmen uns, um über die große ungewöhnliche Besuchergruppe zu berichten. Quer durch die Stadt mit Absicherung durch die Polizei erreichen wir das Krankenhaus. Hier warten bereits unsere Lkw mit Spendengütern aus Deutschland. Gemeinsam mit den Motorradfahrern aus Albanien und dem Kosovo werden wir begrüßt und entladen die Lkw. Gestärkt durch ein gemeinsames Mittagessen fahren wir in Großgruppe bis nach Tirana.



Spendenübergabe für das Krankenhaus von Shkoder. (Foto: Mako)



Aufstellung zum Korso vor Tirana, die Autobahn wurde für die Motorradfahrer gesperrt! (Foto: Schmitz)

Vorbei am Mother-Teresa-Airport über die komplett für uns abgesperrte Autobahn erreichen wir die Hauptstadt Albaniens. Unsere albanischen Motorradfreunde sind voller Begeisterung und deswegen sehr aufgedreht. Leider machen sie genau das auch immer wieder mit dem Drehgriff. Der Korso ist daher mit viel südländischem Temperament unterwegs, die sonst übliche preußische Disziplin der Eu-robiker wird etwas strapaziert. ... Vorbei an Ministerien und Behörden fahren wir vom zentralen Skanderbegplatz zum Platz vor der Kunstakademie. Hier werden wir von einer großen Menschenmenge und weiteren Fernsehkameras herzlich empfangen.

Am Abend erwarten uns im erstklassigen Restaurant „Villa Toscana“ vor den Toren der Hauptstadt

neben gutem Essen und Trinken auch der stellvertretende Premierminister Gazmend Oketa in Begleitung von weiteren Kabinettskollegen. Für gute Stimmung sorgt eine beliebte albanische Band. Vielen Dank an dieser Stelle an Amos Dojaka, der als Vertreter von Liqui Moly den Abend gesponsert hat. Die Straßenadler aus Tirana und aus dem Kosovo sind den ganzen Abend gemeinsam dabei und feiern mit. Don und ich werden jetzt mit den Colours der Tirana-Adler beschenkt, wir ziehen die T-Shirts mit dem doppelköpfigen Adler sofort an und revanchieren uns später mit der Übergabe eines Euro-Tour-Shirts an den „Präsi“ der Adler.

Mittwochmorgen teilen sich die Eurobiker. Die Mehrheit der Teilnehmer fährt zur Jugendeinrich-

tung der Don Bosco-Mission in Tirana. Die Motorradfahrer werden von Kindern und Jugendlichen begeistert empfangen, ein Scheck mit Spenden über 8.000 Euro übergeben. Die weitere Tagesroute führt zu touristisch interessanten Zielen: nach Berat, der Stadt der tausend Fenster und zur Ausgrabungsstätte Appolonia, abschließend zum abendlichen Ziel nach Vlore am Mittelmeer. Hier werden die Motorradfahrer und die Lkw aus Deutschland am regionalen Krankenhaus erwartet und übergeben die zweite Hälfte der gesammelten Sachspenden.

Die Gruppen von Heinz, Don und mein Team, verstärkt durch einige schweizerische Kosovaren, wählen alternativ zur kulturell geprägten Route die großartige Straße über den Krraba-Pass Richtung

Ohridsee. Kurz nach der Hauptstadt kommen wir einer Einladung zu ein paar Runden auf einer Kart-Rennstrecke nach. Meine alte 2V GS kann sich hier gegen die PS-starke Konkurrenz durchsetzen. Leistung von über 150 PS mit 190er Reifen um die engen Ecken bringen ist eben schwerer als das gleiche mit 60 PS und 130er Reifchen. Nur ein einzylindriger Endurist aus Tirana hält einigermaßen mit, sein spektakulärer Fahrstil passt jedoch nicht recht zu seiner „Schutzbekleidung“ aus T-Shirt, Shorts und Turnschuhen. Die gereichten Erfrischungen von den Mädels von Red Bull werden nach der sportlichen Einlage dringend gebraucht.

Im Anschluss verwöhnt uns der Krraba-Paß neben endlosen Kurven-Kombinationen auch mit eindrucksvollen Ausblicken in die albanische Bergwelt. Sogar unsere Schweizer sind überwältigt. Über die alte Verbindungsstraße zwischen Rom und Konstantinopel, die Via Egnatia, geht es zügig Richtung Ohridsee. In Prenjas, dem letzten Ort vor der Passstraße, halten wir mit unseren Motorrädern . . . und



Aufstellung vor dem Start am Skanderbegplatz in Tirana. Auch hier war das Interesse der Bevölkerung sehr groß. (Foto: Wiederholt)

verabschieden uns von den Kosovoaren. Uns wird hier bewusst, welchen Stellenwert die gemeinsame Tour besonders für unsere Motorradfreunde in diesem problematischen Teil Europas hat. Buki, einer der Kosovo-Albaner aus der Schweiz, bedankt sich bei mir mit einem albanischen Sprichwort, das man gebraucht, wenn man etwas Schönes gemeinsam erlebt hat. Er sagt: „Du hast mir ein Stück Leben geschenkt“.

Die neuen Freunde fahren über Mazedonien weiter in den Kosovo. Unser Weg führt zum Ohridsee. Atemberaubend ist die Ansicht des Sees von der Paßstraße oberhalb, bei der sich das Blau Kurve für Kurve in seiner Weite offenbart. Der Ohridsee liegt auf 700 Meter Höhe, ist einer der ältesten (zwei Millionen Jahre alt!) und tiefsten Seen der Welt und zählt zum Weltkulturerbe der Unesco. Bei einer ausgedehnten Mittagspause mit weitem Blick auf den See und die gegenüberliegenden mazedonischen Berge gönnen wir uns ein vorzügliches Fischessen in einem „Freiluft“-Restaurant direkt am Ufer. Der fangfrische Fisch „Korran“ ist eine schmackhafte Forellenart und existiert einzig auf der Welt im Ohrid. Zurück über die ehemalige Via Egnatia erreicht unsere Gruppe den Etappenort Vlore an der Adriaküste.

Der Donnerstagmorgen verwöhnt wieder mit bestem Wetter und schönsten kleinen Straßen direkt oberhalb des ionischen Meeres. An die hohen Berge geklebt sind über 100 Kilometer Kurven, Pässe, win-



Fotostopp auf der Paßstraße am Ionisches Meer zwischen Vlore und Sarande. Der Blick reicht bis zur Insel Korfu. (Foto: Wiederholt)

kelige und oftmals sehr buckelige Pisten . . . und immer wieder wunderschöne Ausblicke auf das Meer. Einige nutzen die Gelegenheit und nehmen an einsamen Stränden ein Bad im erfrischenden Nass. Nachmittags steht Kultur im Roadbook, wir besichtigen Butrint - eine noch nicht vollständige ausgegrabene antike Stadt mit dem Status Unesco-Weltkulturerbe. Mit einer abenteuerlichen Fähre auf Fässern und ohne Reling gelangen wir über den Kanal von Butrint. Am anderen Ufer werden die Enduristen

verwöhnt, bis zum neu eröffneten Grenzübergang nach Griechenland führt eine staubige Naturstraße. Auch die Nicht-Stollenbereiften schlagen sich über rund 20 Kilometer wacker und erreichen wohlbehalten das blaue Schild mit den gelben Sternen. Weit ist es jetzt nicht mehr bis zum griechischen Fährhafen Igoumenitsa, dem letzten Etappenort der Eurotour. Am Freitag um 7.30 Uhr beginnt das Einschiffen auf der Fähre nach Venedig, Don Berchtold und ich bringen unsere Gruppen in den Hafen und nehmen

Abschied. Ein etwas wehmütiger Moment einer schönen erlebnisreichen Tour mit vielen neuen Eindrücken und Freundschaften, der Abschied fällt entsprechend schwer. Lange stehen wir noch am Kai und schauen der Fähre nach. Die Eurobiker können den ganzen Tag an Bord entspannen, abends gibt es eine Abschiedsfete und nach der Nacht in den Kojen landen die Eurobiker am Samstagmorgen in Venedig. Ein Teil der Gruppe fährt nach Villach, wo abends der Autoreisezug wartet.



Einsame Kiesstrände laden zur Badepause am Ionischen Meer ein. (l.) Abenteuerliche Seilfähre über den Kanal von Butrint. Die Johaniter unterstützen die Tour wieder mit einem Krankenwagen. (Fotos: Schmitz/Wiederholt)





Blumenwiese in den südlichen Bergen Albanien. Die Rückfahrt führt Don und mich noch einmal durch Albanien.

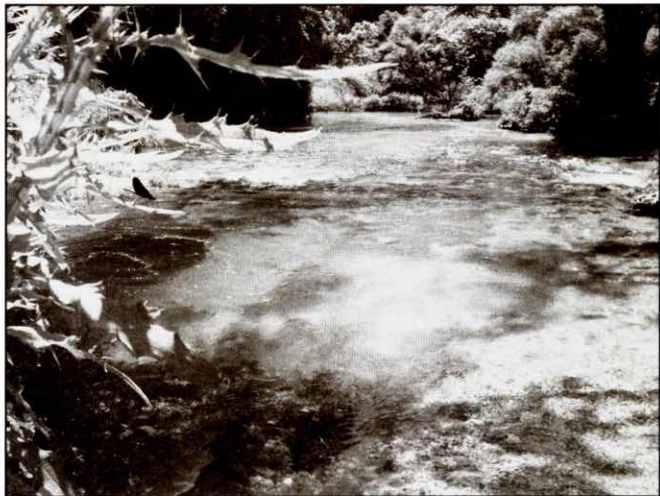
Rückfahrt mit zwei Motorrädern über Albanien, Mazedonien und Kosovo

Nach dem Abschied im Hafen bewegen Don und ich unsere Motorräder erst landeinwärts nach Ioan-nina, um dann wieder Kurs Richtung Norden zu nehmen. Nach einer Nacht im Dorf unseres griechischen Eurobiker-Freundes Sotto reisen wir erneut nach Albanien ein. Wir fahren in den folgenden Tagen zu Zielen, die während der Planung der Eurotour angedacht und dann wieder verworfen wurden: zur Karstquelle „Blaues Auge“, zu der Unesco-Weltkulturerbe Stadt Gjirokaſter, zum Gebirge im Grenzgebiet zu Griechenland und wieder zum Ohridsee. Hier passieren wir die Grenze nach Mazedonien und besuchen den Nationalpark Prespasee.

Die Route Richtung Norden führt uns durch wilde Schluchten ins

Kosovo. An der Grenze der von der UNO verwalteten Provinz Kosovo muss erst eine Haftpflichtversicherung gekauft werden, da unsere grünen Versicherungskarten nicht anerkannt werden. An einer

Gedenkstätte der Befreiungsarmee UCK halten wir zu einem Fotostopp, als aus einem UNO-Auto ein Uniformierter heranstürmt. Es ist ein Blauhelm im zwei Meter-Format. Er grinst uns breit an und



Auch auf der schwarz-weiß Abbildung noch gut zu erahnen: Das Farbenspiel an der Karstquelle „Blaues Auge“. (Fotos: Schmitz)

erklärt, dass er aus Ghana stammt und zu Hause Motorradfahrer sei. Sein Übersetzer muss ein Foto

Infos zur fünften Tour der Eurobiker

In Zusammenarbeit mit dem BVDM fuhren rund 100 Eurobiker Motorradfahrer nach Albanien und brachten als Sachspende fünf Lkw-Ladungen gebrauchte Krankenhausausrüstung und eine Geldspende mit. Koordiniert wurden die Spendenaktionen mit der Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GTZ und mit der Don-Bosco-Mission in Deutschland. Vor allem aber sind die direkten Kontakte zu den Menschen Ziel der Eurotouren getreu dem Vereinsziel Grenzen zu überwinden und Kulturen zu verbinden.

Die Planungen für die 6. Eurotour 2008 laufen auf Hochtouren, Ziel ist (über Pfingsten) Bulgarien. Mehr unter www.euro.biker.de und demnächst in der Ballhupe.

von uns dreien und den Motorrädern machen. Motorradfahrer als Touristen sind hier absolut unbekannt, aber überall sehr herzlich willkommen. Die Menschen an den Straßen, vor allem die Kinder winken und rufen immer wieder. Eine beeindruckende Straße durch tiefe Schluchten führt uns nach Prizren, dem Hauptsitz der multinationalen Task Force South der KFOR. Wir parken vor der Altstadt und lassen die Maschinen samt Gepäck zurück. Erst vor ein paar Tagen erhielten wir Einladungen hierher, aber wie kriegen wir jetzt ohne Voranmeldung Kontakt? Ganze drei Minuten dauert es, bis wir mit lauten Rufen „Wolfgang, Don!“ gefunden werden. Naim, einer der neuen Motorrad-Freunde der Kosovo-Straßenadler lebt hier und entführt uns erst in ein Straßencafé, dann folgen wir ihm mit den Maschinen zu seinem Haus. Wir werden seiner Familie vorgestellt und dürfen uns wohnlich einrichten, Frau und Kinder ziehen eine Etage höher zu den Eltern.

Nach köstlichem Essen in einem landestypischen Restaurant und einem schönen Abend mit einem Abstecher in das Nachtleben der Provinz-Hauptstadt Pristina präsentiert uns unser Gastgeber am nächsten Tag das zu seinem Motorrad-Club gehörende Biker-Café in Prizren. Nach einem herzlichen Abschied geht es weiter Richtung Norden.

Über den Durmitor-Nationalpark in Montenegro erreichen wir Bosnien-Herzegowina. In Sarajewo, wo auch die Eurotour 2004 Station machte, nimmt uns die Altstadt mit ihrem besonderen Flair gefangen. Weiter durch Kroatien und Slowenien endet unsere gemeinsame Woche nach der Eurotour. Nach einem kleinen Abstecher nach Ungarn fährt Don zum Autozug in Wien, mich zieht es von Slowenien noch nach Berlin.

PS: Die Tüte mit der Aufschrift „Albania, the last Secret...“ hängt jetzt - von Martina gerahmt - in einer Wohnung in Berlin.

Wolfgang Schmitz



UCK-Gedenkstätte im Kosovo, der UNO-Soldat aus Ghana freut sich über Abwechslung. (Foto: Schmitz)

Viel Spaß in der Eifel

Helfertreffen und Familienwoche des LVRR



Beliebt war auch in diesem Jahr wieder die Jux-Ori, die über schöne Straßen führte. (Foto: Lenzen)

Auch in diesem Jahr gab es eine Einladung des Eifelteams auf das Grundstück des Landesverbandes Rhein-Ruhr (LVRR) im BVDM in der Nähe des Nürburgringes. Dieses mittlerweile schon traditionelle Treffen findet in der Regel immer am ersten Wochenende der Sommerferien statt.

Gedacht ist dieses Treffen als Zusammenkunft mit Familien und Freunden mal außerhalb der Veranstaltungen, wie Elefantentreffen, Touren-Trophy, Motorrad-Messen, Deutschlandfahrt etc. Ein Wochenende mit Zeit zu Gesprächen, für die bei den Großveranstaltungen kaum Gelegenheit ist, sich kennen lernen und einfach nur eine schöne Zeit miteinander zu verbringen. Auch Danke sagen an die vielen Helfer Elefantentreffens - sowie die Einsatzkräfte von Messen

(Motorräder Dortmund und Intermot Köln). Alle waren herzlich eingeladen und in diesem Jahr



Auch Jette hatte ihren Spaß auf dem Eifelgrundstück.

konnten die Veranstalter 54 Gäste begrüßen. Für die Organisation ist das Eifelteam des LVRR verantwortlich, dass in diesem Jahr aus urlaubs- und krankheitsbedingten Gründen auf eine Person - nämlich Stefan Winke - reduziert war. Aber er hat das bestens gemeistert, unterstützt durch viele helfenden Hände von Mitgliedern, vor allem bei der Arbeit in der Küche. Ich war dieses Jahr zum ersten Mal für zwei Tage in der Eifel. Als Messebetreuerin im BVDM hatte ich auch „mein“ Standpersonal von der Messe Dortmund eingeladen. Zu-dem waren auch die Helfer von der BVDM-Campsite auf der Intermot zum Eifelwochenende eingeladen worden. Zelten (Möglichkeit besteht genug auf dem Eifelgrundstück) ist nicht so mein Ding, aber ich fand eine sehr

nette Unterkunft in der Umgebung. Freitagabend ist für Mitglieder des LVRR der obligatorische monatliche Clubabend. Er wurde in der Grillhütte bei einem wärmenden Feuer abgehalten, denn das Wetter hatte uns etwas im Stich gelassen: Es nieselte zeitweise.

Am Samstag fand die ebenfalls schon traditionelle Jux-Ori statt. Wer teilnehmen wollte, meldete sich bei Friedrich-Wilhelm Sprenger zum Empfang der geplanten Fahrtstrecke an. Auf der Strecke befinden sich verschiedene Kontrollstellen, an denen „Jux-Aufgaben“ gelöst werden müssen. Da Stefan noch einen Helfer brauchte, wurde ich für die erste Kontrollstelle eingesetzt. Auf dem Parkplatz an der Hohen Acht (die mit 747 Meter ü.N.N. die höchste Erhebung der Eifel ist)

war Dosenwerfen angesagt - das sorgte für viel Spaß bei Groß und Klein. Die Aufgaben der anderen Kontrollstellen bestanden im Lösen eines Sudoku-Rätsels und in Geschicklichkeitsspielen.

Bei der Jux-Ori geht es um Punktesammeln nur für die gestellten Aufgaben an den Kontrollstellen, manchmal mit Zeitvorgabe. Eine zeitliche Vorgabe für die Rückkehrzeit aufs Eifelgrundstück selbst gibt es jedoch nicht. So sind nach der letzten Kontrollstelle noch Fahrten in die Umgebung oder einfach ein Abstecher in einem Café keine Seltenheit. Nach der Rückkehr (und hier wartete die letzte „Kontrollstelle“) war dann noch eine kleine Aufgabe bei Horst zu lösen. Bevor Stefan dann den großen Holzgrill für das Abendessen anfachte, er-

folgte die Siegerehrung der „Jux-Ori“. Vor allem die teilnehmenden Kinder hatten ihren Spaß. Auch Jette, die mit ihren Eltern Jens und Joke extra aus dem hohen Norden angereist war, hat das „Lagerleben“ gut gefallen.

Meinen Besuch in der Eifel musste ich dann leider am Samstagabend gegen 22 Uhr beenden, da ich am nächsten Morgen gegen 6 Uhr nach Dillingen/Saarland gefahren bin. Dort wollte ich gemeinsam mit Wolfgang Grüne bei der Aktion „Biker für Kinder“ und „Sternenregen“ (eine Aktion zu Gunsten notleidender Kinder) den BVDM vertreten. (ein Artikel dazu und zu der Aktion „Biker für Kinder“ folgt in der nächsten Ausgabe der Ballhupe (Anm. d. Redaktion).

Dagmar Schreiner

Herzlichen Glückwunsch

Der BVDM gratuliert seinen Geburtstagskindern

Der BVDM gratuliert allen Mitgliedern, die im August, September und Oktober einen runden Geburtstag gefeiert haben, ganz herzlich. Wir wünschen Euch Gesundheit und vor allem noch viele schöne Kilometer mit dem Motorrad. Natürlich gratulieren wir auch allen von Herzen, die in dieser Zeit einen ganz „normalen“ Geburtstag hatten. Alles Gute!

80 Jahre: Karl Vossen; **75 Jahre:** Heinz Wassermann; **70 Jahre:** Alois Späth, Siegfried Kentrup; **65 Jahre:** Manfred Helmstetter, Eberhard Schray, Hans-Hermann Rubrecht; **60 Jahre:** Detlef Joost, Adolf Frank, Karl Gebauer, Herbert Meixner, Reiner Simon; **55 Jahre:** Klaus-Werner Wallmen, Axel Tweer, Georg Breninck,

Peter Richters, Jens-Uwe Wächter, Christian Hahn, Hans-H. Busch; **50 Jahre:** Thomas Groenebaum, Armin Gerst, Gabriele Helpap, Walter Harrius, Alexander Gerhardt, Joachim Moll, Detlef Fries,



Hans Düsterwald, Wolfgang Wehner, Gaby Bier, Ralf Berlin, Detlef Sachse, Gerhard Günter, Ingrid Crha; **45 Jahre:** Thomas

Patzelt, Claudia Tubes, Detlef Gülndenberg, Adriana Fumagalli, Ingrid Raspe, Ralf Nienke, Norbert Lixfeld, Iris Kaul-Damaschke, Uwe Strecker, Gottfried Schillings, Stefan Moschny, Inge Aufderheide, Daniel Turnwald, Sabine Lamers,

Torsten Heitkamp; **40 Jahre:** Pierre Lehmppfuhl, Martin Thoma, Christian Theilen, Christian, Thomas Kraft, Ingo Jörg Steinkrauss, Hans-Christoph Peeken, Manfred Schneider; **35 Jahre:** Martina Walter, Patricia Rumpfkeil; **30 Jahre:** Michael Bloch; **25 Jahre:** Benjamin Hemmelrath; **20 Jahre:** Christoph Wolf.

Sollte jemand mit einem runden Geburtstag in dem genannten Zeitraum hier nicht erwähnt sein, liegt das möglicherweise daran, dass unserer Mitgliederverwaltung Euer Geburtsdatum nicht vorliegt.

Schreibt einfach einen Brief oder eine E-Mail an die Geschäftsstelle (Adresse findet Ihr unter Impressum), damit wir Eure Daten vervollständigen können. **lz**



Zwischen Spaß und Frust

30.000 Kilometer mit der BMW F 800 S erfahren

Schon lange war ich auf der Suche nach einem Mittelklasse-Alleskönner. Die in Frage kommenden Modelle, ob Italiener, Engländer, Deutsche oder Japaner, konnten mich nicht so recht begeistern. Da kam passend eine Einladung von BMW zum Probefahren der F 800 S in der Eifel. Zwei Tage später wurde das Motorrad bestellt, ich war begeistert. Nach vier Wochen holte ich die Maschine mit roter Nummer ab, und fuhr gleich nach Straßburg zum Prolog der Tour de France.

Schon nach wenigen Kilometern nervte mich das Gehoppel auf unebenen Straßen – das Federbein war ab Werk falsch eingestellt! Aber auch nach der Korrektur reagierte das Motorrad in Kurven recht eigenwillig, erst in die Kurve drücken, dann fiel sie ab einem gewissen Punkt von alleine. Nach 6.000 Kilometer wechselte ich die Bridgestone Sportbereifung gegen Metzeler Z6. Nun lief die Maschine wie bei meiner ersten Probefahrt. Der Spaßfaktor ist enorm.



30.000 Kilometer hat Klaus mit seiner F 800 S zurückgelegt, doch mit der Qualität ist er trotz aller Begeisterung für das Konzept nicht zufrieden.



Zu kurze Spiegelausleger und die ovalen Instrumenten (hier an einer ST) kritisiert Klaus auch an der S. (Foto: Lenzen)

Nach acht Wochen meldete ich das Mopped zur 10.000er Inspektion an. Doch soweit komme ich nicht. Das Fahrwerk sorgt immer wieder für Überraschungen. Ich fahre in eine unübersichtliche Rechtskurve, da steht ein Auto vor mir und wendet mitten auf der Straße. Ich bremsen vorne sehr hart, das Motorrad fällt noch tiefer in die Kurve, das Heck hebt wohl leicht ab und dreht sich nach links weg. Bei der Landung gibt es einen Schlag durchs ganze Krad, dann bin ich wieder Herr der Lage,

am Unfall knapp vorbei. Tage später eine ähnliche Situation in abgeschwächter Form. Aller guten Dinge sind drei! Auf einer Tour Richtung Thüringen steche ich mal wieder zu schnell in eine Rechtskurve, Ablauf siehe oben, Landung diesmal neben der Bahn. Nachdem ich mich wieder halbwegs bewegen kann, beginne ich mit der Schadensaufnahme. Anschließend fahre ich zum BMW-Händler zwecks Kostenvoranschlag.

In den nächsten Wochen fühlte ich mich zurück versetzt ans Ende der 70er Jahre, als die Schiffe mit den japanischen Ersatzteilen dauernd versanken. Aber immer der Reihe nach. Die Teilenummern des Batteriehalters, des Bremsbehälters nebst Halter können wir nicht auffinden, vom Spritzschutz (ein Teil der F 800 ST) ist die korrekte Nummer nicht feststellbar, die Halter des Starterrelais sind im Teileverzeichnis nicht vorhanden. Ein längeres Telefonat mit BMW bringt Klärung. Am 1. Dezember 06 bestelle ich alle notwendigen Teile. Auf Nachfrage bei BMW erhalte ich die Auskunft, dass Fahrwerksprobleme an der F 800



S völlig unbekannt sind. Am 8. Dezember 06 bekomme ich die erste Teilelieferung. Die Standrohre (!) und der Bremsbehälter fehlen, ein Verkleidungsteil wird zweimal falsch geliefert, am 13. Januar 07 kommt das richtige, also sechs Wochen Lieferzeit! Die Standrohre kommen am 12. Dezember 06 mit neu-er Teilenummer - doch Probleme? Den Bremsbehälter kaufe ich mir bei der Firma Louis. Nach dem Zusammenbau folgt der erste Startversuch. Mein Ladegerät versicherte mir, die Batterie sei voll, und es wäre mit der Erhaltungsladung beschäftigt. Doch nach Knopfdruck macht's nur „Klack“. Ein Profitestgerät teilt mir mit, die

Batterie müsse gewechselt werden, mein BMW-Händler, die sehr rührige Firma Schneider in Mayen, ist anderer Meinung: „Die Batterie war entladen und klappt jetzt einwandfrei“. Ich baue alles zusammen, drücke den Startknopf und das Motorrad läuft. Mit meinem fast neuen Ladegerät fahre ich zur Firma Louis. Der Mitarbeiter hört sich meine Geschichte an und bietet mir spontan ein neues Ladegerät aus deutscher Fertigung (mit BMW Systemschaltung) an. Mein „Altgerät“ hätte ab und an Probleme mit wartungsfreien Batterien. Vierzehn Tage später (zweite Januarwoche), das Motorrad ist nun komplett fertig, drücke ich den Startknopf und wieder folgt nur ein „Klack“. Überbrückungskabel und Autobatterie schaffen Abhilfe. Die 150 Kilometer-Probefahrt durch die Eifel bringt gleich den gewohnten Spaßfaktor. Wieder daheim schalte ich das Motorrad aus und versuche erneut zu starten, aber es macht wieder nur „Klack“. Jetzt kommt das neue Ladegerät zum Einsatz. Ich mache es kurz. Das Teil funktioniert nur im BMW Modus, Normalmodus oder Schnellladung nicht möglich. Jetzt reicht's! Ich fahre das Mopped zum Händler. Also Überbrückungskabel und Autobatterie. Beim Starten macht's „Klack“ und die Zündung geht aus. Mein Händler hat den Twin dann abgeholt. Nach Batteriewechsel und 10.000er Inspektion läuft das Teil wieder wie gewohnt. Den Sieg über die Technik haben wir beim Händler mit Kaffee und Kuchen gefeiert. Zum Schluss: Die Grundkonstruktion ist einfach Klasse. Aber meine Erlebnisse passen weder zu Europa, noch zu Deutschland und schon gar nicht zu BMW.



Auch auf Schotterposten lässt sich die F 800 S ordentlich bewegen.



Auf Landstraßen macht die handliche Maschine Spaß. Sie überzeugt mit niedrigem Verbrauch. Doch zahlreiche Details trüben den Gesamteindruck.

Nach etwa 14 Monaten stehen nun rund 29.000 Kilometer auf dem Kilometerzähler. Der Spaßfaktor ist weiterhin hoch. Tagesetappen um die 1.000 Kilometer habe ich mehrmals locker verkraftet. Im Stich gelassen hat mich die F 800 nie. Ärgerlich sind immer nur Kleinigkeiten. So sorgt das Fahrwerk immer wieder für Überraschungen – eine Rechtskurve fahre ich von links an, komme in eine Längsrille, das Motorrad fällt in die Kurve und ich kann nur durch schnelle Reaktion Leitplanken-Kontakt vermeiden. An die Empfehlung mit Koffern nicht über 180 km/h zu fahren, sollte man sich besser halten. Mein Motorrad wackelt darüber sehr bedenklich. Der Motor stirbt ab und zu schlagartig ab, springt aber sofort wieder an, im Leerlauf und kurz darüber läuft der Motor zeitweise sehr unrund – eine aktualisierte Software schafft Abhilfe. Nun zieht der Motor wieder kräftig und sauber ab rund 2.000 U/min durch. Schaltet man alle Gänge durch (Riemenritzel-Umrü-

stung wurde an meinem Motorrad vorgenommen, das Getriebe lässt sich seither leichter schalten) und ruft die volle Leistung ab, bin ich immer wieder begeistert.

Einen so leistungsstarken 800er Zweizylinder habe ich noch nicht erlebt. Der Spritverbrauch schwankt zwischen 3,57 und 5,98 Liter auf 100 Kilometer. Durchschnitt: 4,5 Liter. Der Ölverbrauch geht gegen Null auf zehntausend! Kilometer. Die Unterhaltskosten sind geringer als sonst von BMW gewohnt. Apropos gewohnt. Die gewohnte Qualitätskontrolle bei BMW wurde scheinbar abgeschafft. Oder?

Warum sind die Spiegelausleger zu kurz?

Warum läuft bei Regen Wasser direkt von der Verkleidungsscheibe auf die Handschuhe?

Warum ist ein Ablesen des Kühlwasserstandes fast unmöglich?

Wie soll ein Laie mit dem großen Verstellbereich des Federbeins fertig werden (Die Bedienungsanleitung hilft kaum weiter)?

Wieso fehlt ein Wasserablauf unter der Sitzbank? Beim Abspritzen sammelt sich dort Wasser und steht auch teilweise in der Elektrik.

Wieso kann ich viele F800 Sitzbänke ohne Schlüssel öffnen? (Bei mir ist der Fehler nach einem Jahr jetzt endlich behoben)

Wie kann es passieren, dass im Teileverzeichnis Ersatzteile oder Preise fehlen?

Laut Bedienungsanleitung soll bei Nenndrehzahl eine Kontrollleuchte zuschaltbar sein. Bei mir nicht!

Auf der DVD (Reparaturanleitung) ist der Zusammenbau der Gabel falsch beschrieben.

Was soll ein ovaler Tacho/Drehzahlmesser? Die Ablesbarkeit wird durch so einen Quatsch, besonders beim Tacho, nur gestört.

Wieso wird bei einem so schnellen Motorrad kein höherwertigeres

Ein

stück Brot kann
wertvoller sein als deine
ganze Maschine.

Biker- Helfen-Kindern.de
Eine Initiative des CCF-Kinderhilfswerks

CCF
Kinderhilfswerk

ABS angeboten? Es ist doch bei BMW im Programm.

Warum wird kein Telelever-Fahrwerk angeboten, das hat sich doch in der Praxis sehr bewährt?

Warum müssen die Reifen so breit sein?

Warum muss ein so modernes Motorrad so laut sein?

Ich hätte für eine perfekte BMW F 800 S auch mehr bezahlt. So bleibt bei mir ein wenig Enttäuschung.

Lonni

Konzeptionell sportlich

BMW nimmt Stellung zur Kritik an der F 800 S von Lonni

Zur Kritik im Erfahrungsbericht über 30.000 Kilometer mit der F 800 S unseres Mitglieds Klaus Lonnendonker (siehe Artikel ab Seite 28) nimmt BMW wie folgt Stellung:

Sehr geehrter Herr Lenzen, vielen Dank für die Zusendung des Erfahrungsberichtes Ihres Lesers. Nach Durchsicht des Schreibens entsteht der Eindruck, dass der Leser insgesamt sehr viel Freude mit der F 800 S hat. Nicht nur was den Fahrspaß angeht sondern auch was die Unterhaltskosten betrifft.

Konzeptionell ist die F 800 S (S steht für Sport) für sportlichere Fahrweise ausgelegt, deshalb ist die Feder-Dämpfer-Abstimmung auch straffer ausgelegt, als bei Touren. Ein spezielles Fahrwerkproblem können wir nicht nachvollziehen. Wir möchten empfehlen, dass der Leser zum Schutz seines Lebens zukünftige etwas umsichtiger fährt und eben nicht – wie beschrieben – zu schnell in eine Rechtskurve fährt. Genauso empfehlen wir, keine Bremsteile (Bremsbehälter) oder Ladegeräte vom freien Markt zu verwenden. Es kann unsererseits nicht gewährleistet werden, dass Fremdteile den gestellten Aufgaben genügen. So ist aus unserer Sicht auch das Problem mit entladener Batterie zu erklären.

Weitere Anmerkungen des Lesers betreffen das ABS, den Tacho, das Fehlen des Telelevers, Verstellbereich des Federbeins, die Breite der Reifen oder die Lautstärke. Wir ersehen aus den Anmerkungen keine Mängel. Die F 800 S eben ist als sportliches, leichtes und sehr leistungsfähiges Mittelklasse-Motorrad konzipiert und erfüllt die Aufgabe, neue und jüngere Kunden für BMW zu begeistern.

Auch nicht nachvollziehen können wir die Schwierigkeiten mit der Teileversorgung. Unser Service erreicht einen Lieferfähigkeitgrad

von fast 100 Prozent. Es gibt in ganz wenigen Teilbereichen gelegentlich Engpässe, aber bei diesem Fall dürfte es sich um einen Einzelfall handeln. Den Punkt mit dem fehlerhaften Teileverzeichnis könnten wir bei genaueren Angaben überprüfen. Ein fehlender Wasserablauf unter der Sitzbank wurde bisher von unseren Kunden nicht reklamiert. Unabhängig da-von wünschen wir dem Leser unfallfreien Fahrspaß mit der F 800 S.

Mit freundlichen Grüßen
Rudolf Probst, BMW Group,
Konzernkommunikation

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 74/69985

**Welches Motorrad soll
ich für Euch in der Ball-
hupe testen? Schreibt
einfach eine E-Mail mit
Euren Vorschlägen an
die Redaktion.**



Bei den Mitgliedern des Unter-Taunus-Motorrad-Clubs (UTMC) informierte sich Landrat Albers (2.v.r.) über gefährliche Strecken. (Foto: UTMC)

Landrat beim UTMC

Mitglieder überreichten Liste mit gefährlichen Streckenabschnitten

Der selbst Motorrad fahrende Landrat des RTK, Burkhard Albers, hatte am vorletzten Wochenende im September zum Biker-Treff auf den Grillplatz geladen. „Ich möchte in zwangloser Runde ‚Benzin‘ reden und erfahren, was für die Bikerinnen und Biker im Rheingau-Taunus-Kreis noch verbessert werden kann“, sagte er. Etwa 100 Motorradfahrer folgten seiner Einladung, darunter auch Mitglieder des Unter-Taunus-Motorrad Clubs, UTMC. Sie über-

reichten eine detaillierte Liste und Fotodateien neuralgischer Straßenabschnitte, um die sich der Landrat kümmern will. **Georg Guske**

Neuer Vorstand bei Gespannfreunden Kassel-Korbach

Die Gespann-Freunde Kassel-Korbach haben am 25. März 2007 in Anlehnung an die Satzung des BVDM ihre JHV mit Neuwahlen abgehalten. Da der langjährige erste Vorsitzende Peter Himmelmann aus gesundheitlichen Gründen für kein Amt mehr zur Verfügung stand (*er ist leider mittlerweile verstorben. Anm. d. R.*) und sein Stellvertreter aus familiären Gründen nicht mehr kandidierte, waren diese beiden Ämter grundsätzlich neu zu wählen. Die Versammlung hat mehrheitlich wie folgt den neuen Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender Peter Sutor, 2. Vorsitzender Uwe Altenhof, 1. Kassierer Ulli Berndt, 2. Kassierer Herbert Gilch. Der neue Vorstand freut sich auf viele neue Mitglieder und schöne Ausfahrten.

Peter Sutor

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.



Am 24. Juli 2007 fand in Dillingen (Saarland) die Veranstaltung „Biker für Kinder“ statt, veranstaltet vom Biker Saar-Lor-Lux e.V. Zwei der Organisatoren hatten mich beim Verkehrssicherheitstag der Polizei in Trier auf ihre Veranstaltung angesprochen, da ich dort einen Infostand für den BVDM und ins-besondere mein Unterfahrschutz-Projekt hatte. Sie baten mich um nähere Informationen zum BVDM, da sie gerne auch einen Infostand unseres Verbandes an ihrer Veranstaltung hätten. Ich gab ihnen die Kontaktdaten und war sehr angenehm überrascht, als Wolfgang Grüne mich kurz vor der Veranstaltung anrief und mir mitteilte, dass er und Dagmar Schreiner vor Ort sein würden, um dort einen Infostand zu machen. So fuhr ich also dort hin und freute mich, endlich mal auch andere BVDMler „in Aktion“ zu sehen. Irgendwie kam ich mir die letzten Jahre ja doch schon ziemlich einsam und verlassen vor. Die folgenden Gespräche mit Wolfgang und Dagmar waren für mich sehr aufschlussreich und gaben mir neuen Mut und die Gewissheit nicht „auf verlorenem Posten“ zu stehen. Vor allem der darauf folgende Kontakt mit Dagmar und ihre Unterstützungsangebote für künftige Veranstaltungen in meiner Region lassen neue Hoffnung in

mir aufkeimen, dass unser Verband doch noch nicht zu einem „Zombie“ verkommen ist, der zwar irgendwie noch existiert, aber kein richtiges Leben mehr in sich birgt. Ich hoffe sehr, dass mit dem neuen Vorstand auch wieder neues Leben in unseren Verband kommt und vor allem die Regionalbüros als „Leute an der Front“ mehr aktive Unterstützung seitens des Vorstandes erfahren (besonders im Hinblick auf Ausstattung und Infomaterial).

Bernd Fries, Regionalbüro Trier

Hallo Bernd, an dieser Stelle erst einmal ein herzliches Dankeschön für Deinen jahrelangen Einsatz im Sinne der Verkehrssicherheit. Insbesondere für Dein Engagement in Sachen Unterfahrschutz, das ich wirklich bemerkenswert finde.

Der Verband ist nicht zu einem „Zombie“ verkommen, doch leider gibt es nicht nur an der Spitze des BVDM zu wenig Leute, die sich ehrenamtlich engagieren und demzufolge mehr als genug Arbeit haben. Der neue Vorstand hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt und arbeitet intensiv an deren Umsetzung, das braucht aber leider viel Zeit.

Erste Erfolge sieht man auf der neu gestalteten Homepage (www.bvdm.de), beim Werbematerial und vielen Aktionen. Für uns ist es wichtig, dass alle, die sich engagieren möchten, Material benötigen oder Fragen haben, auf uns zu kommen, damit wir die Dinge klären und regeln können. Leider schaffen wir es als Vorstand nicht, auf alle Regionalbüros, Clubs, Stammtische und aktiven Einzelmitglieder zuzugehen. Wendet Euch an uns, so wie Du es ja auch getan hast, dann bin ich sicher, dass auch nach außen hin deutlich wird, wie viel Leben, Engagement und Ideen im BVDM stecken.
Michael Lenzen, Vorsitzender

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

Vorschau auf die Ballhupe 4/07

Und das erwartet Euch im nächsten Heft:
Tourentrophy
Biker helfen Kindern
Testberichte
Reiseberichte

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4/2007 ist der 15. November.

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 Treffenkalender 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**

☐ **Einzugsermächtigung**

☐ **Ehepartner eines Mitglieds**

☐ **BVDM-Verein** ☐ **ja** ☐ **nein**

☐ **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!

**TOUREN-
FAHRER**

TOURENFAHRER

TEST-ABO

6 Monate ausprobieren

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

**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.

**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/Nr. _____

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 Lattemann, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 0211/690 78 99 86, lattemann@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.