

BALLHUPE



Ausgabe 2/2008



Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



**50 Jahre BVDM
Deutschlandfahrt
Intermot
Exklusiv-Test**



Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

50 Jahre alt ist der BVDM nun. Wir haben dieses Jubiläum bei unserer Jahreshauptversammlung mit zahlreichen Gründungsmitgliedern und fast allen ehemaligen Vorsitzenden gefeiert. Es war nicht nur für die geehrten Gründungs-väter des BVDM eine ergreifende Veranstaltung. Was sich aus der Idee vor 50 Jahren alles entwickelt, welche großen Erfolge der Verband erzielt hat, schilderten Horst Briel, Horst Orlows-ki, Henning Knudsen und Harald Hormel. Einige Ergebnisse des langjährigen ehrenamtlichen En-gagements zum Wohle aller Motorradfahrer sind in dieser Ausgabe auf Seite 9 abgedruckt.

Diese Erfolge haben viele Väter und beruhen auf langjähriger Arbeit. Vor allem aber zeigen sie, dass unser Einsatz sich auch auszahlt. Nicht nur in den zurückliegenden 50 Jahren gab es viele Felder, auf denen der BVDM erfolgreich gearbeitet hat, auch heute sind wir auf allen wichtigen Ebenen aktiv. Das geht nur mit vielen ehrenamtlichen Kräften. Deshalb suchen wir immer Motorradfahrer, die ein wenig über den eigenen Tellerrand hinausblicken und bereit sind, ein paar Stunden im Mo-nat für ehrenamtliche Arbeit zu investieren. Sei es durch den Aufbau eines Stammtisches,

als An-sprechpartner für andere Motorradfahrer, Politiker oder die Presse vor Ort oder als Helfer bei den zahlreichen Veranstaltungen, die der BVDM durchführt, angefangen beim Elefantentreffen über die Deutschlandfahrt bis hin zum Bikercamp auf der Inter-mot (Näheres zur Inter-mot könnte Ihr auf Seite 23 lesen). Wir suchen Mitglieder, die gelegentlich eine Tour ausarbeiten und für andere anbieten, die gefährliche Streckenabschnitte im Rahmen unserer Aktion „Sichere Straßen“ abfahren, die mit den örtlichen Behörden in Kontakt treten oder den BVDM in Gremien vertreten wollen. Auch für unsere Arbeit auf europäischer Ebene brauchen wir Unterstützung. Wir wollen auch in den nächsten Jahren wieder viel für die Motorradfahrer erreichen. Weniger Unfälle und weniger Verletzte und Tote stehen ganz oben auf unserer Liste. Damit wir unsere zahlreichen Ziele auch Zukunft umsetzen können, benötigen wir viele helfende Hände. Auch mit nur ein oder zwei Stunden Einsatz im Monat könnt Ihr den BVDM aktiv unterstützen und dabei feststellen, dass Ehrenamt nicht nur Arbeit bedeutet, sondern dass es auch Spaß machen kann. Der Vorstand setzt nicht nur auf Eure tatkräftige Mithilfe bei Veranstaltungen, wir

freuen uns auch über Eure Ideen, Anregungen und Kritik.

Das gilt natürlich auch für die Ballhupe und unsere Homepage mit dem Interforum, die als Medien für Euch gedacht sind. Nutzt Sie, um Euch auszutauschen, um Anregungen zu geben oder Kritik zu üben.

Ich bin fest davon überzeugt, dass wir mit dem Elan und dem Einsatzwillen, den schon die Gründungs-väter des BVDM gezeigt haben, auch die nächsten 50 Jahre erfolgreich im Sinne der Motorradfahrer gestalten können.

Ich wünsche uns allen eine weiterhin schöne und vor allem unfallfreie Saison und hoffe, den ein oder anderen bei der Deutschlandfahrt oder der Inter-mot zu treffen.



A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Michael Lenzen'.

Michael Lenzen
Vorsitzender BVDM

Inhalt

IMPRESSUM

	Seite
50 Jahre BVDM, Jahreshauptversammlung	4
BVDM-Arbeit der letzten Jahrzehnte	9
Messe Dortmund	12
Premiere von fans and family	16
Spende des UTMC	18
Neuer Beisitzer: Olaf Biethan stellt sich vor	19
Ganz Exklusiv: Test der BMW F 800 Roadster	20
Bikercamp und Messestand auf der Intermot	23
Helfertreffen in der Eifel	24
Einladung zur Deutschlandfahrt	25
Vergleichstest von BMW F 650 und 800 GS	26
Tourentrophy: Ergebnisse und Vorschau	31
Schottland-Reise mit Koop-Mitglied Amturus	33
Suzuki finanziert Führerschein	36
Neuer Handschuh von Rukka	37
Erfahrungen beim Helmkauf	38
Leserbriefe	39
Infratest: Motorradfahrer unter Lupe	40

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e. V.

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

Autoren dieser Ausgabe:
Peter Aufderheide, Olaf Biet-
han, Gilbert Bonifer, Georg
Guske, Horst Orlowski, Dag-
mar Schreiner, Friedrich-Wil-
hem Sprenger, Jens Weinerdt

Wichtige Adressen:

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

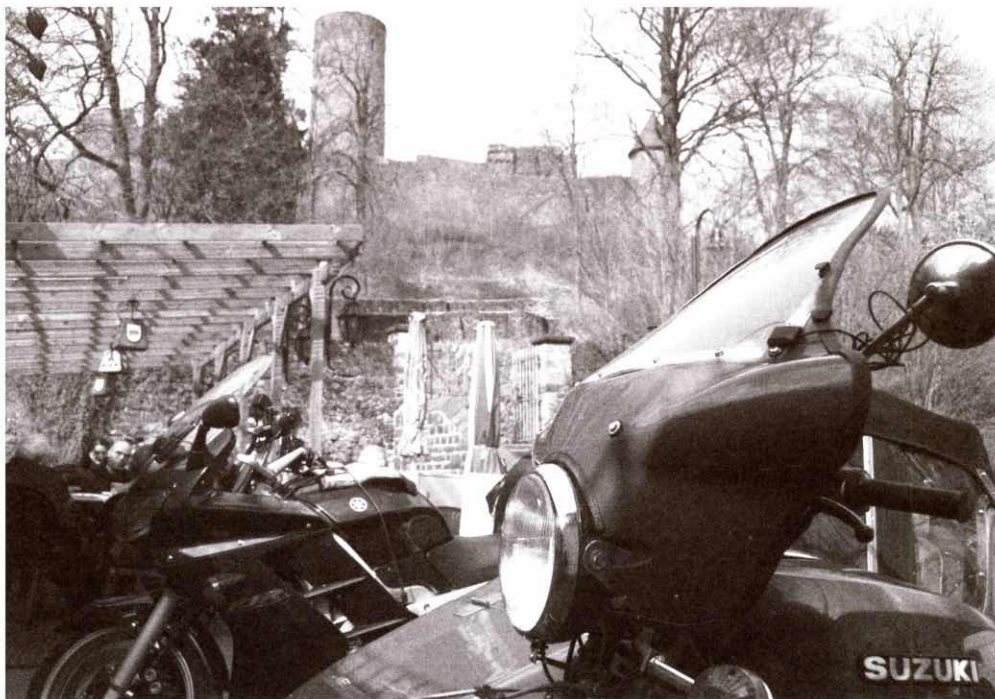
Druck:
Warlich Druck, Meckenheim

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



50 Jahre erfolgreiche Arbeit

BVDM feiert bei Hauptversammlung sein Jubiläum



Direkt unterhalb der Nürburg traf sich der BVDM in seinem Gründungslokal zur Hauptversammlung.

Tränen standen dem 84-jährigen Horst Briel in den Augen, als er aus den Händen des BVDM-Vorsitzenden Michael Lenzen die Ehrennadel für 50 Jahre Mitgliedschaft im Bundesverband der Motorradfahrer entgegennahm und als Dank für seine langjährige Arbeit zum Ehrenmitglied ernannt wurde. Mit ihm zeichnete der Verband auf seiner Hauptversammlung zum 50. Geburtstag des Verbandes noch die anwesenden Gründungsmitglieder Arnold Keuser, Hasso Kramer, Helmut Langhanki, Rainer Menkhoff, Edmund Peikert und Karl Vossen aus. Es waren nicht nur für die Gründungs-

mitglieder bewegende Momente. Nicht anwesend sein konnten die Gründungsmitglieder Harry Waldschmidt und Dr. Klaus Gnoth.

Die Geburtstags-Hauptversammlung fand im Schnitzelhaus zur Nürburg statt und damit genau an jenem Ort, wo vor 50 Jahren 15 Männer die Idee für den BVDM entwickelten und ihn dann auf der Gründungsversammlung am 30. August 1958 aus der Taufe hoben. Viel Weitsicht und Engagement zeigten die Gründungsväter, von denen heute noch neun im BVDM sind. An den Grundsätzen, die damals in der Satzung festgeschrieben wurden, hat sich, da

waren sich Gründer und Mitglieder einig, nichts geändert. Nach wie vor, ist eine starke Interessenvertretung für die Motorradfahrer erforderlich, auch wenn sich die Rahmenbedingungen völlig geändert haben. Zur Gründungszeit waren Motorradfahrer noch der „Bürgerschreck“, galten als arme Schlu-cker und Spinner, heute ist das Motorrad längst gesellschaftlich etabliert und vom armen Schlucker kann bei den aktuellen Preisen längst keine Rede mehr sein. Doch der Kampf um die Gleichberechtigung der Motorradfahrer in der Gesetzgebung, die Sorge und die Arbeit zur Verbes-



Ehrenvorsitzender Horst Orlowski nahm als Ausrichter des Jahreswettbewerbs die Siegerehrung vor und gratulierte Gewinner Friedrich-Wilhelm Sprenger.

serung der Verkehrssicherheit, sind heute so aktuell wie damals.

Über die Arbeit des BVDM und die Erfolge in den fünf Jahrzehnten berichteten die früheren Vorsitzenden Horst Briel, Horst Orlowski, Henning Knudsen und Harald Hornel. Auch für viele langjährige Mitglieder war es teil-weise überraschend, auf welchen Feldern der Verband überall aktiv war und welche Erfolge erzielt hat. Aber natürlich auch, welche Aktionen und welcher Einsatz nicht von Erfolg gekrönt waren. Alle Vorsitzenden wünschten dem Verband eine weiterhin positive und gute Entwicklung. Fünf Jahrzehnte im Dienste der Motorradfahrer und der Verkehrssicherheit sind eine große Verpflichtung und eine anspruchsvolle Aufgabe, der sich auch der aktuelle Vorstand mit vollem Einsatz widmet.

Welches Ansehen der BVDM in der Öffentlichkeit und der Politik heute genießt, zeigten die Grußworte, die Vorsitzender Michael Lenzen verlas. Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel würdigte die Arbeit des Verbandes und dankte den Mitgliedern für ihr ehrenamtliches Engagement zum Wohle aller Motorradfahrer und der Ver-

kehrssicherheit ebenso wie Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, der zudem die Schirmherrschaft über die Veranstaltung übernommen hatte. Die vollständigen Texte sind auf unserer Homepage www.bvdm.de unter der Rubrik „News“ zu finden.

Die Geschichte des Verbandes dokumentierte eine kleine Ausstellung im Eingangsbereich, die auf großes Interesse stieß. Gerne nahmen die Mitglieder auch das An-

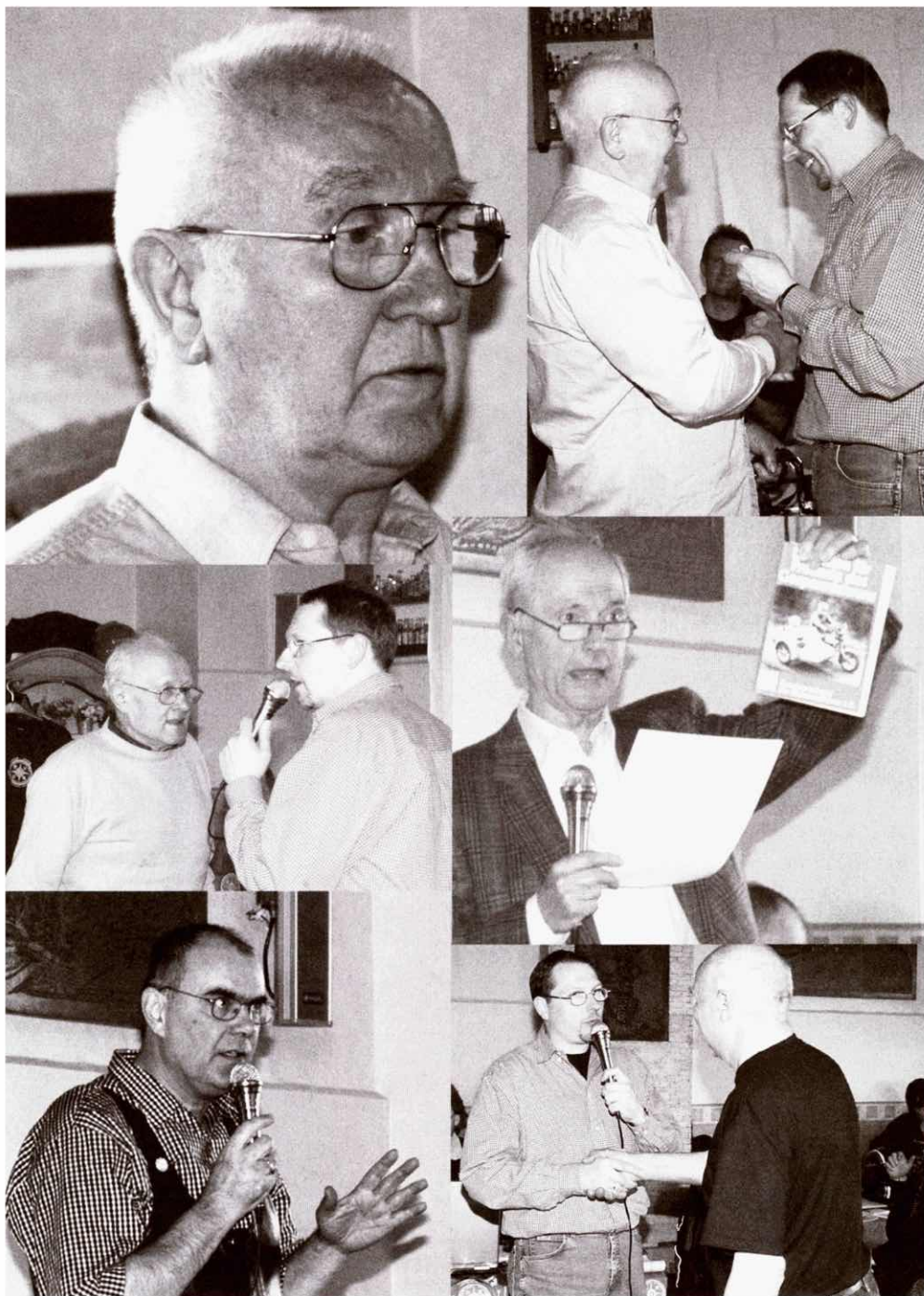
gebot von zwei geführten Touren durch die Eifel und einen Besuch im Rennsportmuseum an. Das Rahmenprogramm hatte der Landesverbandes Rhein-Ruhr organisiert, der auch die Jubiläums-JHV ausrichtete..

Im Mittelpunkt standen natürlich das gemeinsame Beisammensein, das Wiedersehen mit alten Bekannte, der Erfahrungsaustausch und die Geschichte des ältesten Motor-radfahrerverbandes in Deutschland. Und so saßen die rund 130 Anwesenden noch bis spät in die Nacht zusammen. Auch auf dem Gelände des LVRR wurde noch lange gefeiert.

Natürlich mussten bei der JHV auch einige Formalitäten erledigt werden. Nachdem der Vorstand seinen Bericht über das abgelaufenen Geschäftsjahr vorgetragen hatten, trug Olaf Biethan den Bericht der Kassenprüfer vor, der positiv ausfiel. Und so konnte Versammlungsleiter Horst Orlowski die Mitglieder um die Entlastung des Vorstandes bitten.



Viel zu sehen gab es auch am Rande der Veranstaltung. Hier das schöne BMW R 50-Gespann von Peter und Inge Aufderheide. (Foto: Lenzen)





Weißt Du noch...? Viele Erinnerungen tauschen die langjährigen BVDM-Mitglieder, die sich schon vor dem offiziellen Beginn zusammengefunden hatten, aus (Bild oben). Prägten den BVDM maßgeblich über viele Jahre: Horst Briel (linke Seite, Bild o. l.), der von dem aktuellen BVDM-Vorsitzenden Michael Lenzen geehrt wurde, seine Nachfolger Horst Orłowski (M. r.) und Henning Knudsen (u. l.), Edmund Peikert, der „Gespann-Papst“ (M. l.) und Arnold Keuser (u. r.). Viele Mitglieder, nicht nur im Vorstand haben sich in den fünf Jahrzehnten immer wieder um den Verband und die Motorradfahrer verdient gemacht. Ihnen sei an dieser Stelle ganz besonders herzlich gedankt.



Zahlreiche Ehrungen gab es auch für die Mitglieder, die 40 und 25 Jahre lang dem BVDM die Treue gehalten haben. Unter ihnen auch Inge Keuser (Foto mit Wolfgang Schmitz), Rosemarie Tubes und Christel Orłowski, die nicht nur als Ehefrauen einen ganz wichtigen Beitrag zu unserem Verband geleistet haben und auch heute noch leisten. (Fotos: Schreiner/Lenzen)



Bei allen Ehrungen kamen auch das Fahren bei der JHV nicht zu kurz. Zwei Touren hatte der LVRR als Ausrichter im Angebot.



Bis auf den letzten Platz gefüllt war der Saal im Schnitzelhaus zur Nürnberg. (Foto: Lenzen)

Dem kam die Versammlung mit großer Mehrheit nach. Da der bisherige Beisitzer Bernhard Schulze so erkrankt ist, dass er sein Amt nicht mehr ausüben kann (wir haben mehrfach darüber berichtet) musste ein neuer Beisitzer gewählt werden. Als Kandidat wurde Olaf Biethan vorgeschlagen, der von den Mitgliedern auch gewählt wurde. (Eine Vorstellung von Olaf findet sich auf S. 19). Von der Versammlung wurde auf Antrag des Vorsitzenden beschlossen, den Geschäftssitz des Verbandes nach Mainz zu verlegen und BVDM-Veranstaltungen (Ausnahme Elefantentreffen) für Mitglieder kostenlos anzubieten. Im Rahmen der Jahreshauptversammlung fand auch die Ehrung der Sieger des Jahreswettbewerbs von BVDM und LV Rhein-Ruhr statt, die Ehrenvorsitzender Horst Orlowski vornahm. Ein ganz wichtiger Punkt muss natürlich noch erwähnt werden. Unser Versicherungsrefe-

rent Siggie Bredl hat sich zum Jubiläum ganz besonders in Zeug gelegt und von den Versicherungen Generali und Interrisk jeweils eine Spende über 100 Euro für den Verband erhalten. Damit aber noch nicht genug. Es hat den Betrag auf die stolze Summe von 500 Euro aufgerundet. Das Geld wird im Rahmen unserer Aktion „Sichere Straßen“ zur Entschärfung gefährlicher Strecken verwendet. An dieser Stelle herzlichen Dank an die beiden Unternehmen und vor allem an Siggie. Ein wirklich toller Einsatz! Für unsere Aktion sichere Straßen suchen wir noch Mitglieder, die gemeldete Streckenabschnitte überprüfen. Bitte bei der Redaktion melden.

lz

Brückenwettbewerb:

Über die Brückenfahrt haben die Ballhupenleser im vorigen und in diesem Jahr genug erfahren. Dass die Werbung gewirkt hat, können wir voll bestätigen. Der Wettbewerb, der zeitgleich im Landesver-

band Rhein-Ruhr und im gesamten BVDM ausgeschrieben war, hatte mehr Starter als alle vorhergehenden Jahreswettbewerbe. Ein großer Anteil von ihnen hat den Fahrleiter wissen lassen, dass er eine reizvolle Aufgabe gestellt habe. Fast alle Ziele seien sehenswert und viele sehr beeindruckend gewesen. Herzlichen Dank!

Das am meisten besuchte Bauwerk war die Müngstener Brücke. Die Post hat ihr zu ihrem 100. Geburtstag im Jahre 1997 eine Briefmarke gewidmet. Sie ist mit 107 m Höhe und 170 m Spannweite Deutschlands höchste Eisenbahnbrücke. Wer von Solingen nach Remscheid mit dem Zug fährt, überquert auf ihr das breit und tief eingeschnittene Tal der Wupper. Die Teilnehmer erhielten eine Urkunde und der BVDM-Sportwart Thomas Thiel spendierte für alle einige Sachpreise. An die drei Besten vergaben sowohl der BVDM als auch der Landesverband je einen

Scheck über fünfundsiebzig, fünfzig und fünfundzwanzig Euro. Die Platzierungen der zehn erfolgreichsten Teilnehmer und ein paar weitere Zahlen gehen aus den folgenden Angaben hervor. Allen Gewinnern gilt meine herzliche Gratulation und allen Brückenfah-

rern ein Dankeschön fürs Mitmachen! Hier die Ergebnisse des Wettbewerbes (Plätze eins bis zehn):

Nennungen: 39 (18) (LVRR-Zahlen in Klammern), davon in Wertung: 31 (15), Anzahl Brückenbesuche, gesamt: 459 (286).

Friedrich-Wilh. Sprenger: 1 (1), Richard Schönfelder: 2 (2), Arnold Keuser: 3 (3), Manfred Helmstetter: 4, Reinhard Kaiser: 5, Heinz Körner: 6, Roland Hellmann: 7 (4), Stefan Winke: 8 (5), Michael Lenzen: 9 (6), Peter Aufderheide: 10 (7).
Horst Orlowski

Erfolgreiches Engagement

Auszüge aus 50 Jahren BVDM-Arbeit - Die 80er und 90er Jahre

Auf der Jahreshauptversammlung haben die langjährigen Vorsitzen- den über die Arbeit des BVDM berichtet. Die Erfolge der ersten 25 Jahre sind in einer eigenen

Broschüre zu-

sammengefasst. Hier in Kürze die wichtigsten Angaben zur Arbeit:

1979: Aufnahme in den DVR, Delegierter ist Klaus Arpert (seit 31.7.79),

- Rahmenvertrag über Veranstalterhaftpflichtversicherung geschlossen, Freizeitunfallversicherung für alle Mitglieder wird aus dem Beitragsaufkommen finanziert

- Seit Mai **1980:** BVDM-DAS-Schutzbrief für Motorradfahrer,

- **Ende 1980:**

Herausgabe des „Leitfadens für Freunde des Gespannfahrens“ von Edmund Peikert, 1984 erweitert, 1985 erscheint die 3. Auflage.

Regelmäßige Veranstaltungen: Das Elefantentreffen (Salzburgring), das Contitreffen, die Deutschlandfahrt als Langstreckenfahrt mit Ziel am Nürburgring zur 8-Stunden-

attraktive Stände auf der IFMA, Winterprogramm mit technischen Seminaren, Podiumsdiskussionen im Ratssaal zu Bensberg: Im Jahr 1979 lautete das Thema: Motorrad-

technik der 80er Jahre, im Jahr 1980 ging es um Jugend und Verkehr.

Weiter gab es Gespannfahrerlehrgänge mit Edmund Peikert, Hein Wieland und Horst.W. Sassenhagen als Instruktoren. Der „Tag des Motorradfahrers“ wurde auf der JHV **1980** beschlossen, **1981** findet er zum ersten Mal statt.

Themen sind

unter anderem: Verkehrspartner Motorradfahrer; Schwarze Schafe gibt es überall; Ein Hobby, nicht wie jedes andere; Sind Sie ein guter Partner? Verständnis fürein-



Fahrt für Motorräder, Jahreswettbewerbe mit Siegerehrung auf einem Winterfest, BVDM-Sportpokal, später Tourentrophy genannt,

ander; Motorradfahrer danken für Sorgfalt beim Tanken; Lieber Autofahrer, wollen wir mal tauschen?; Jacke wie Hose; Freiheit, die ich meine; Mit dem Motorrad gegen den Verkehrsfarkt.

In manchen Jahren gab es für die Aktion in mehreren großen Städten finanzielle Unterstützung durch DVR, IfZ oder Motorrad-Zeitschriften.

Seit 1980 kämpften wir für bessere **Leidplanken** (mit d) oder Todesplanken genannt. Mitglied Gebhard Kramig entwickelt die **Anpralldämpfer**.

Überholverbot ist seit Jahren ein Dauerthema. Ein Amtsrichter sieht den Gleichheitsgrundsatz verletzt, wir machten uns Hoffnung, aber ein Oberlandesgericht hebt sein Urteil wieder auf.

Der DVR empfiehlt **freie Fahrstreifenwahl** innerorts, wir unterstützen die Aktion.

1983: 25-jähriges Bestehen des BVDM wird in Xanten gefeiert, es erscheint eine Chronik, anwesend sind 16 Gründungsmitglieder.

1984 beginnt unser Kampf gegen **Straßensperrungen**, wir legen Rechtsmittel ein.

Wir wurden Mitglied im Arbeitskreis Organspende. Seit 1978 bringen wir den Helmaufkleber „Bei Unfall Helm nicht abnehmen, Visier öffnen“ heraus. 100.000 Stück werden verteilt. **1984** stoppen wir die Aktion, da es neue medizinische Erkenntnisse gibt. Wir bringen die Broschüre zur **richtigen Helmabnahme** heraus. Die Ein-Helfer-Zwei-Hand-Methode (nur beim BVDM) und die Zwei-Helfer-Vier-Hand-Methode werden zum bis heute gültigen Standard.

Aktion gegen die zunehmenden **Motorraddiebstähle**. Motorradteile werden markiert - Aufkleber



Den ersten Unterfahrschutz in Deutschland nach dem so genannten Euskirchener Modell installierte der BVDM aus Spendengeldern.

weisen daraufhin: Finger weg - Markierungsfleck. Wir starten eine gemeinsame Aktion mit dem Verband der Kfz-Versicherer.

Ab **1985** findet die **BVDM-Deutschlandfahrt** nach einem neuen Schema statt, das bis heute beibehalten wurde. Am 9.11.1985 veranstalten wir eine **Podiumsdiskussion** da die Zulassungszahlen für Motorräder stagnieren: „100 Jahre Motorrad - und wie geht's weiter?“ lautete das Thema. In Bad Camberg kämpfen wir wieder gegen Streckensperrungen. Auch in Sachen Sicherheit sind wir aktiv. Wir montieren Anpralldämpfer und eine **zweite Leitplanke** an B 257, B 258 und B 412 am Nürburgring.

Ab **1985** kam der **Stufenführerschein** ins Gespräch; Der BVDM kämpft gegen die unsinnigen Regelungen.

Ab **1986** veranstalten wir ein Preisausschreiben, um die Suche nach der „**Motorradfreundlichen Stadt**“ zu fördern. Ausgezeichnet wurden unter anderem die Städte Calw, Wuppertal, Münster

und Tübingen. Später stellen wir die Aktion wieder ein, da es keine Städte mehr gibt, die sich in Sachen Motorrad positiv hervortun. Jahre später finden sich Nachahmer, die für die Aktion auch noch den gleichen Namen verwenden.

Ab **1986** ist der Verband verstärkt auf **Regionalmessen** wie etwa Dortmund, Sindelfingen oder Kiel vertreten.

1986: Das große **BVDM-Conti-treffen** am Hockenheimring findet zum letzten Mal statt. Henning Knudsen geht in den DVR-Ausschuss „Junge Kraftfahrer“. Nach Unfällen durch feststehende Honda-Seitenständer setzt sich der BVDM für die Umrüstung auf automatisch **einklappende Seitenstützen** ein, die ab Januar **1987** vorgeschrieben werden.

1988: Durch unsere Mitarbeit im DVR werden die **Ladebordwände** an Lkw mit Blinklichtern ausgerüstet und damit besser sichtbar.

Der BVDM erhält Spenden in Höhe von 50.000 DM. Damit kaufen wir 4250 Anpralldämpfer. Das

Angebot damit die gesperrte Strecke Priorei-Breckerfeld zu entschärfen und diese dann wieder für Motorradfahrer frei zu geben, wurde abgelehnt. Das machte uns deutlich, dass es bei der Sperrung überhaupt nicht um die **Sicherheit** der Motorradfahrer ging.

1989 wird das **Tagfahrlicht für Motorräder** in Deutschland eingeführt. Das ist ein erheblicher Sicherheitsgewinn, für den sich der BVDM sehr eingesetzt hat.

1989 findet das erste **Elefantentreffen im Bayrischen Wald** statt. Es kommen 3700 Besucher, 2008 feiern wir bereits das 20. Treffen im Hexenkessel von Loh.

Der Kampf gegen den **Tragezwang** von genormten Schutzkleidung nimmt wichtigen Raum ein, wir arbeiten im **DIN-Ausschuss** mit.

Juni 1989: Das Bundesverkehrsministerium gibt die **Verkehr-Richtlinie zu Leitplanken** heraus: In der Regel sind Sigmaphosten mit Anpralldämpfer sowie das Anhängen einer 2. Planke vorgeschrieben. Gemacht wurde das schon früher, aber jetzt wurde es Pflicht. Die Straßenbauämtern müssen nicht nur die **Protektoren** anbringen, sondern sie auch instandhalten und beschädigte auswechseln. Damit hat sich die langjährige Arbeit in Sachen Anpralldämpfer endgültig ausgezahlt. Jetzt zahlen nicht nur die Motorradfahrer, sondern alle Steuerzahler für die Entschärfung der Leitplanken. Mehr als **vier Millionen Mark** hat die Regierung bis heute für diese Sicherheitstechnik ausgeben. Ein bislang einmaliger Erfolg unserer Arbeit!

1990 Wechselseitige Kooperation mit der AMA (Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte), Vertrieb einer Motorrad-Verbandstasche

mit Beatmungsrüssel „Göttinger Tubus“.

1991: Die ersten **BVDM-Sicherheits-Trainings** „Freizeit - Sicherheit - Spaß“ finden statt. Der BVDM wird schnell zu einem der größten Anbieter auf dem Markt. Fahrzeuge für das mobile Training werden angeschafft. Der Preis ist bewusst niedrig kalkuliert, damit möglichst viele Motorradfahrer an den Sicherheitstrainings teilnehmen können.

Aktionen in den **90ern** bis heute: Wir klagen gegen die **Reifenmarkenbindung**

Wir sind zur Podiumsdiskussion des Bundesverkehrsministeriums „Macht Lärm Motorradfahren erst schön?“ eingeladen, die ein großes Medienecho findet.

Nachdem sich für die motorradfreundlichste Stadt keine geeigneten Kandidaten mehr finden, rufen die Aktion **„Motorradunfreundlichste Stadt“** ins Leben. Eine solche Auszeichnung möchte natürlich keine Gemeinde haben.

Aus den zwei bisherigen europäischen Motorradorganisationen wird eine: die **FEMA**, der BVDM ist Gründungsmitglied.

1998: **Eurodemo** in Bonn dazu vorher Gründung der MID. Die Veranstaltung misslingt, der BVDM hat für die MID gebürgt. Bis heute ist die Rückzahlung der Gelder noch offen.

Wir montieren den ersten **Unterfahrschutz** nach dem Euskirchner Modell in Deutschland.

Wir sind Mitglied der **Arge**, der Arbeitsgemeinschaft gegen Streckensperrungen und der **BAGMO**, der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad.

Wir kämpfen gegen **Bitumen** und fordern die Reparatur von Straßen durch geeignete Ersatzmaterialien.

Der BVDM verhindert den geplanten **Antimanipulationskatalog** und die **Umweltuntersuchung** bei Motorrädern

Der BVDM veranstaltet das **Bikercamp** auf der Internet.

Wir feiern **50 Jahre Elefantentreffen** und arbeiten intensiv gegen das geplante **Tagfahrlicht** bei Pkw. Unsere Argumente finden Gehör, das Tagfahrlicht wird nicht eingeführt.

Wir starten die Aktion **„Sichere Straßen“**. Als Partner stößt später die Zeitschrift Tourenfahrer hinzu. Mitarbeit an der Broschüre zum motorradgerechten Straßenbau für Straßenbauer (Frank Klemens).

Das ist nur ein kleiner stichwortartiger Auszug aus der Arbeit seit den 80er Jahren. Wir arbeiten an einer umfangreichen Darstellung, die wir dann auch entsprechend in Ballhupe und Internet veröffentlichen werden.

Wir Ihr seht, ist das schon eine ziemlich lange Liste, die zeigt, wie viel ehrenamtliche Arbeit von seiten des BVDM in die Lobbyarbeit für alle Motorradfahrer investiert wurde. Und sie zeigt an einigen Beispielen, dass sich der Einsatz sehr wohl gelohnt hat und immer noch lohnt. Für unsere vielseitigen Aktivitäten suchen wir immer Mitglieder, die bereit sind, sich ein paar Stunden im Monat ehrenamtlich zu engagieren. Sei es als regionaler Ansprechpartner für die Motorradfahrer, als Helfer auf einer der zahlreichen Veranstaltungen (von Elefantentreffen bis Internet), zum Verteilen von Ballhupen an Motorradfahrertreffpunkten oder als Tourguide. Die Aufgaben sind vielfältig. Garantiert ist auch für Dich das Richtige dabei. Melde Dich! Erfolgreiche Arbeit braucht viele Helfer.

Horst Orlowski/lz



Ein überzeugender Auftritt

Großer Andrang beim BVDM-Messestand in Dortmund



Ein Blickfang war auch in diesem Jahr wieder der BVDM-Stand auf der Messe Dortmund. (Fotos: Schreiner)

Zum 52. Mal Elefantentreffen des BVDM, dazu noch das 20. im Bayerischen Wald im Hexenkessel von Loh: Das war Ende Januar für sich allein gesehen schon Grund genug, zu feiern. Doch in diesem Jahr begeht der BVDM seinen 50. Geburtstag. Genügend Anlass, über unseren Auftritt in Dortmund besonders nachzudenken und zu planen. Die ersten Vorbereitungen zur Gestaltung unseres BVDM-Messestandes fanden bereits im Oktober 2007 statt. Wir, das „Messteam“, trafen uns dazu bei mir zu Hause.

Zur Erläuterung: Das Messteam ist eine sechsköpfige Gruppe, bestehend aus den altbewährten und erfahrenen Messebauern Friedrich-Wilhelm Sprenger und Horst Orłowski, Standleitung Dagmar Schreiner und als Vertreterin Standbesetzung Karin Karrasch sowie Mitglieder des BVDM-Vorstandes. In diesem Gremium wird unter anderem festgelegt, welche BVDM-Werbemittel neu beschafft werden sollen, welches Ausstellungsstück wir präsentieren und viel Organisatorisches rund um die Gestaltung des Messestandes

des geregelt. Als uns Lothar Reinehr dann noch seinen „Grünen Elefanten“ als Ausstellungsstück zur Verfügung stellte, war unser Auftritt schon fast perfekt. Aktuelle Bilder für die Messewände vom Elefantentreffen, Sicherheitstraining, Ge-spannfahrerlehrgang und Trialtraining besorgte ich und Friedrich-Wilhelm durfte sich um den Ausdruck „kümmern“. An einem Wochenende im Februar half ich ihm, die Bilder auf Platten zu ziehen, damit sie dann beim Feinaufbau des Messestandes ihren Platz für das Publikum

fanden. Ich kümmerte mich zwischenzeitlich um die Bilder-Präsentation, die wir per Beamer zeigen wollten, um die Bestellung unseres neuen Werbemittels, den Reißverschlußzippern, vor allem aber die Abstimmung und Einteilung des Einsatzes der Standbesetzung. Auf meine diversen Aufrufe in der Ballhupe hatten sich erfreulicherweise einige Interessierte bei mir gemeldet.

Die Messeleitung Dortmund hatte aufgrund der geringen Besucherzahlen der vergangenen Jahre die Dauer der Messe um einen Tag verkürzt. Messebeginn also, anstatt üblich mittwochs, jetzt in 2008 erstmalig am Donnerstag. Die bedeutete aber auch, dass wir nicht wie sonst samstags den Großaufbau Messestand machen konnten, sondern erst Sonntag (24.02.08). Mal wieder an meinem Geburtstag. Olaf und Herma waren erstmalig beim Aufbau dabei und da Olaf einen Tag vor mir (Samstag) Geburtstag hatte, gab es dann beim Aufbau auch noch Geburtstagskuchen – wie es sich eben gehört, und was will man eigentlich mehr! Ungewohnt war, dass



Richtig viele Helfer waren in Dortmund im Einsatz. Hier Inge Aufderheide, Dagmar Schreiner, Don Berchtold, Karin Karrasch und Peter Aufderheide.

innerhalb der Fläche unseres Messestandes eine Hallensäule war, die „kaschiert“ werden musste. Friedrich-Wilhelm und Uli haben Dank ihres Ideenreichtums dafür gesorgt, dass auch dieses bestens gelöst wurde.

Mittwoch (27.02.08) wurden dann die Feinarbeiten erledigt. Horst Orlowski hat in seiner gewohnten ruhigen Art den richtigen Platz für die Bilder an den Messewänden gefunden. Die Leinwand für die

Beamerpräsentation wurde montiert, der Beamer selbst ausgerichtet und die erste Präsentation konnte testweise laufen. Und dann kam unser Schätzchen. Lothar brachte seine KS601, den „grünen Elefanten“ blitzblank geputzt, und bereits jetzt kam zumindest bei mir Geburtstagsstimmung auf und riesige Vorfreude auf die kommenden Messetage. Da in diesem Jahr einige Neulinge (Jochen Kuhs, Peter Weissenseel, Olaf Biethan und Herma Janßen) zum Standpersonal gehörten, stellte ich noch einen allgemeinen Informationsordner über die Arbeiten und Aktivitäten des BVDM zusammen. Etwas zum Nachschlagen für ruhige Zeiten zwischendurch. Die Messe konnte also beginnen.

Am Donnerstagmorgen ließen die Besucher lange auf sich warten, die Anzahl war eher überschaubar. Erst gegen Mittag füllte sich unsere Messehalle. Von Freitag bis Sonntagnachmittag wurde es lebhafter, auch an unserem Messestand. Anziehungspunkt war der „Grüne Elefant“. Viele der älteren Personen bekamen leuchtende



Der Hingucker (Neudeutsch: Eyecatcher) auf dem Stand war das Zündapp KS 601-Gespann von Lothar Reinehr.



Noch eine starke Truppe: Jochen Kuhs, Peter Weissenseel, Dagmar Schreiner, Margret Eimermacher, Karin Karrasch, Herma Janßen und Olaf Biethan.

Augen und bei Erwähnung des Namen „Klacks“ kamen sie ins Schwärmen. Die jüngeren Besucher bestaunten die Fotos vom Elefantentreffen. Ich wurde nicht müde, ihnen die Entstehungsgeschichte dieses legendären Treffens, initiiert durch Ernst Leverkus (Klacks) und seinen grünen Elefanten zu erzählen. Das Interesse war groß, denn wer weiß so genau, wieso das Elefantentreffen Elefantentreffen heißt. Im Gegenzug hörte ich mir gerne die Erzählungen an, wie schön es doch wieder im Hexenkessel war, auch ohne viel Schnee. Viele werden im kommenden Jahr wieder dabei sein bzw. zum ersten Mal kommen. In diesem Jahr hatten wir eine Ballhupe in DIN-A5-Format, da der Touren- und Treffenkalender integriert wurden war. Das Format wurde als ansprechend aufgenommen. Hervorragend angenommen wurden die Flyer „TourenTrophy“ und unser Jahreswettbewerb, die Tourenzielfahrt 2008 „Alte Bäume“, beide im Brusttaschenformat.

Selbst wenn man sich nicht mit Prospekten beladen wollte, diese beiden Sachen passten immer noch in irgend eine Tasche. Bereits im vergangenen Jahr war die Resonanz auf die Bewerbung der Tourenzielfahrt ein voller Erfolg. Als vorteilhaft hat sich unter anderem der Einsatz unserer Experten

erwiesen: Eimi (Margret Eimermacher), erfahrene Elefantentreffenhelferin, Olaf Biethan für Bioethanol, Peter Aufderheide, Fahrleiter Touren-Trophy und Inge Aufderheide, Fahrleiterin „Alte Bäume“. Zu diesen Themen gezielt gestellte Fragen konnten sofort und detailliert beantwortet werden. Anmeldungen für die Tourenzielfahrt nahmen wir an unserem Messestand gerne entgegen und Wer-tungshefte bekamen die Teilnehmer sofort. Hier noch einmal der Hinweis: für BVDM-Mitglieder ist die Teilnahme an dem Wettbewerb kostenlos, Nichtmitglieder zahlen einen Unkostenbeitrag von zwölf Euro. Nähere Informationen für weitere Interessierte gibt es auf unserer Homepage unter www.bvdm.de. Ein älterer Herr fand die Idee und das Thema „Alte Bäume“ so interessant, dass er bei mir ein Wer-tungsheft erwarb. Er bemerkte, dass er jetzt sonntags mit seiner Frau bei einem Ausflug mit dem Auto (seine Frau fahre nicht mehr



Die technischen Daten des „Grünen Elefanten“ wurden natürlich auch auf dem Stand präsentiert. (Fotos: Schreiner)

gerne auf dem Motorrad mit) mal interessante Ziele anfahren würde. Als ich hin darauf hinwies, dass Autos leider nicht an der Wertung teilnehmen könnten meinte er lächelnd, dass sei ihm egal und alte Bäume ihren Preis wert. Alleine das Thema und die Arbeit der Ausarbeitung müsse doch belohnt werden.

Große Nachfrage bestand wie in jedem Jahr an den Terminen unserer Sicherheitstrainings sowohl für Solomaschinen, als auch Gespanne. Für Gespanne gab es bei erkennbarem Interesse ein Anmeldeformular zum Messesonderpreis. Insgesamt hatten wir wieder einen supertollen Auftritt: Mit einem sehr repräsentativen Messestand,

unserem Hingucker, dem „Grünen Elefanten“, auch durch die Präsentation von Bildern diverser Veranstaltungen des BVDM per Beamer, der Darstellung der Themenvielfalt im Verband, Informationsmaterial zum Mitnehmen und Nachlesen und den vielen Gesprächen über die vielfältige politische Arbeit, die der BVDM leistet. Wir waren durch die Standbesetzung sehr gut aufgestellt und hatten dadurch auch Zeit, uns auf der Messe selbst genügend umzuschauen. Durch unsere einheitlichen Messeshirts (mit BVDM-Aufdruck auf dem Rücken) machten wir auf unseren Rundgängen in den Messehallen zusätzlich auf unseren Verband aufmerksam.

Natürlich gab es an allen Messetagen, wie in unserem Forum versprochenen, Kaffee und Kuchen. Wir konnten sechs neue Mitglieder (davon auch vier für den LVRR e.V.) werben, acht Teilnehmer für „Alte Bäume“ begeistern und 245 Euro für den Unterfahrschutz sammeln.

Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal bei dem gesamten Messteam (auch bei denjenigen, die ich hier nicht explizit namentlich erwähnt habe) herzlich für die tatkräftige Unterstützung und Euren Einsatz bedanken. Nur durch ein super Team war die Messe Dortmund 2008 wieder ein Erfolg. Besonders erwähnen möchte ich die Unterstützung am Sonntag



Viel los war am BVDM-Stand. Fragen zur Tourenzielfahrt und der Tourentrophy konnten Inge und Peter Aufderheide kompetent beantworten. (Fotos: Schreiner)



Fachfragen zum „Grünen Elefanten“ konnte Eigentümer Lothar Reinehr beantworten. Das Gespänn war Anlass für viele Gespräche.

durch Martina und Benedikt Karrasch, unsere Junioren. Sie fanden den Messeinsatz super, auch ohne besondere Kenntnisse über die

Arbeit des BVDM. Beide haben viel gesehen und viel gehört, was wir als BVDM für uns Motorradfahrer sowohl an politischen, als

auch an touristischen Aktivitäten leisten.

Das Jahr 2008 hat aber noch ein anderes Highlight zu bieten. Im Oktober (08. bis 12.10.08) findet die InterMot in Köln statt. Wenn einige der Ideen, die bereits jetzt entwickelt wurden, umgesetzt werden können, wird es einige Überraschungen geben. Sowohl für das BVDM-Bikercamp, als auch für den Messestand werden wieder viele helfende Hände gesucht. Wer Interesse hat, meldet sich für das Bikercamp bitte bei Michael Lenzen, E-Mail: ballhupe@bvdm.de, für den Messestand bei mir, E-Mail: Dagmar.Schreiner@t-online.de. Bis dahin eine unfallfreie Motorradsaison und mit Sicherheit viel Spaß.

Dagmar Schreiner

Premiere von fans and family

Gutes Konzept, aber noch einiges zu verbessern

Bei der Premiere von Fans and Family am Nürburgring war auch der BVDM mit einem Stand vertreten. Der Industrieverband Motorrad (IVM) hatten den BVDM im Vorfeld gebeten, vor Ort die Betreuung der Motorradclubs zu übernehmen. Auf dem Parkplatz gegenüber dem Fahrsicherheitszentrum gab es eine große Bühne sowie die Motorräder und Quads von Yamaha, Suzuki und Honda zu bestaunen. Auf dem Gelände des Fahrsicherheitszentrums wurde Schräglagentraining und Sicherheitstraining geboten, es gab Fahren ohne Führerschein, geführte Touren, einen Enduro-Parcours, Stunt-Vorführungen und natürlich Probefahrtmöglichkeiten der Motorräder der drei vertretenen Marken. Die Kinder konnten auf Mi-



Wenig zu tun hatten Olaf Biethan, Michael Lenzen und Benny Karrasch auf dem BVDM-Stand. An den Wettbewerben beteiligten sich nur wenige.

nibikes fahren, Mitfahrten im Beiwagen standen ebenfalls auf dem Programm und auf einem Parcours konnte man sich auf Quads mit verbundenen Augen leiten lassen. Abends lockte Live-Musik. Angebote also, die sowohl Rennsportbegeisterte, wie auch Neulinge und Familien ansprachen. So waren dann die Fahrveranstaltungen immer gut ausgebucht. Doch auf dem Parkplatz, wo der BVDM direkt neben dem Bühneneingang einen eigentlich strategisch hervorragenden Platz hatte, war über die drei Tage wenig los. Auf der Bühne gab es nur abends Programm, so dass es für das Publikum keinen Grund gab, hier vorbeizuschauen. Daran änderte auch nichts, dass der BVDM für Clubs und Motorradfahrer Wettbewerbe wie ältester Teilnehmer, weiteste Anreise oder größter Clubs ausgelobt hatte. Der IVM hatte schöne Pokale zur Verfügung gestellt, doch die Beteiligung tendierte gegen Null. Leider waren die Lautsprecherdurchsagen vom Fahrsicherheitstraining nicht auf dem Parkplatz und die Durchsagen von der Bühne nicht auf dem Gelände des Fahrsicherheitszentrums zu hören. Aber das Konzept stimmt,



Auch der Nachwuchs hatte seinen Spaß im Enduro-Parcours. Die Kids zeigten so manchem Erwachsenen, wo es lang geht. (Fotos: Lenzen)

ein solches Angebot, dass für die ganze Familie etwas bietet, gab es bisher noch nicht. Und wenn die genannten Mängel abgestellt werden und weitere Hersteller dazukommen, hat diese Veranstaltung sicher eine Zukunft. Dann ist auch der BVDM gerne bereit, im nächsten Jahr wieder dabeizusein. Dann ist sicher die Beteiligung an den Wettbewerben größer und es gibt mehr Besucher, die sich Zeit für ein Gespräch über unseren Verband

nehmen. Für mich ging nach der Vorbereitung und dem Beladen des LT die Veranstaltung morgens um 9 Uhr los. Beim Aufbau erhielt ich Hilfe von Torsten Hinz, der mit Freunden ohnehin auf dem Gelände des Landesverbandes Rhein Ruhr zeltete. Nachdem alles aufgebaut war, warteten wir stundenlang auf die ersten Besucher. Da es den Standnachbarn ähnlich ging, hatten wir Zeit genug für das ein oder andere Schwätzchen und einen Rundgang über das Gelände. Dabei zeigte sich, dass auf dem Fahrsicherheitszentrum schon jede Menge los war. Die Tourguides vom Tourenfahrer hatte viel zu tun und auch bei den anderen Angeboten herrschte großer Andrang. Am Nachmittag traf Olaf Biethan ein und eine Handvoll Besucher konnten wir am Stand informieren. Später kam noch Familie Kreil dazu. Herzlichen Dank an alle Helfer! Auf dem Gelände des LVRR machten wir uns in der Grillhütte einen schönen Abend. Mit guten Erwartungen starteten



Bühnenprogramm: Einen Pokal gab es auch für den größten Club.



Auch eine Mitfahrt im Beiwagen, organisiert vom BVHK, gehörte zum Angebot von fans and family.

wir in den Samstag, doch die erfüllten sich leider nicht. Das Wetter war wechselhaft, aber bei uns blieb der Zuspruch ziemlich mau. Nun gut. Wenn die Motorradfahrer nicht zu uns kommen, gehen wir eben zu ihnen. Also haben wir Plastiktüten mit unserem Infomaterial gepackt und an die Besucher verteilt. So konnten wir we-nig-

meldet hatte. Da er vor Ort war und das GoldWing-Ballett aufführte stellte sich die Frage nach dem größten Club erst gar nicht. Immerhin waren rund 30 Clubmitglieder anwesend und erhielten am Sonntag aus den Händen unseres Vorsitzenden Michael Lenzen ihren Pokal. Damit diese Aktionen beim nächsten Mal erfolgreicher

stens etwas Werbung für unseren Verband machen. Immerhin gab es einen Club, der sich für unseren Wettbewerb ge-

abläuft, ist eine entsprechende Werbung im Vorfeld und natürlich auch per Durchsage und Aushang auf dem Gelände erforderlich. Wir stehen jedenfalls wieder zur Verfügung, wenn der IVM eine Neuauflage der Veranstaltung plant. Denn auch wenn am Sonntag der Andrang auch nicht viel besser war, so ist diese Veranstaltung vom Konzept her richtig und wegweisend. Bietet sie doch Motorradinteressierten die Gelegenheit, Maschinen zu testen und sich in allen Bereichen rund um das Motorrad zu informieren. Kürzere Wege, bessere und häufigere Hinweise, ein interessantes Bühnenprogramm und Lautsprecherdurchsagen, die überall zu hören sind: Das sind die Dinge, die verbessert werden müssen. Ansonsten ist der IVM mit der Veranstaltung auf dem richtigen Weg.

Michael Lenzen

UTMC spendet 2500 Euro

Am 7. Juli hat der UnterTaunus-MotorradClub (UTMC) Hettenhain die von ihm aufgestockten Spendeneinnahmen von 2500 Euro weitergereicht. Der Großteil der Spenden stammt von den Besuchern des UTMC-Rabenkopftreffens vom März 2008. Damals waren Speis und Trank vom Verein finanziert, die Motorradfahrer um eine Spende für den Guten Zweck gebeten worden. Den Dank von Stiftung ZWERG NASE, www.zwerg-nase.de, der Stiftung Bärenherz, www.baeren-herz.de, der katholischen Kirche Hettenhain, dem 1. FC Hettenhain und der Freiwilligen Feuerwehr Hettenhain geben wir gerne an euch weiter.

Georg Guske



Fachmann für Umweltfragen

Beisitzer Olaf Biethan stellt sich vor - Offroad-Fan

Leider erforderte der Gesundheitszustand von Beisitzer Bernhard Schulze auf der diesjährigen Hauptversammlung (JHV) die Neuwahl eines Besitzers. Da ich mich im letzten Jahr etwas mehr im BVDM engagiert habe, trat der Vorstand an mich heran, mit der Bitte, mir zu überlegen ob ich mir diese Aufgabe zutraue und die Zeit aufbringe, um die erforderlichen Arbeiten des Beisitzers zu übernehmen.

Vor der Wahl zum Kassenprüfer 2007 auf der JHV in Witzenhausen habe ich mich den Anwesenden vorgestellt. Nun war nicht jeder auf der JHV 2007 und dieses Jahr waren deutlich mehr Mitglieder bei der JHV. Für diese und alle, die nicht auf der Versammlung waren, möchte ich die Vorstellung hiermit nachholen. 1979 habe ich den Motorradführerschein eigentlich nur gemacht, weil es damals zu-



Motorrad ist aber nicht nur Gebrauchsgegenstand, sondern auch Hobby. 1995 kam ich eher zufällig zu einen Enduro-Urlaub auf Zypern. Off Road. Eine ganz neue Erfahrung. Es folgten weitere Offroad-Urlaube in Mittelamerika und im Himalaya. 1997 dann die erste eigene Enduro und Enduro-Lehrgänge. Und 1999

folgte als zweites „Fahrzeug“ ein 100 ccm Rennkart, und da ich dieses schlecht auf dem Motorrad transportieren konnte, auch recht schnell ein altes Auto. Vor neun Jahren habe ich festgestellt, das ich von Mai bis Dezember nur noch zwei Tankfüllungen mit dem Auto verbraucht habe. Daraufhin habe ich mein letztes Auto verkauft und besitze nur noch Motorräder. Mitte der 90er hatte ich mich über die Umgehungsweise der Politiker mit einem Motorrad-Thema geärgert und mitbekommen, dass sich der BVDM in meinem Sinne engagiert.

Nach einer Schnuppermitgliedschaft wurde ich 1997 Vollmitglied. Zwar habe ich vereinzelt (etwa bei der Eurodemo in Bonn) mal mitgeholfen, war aber weiterhin Einzelmitglied ohne Anschluss an einen Verein oder andere BVDM-Mitglieder. Anfang 2006 suchte Michael Lenzen Helfer für die Internot in Köln. Damit begann der aktive Teil meiner BVDM-Mitgliedschaft.

kam die erste Rallye. Seitdem etwa 15 weitere und als Krönung letztes Jahr die Roof of Africa. Zwar bin ich dort nicht sehr weit gekommen, aber es war eine große Erfahrung und es ist unvorstellbar, wo manche Könnern noch Motorrad fahren. Die Zukunft wird zeigen, wie ich mich am sinnvollsten in den BVDM und als Beisitzer einbringen kann. Neben meinen Erfahrungen und Erkenntnissen als Alltags- und Allwettermotorradfahrer wird mir bei technischen Fragen sicherlich meine Ausbildung als Maschinenbau-Ingenieur helfen sowie in Umwelt- und rechtlichen Fragen meine Ausbildung als Umweltfachkraft, die seit acht Jahren unter anderem für ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 verantwortlich ist.

Bedanken möchte ich mich für das auf der Mitgliederversammlung entgegengebrachte Vertrauen und hoffe auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Mit Grüßen aus Köln

Olaf Biethan



sammen mit dem Autoführerschein billiger war. Als ich jedoch im Besitz des damals noch grauen Lappens war, wurde mir klar, dass ich ein Motorrad haben will und kein Auto. Seit dem 29.2.1980 fahre ich tagtäglich Motorrad - erst zur Uni, später zur Arbeit. 1985

Der kleine Unterschied

Hammer präsentiert BMW F 800 Roadster - Kleinserie



Leichtfüßig und präzise durchheilt die BMW F 800 Roadster Kurvenradien jeder Art und lässt sich dabei auch nicht durch Bodenwellen und Asphaltflicken vom Kurs abbringen. (Fotos: Lenzen)

In der Motorradfachpresse würde schon auf dem Titelblatt großformatig mit Hinweis „weltexklusiv“ geworben, wenn die Zeitschrift ein neues Motorradmodell exklusiv vor allen anderen testen kann.

Wir vom BVDM sind es bei unserer Arbeit eher gewöhnt, Vorreiter und Vordenker zu sein, trotzdem ist es natürlich etwas Besonderes, wenn man als erster ein neues Motorradmodell fahren kann. Das hat in diesem Fall seinen ganz besonderen Grund, denn bei dem getesteten Motorrad handelt es sich um eine Kleinserie, die von einem Motorradhändler, der Firma BMW Hammer in Köln, aufgelegt wird, und nicht um eine Großserienprodukt eines bekannten Zweiradproduzenten. Einen herzlichen Dank an Jürgen Müller von BMW Hammer, der uns die BMW F 800



Gefräste Lampenhalterung, andere Scheinwerfermaske und viele liebevolle Details verleihen der Roadster ein eigenes Gesicht.

Roadster „weltexklusiv“ für einen Tag zur Verfügung gestellt hat. (Da ich den Test unbedingt noch in dieser Ausgabe der Ballhupe veröffentlichen wollte, erscheint diese Ausgabe auch viel später als eigentlich vorgesehen. Ich hoffe, Ihr könnt mir das verzeihen.)

Auf Basis der F 800 S hat BMW Hammer die Roadster gebaut. Dabei wurden Motor und Fahrwerk nicht angetastet, aber viele Dinge im Detail verändert. Das fängt mit der Lampenhalterung an, umfasst einen anderen Lenker, neue Spiegel, die allerdings keine gute Sicht nach hinten bieten, Griffe, die filigran und vielfach einstellbar sind, einen Bugspoiler und neue Seitenteile für die Tankkattrappe (Sie ermöglichen einen guten Knieschluss.), und hört mit der Auspuffanlage auf, die schlanker und gefälliger, aber auch deut-

licher lauter als das Original ist. Völlig legal, wie Jürgen Müller betont. Die Summe der eigentlich geringen Veränderungen sorgt für eine neue, in sich stimmige Optik. So hätte die F 800 als Roadster direkt vom Werk kommen sollen. (Einen solchen Roadster würde ich mir auch für die BMW R 1200 R wünschen.) Naja, vielleicht schiebt BMW ein entsprechendes Modell nach, wo der Hersteller doch zurzeit versucht, sehr viele Nischen zu besetzen. Bei entsprechender Qualität und dem richtigen Preis hätte eine solche Roadster in meinen Augen gute Chancen. Die Großserientechnik der F 800 mit ihrem Paralleltwin ist hinlänglich bekannt. Auch die Probleme, die es anfangs mit dem Antriebsstrang gab. Nachdem der Ruckdämpfer geändert wurde, stören sich nur noch empfindliche Naturen (zu denen zähle ich offensichtlich) an den Geräuschen, die im Schiebetransfer aus dem Getriebe zu hören sind. Doch wie fährt sich die Road-

ster? Große Veränderungen erwartete ich nicht, schließlich sind Motor, Fahrwerk und Rahmen nicht angetastet worden. Die Sitzposition ist aufrechter als bei S und ST und da es keine Verkleidung und damit weniger Gewicht rund um den Lenkkopf gibt, hat das Handling gewonnen. Die ohnehin nicht gerade schwerfällige F 800 ist in der Roadster-Variante noch handlicher geworden, sie folgt der angepeilten Linie, egal wie eng oder weit die Bögen sind, wie gut oder schlecht der Asphalt ist. Der Motor hängt direkt am Gas und setzt die Befehle der rechten Hand direkt in Vor-



Filigrane und voll einstellbare Handhebel, leichte Spiegel, eine neue Tankattrappe und der Motorspoiler sorgen für ein eigenständiges Erscheinungsbild der Roadster made by Hammer. (Fotos: Lenzen)





Der Motorspoiler fügt sich gut in das Gesamtbild ein.

wärtsdrang um. Dem jungfräulichen Motor habe ich beim Testen nicht alles abverlangt, aber auch mit zwei Personen reicht die Leistung allemal aus, um richtig Spaß auf der Landstraße zu haben.

Auf der Autobahn macht sich das Fehlen einer Verkleidung bis Tempo 140 sogar positiv bemerkbar, denn es gibt keine Verwirbelungen und Körper und Helm werden gleichmäßig angeströmt. Viel schneller fährt man auf Dauer mit einer unverkleideten Maschine oh-nehin kaum und das Terrain der Roadster ist klar die Landstraße. Auf kleinen Straßen zwischen Bröl und Sieg, auf dem leider am Wochenende für Motorradfahrer gesperrten Schlader Ring und im Bergischen Land zeigte die Roadster ihr Potenzial auf. Leichtfüßig, zielgenau, dabei jederzeit stabil zirkelt sie durch alle Kurvenradien. Der Fahrer hat guten Kontakt

zum Motorrad, die Sitzposition ist gelungen und auch für lange Strecken tauglich, die Sozia fühlte sich auf der Sitzbank gut aufgehoben, und auch der Kniewinkel stimmt. Ich würde mir einen etwas längeren Seitenständer und längere Spiegelausleger sowie einen kürzeren ersten Gang wünschen. Ansonsten hat mich der Umbau voll überzeugt und ich bin sicher, dass die Kleinserie von geplanten

zehn Exemplaren schnell verkauft ist. Wer Interesse hat, sollte sich beeilen. Weitere Informationen gibt es im Internet unter www.hammer-gruppe.de/motorrad-koln/ oder direkt bei Jürgen Müller. Der Preis ist mit 11.000 Euro angegeben. Nach meinem Kurztest steht die Roadster auf der Liste der Kandidaten für mein nächstes Motorrad ganz weit oben.

Michael Lenzen



Auch von hinten ein ebenso schöner Anblick wie von beiden Seiten. Der schlanke Auspuff entlässt einen kernigen Sound. (Fotos: Lenzen)

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



Direkt neben dem Südeingang der Messe wird der BVDM wieder sein Bikercamp errichten. (Foto: Lenzen)

BVDM-Bikercamp bei Intermot

Noch weitere Helfer für Stand und Zeltplatz gesucht

Wenn vom 8. bis 12. Oktober die Intermot, die nach eigenen Angaben weltgrößte Motorradmesse, zum zweiten Mal wieder in Köln stattfindet, ist auch der BVDM mit von der Partie. Zum einen werden wir zu unserem 50. Geburtstag mit einem attraktiven eigenen Messestand (gut 50 Quadratmeter) auf das Angebot und die Leistungen unseres Verbandes hinweisen, zum anderen werden wir, wie bereits 2006, ein so genanntes Bikercamp einrichten. Rund 1000 Übernachtungen konnten wir vor zwei Jahren auf dem Außengelände der Messe neben dem Südeingang verzeichnen. Dort werden wir auch in diesem Jahr wieder unseren Standort haben. Damit wir den preiswerten Übernachtungsservice für Motorradfahrer und Aussteller anbieten können, brauchen wir zahlreiche Helfer. Von der Eingangskontrolle über die Kasse bis hin zum Einweisen der Motorradfahrer und Camper reichen die Tätigkeiten. Auch in der Organisation

(etwa beim Erstellen der Dienstpläne und Verteilen der Tätigkeiten) und der Vorbereitung (Bestellen von Zelt, Markieren der Parkplätze) können wir noch Unterstützung gebrauchen. Um den Messestand werden sich in bewährter Weise wieder Dagmar Schreiner und Friedrich Wilhelm Sprenger kümmern. Wer Dagmar und das Messeteam unterstützen will, kann sie per E-Mail dagmar.schreiner@t-online.de melden. Ideen für die Gestaltung des Messestandes sind reichlich vorhanden. Eine besondere Rolle wird in diesem Jahr natürlich das Jubiläum unseres Verbandes spielen und wir werden die Erfolge des langjährigen ehrenamtlichen Einsatzes für die Motorradfahrer auch darstellen.

Für das Bikercamp ist ein eigenes Team erforderlich. Wer in dem genannten Zeitraum und bereits drei Tage früher Zeit hat (auch nachts brauchen wir Helfer), meldet sich bitte bei Michael Lenzen, E-Mail: ballhupe@bvdm.de

(Anschrift siehe Impressum). Wir werden am Sonntag, 5. Oktober aufbauen und die Einrichtung überprüfen und voraussichtlich auch schon die ersten Camper betreuen. Los geht es auf jeden Fall aber am Montagmorgen.

Bei der Premiere 2006 hatten wir ein tolles Team und bei aller Arbeit eine ganze Menge Spaß. Ob es in diesem Jahr ein Bierzelt mit Verpflegung oder ähnliches geben wird, ist noch offen. Falls gewünscht (rechtzeitige Anmeldung erforderlich) können wir auch ein Mannschaftszelt für die Unterbringung der Helfer organisieren.

Bei gutem Verlauf des Bikercamps gibt es für die Mitstreiter ein Taschengeld. Es erwarten Euch neben der Arbeit vor allem Spaß in einem netten Team und die Möglichkeit, auch einmal über die Messe zu gehen. Der Einsatz lohnt sich in jedem Fall, denn aus dem Gewinn werden wir wieder gefährliche Motorradstrecken entschärfen. Ich zähle auf Euch!

Michael Lenzen



Verschiedenen Aufgaben mussten die Teilnehmer bei der Jux-Ori lösen. LVRR-Vorsitzender Bernd Luchtenberg zeigte bei den Spielen vollen Körpereinsatz. Zum Sieg reichte es dennoch nicht ganz. (Fotos: Lenzen)

Fahren, feiern und spielen

BVDM-Helfertreffen und Eifelwoche des LV Rhein Ruhr

Als Dankeschön für die Unterstützung beim Elefantentreffen und den verschiedenen Messen hatte der BVDM seine Helfer eingeladen. Traditionell fand das Treffen auf dem Eifelgelände des LV Rhein Ruhr statt, der seinen Clubabend und seine Eifelwoche beginnend

wie immer ein prima Gastgeber war. Berufsbedingt konnte ich leider nur am Samstag teilnehmen und musste abends wieder zurück. Unverzichtbarer Bestandteil des Treffens ist neben dem obligatorischen Grillen aber die Jux-Ori, die Uwe Marcus ausgearbeitet hatte, und die

über eine schöne Strecke führte. Spiele wie das Bierdeckelwerfen oder das Gewicht des Motorrads mit Besatzung schätzen, sorgten für reichlich Spaß. Ganz herzlich möchte ich mich bei allen BVDM-Helfern und dem LVRR für ihren Einsatz bedanken. **lz**



Große Spannung herrschte bei der Siegerehrung. Für alle Teilnehmer der Jux-Ori gab es Preise. (Foto: Lenzen)

Wasser, Wind und Fahrspaß

Deutschlandfahrt lockt mit interessanten Zielen in den Norden

Die 31. Deutschlandfahrt führt vom 29. bis 31. August 2008 nach Schleswig-Holstein in das Land jenseits der „großen Abkürzung“, dem Nord-Ostsee-Kanal. Das Fahrgebiet erstreckt sich bis zur dänischen Grenze, Zielort ist Büsum direkt an der Nordseeküste. Von wegen plattes Land - das holsteinische Hügelland bietet schönste Motorradsträßchen, zudem warten viele Sehenswürdigkeiten darauf, entdeckt zu werden

Büsum ist als Urlaubsort in ganz Deutschland bekannt und versucht neuerdings, auch die Motorradfahrer als Kundengruppe zu erschließen. Das Zielgebiet reicht nördlich vom Nord-Ostsee-Kanal (NOK) bis an die Dänische Grenze. Es wird sicherlich auch einige Kontrollen südlich vom Kanal (bis maximal 20 Kilometer) geben, um dieses touristische Highlight einzubeziehen. Der NOK ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Man kann dort Hochseeschiffe zum Anfassen nah erleben. Eine Nebenkontrolle in Dänemark wird ebenfalls eingebaut. Weitere Highlights im Zielgebiet sind: Die gesamte Westküste Schleswig-Holsteins, St. Peter Ording, Dithmarschen als größtes zusammenhängendes Kohl-anbaugebiet Deutschlands, Haitabu, das Wikingerdorf bei Schleswig, die tiefste Landstelle Deutschlands bei Wilster, das Nolde-Museum an der dänischen Grenze, Arnis, die kleinste Stadt Deutschlands und das Glücksbürger Wasserschloss.

Bei der Deutschlandfahrt erfahren die Teilnehmer jedes Jahr auf den schönsten Motorradstraßen neue und abwechslungsreiche Landschaften und entdecken Orte und Sehenswürdigkeiten. Dabei ist es egal, ob es um lustbetontes Motorradfahren oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb um Pokale geht; die Deutschlandfahrt bietet beides.

Jeder Teilnehmer entscheidet für sich selbst, welche Ausprägung für ihn das Richtige ist.

Zwölf Hauptkontrollstellen mit je drei touristisch und kulturell interessanten Nebenkontrollen ergeben 48 mögliche reizvolle Zwischenstationen auf der Fahrt zum Zielort. Da jeder Teilneh-

mer seine persönliche Route aus zahlreichen Variationen zusammenstellt, kann man erst am Ziel sehen, wie viele Gleichgesinnte den Spaß an der Deutschlandfahrt genießen. Weitere Informationen und Berichte gibt es auf der Homepage des BVDM unter www.bvdm.de. **Jens Weinerdt**



Leuchttürme, wie hier in Dänemark, gibt es auch am deutschen Nordseestrand, ebenso idyllische Badelandschaften. (Foto: Lenzen)

Zwei ungleiche Schwestern

Vergleichstest der BMW F 800 und F 650 GS



Auf Landstraßen aller Art macht die F650 GS eine gute Figur und sorgt für viel Fahrspaß. (Foto: BMW)

„Doch nicht dieses Mädchenmotorrad“, sagte ein BMW-Mitarbeiter, als er hörte, dass ich die neue BMW F 650 GS testen würde. „Nimm lieber die 800 GS, die ist ein richtiges Motorrad.“ Damit war für mich klar, dass ich beide Motorräder testen würde. Und eines vorweg, die Einteilung in Motorräder für Mädchen oder harte Kerle hat mir noch nie gefallen. Sollte es eine Umschreibung für leicht, handlich, einfach zu fahren und unhandlich, schwerfällig, hohe Sitzposition sein, würde ich ohnehin zum so genannten Mädchenmotorrad greifen. Es ist schön, dass die Motorräder immer

perfekter geworden, immer einfacher zu fahren sind und vor allem, dass immer mehr Frauen den Spaß



am Motorrad entdecken und zwar als Selbstfahrerinnen.

Bekannt ist der Paralleltwin der beiden GS-Modelle. Er stammt aus den F 800 Straßenmodellen. Die Zylinder sind aber weniger nach vorne geneigt, was eine steiler stehende Gabel ermöglicht. Rahmen, Federlenkte, Räder, Schwinge und Antrieb sind dagegen neu. Anders, als es die Bezeichnung vermuten lässt, hat auch der Motor der 650er einen Hubraum von 800 ccm. Der Motor wurde aber auf 71 PS gedrosselt. Und auch sonst gibt es zur großen Schwester, die 85 PS leistet, einige Änderungen, die auch den niedri-



Nicht nur für Einsteiger ist die neue F 650 GS geeignet. (Foto: BMW)

geren Preis erklären. So verrichtet in der 650er eine einfache Telegabel ihren Dienst und das 19-Zoll-Vorderrad wird von nur einer Scheibe gestoppt. Es gibt andere Federelemente, andere Räder (Guß- bei der kleinen, Speichenräder bei der großen Schwester) und andere Reifendimensionen 110/80 mit 19 Zoll und 140/80 und 17 Zoll sowie 90/90 bei 21 Zoll und 150/17 bei 17 Zoll bei der 800er. Ohne Zubehör wie ABS oder Hauptständer wiegt die kleinere Maschine vollgetankt 199 Kilo, die größere Schwester noch 207 Kilogramm.

Unterschiede gibt es auch beim Lenker, der bei der 800er konfiguriert ist und ein paar Zentimeter breiter geriet. Ebenso sind die Federelemente höherwertig und verdauen grobe Stöße besser. Das Ansprechverhalten der einfachen Telegabel in der 650er ist aber

absolut ausreichend. Lediglich vollbeladen stoßen die Federelemente bei heftigen Schlaglochpisten an ihre Grenzen. Hier ist die 800er deutlich besser aufgestellt.



Sorgt überwiegend für Belustigung: Das Hightech-„Urindöschchen“.

ist. Die Maschine bietet mehr Bodenfreiheit, die allerdings auch mit sechs Zentimeter mehr Sitzhöhe bezahlt wird. Die 88 Zentimeter von der Sitzbank bis zum Boden erfordern schon eine ordentliche Beinlänge und eine Größe von mehr als 1,70 Meter, um mit den Füßen noch halbwegs sicher auf den Boden zu kommen. Einen deutlich höheren Kraftaufwand erfordert auch das Aufrichten der Maschine

von Seitenständer, vor allem mit Gepäck. Hier reicht der montierte Seitenständer des Schwestermotors aufgrund der höheren Bodenfreiheit einfach nicht aus.

Doch wie fährt sich die 650er, die mit ihrer einzylindrigen Namensvorgängerin nichts gemeinsam hat? Die Sitzposition passt, ist aufrecht und entspannt, die Bedienung ist von den anderen BMW-Motorrädern bekannt, die Hebel sind verstellbar, der Lenker liegt gut zur Hand. Problemlos, handlich, neutral, so lässt sich das Fahrgefühl zusammenfassen. Der Motor hängt ordentlich am Gas, bietet mit seinen gut 70 PS ordentlich Leistung für genügend Fahrspaß auf der Landstraße. Das Motorrad lässt sich leicht einlenken, folgt dem angepeilten Kurs, der bei Bedarf problemlos korrigiert werden kann. Bei höheren Drehzahlen vibriert der Motor spürbar, aller-



Genügend Power für die ambitionierte Landstraßenhatz bietet die F 800 GS. (Foto: BMW)

dings nicht so ausgeprägt wie bei der großen Schwester, bei der ab Tempo 180 in den merkwürdig geformten Rückspiegeln nichts mehr zu erkennen ist.

Die F 650 GS wird dem Anspruch, ein Einsteigermotorrad zu sein, durchaus gerecht. Aber sie ist vielmehr als das. Sie ist ein weitgehend gelungenes Alltagsmotorrad, dass die Urlaubstour mit zwei Personen ebenso problemlos meistert, wie die engagierte Fahrt über die Hausstrecke und gelegentliche Ausflüge auf die Schotterpiste. Bei harten Bremsmanövern verwindet sich allerdings die Gabel leicht, was auf die einzelne Bremsscheibe im Vorderrad zurückzuführen ist.

Dagegen zeigt sich die Gabel der 800er von Vollbremsungen völlig unbeeindruckt.

Im direkten Vergleich fährt sich das 85 PS-Modell eine Spur unhandlicher. Es muss mit mehr Nachdruck in Schräglage gebracht werden, und erfordert bei schnellen Wechselkurven etwas mehr Einsatz, hält den einmal gewählten Kurs aber auch unbeirrt bei. Der Motor bietet obenraus mehr Dampf, ohne dass er in der Beschleunigung deutliche Vorteile erzielen könnte. Mit zwei Personen und Gepäck macht sich das Leistungsplus beim Beschleunigen und Überholen dann allerdings doch deutlich bemerkbar. Die etwas höhere Scheibe entlastet

ordentlich vom Winddruck. Bei Geschwindigkeiten jenseits von 160 wird es hinter der Scheibe laut und der Helm wird ordentlich Hin und Her gedrückt. Aber Tempobolerei auf der Autobahn ist nicht das Metier der beiden GS, auch wenn die 800er die 200er Marke knackt. Mit den entsprechenden Reifen ist sie auch die bessere Maschine für das Gelände und Schotterpisten. Dazu passt, dass hier auch ein Motorschutz, allerdings aus Plastik, verbaut ist. Derben Steinen sollten man daher tunlichst aus dem Weg gehen. Wer ausschließlich Straße fährt, ist sicher auch mit der 650er gut bedient. Ich würde mir bei diesem Motorrad die 85 PS



Nach 3000 Kilometern ist der Motor durch den aufgewirbelten Dreck des Vorderrades deutlich in Mitleidenschaft gezogen. (Fotos: Lenzen)

der 800 GS, eine Doppelscheibenbremse und die höherwertigen Federelemente wünschen, das wäre für den Straßenfahrer der ideale Kompromiss aus beiden Maschinen.

Während Motor und Fahrwerk keinen Anlass oder nur geringen Anlass zur Kritik bieten, ist das bei der Verarbeitung, einigen Details und dem Zubehör anders. So sind etwa die Kofferträger viel zu hoch angebracht, so dass die Koffer den Schwerpunkt negativ beeinflussen.

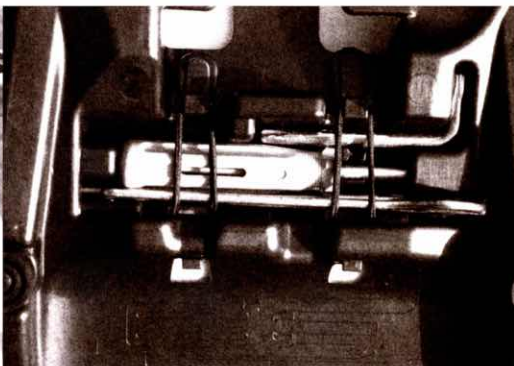
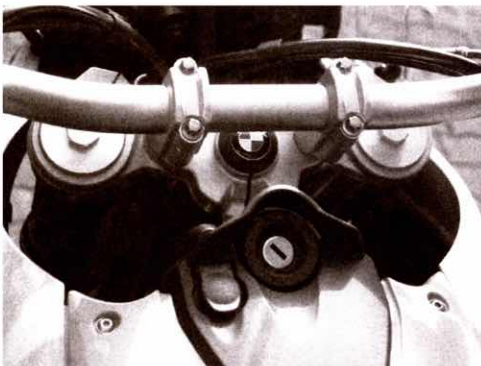
Darüberhinaus stehen die sehr schweren Koffer weit ab und machen die schlanken Maschinen am Heck breit. Das hat BMW schon wesentlich eleganter gelöst. Wo ich schon bei der Gepäckunterbringung bin: Auf der montierten Gepäckbrücke lässt sich eine Rolle nicht verstauen. Und wer solo unterwegs ist, sollte die Rolle auf jeden im Längsweg auf dem Beifahrersitz verzurren, da er sonst Schwierigkeiten bekommt, den Tankeinfüllstutzen zu öffnen. Von der fummeligen Befestigung des Tankrucksacks will ich gar nicht reden. Ich habe die vordere Halterung oft verwünscht. Zum Glück muss man ihn zum Tanken nicht abnehmen, da der Einfüllstutzen seitlich neben der Sitzbank angebracht ist, unter der sich der 16-Liter-Tank befindet.

Zum Verbrauch: Er pendelte je nach Fahrweise zwischen 4,1 und 5,2 Litern bei der 650 und zwischen 4,3 und 5,6 Litern bei der 800er. Bei gemütlicher Fahrt sind sicher auch Verbräuche unter vier Litern möglich. Bei den aktuellen Benzinspreisen spielt es dagegen keine Rolle, dass sich die 650er mit Normalbenzin begnügt, während die 800er nach Superbenzin verlangt.



Der Hauptständer ohne Ausleger wirkt nicht nur wie nachträglich angeschraubt, er ist es auch.

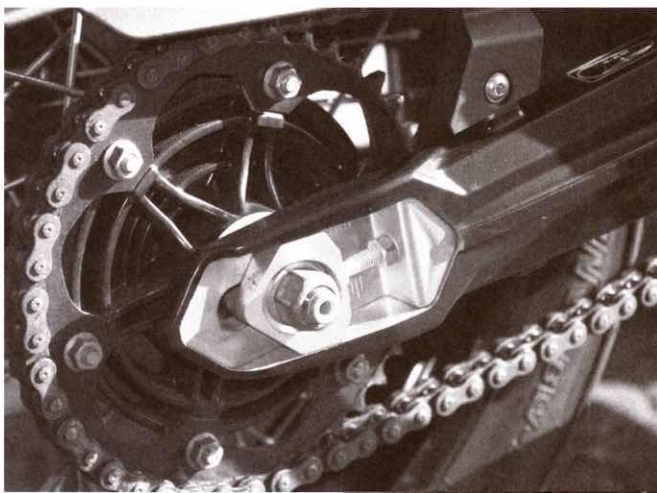
Doch zurück zur Kritik: Der Hauptständer wirkt nicht nur wie nachträglich angeschraubt, er ist es auch. Zudem hat er keinen Ausleger. Bei einem Motorrad mit Kettenantrieb ist der Hauptständer eigentlich ein Muss und sollte daher von Anfang an mitgeplant werden. Aber hier hat BMW sicher noch Nachholbedarf. Offene liegende Kabelenden an Schaltern sind ebenso ärgerlich, wie die schlecht



Praktisch ist die Steckdose, doch mit dem Zündschloss auf der Tankatruppe fällt der Tankrucksack kleiner aus (Bild l.). Das so genannte „Bordwerkzeug“ unter der Sitzbank (Bild r.). (Fotos: Lenzen)

lackierten Ausleger für die Fahrerfußrasten oder mieses Borderwerkzeug, mit dem sich nicht einmal die Kette spannen lässt.

Mein Fazit: Die beiden Schwestern bieten viel Licht, aber gerade bei den alltäglichen Dingen ärgerliche Schwächen, die weder zum Anspruch von BMW und schon gar nicht zum Preis passen. Die Anbringung des von vielen als „Urindöschchen“ bezeichneten Bremsflüssigkeitsbehälters mit Ausgleichsgewicht mitten im Blickfeld des Fahrers zählt eher zu den optischen Entgleisungen. Zudem lassen sich auch die Behälter anderer BMW-Modelle montieren. Warum das Lenkschloss nur in einer Position (links) abschließbar ist, lässt sich wohl nur durch ganze spitze Kalkulation mit dem Rotstift erklären. Auch auf der rechten Seite gibt es eine entsprechende Bohrung, der Bolzen zum Abschließen findet sich dagegen nur auf der linken Seite. Sicher ist das alles Meckern auf ganz hohem Niveau, denn eigentlich stimmt das



Konzept und das Motorrad macht richtig viel Spaß beim Fahren, aber angesichts der früheren hohen Qualität der BMW-Motorräder habe ich auch entsprechende Ansprüche. Ein hoher Preis kann auf lange Sicht nur durch eine entsprechende Qualität gerechtfertigt werden. Und die sehe ich bei BMW zurzeit leider nicht im erforderlichen Maß. **Michael Lenzen**



Regelmäßige Pflege verlangt der Kettenantrieb. Gut gelöste Vorrichtung zum Kettespannen (Bild ganz oben). Durch nicht abgedeckte Kabelenden ist der Gammel vorprogrammiert (Bild oben). Optisch gelungen ist das Heck mit den LED-Rücklicht. Der dicke Auspuff sowie die zu hoch angebrachten Kofferhalter stören allerdings den Gesamteindruck etwas. (Fotos: Lenzen)

Auf der richtigen Spur

Sport und Spaß bei der Tourentrophy - Die Pättgesfahrt

Bei kühlem, aber trockenem Wetter fanden sich insgesamt 16 Starter und rund 25 Leute in der Ortmühle ein. Die Aufgabenstellung hatten wir ja bereits angedeutet: Einfachste Chinesenrallye, für die Profis garniert mit einer gut gewürzten Pfeilskizze. Aus den angekündigten sieben Pfeilen wurde leider nichts, da wir die Strecke kurzfristig umbauen mussten. Eine Ori rund zehn Meter neben einem Turnierplatz eines großen Reitturniers wäre nicht gut gegangen.

Somit gab es nur fünf Pfeile. Inge und ich hatten im Vorfeld wieder Diskussionen über den Schwierigkeitsgrad. Es zeigt sich mittlerweile, dass die Mischung aus *zu leicht* (meine Meinung) und *viel zu schwer* (Inge) wohl die Richtige zu sein scheint. Genau der Hälfte der Profis konnte die Pfeilskizze nichts



Egal, an welcher BVDM-Veranstaltung man teilnimmt, ein Baum aus unserem Jahreswettbewerb ist immer in der Nähe. (Fotos: Aufderheide)

anhaben, sie blieben hier fehlerfrei. Damit wir keine Doppelbelegung der Platzierung haben, hatten wir noch eine theoretische Sonderprüfung eingebaut. Es galt, einen Teil der Chinesenrallye in eine Karte zu

übertragen - auf Zeit. Die Zeiten für die Lösungen schwankten von 147 Sekunden (Norbert) bis 615 Sekunden (wer das wohl war?). Die drittbeste Zeit (und auch noch fehlerfrei) hatte übrigens die jüngste Starterin, Ste-phanie. Scheint wohl doch in der Familie zu liegen...

Am Sonntag haben wir dann im kleinen Kreis eine Ausfahrt zu den alten Bäumen der Tourenzielfahrt in der Region gemacht. Hier die Ergebnisse der Pättgesfahrt:

Profiklasse: Platz 1: Renate und Jörg auf BMW R100GS, 2.: Stefanie auf Yamaha XT600E mit 0,1 Strafpunkten, 3.: Christian und Timo auf BMW R1150R 0,2 Punkte, 4.: Jupp und Petra mit Suzuki EML Gespann, 15 Punkte, 5.: Ricardo und Miriam auf Moto Guzzi LM3 mit 15,1 Punkten, 6. Andreas und Gabi mit GSX100G Gespann, 15,2 Punkte, 7.: Norbert mit BMW EML 1200, 30 Punkte, 8. Dieter und Gabi auf BMW R1150GS, 30,1 Punkte, 9.: Mike auf BMW K100RT, 60 Punkte, 10.: Harald



Spaß hatten alle Teilnehmer und Pokale gab es auch reichlich.

und Jan-Michael auf BMW R1150RT, 105 Punkte, 11.: Reinhard auf BMW R1150GS, 130 Punkte, 12.: Ingo auf BMW R1150GS, 240 Punkte.

Touristenklasse:

1.: Thomas und Jasmin auf Kawasaki Z440, 2.: Kirsten auf BMW R1150R, 15 Punkte, 3.: Stefan und Steffi auf Yamaha XJ600, 60 Punkte, 4.: Horst auf Moto Guzzi Mille GT, 90 Punkte, „Gespannpokal“. Die nächsten Termine der Tourrentrophy sind am 16.08. die Luxemburg-Ori (siehe unten stehende Ankündigung), am 20.09. die Flugwachenrallye und am 03./04.10. die Abschlussfahrt.

Peter Auferderheide



Tourentrophy: Fahrspaß auf kleinsten Straßen oder auch mal einem Feldweg.

Kurven und schöne Landschaft

Die 20. Luxemburg-Ori lockt

Am Samstag, 16. August 2008, zwei Wochen vor der Deutschlandfahrt findet die 20. Luxemburg-Ori statt, zum zweiten Mal nicht mehr in Kautenbach!!

Startplatz ist wieder der Seylerhof beim Barteshaus, Maison 36 in L-9960 Hoffelt (ca 35 km nördlich Kautenbach; nahe der belgischen Grenze) www.seylerhof.de.

Das Barteshaus (eine Art Bürgerhaus) liegt im Kern des kleinen Ortes, der zu Wincrange gehört, wurde vor einigen Jahren wunderschön restauriert. Im linken Teil ist oben ein Saal der von der Gemeinde genutzt wird; darunter ein öffentliches Café. Im rechten Teil ist der Motorradtreffpunkt vom „Seylerhof-Team“. Öffnungszeiten: Freitags ab 17 Uhr bis Sonntags 19 Uhr und an Feiertagen. Übernachtungsmöglichkeiten: Handtücher selbst mitbringen!! Preise laut Seylerhof-Homepage: Zweibett- (27,90

Euro), Vierbett-Achtbett-Zimmer, ein Schlafsaal mit 12 Betten (19,90 Euro). Übernachtung im Heu (12,90 Euro) oder eigenen Zelt (10,90 Euro) auf den Wiesen oberhalb des Anwesens, landestypische rustikale Kost, samstags nur Barbecue! Alle Übernachtungspreise verstehen sich mit Frühstück! Für die 30 Betten im Haus ist eine Voranmeldung erforderlich! Bitte angeben: „Luxemburg-Ori des BVDMLVRR: Herr Sprenger/Herr Winke“ Sonst bleiben nur Heu oder Zelt. Telefon 00352/ 819641, Fax: 00352/819663, E-Mail: info@seylerhof.de.

Fahrerbesprechung ist um 11.30 Uhr, gestartet wird ab 12.01 Uhr. Als Hilfsmittel gibt es neben dem Üblichen (Uhr, Schreibzeug, Moped, gute Laune, etc.), eine gute Ausschnittkopie! Aufgabenstellung: 1. Chinesen-Teilstrecke für alle Teilnehmer. 2. Teilstrecke für

Touristen nach fertiger Skizze in der Kartenkopie. (Profis müssen allerdings erst selbst in die Karte übertragen.) Für alle, auch jene, die noch nicht im Luxemburg-Belgischen Grenzgebiet waren, kann diese Gegend zum Mopedfahren nur empfohlen werden. Es gibt sehr viele, sehr kleine Sträßchen mit wenig Verkehr und Luxemburg ist hügeliger als man denkt... Achtung: Grillgeräte mit Holzkohle und Getränke werden, **nicht**, wie früher üblich, von Friedrich Wilhelm herangeschafft. Eigenes Verköstigen nur am eigenen Zelt erlaubt! Dem brauchen wir nicht mehr viel hinzuzufügen. Man sieht sich ab Freitagabend in Hoffelt! Es grüßen Ulli Lipowski, Stefan Winke (0160/97310245) und Friedrich-Wilhelm Sprenger, Wilhelmstal 2, 42477 Radevormwald, Telefon 02191/661340 oder Mobil 0177/1677066. **F. W. Sprenger**

Auf den Spuren der Highlander

Koop-Mitglied Amturus stellt sich mit Schottland-Reise vor

Hallo erst mal! Seit Anfang 2008 sind wir Koop-Mitglied des BVDM. Mit dem folgenden Reisebericht möchten wir die Gelegenheit nutzen, uns vorzustellen und hoffentlich ein wenig von unserer Begeisterung für Schottland an Euch weiter zu geben. Wir sind Amturus und Amturus sind Linda und Gilbert Bonifer. Unsere Liebe zu Schottland existiert schon lange.

Auf unserer Hochzeitsreise in Schottland wurde der Grundstein gelegt. Schottland fasziniert uns nicht nur wegen seiner atemberaubenden Schönheit, sondern auch wegen der Menschen. Darum lasst Euch von uns entführen und taucht ein in eine andere Welt. Begebt Euch auf eine Zeitreise der ganz besonderen Art. Entdeckt mit uns die Geheimnisse Schottlands. Viel Spaß beim Lesen!

Tag 1: Los geht's von Glasgow entlang des West Highland Way zum Loch Lomond. In den vielen kleinen Buchten kann man Ruhe



Zahlreiche Seen, die hier oft Loch heißen, gibt es in Schottland..

und Natur genießen, das Spiel der Wolken am Himmel und dessen Spiegelbild im Wasser beobachten. Ein Ort erfüllter Phantasien für Träumer, die einfach mal die Seele baumeln lassen wollen.

Wir fahren weiter zum Rannoch Moor. Eine wildromantische, mystische Moorlandschaft im Hochland, wobei dieser Eindruck durch die schroffen Berge noch verstärkt

wird. Wenn die Sonne durch die nebelverhangenen Bergketten bricht, die Moorlandschaft hell erstrahlt und man dann auf einem Bike diese Strecke fährt, kann man den Geist und die Geschichte der Highlandschotten spüren und sich in eine andere Zeit zurückversetzen lassen.

Nächstes Highlight unserer Reise ist Glen Coe. Hier vereinen sich Geschichte und Gegenwart. Seine Bekanntheit verdankt Glen Coe dem schrecklichen Massaker, das sich hier 1692 ereignet hat und ihm den Namen „Tal der Tränen“ gab. Auf einem Parkplatz bei der Bergkette Three Sisters trifft man gelegentlich auf einen Dudelsackspieler. Die Erinnerung an das blutige Geschehen in Verbindung mit den Klängen des Dudelsacks lässt Schauer über den Rücken laufen.

Tag 2: Vor uns liegt eine traumhaft schöne Strecke. Auf der Road to the Isles durch Glen Moriston und Glen Shiel gelangen wir zum malerischen Eilean Donan Castle. Ein



Romantik pur und Filmkulisse: Eilean Donan Castle. (Fotos: Bonifer)

Gesamtkunstwerk, das 1230 erbaut wurde. In den trutzigen Mauern des Eilean Donan Castle, das stolz auf einer kleinen Insel steht und nur über eine Brücke zu erreichen ist, wurde der erste Teil der Highlander-Saga gedreht. Hier lebt die Erinnerung an den Unsterblichen weiter.

Die nun folgende Passstraße durch die Wester Ross stellt eine Herausforderung für Biker dar, die sich die Schönheit der Umgebung dabei nicht entgehen lassen sollten. Wenn man auf dem höchsten Punkt angekommen ist und dann zum Meer hinunter sieht, dann kann man

sich tatsächlich „Top of the World“ fühlen. Die Fahrt hinunter ins Tal steht dem hinter sich gelassenen Aufstieg in nichts nach.

Unsere weitere Reise führt uns entlang der beeindruckenden Berg- und Küstenlandschaft des Atlantischen Ozeans. Die Lochs sind klein, aber fein. Die Szenerie ist atemberaubend und unverwechselbar.

Auf der Hängebrücke über der Schlucht von Corrieshalloch Gorge (1,5 km lang und 60 m tief) hat man einen atemberaubenden Blick auf die spektakulären Falls of Measach.

Tag 3: Unser heutiger Tag führt uns durch die Region Sutherland. Immer weiter nach Norden wird das Klima rauer.

Bei gutem Wetter lohnt es sich, mit einem Motorboot auf eine kleine, aber ganz besondere Insel überzusetzen. Eine im Privatbesitz befindliche Insel, von der wir gerne schwärmen und der ich den Namen

Nun ist es endlich soweit. Wir sind im schönen Norden Schottlands angekommen, der nicht nur durch seine einsamen Sandstrände begeistert. Ein Strandspaziergang mit anschließendem Sonnenbad ist eine willkommene Abwechslung. Eines der spektakulärsten Naturereignisse überhaupt erwartet uns jetzt: Der kleine „Grand Canyon“

Schottlands. Ein Naturschauspiel, das man auch als Fest für die Sinne beschreiben könnte und das seinesgleichen sucht.

Tag 4: In der Nähe eines Leuchtturms befindet sich das näch-



„Das 8. Weltwunder“ gegeben habe. Hier befindet sich die größte Seevogelkolonie Nordwesteuropas. In den Monaten April und Mai kann man hier viele seltene Vogelarten hautnah beobachten. Die schroffen Klippen, der Atlantische Ozean und der traumhafte Blick bis zum Horizont sind unvergleichbar.

Weiter geht's durch das kurvenreiche Hochland der Region Sutherland. Die unberührte, blühende Landschaft mit ihren Gebirgsketten, Tälern und Lochs lassen das Bikerherz schnell höher schlagen.

ste Highlight, das wir nach einem kurzen Fußmarsch erreichen. Von weitem schon sehen wir die bizarren Spitzen der aus dem Meer ragenden Steingebilde, die sich in Jahr-millionen durch eine interessante Laune der Natur entwickelt haben. Auf kleinen Felsplatten im Meer kann man oft Robben sich versammeln sehen. Hier scheint die Zeit still zu stehen. Man kann den Rest der Welt ausblenden, um sich in einer Art meditativer Ruhe wiederzufinden.

Wir fahren weiter entlang der Ostküste und erreichen das schnee-weiße, prunkvolle Dunrobin Cast-

le mit seinen künstlerischen und phantasiereichen Gartenanlagen. Die Besichtigung des Dunrobin Castle ist ein unvergessliches Erlebnis.

Tag 5: Der Besuch der berühmten Whisky Distillery Dalmore ist ein besonderes Ereignis. Während einer Führung kann man die Herstellung des schottischen Nationalgetränks beobachten und wird dabei gleichzeitig in die Geheimnisse der Whisky Distillery eingeweiht.

In der Nähe von Inverness erwartet uns eine Stätte leidvoller schottischer Geschichte: Das Schlachtfeld von Culloden. Hier endete am 16. April 1746 der Freiheitstraum Schottlands. Seit dieser Zeit untersteht Schottland englischer Herrschaft. Ein Mahnmal erinnert daran. Im Visitor Centre kann man noch mehr über die Geschichte Schottlands und Cullodens erfahren.

Unser weiterer Weg zeigt uns die wahre Schönheit Schottlands. Ein wildromantischer Streckenabschnitt, den man auch als „Purple Landscape“ bezeichnen könnte, führt durch die nie enden wollende blühende und farbenprächtige Heidelandschaft der Grampian Mountains.

Tag 6: Das malerische Dunnotar Castle scheint nicht von dieser Welt zu sein. Weit sichtbar auf einem hohen Felsmassiv thront es direkt am Meer und entführt seine Besucher in eine andere Zeit. Der Ausblick vom Dunnotar Castle auf die angrenzende Steilküste bietet eine spektakuläre Kulisse. Ein Erlebnis der ganz besonderen Art.

Ein malerischer Fischereihafen in Aberdeenshire wartet auf uns. Die Fischkutter mit ihren frischen Meeresfrüchten laden geradezu ein, in einem der gemütlichen Fischrestaurants frischen Fisch zu

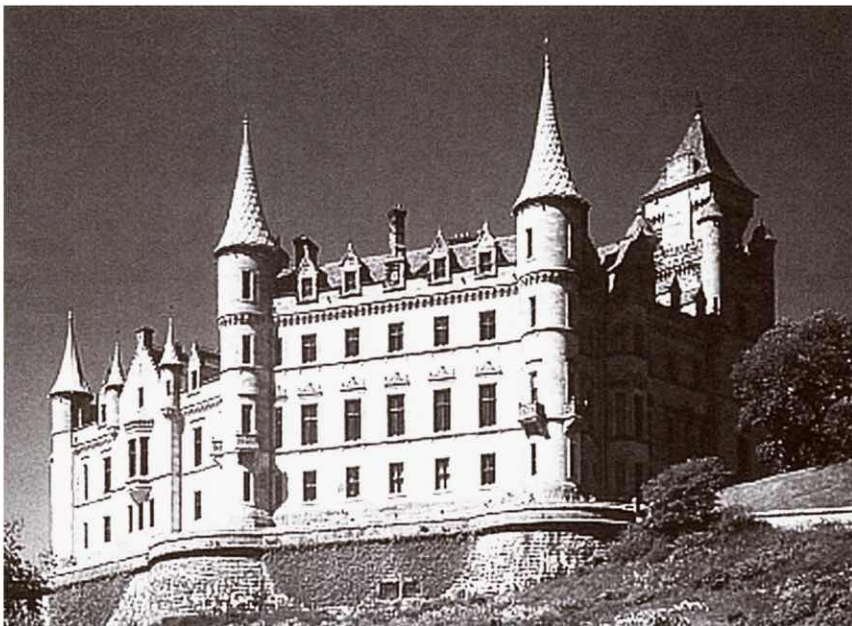
essen. Gut gespeist kann man dann bei einem Spaziergang entlang der Küste die frische Luft der Nordsee genießen.

Wir verlassen die Ostküste und fahren durch die blühende und farbenprächtige Heidelandschaft der Grampian Mountains nach Pitlochry.

Auf dem Rob Roy Way geht's in Richtung der Trossachs, die zu Recht auch als „Door to the Highlands“ bezeichnet werden. Die Falls of Dochart laden zu einer Pause ein.

Tag 7: Wir passieren Edinburgh und fahren entlang der Ostküste nach North Berwick.

Unser nächstes Highlight wartet auf uns. Von einer abgelegenen Bucht aus, die nur Insidern bekannt ist, hat man einen überwältigenden Blick auf die Ruinen des Tantal Castle und auf den aus dem Meer ragenden Felsen Bass Rock.



Zum Abschluss unseres heutigen Tages besuchen wir ein kleines Fischerdorf in East Lothian. Ein 30-minütiger Fußmarsch durch eines der schönsten und spektakulärsten Naturschutzgebiete Schottlands führt uns zu einer unberührten Wildnis mit

zerklüfteten Steilküsten, die durch ihr vielfältiges Farbenspiel den Beobachter in ihren Bann zieht und verzaubert.

Tag 8: Diesen Tag wird man nicht so schnell vergessen. Er beginnt mit einem Naturerlebnis der ganz besonderen Art - die Southern Uplands. Eine Landschaft, geprägt von Gegensätzen: Berge, Täler,

Biker-helfen-kindern.de

Eine Initiative des **KCCF**
Kinderhilfswerk

Seen, Wälder sowie farbenprächtige Heidelandschaften wechseln sich ab. Ein Panorama wie im Bilderbuch. Ideal zum Cruisen und Genießen.

Wir beenden unsere Motorradreise mit einem letzten gemeinsamen Abendessen, bei dem es viel zu erzählen gibt. Nach dieser Reise



weiß man eines mit Sicherheit: Als Gott Schottland schuf, hat er dies mit liebevoller Hand getan und sich besonders viel Zeit genommen. Möchtet auch Ihr eine solche außergewöhnliche Motorradreise erleben? Wir würden uns sehr freuen, in Zukunft auch BVDM-Mit-

glieder zu unseren Motorradreisen begrüßen zu dürfen. Weitere Informationen zu unseren Motorradreisen in Schottland und Irland gibt es im Internet auf der Homepage www.amturus.com.

Gilbert Bonifer

Suzuki finanziert Führerschein

Suzuki macht's auch in diesem Jahr möglich, dass Motorrad-Begeisterte noch schneller aufs Bike kommen und setzt sein erfolgreiches Konzept der Führerschein-Finanzierung in 2008 fort. Mit „Ganz easy“ lässt sich nicht nur der Führerschein bei teilnehmenden Fahrschulen clever finanzieren, sondern Suzuki gewährt bei späterem Kauf eines Aktionsbikes einen Bonus von 400 Euro. „Ganz easy“ verhilft also nicht nur zum Führerschein, sondern ist obendrein bares Geld wert.

Zu einem derzeitigen effektiven Jahreszins von 6,99 Prozent bietet Suzuki die Finanzierung des Motorrad-Führerscheins - auf Wunsch inklusive des Autoführerscheins - ganz ohne Anzahlung und mit Wunsch-Laufzeiten von 12, 24, 36

oder 48 Monaten an. Dabei gilt die Finanzierungszusage (Bonität vorausgesetzt) sechs Monate (Verlängerung möglich), die Rückzahlung beginnt einen Monat nach der Überweisung des Finanzierungsbetrages durch die CreditPlus Bank AG.

Damit frischgebackene Führerscheininhaber auch gleich durchstarten können, gewährt Suzuki Aktionsteilnehmern beim Kauf einer GSR 600 ABS, Bandit 650/S

ABS oder Bandit 1250/S ABS einen Bonus von 400 Euro. Voraussetzung ist, dass der Suzuki-Vertragshändler und die Fahrschule an dieser Aktion teilnehmen und der Kauf innerhalb von neun Monaten nach Bestehen der Führerscheinprüfung getätigt wird. Eine Liste der angeschlossenen Fahrschulen finden Sie im Internet unter www.suzuki.de. Die Aktion läuft bis auf Widerruf unbefristet.

Pressemitteilung Suzuki

***Redaktionsschluss für die
Ausgabe 3/2008 ist der 15.
August 2008.***



Sicherheit und Komfort

Rukka präsentiert neuen Sport-Touring-Handschuh „Raptor“

Was bei Rukka mit den erfolgreichen X-TRAFIT Gloves begann, wird systematisch zu einer Kollektion von hochwertigen Handschuhen für jeden Einsatzzweck ausgebaut. Das neueste Modell im Sports-Touring-Design hört auf den Namen „Raptor“.

Wie bei allen Rukka-Produkten, kommen auch beim Raptor nur die feinsten Materialien zum Einsatz. Die Handschuhe sind aus hochwertigem, höchst abriebfestem Rindleder gefertigt. Für Wasserdichtigkeit sowie ein Höchstmaß an Atmungsaktivität sorgt eine in Gore X-TRAFIT Technologie verarbeitete Gore-Tex Klimamembran. Dahinter verbirgt sich eine Technologie, bei der Obermaterial, Membran und Innenfutter zu einer Schicht laminiert werden. Die verhindert bei



Wasserdicht und mit Sicherheitsausstattung: Der neue Raptor.

geringer Feuchtigkeit das Herausziehen des Innenfutters aus dem Handschuh gehört dank der X-TRAFIT Technologie endgültig der Vergangenheit an. Zusätzliche passive Sicherheit bieten Lederdoppelun-

gen am Handballen und Polsterungen an den Fingergelenken. Ein PVC-Hartschalenschutz an den Knöcheln verleiht dem Handschuh eine sportliche Optik und sorgt für Sicherheit im Falle eines Falles. Ein Einsatz aus Stretch-Cordura seitlich am Zeigefinger gewährleistet Bewegungsfreiheit. Der neue Raptor Handschuh ist ab sofort in den Größen 7 bis 13 im gut sortierten Fachhandel erhältlich. Zum Preis von 179 Euro hat der Kunde die Auswahl aus den Farbkombinationen Schwarz/Grau und Schwarz/Rot.

Pressemitteilung Rukka

Anzeige



Nässe das Vollsaugen mit Wasser und beugt so dem unangenehmen Auskühlungseffekt vor. Zudem bürgt dieser Aufbau für eine überaus kurze Trocknungszeit sowie ein hervorragendes Griffgefühl an Hebeln und Schaltern - und damit für ein deutliches Plus an aktiver Si-

**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

Richtig gut behütet

Über die Erfahrungen beim Helmkauf

Alle paar Jahre sollte man einen neuen Motorradhelm kaufen, die Gründe können vielseitig sein, zum Beispiel das Innenpolster ist ausgeteilt, so dass der Helm nicht mehr passt; man benötigt ein anderes Modell wegen einer Gegensprechanlage, der Helm ist beschädigt, eine neuere ECE-Norm für den Urlaub im Ausland (man hört ja soviel „Böses“) usw. . . .

So ging es auch mir, ich benötigte einfach einen neuen Helm, was ja eigentlich auch kein Problem sein sollte.

Man geht ins Fachgeschäft seiner Wahl, sucht sich einen aus (nach „Gusto“) setzt ihn kurz auf (man weiß ja, welche Größe passt, Erfahrung fahren den Helm gar Probe) bezahlt und hat das alles in maximal ein bis zwei Stunden hinter sich gebracht, bis in ein paar Jahren, der ganze Prozess von vorne beginnt. Soweit so gut.

Ein Freund sagt im Frühjahr zu mir: „Du suchst doch einen Helm, in der Motorrad ist gerade ein Test von Helmen mit Sonnenblende abgedruckt, was ich für eine tolle Sache halte“. Am vereinbarten Treffpunkt analysieren wir den Test. Große Preisunterschiede und ein Hersteller (zwar nicht gerade der Billigste) sticht immer wieder mit dem „Testsieger“ heraus.

Eine klappbare Sonnenblende ist eine tolle Sache denke ich mir, obwohl ich noch nie einen Helm mit einer hatte. Sollte dies ein neues Kriterium für den Helmkauf sein?

Dann natürlich zusätzlich ein komfortabler Blick vom Sofa aus ins Internet, welche Helme gibt es

außer den getesteten, wie liegen diese preislich, welche Farben und Designs gibt es. Und außerdem, was macht der Hersteller meines zukünftigen „Ex“-Helmes, mit dem war ich schließlich immer zufrieden, eher noch begeistert. Eine gute Planung und Recherche

In einer Ecke des Geschäftes steht der Testsieger! Endlich, ich gehe auf ihn zu, suche meine Größe und setze diesen auf.

„Lord Helmchen!“ schießt es mir durch den Kopf, ohne auch nur einen Blick in den Spiegel zu werfen. Obwohl der Helm rundum



Um den richtigen Helm zu finden, sollte man sich reichlich Zeit nehmen. Eine Probefahrt ist auf jeden Fall empfehlenswert. (Foto: Klemens)

erleichtert den Einkauf, denke ich mir. Da mein Freund ebenfalls überlegt, sich eventuell einen neuen Helm zuzulegen (ist da etwa preislich was drin, wenn wir zwei Stück kaufen?), fahren wir zusammen los.

Im ersten Fachgeschäft stehe ich vor einem riesigen Regal, bei dem meine getroffene Vorauswahl überflüssig scheint, da keiner dieser angebotenen Helme hier vorhanden ist.

passt, habe ich das Gefühl, das dieses Modell für einen ehemaligen Formel 1 Weltmeister (und dessen Kinn) gebaut wurde. Nein, hierin fühle ich mich unwohl, so dass ich den Testsieger sofort wieder abziehe und vermutlich auch ein letztes Mal hier erwähne.

Viele andere Modelle habe ich in insgesamt vier Geschäften innerhalb eines Umkreises von 50 Kilometern anprobiert, wobei ich leider

feststellen musste, dass mein Kopf irgendwie mal in Größe S mal in Größe M passt. Bei manchen Herstellern in gar keinen Helm, bei anderen in wenige Modelle.

Alles gar nicht so einfach.

Ach ja, was war eigentlich mit dem guten Hersteller meines noch aktuellen Helmes, der „Alte“ war in der Größe MS (angeblich hat der Hersteller bei den „guten“ Modellen mehr als die gewöhnliche Anzahl von Helmschalen), der Helm sollte also eine Schale in größerer Größe mit einem dickeren Innenfutter haben (oder umgekehrt), was

sogar einen Gewichtsvorteil bringen sollte. Ab und zu mal ein Einzelstück, aber ansonsten nicht viel zu sehen. Auf Anfrage erfuhr ich, „der Vertrieb von Deutschland existiert nicht mehr, wenn die Gerüchte stimmen, wurde dieser von einem Bekleidungshersteller aufgekauft und dann über deren Shops verkauft. Bis das alles geklärt und abgewickelt ist, ich glaube das wird in diesem Jahr nichts mehr“.

Zu guter Letzt, habe ich bei einem letzten Versuch in einem anderen Geschäft, einen Restposten aus dem letztem Jahr erhalten. Auch

wenn dieser Helm jetzt in Größe S ist, er passt, wie ein Helm passen muss, der Preis ist auch akzeptabel. Eine Sonnenblende ist nicht vorhanden.

Die ganze Vorbereitung inklusive Helmtest und Internet war, wie sich im Nachhinein herausgestellt hat, im Grunde überflüssig. Ein Helm muss passen, alles andere ist vielleicht nützlich und praktisch, im Grunde aber zweitrangig. Ich auf jedenfall bin froh, dass das Kapitel Helmkauf mal wieder, hoffentlich für ein paar Jahre, erledigt ist.

Euer **Frank Klemens**

Herzlichen Glückwunsch

Der BVDM gratuliert seinen Geburtstagskindern

Ganz herzlich gratulieren wir allen Mitgliedern, die im April, Mai, Juni, Juli und August einen runden Geburtstag gefeiert haben oder noch feiern. Wir wünschen Euch vor allem Gesundheit und natürlich noch viele schöne erlebnisreiche und unfallfreie Motorradkilometer. In der letzten Ausgabe hatte ich den 70. Geburtstag von Marianne Kramer vergessen. Das ist hiermit nachgeholt. Herzlichen Glückwunsch! Wer nicht in dieser Rubrik aufgeführt werden möchte, schreibt bitte an die Redaktion.

75 Jahre: Otto Steinhart, Werner Conrads, Harry Ludwigs; **70 Jahre:** Witgar Stein, Erich Sorof; **65 Jahre:** Jochen Kuhs, Karl-Heinz Maaß, Dr. Gerd Schneider, Bernd Hagen, Carl-Heinz Gosch; **60 Jahre:** Jürgen Moskopp, Gerd Reising; **55 Jahre:** Horst-Dieter David, Heinz-Otto Lange, Tassilo Thate, Karlheinz Junker, Rolf Frieling, Heinrich Schulte, Uwe Herbert, Friedrich Schepelmann, Gerhard

Weih, Albert Deinert, Frank Sens, Albert Sücker, J.-Engelbert Bock, Rainer Vooes, Reinhard Aufderheide, Bernd Nötel, Judith Hege, Wolfgang Führer, Donatus Berch-



told, Michael Schmitzer, Uwe Jahn; **50 Jahre:** Martin Müller, Martin Groth, Heidrun Doliwa, Piet Sta-pelmann, Bernd Wolf, Wolfgang Matheis, Roland Schick, Evelyn Milles, Andreas Bartsch, Gerald Stoy, Anita Funkhauser,

Norbert Heidergott, Ulrich Meier, Heinz Körner, Bernd Mantei, Siegfried Cremer, Kerstin Sachse; **45 Jahre:** Klaus Glatzel, Karsten Steinke, Ralf Ullrich, Manfred Schindler, Thorsten Stephan, Ulrich Wün-schel, Jens Weinerdt, Roman Manthey, Kay Marquardt, Jörg Thunert, Matthias Schnepel, Hartmut Meiser, Jörg Schommer, Jörg Langenbach, Andrea Ketterer-Kölble, Uwe Flammer, Manuela Schäfer, Bernhard Westphal, Martina Schillings, Dr. Manfred Voges, Ralf Hampel, Holger Brum-by, Volker Marahrens, Jörg Kiesler, Markus Thürk, Ralf Walther, Manfred Fuhrberg, Thomas Birkenmeier, Detlev Jaeger; **40 Jahre:** Moritz Zimmer-Vorhaus, Christian Uhrig, Angela Gruber, Frank Hähnel, Frank Brockmann, Stefan Tönsmeier, Peter Heskamp, Thomas Daum, Christoph Abt; **35 Jahre:** Thomas Preusche, Markus Ohnaiser, Holger Scherf; **30 Jahre:** Christian Wilkes.

lz

Positives Echo

Mehr alte Reiseberichte gewünscht

Zur Ballhupe Ausgabe 1/2008 schreibt uns Mitglied Helmut Weierstall aus Köln:

Sehr geehrte Damen und Herren. Ihr Bericht: „Abenteuerlicher Urlaub“ hat uns sehr erfreut.

Fast die gleiche Route, außer Jugoslawien, speziell Steiermark, Loiblpass, Turracher Höhe und Großglockner Straße waren bevorzugtes Gebiet. Es war Sommer 1955 und ich fuhr ein kleineres Puchmodell (etwa 8 PS), ich war alleine, Übernachtungskosten waren maximal 30,- Österreichische Schilling (rund 5 Mark). Mein

Hauptziel war eine Werksbesichtigung im Stammwerk Graz-Thondorf, es war ein tolles Erlebnis. Das Tanken aus Fässern im Straßengraben war normal. Einheimische Leute schrieben mir die schönsten und interessantesten Streckenabschnitte auf.

Am meisten beeindruckt hat mich die technische Aufklärung im Steyr-Damiler-Puchwerk und sie hat auch meinen späteren Berufsweg wegweisend beeinflusst. Schreiben Sie weiter solche vergangenen Geschichten.

Mit vielen Grüßen
Helmut Weierstall

Nun liebe Leser, insbesondere die nicht mehr ganz so jungen Semester: Ihr seht, dass Reiseberichte aus vergangenen Tagen auch heute noch ihren Reiz haben und gerne gelesen werden. Also schickt mir Berichte von Euren Reisen. Es müssen nicht nur exotische Ziele in nahen und fernen Ländern sein. Auch die Erlebnisse beim Reisen durch Deutschland sind gefragt. Schön wäre es natürlich wenn es dazu noch einige Bilder von Euch, Eurem Motorrad und Sehenswürdigkeiten gäbe. Die Redaktionsadresse findet Ihr auf Seite 3. Ich freue mich auf viele Berichte. **lz**

Motorradkleidung nach Unfall ersetzen

Nach einem unverschuldeten Verkehrsunfall haben Motorradfahrer Recht auf Erstattung ihrer beschädigten Schutzkleidung. Das geht aus einem Urteil des Landgerichtes Darmstadt hervor (LG Darmstadt, Az. 13 O 602/05). Die übliche Praxis der Versicherer, eine altersbedingte Abnutzung abzuziehen, ist nach Ansicht des Gerichtes unzulässig. Auf jeden Fall sollte nach einem Unfall der Helm ersetzt werden. Sicherheitskleidung

ist als Schutzmaßnahme notwendig und kein der allgemeinen Abnutzung unterworfenen Modeartikel, begründeten die Richter. Im Gegenteil, es gebe einen Markt extra für getragene Motorradbekleidung, besonders bei Leder. Die Patina sei in den Augen vieler Motorradfahrer sogar eine Werterhöhung. In dem verhandelten Fall sprach das Gericht dem verunfallten Motorradfahrer den Neupreis der Schutzkleidung zu. **lz**

Motorradfahrende Senioren gesucht

Witgar Stein aus München, der im Juli seinen 70. Geburtstag gefeiert hat, möchte wissen, ob es in diesem Alter noch mehr aktive Motorradfahrer gibt. Zuschriften bitte an die Redaktion. **lz**

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe zu kürzen oder in Auszügen zu veröffentlichen. Zuschriften bitte an die Redaktionsanschrift oder per Mail an redaktion@ballhupe.de.

Urlaubszeit ist Reisezeit

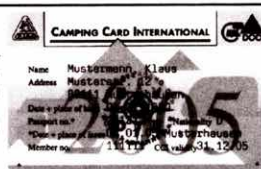


Das Internationale Camping-Carnet (CCI) ist ein genau so wichtiger Begleiter im Ausland wie gute Karten oder Kompass - ein Muss für jeden Motorradfahrer und jeden Camper.

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.



Genussvoll, zielstrebig, Kämpfer

Infratest analysierte Motorradfahrer - Attraktive Zielgruppe

Motorradfahrer gehören mit einem Anteil von sieben Prozent in der deutschen Gesamtbevölkerung zwar zu einer Minderheit, sie sind aber dennoch eine sehr attraktive und vielversprechende Zielgruppe für das Marketing.

So zeigt die aktuelle Semiometrie-Analyse von TNS Infratest, dass jeder zweite Motorradfahrer im Alter zwischen 30 und 49 Jahren ist und über ein überdurchschnittlich hohes monatliches Netto-Einkommen verfügt. Gepaart mit einem ausgeprägten Sinn für Genuss und einer starken Luxusaffinität ergibt sich daraus ein Profil, das nicht nur für Werbetreibende ein enormes Potenzial verspricht. So sind Motorradfahrer laut aktueller Semiometrie-Analyse zielstrebige und abenteuerlustige Typen und Kämpfernaturen, die auch eine überdurchschnittliche Erfolgsorientierung kennzeichnet. Dieses Bild ist Ergebnis der aktuellen Semiometrie-Analyse von TNS Infratest, die der Zielgruppe Motorradfahrer sein Monatsthema widmet.

Unter Einbezug soziodemografischer Merkmale und besonderer psychografischer Charakteristika konnte aus der Gruppe von 4.183 Befragten der deutschen Bevölkerung für die Zielgruppe der Motorradfahrer (n=310) ein umfassendes Bild ermittelt werden. Dieses gibt sowohl Aufschluss über grundlegende Werte und Lebenseinstellungen der Motorradfahrer, als auch über ihr Freizeitverhalten und Produktvorlieben. „Während viele der Untersuchungsergebnisse erwartungsgemäß ausfielen, wie der

Hang zu Abenteuer, der Suche nach Herausforderung und Geschwindigkeit, konnten auch einige überraschende Erkenntnisse über Motorradfahrer gewonnen werden“, berichtet André Petras, Leiter des TNS Infratest Semiometrie Centres. „So zeigt die Zielgruppe im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ein besonders hohes Interesse an finanzieller Vorsorge, sei es als Vorsorge fürs Alter oder als Geldanlage allgemein. Motorradfahrer nutzen ihre überdurchschnittlich guten finanziellen Möglichkeiten demnach nicht nur für kurzlebige Momente des Genusses, sondern auch für langfristige Investitionen.“ Weiter kristallisierten sich die erfolgsorientierten Motorradfahrer als Vorreiter bei der Nutzung neuer Techniken in den Bereichen Unterhaltungselektronik, Internet und Telekommunikation heraus. Bei den Freizeitaktivitäten sind die Biker besonders im Bereich Do-it-yourself aktiv.

Heimwerker-Tätigkeiten sind besonders bei den männlichen Motorradfahrern beliebt. Neben einem ausgeprägten Bastel-Sinn zeigt sich der durchschnittliche Motorradfahrer außerdem sportlich ambitioniert, ausgehfreudig und gesellig. „Um eine optimale Wirkung auf die Zielgruppe der Motorradfahrer zu erzielen, empfiehlt sich eine dynamische und abwechslungsreiche Kommunikation“, rät André Petras. „Aspekte wie Abenteuer, Freiheit, Unkonventionalität und Unabhängigkeit sollten dabei eine zentrale Rolle spielen, um den erlebnisorientierten Motorradfahrer auf direktem Wege zu erreichen.“ Für eine werbliche Ansprache erweisen sich TV-Formate wie „King of Queens“ bei Kabel eins, „Stromberg“, „Lost“ oder „Die Simpsons“ auf ProSieben sowie „Hör mal wer da hämmert“ auf RTL II als besonders geeignet. Semiometrie ist ein Verfahren zur qualitativen Beschreibung von Zielgrup-

Gespannfahrerlehrgang für Anfänger

19. bis 21. September 2008
in Schloss Burg an der Wupper



BVDM-Gespannlehrgang

c/o Horst-Werner Sassenhagen
Graf-Bernadotte-Straße 35
51469 Bergisch Gladbach
Telefon 02202 44171 AB





Genuss pur: Motorradfahrer sind Genießer, nicht nur beim Fahren.

pen. Es basiert auf der Grundannahme, dass Wertevorstellungen von Menschen durch die Beurteilung von Begriffen abgebildet werden können. So lassen sich beispielsweise die Verwender einer Marke und die Seher einer Sendung im Hinblick auf die Übereinstimmung ihrer Wertevorstellungen vergleichen. Das Semiometrie-Panel wurde von TNS Emnid 1998 in Deutschland eingeführt und nach der Zusammenführung von TNS Infratest weitergeführt. SevenOne Media, die Werbe- und Forschungstochter der ProSieben-Sat.1-Gruppe, stellt zusammen mit TNS Infratest Semiometrie-Daten exklusiv für die TV-Planung zur Verfügung. Die aktuellen Ergebnisse dieser Analyse sowie weitere Informationen zur Semiometrie sind unter www.tns-infratest.com und www.sevenonemedia.de abrufbar.

[tns-infratest.com](http://www.tns-infratest.com) und www.sevenonemedia.de abrufbar.

Semiometrie - qualitativ auf quantitativer Basis. Das Semiometrie-Modell mit 4.300 Panel-Befragten ermöglicht die qualitative Beschreibung von Zielgruppen. Dabei werden individuelle Werthaltungen anhand von 210 Begriffen abgebildet. Untersuchte Gruppen definieren sich durch die Über- oder Unterbewertung dieser Wörter im Vergleich zu allen anderen Befragten. So entstehen Zielgruppendarstellungen in Bezug auf unterschiedliche Wertfelder, die die jeweilige Zielgruppe deutlich differenzierter und verhaltensnäher charakterisieren als dies mit den üblichen soziodemographischen Merkmalen möglich ist. Weitere Informationen gibt es auf der Infratest-homepage. **Infratest**

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 3/08

Und das erwartet Euch im nächsten Heft:
Tourentrophäe
Test Yamaha YZF R 125
Eurobikertour
Bericht Hanse Jamboree



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**

☐ 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.



Motorradfahrer für Motorradfahrer



Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Mit Sicherheit mehr Spaß!

Die Interessenvertretung für alle Motorradfahrer



Wir setzen uns für Euch ein!

- für sicherere Straßen
- für mehr Gerechtigkeit
- gegen Reifenbindung
- gegen Straßensperrungen
- ...und vieles mehr!

BVDM-Geschäftsstelle
Carl-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz

Tel. 0 61 31 - 50 32 80
Fax 0 61 31 - 50 32 81
E-Mail: info@bvdm.de



Eure Meinungen
und Anregungen sind uns wichtig!
Besucht unsere Homepage:
www.bvdm.de