

Ballhupe

2+3 | 2009



Abenteuer Jordanien-Rallye



Streckensperrung
Schalk



Touren, Sport
und Spaß



Sicherheit: Neue
BVDM-Moderatoren

DAS Magazin der Enduro-Szene

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu



- TEST
- REISE
- SPORT
- TECHNIK
- AUSRÜSTUNG
- ZUBEHÖR

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

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Parlerstraße 24
73525 Schwäbisch Gmünd

Telefon 07171-180 20
Telefax 07171-180 280
www.enduro-press.de
abo@enduro-press.de



Liebe BVDM-Mitglieder,

Wie Ihr seht, hat sich an der Ballhupe einiges verändert. Nach einigen Jahren war es einfach an der Zeit, das Layout gründlich zu überarbeiten. Ich hoffe, Ihr seid mit dem Ergebnis zufrieden. Einige kleinere Verbesserungen werden noch in die nächsten Ausgaben einfließen, aber ich denke, die Arbeit hat sich gelohnt und die Ballhupe kann sich sehen lassen.

Leider musstet Ihr sehr lange auf diese Ausgabe warten, da wir nicht nur das Layout verändert, sondern auch ein neues Programm angeschafft haben, das es uns ermöglicht, nun mit mehreren Redakteuren an einer Ausgabe zu arbeiten. Die Einarbeitung und technische Schwierigkeiten haben zu der deutlichen Verzögerung geführt. Die nächste Ausgabe werdet Ihr wieder rechtzeitig bekommen.

Viel hat sich seit der letzten Ballhupen-Ausgabe ereignet, und so findet Ihr eine große Bandbreite verschiedener Themen in dem Heft. Zentraler Bestandteil sind zwei tolle Berichte über Motorradtouren. Zum einen von unserem neuen zweiten Vorsitzenden Olaf Biethan, der mit Herma Janßen als erster Motorradfahrer an der Rallye Allgäu-Jordanien teilgenommen hat. Zum anderen von Egon Milbrod, der nach Russland gefahren ist. Zwei spannende Artikel, die Lust auf das Motorradreisen machen. Wenn Ihr auch schöne Reisen und Touren gemacht habt, dann schreibt uns doch einen Bericht.

Auf der Jahreshauptversammlung, an der leider nur wenige Mitglieder teilnahmen, wurde ein neuer Vorstand gewählt. Auch er hat beschlossen, den Schwerpunkt der politischen Arbeit auf Sicherheit und die Reduzierung der Unfallzahlen zu legen. Hier laufen verschiedene Aktivitäten. So fordert der BVDM die Einführung von LED-Licht bei Motorrädern. Neueste

Studien haben gezeigt, dass dadurch die Wahrnehmbarkeit deutlich verbessert wird als mit herkömmlichem Abblendlicht. In einem Spitzengespräch beim Bundesverkehrsministerium habe ich mich dafür eingesetzt, dass endlich die gesetzlichen Voraussetzungen zur Nachrüstung dieser Technik beim Motorrad geschaffen werden. Wir sind allerdings gegen eine verpflichtende Nachrüstung, da es nicht bei allen Fahrzeugen möglich ist, Zusatzscheinwerfer anzubringen. Die LED-Technik entwickelt sich schnell und so wird es sicher schon bald möglich sein, die LED-Lampen



auch als Fahrlicht einzusetzen. Zurzeit reicht die Technik noch nicht aus, um die Fahrbahn entsprechend auszuleuchten. Die Verbesserung der Sichtbarkeit ist jedenfalls ein echter Sicherheitsgewinn.

Sicherheit war auch das Argument für die Sperrung der B 236 zwischen Schwerte und Iserlohn. Die Strecke, die von vielen Motorradfahrern als Zufahrt vom Ruhrgebiet ins Sauerland genutzt wurde, wurde gesperrt, weil sich dort zahlreiche Unfälle ereignet haben. Anwohner beklagten sich über zunehmenden Lärm und Raser. Mit Erfolg, der als Schalk bekannte Streckenabschnitt wurde an Wochenenden und Feiertagen für Motorradfahrer gesperrt. Eine Lösung, die der BVDM nicht nur bei

dieser Strecke ablehnt. Trägt sie doch in keiner Weise zur Reduzierung von Unfällen bei, sondern verlagert das Problem nur auf andere Strecken. Unser Mitglied Michael Wilczynski hat sich der Sache angenommen, eine Demonstration organisiert und eine Petition beim Landtag eingereicht.

Mit einem ersten Erfolg, denn Michael und ich waren zu einem Ortstermin des Petitionsausschusses eingeladen und konnten dort noch einmal unsere Position deutlich machen. In dem Gespräch mit der Polizei stellte sich dann heraus, dass nicht die Raser auf dem fraglichen Streckenabschnitt verunglücken, sondern Motorradfahrer mit wenig Erfahrung. Das lässt den Schluss zu, dass einige Kurven und Streckenabschnitte nicht leicht zu „lesen“ sind. Und genau das kann man durch bauliche Maßnahmen und Schilder verbessern. Das sah die Vorsitzende des Petitionsausschusses genauso.

Mit dem BVDM soll der Landesbetrieb Straßen NRW nun die Strecke entschärfen. Wir haben finanzielle Unterstützung zugesagt. So können wir zuversichtlich sein, dass die Strecke im nächsten Jahr wieder für Motorradfahrer geöffnet wird. Ihr seht, unser Einsatz lohnt sich. Er ist aber noch an viel mehr Stellen erforderlich. Und damit wir noch erfolgreicher als Interessenvertretung aller Motorradfahrer arbeiten können, brauchen wir Eure Unterstützung. Die Möglichkeiten dazu sind vielfältig. Sprecht uns an, wir haben für jeden eine sinnvolle Aufgabe. Politik, (für) Sicherheit und Spaß, lautet das Motto. Einen schönen Saisonklang wünscht Euch

Michael Lenzen, 1. Vorsitzender BVDM.



10



24



58



46

Politik

- Petitionsausschuss mit dem BVDM am Schälk 10
- Spitzengespräch zur Motorradsicherheit beim Bundesverkehrsministerium 49
- Auf Tour mit Peter Struck 49

Reise

- Kurztrip ins Telemark 12
- Als erste Motorradfahrer die Rallye Allgäu-Jordanien bewältigt 24
- Mal kurz weg: Durchs Baltikum nach St. Petersburg 52

Touren/Sport

- Westerwald-Ori 34
- Sauerlandfahrt 24
- Tourentrophy 58

Test

- Probefahrt mit der Harley 883 Sportster 46

News

- Motorradfreundliche Tankstelle 25
- Neuer BVDM-Stammtisch in Köln 41

Editorial 3

Neuer Vorstand setzt ganz auf Sicherheit und Spaß - Zwei Frauen mit im Team 6

Helfer für das Elefantentreffen 2010 gesucht 9

Erfahrung mit Schutzkleidung 16

Vorgestellt: Arno Boes 17

Neues Buch für Gespannfahrer 33

Helfertreffen in der Eifel 36

BVDM beim Hanse-Jamboree 38

Nichts los in Dillingen 40

Motorradfrau Astrid Althoff ist neu im BVDM-Vorstand 42

BVDM bildet eigene Sicherheitsmoderatoren aus 43

Fahren ohne Führerschein 44

Archiv: Die erste Ausgabe der Ballhupe aus dem Jahr 1958 50

DMSB-Motorsport jetzt im Internet-Fernsehen 64

Impressum/Vorschau 66

6



12



34



43





Weniger Unfälle als Ziel



Der neue Vorstand: Astrid Althoff, Peter Aufderheide, Wolfgang Schmitz, Olaf Biethan, Michael Lenzen, Franz Waldmann und Herma Janßen (v.l.).

Wieder mit einem kompletten Vorstand präsentiert sich der BVDM nach seiner Jahreshauptversammlung in Oberhof. Für den bisherigen zweiten Vorsitzenden Christian Könitzer wurde Olaf Biethan gewählt, für Sportwart Thomas Thiel, der nicht mehr zur Wiederwahl stand, wählten die Mitglieder Peter Aufderheide. Vorsitzender Michael Lenzen wurde wiedergewählt, ebenso wie der zweite Vorsitzende Franz Waldmann und Schatzmeister Wolfgang Schmitz. Als Beisitzer komplettieren zwei Frauen, Herma Janßen und Astrid Althoff, den aktuellen Vorstand. Im Rechenschaftsbericht stellten Vorstand und Referenten die Arbeit des vergangenen Jahres vor. Zahlreiche Messeauftritte und ein erfolgreiches Elefantentreffen zählten dazu. Neu gestaltet, und von Astrid Althoff, Siegfried Könitzer und Franz Waldmann betreut, wird das Sicherheitstraining. Der BVDM bildet jetzt eigene Sicherheitstrainer aus.

Erfreulich stellt sich auch die Finanzsituation dar, das abgeschlossene Geschäftsjahr endete mit einem Plus von gut 30.000 Euro. Der neue Vorstand hat als Schwerpunkt wieder das Thema Sicherheit ausgegeben. Die Reduzierung von Unfällen und damit verletzten und getöteten Motorradfahrern ist das vordringlichste Ziel. Das soll zum einen erreicht werden, in dem gefährliche Strecken entschärft werden und zum anderen über das Training von Motorradfahrern. Am Freitag vor der Jahreshauptversammlung fand satzungsgemäß die Bundesbeiratsitzung statt. Leider nur mit wenigen Clubs. Auch bei der Hauptversammlung war die Beteiligung sehr bescheiden. Am Rahmenprogramm und dem Wetter kann es jedenfalls

nicht gelegen haben, denn die waren wirklich prima. So fuhr eine kurzfristig organisierte Bimmelbahn die Teilnehmer zu den Wintersportstätten. Die Sprungschanzen, die Biathlon-Arena und vor allem die Bobbahn wurden besichtigt. Höhepunkt war eine Fahrt mit dem Bob auf der Olympiabahn. Mit rund Tempo 70 donnerten wir auf Rollen durch den Kanal. Die Kräfte die dort auf uns einwirkten gaben und eine prima Vorstellung von dem, was die Profis bei Tempo 130 im Eiskanal so aushalten müssen. Spaß gemacht hat es jedenfalls, sich einmal so richtig durchschütteln zu lassen. Auf der Jahreshauptversammlung gaben Inge und Peter Aufderheide die Gewinner und Platzierten des BVDM-Jahreswettbewerbs Bäume bekannt und nahmen die Siegerehrung vor.

Auf Platz eins kam unser Ehrenvorsitzender Horst Orlowski, der viele Wettbewerbe selber ausgerichtet hat und diesmal richtig auf Punktejagd gehen konnte. Rang zwei ging an Hans-Joachim Schmidt, Richard Schönfelder belegte den dritten Platz vor Friedrich-Wilhelm Sprenger, Peter und Inge Aufderheide, Bernd Luchtenberg, Stefan Winke, Jürgen Wendt und auf Platz zehn kam Michael Lenzen.

Auf der nächsten Jahreshauptversammlung die in Lemgo stattfindet wird, gibt es neben einem attraktiven Rahmenprogramm (das wird in der nächsten Ausgabe vorgestellt) auch die Auswertung des derzeitigen Wettbewerbs Türme. Die Teilnehmer haben wieder zahlreiche Kilometer zurückgelegt und können bestimmt einiges erzählen.

Und so nutzte das ein oder andere Mitglieder die An- und Abreise dazu, noch den ein oder anderen Turm zu besuchen. In Lemgo hofft der Vorstand auf deutlich mehr Mitglieder. Wie unser Mitglied Klaus Lonnendonker, Vorsitzender des Classic British Bike Clubs, die Hauptversammlung erlebte, schildert er im nachfolgenden Artikel.

Michael Lenzen

Ein tourenfreundliches Wochenende

Der Termin, quasi noch in der Vorsaison, sowie der Zielort Oberhof, zur BVDM-JHV 2009 kamen mir sehr gelegen. Zum einen möchte ich die Zusammenarbeit mit dem BVDM intensivieren, andererseits reizt mich auch das Umfeld von Oberhof.

Rechtzeitig zum Start der Tour kam auch die Sonne wieder zum Vorschein – einem tourenfreundlichen Wochenende stand also nichts im Wege. Geringes Verkehrsaufkommen in der Eifel und durch den Westerwald, dann über Marburg und Alsfeld bis in die Kuppenrhön, sorgte für eine angenehme Fahrt, mit Konzentration auf Landschaft und Motorradfahren. Am Point-Alpha (Gedenkstätte an der ehemals deutsch/deutschen Grenze) legte ich eine Gedenkminute ein. Ganz in der Nähe stand ich vor vielen Jahren kopfschüttelnd vor der DDR-Grenze, und traute meinen Augen nicht. Heute, fast zwanzig Jahre nach der Wiedervereinigung, stehe ich hier, und fühle mich schon ein wenig stolz, am erfolgreichen Zusammenwachsen von West- und Ostdeutschland teilgenommen zu haben. Durch die Vordere Rhön nach Schmalkalden, und weiter in den Thüringer Wald hoch nach Oberhof, wurde mein Ziel, Hotel Oberland, stressfrei erreicht. Michael Lenzen stand gleich vor mir – ich muss wohl richtig sein. Nach Begrüßungstrunk und Frischmachen trafen wir uns zur Bundesbeiratssitzung. Für einen so starken Verband ließ die Beteiligung zu wünschen übrig. Michael Lenzen

Mit der Bimmelbahn fahren wir zu den Olympia-Sportstätten in Oberhof.



Mit dem Sommerbob ging es mit Tempo 70 durch den eisfreien Kanal. (Fotos: Lenzen)

kritisierte auch zu Recht, dass viele Vereine den BVDM missbrauchen wegen des geringen Beitrags und dem damit verbundenen Versicherungsschutz. Auch für meinen Vorgänger im Classic British Bike Club waren das wohl die Hauptargumente für den Beitritt zum BVDM.

Wie Ihr aber schon seit längerem sehen bzw. lesen könnt, möchte ich diesen Zustand ändern. Dort wo es sich anbietet, möchte ich die Zusammenarbeit verstärken. Ihr, die Mitglieder im BVDM, signalisiert ja auch Interesse an klassischen Motorrädern, bzw.

habt selbst noch Alteisen in der Garage stehen. Vielleicht organisieren wir einmal ein Young- und Oldtimer-Treffen innerhalb des BVDM? Die Tagesordnungspunkte der Beiratssitzung wurden zügig abgearbeitet und den Abend konnten wir in entspannter Atmosphäre ausklingen lassen. Für den Samstag gab es ab 13.30 Uhr ein interessantes Rahmenprogramm mit Berücksichtigung der Sportstätten, und als Höhepunkt eine Fahrt auf der Bobbahn. Ich hatte aber etwas Anderes im Sinn. Einer der größten Komponis-

Jahreshauptversammlung

ten der Musikgeschichte wurde am 21. März 1685 unweit von Oberhof, nämlich in Eisenach geboren. Am 21. März habe ich Namenstag. Bachs Wirkungsstätten liegen recht dicht zusammen und lassen sich mit dem Motorrad recht gut erreichen. Da keiner der Anwesenden Interesse zeigte, startete ich alleine nach Ohrdruf. Der schon mit zehn Jahren verwaiste Bach lebte hier bei seinem Bruder Johann Christoph. Viel zu sehen gibt es in Ohrdruf nicht, zügig fuhr ich weiter nach Eisenach. Hier konzentrierte ich mich auf die Kernstadt mit Bachhaus, sowie dem modernen Museumsanbau. Dort nutzte ich die Möglichkeit, mir Werke von Bach über Kopfhörer anzuhören. Eine CD mit Orgelwerken von Bach ging anschließend in mein Eigentum über. Mit einem Rundgang über den Marktplatz, vorbei an der Georgenkirche, dem Schloss und dem Rathaus, beendete ich meinen Aufenthalt in Eisenach. Bei herrlichem Frühlingswetter fuhr ich über Creuzburg an der Werra bis Mihla. Die Straße bis Treffurt ist offiziell nicht durchgängig befahrbar. Ich genehmigte sie mir trotzdem und rollte im hohen Gang dahin – die Strecke ist einfach nur schön. 1707 übernahm Bach die Organistenstelle in Mühlhausen. In dieser Zeit heiratete er auch seine erste Frau Maria Barbara. Mühlhausen besitzt einen durchaus sehenswerten Altstadt kern, allerdings auch mit Straßenzügen in denen ich das Gefühl nicht los werde, dass wir den Soli noch länger zahlen müssen. Auf meiner Rückfahrt nach Oberhof legte ich einen Stopp in Wechmar ein. Wechmar gilt als der Ort, aus dem die Musikerfamilie der Bachs stammt. Zu besichtigen gibt es das Bach-Stammhaus inklusive Museum.

In Oberhof herrscht gute Laune. Das Rahmenprogramm ist bei den Teilnehmern gut angekommen – besonders die Fahrt auf der Bobbahn. Die Punkte der JHV wurden ruhig und zügig durchgesprochen. Einziger Kritikpunkt – bei ca. 45 Stimmberechtigten muss ich schon von Teilnehmermangel sprechen. Die Stimmung war aber vielleicht gerade deswegen so familiär. Der Abend endete wie üblich mit Essen, Trinken und Gesprächen aus der guten, alten Zeit, Zukunftspläne wurden auch geschmiedet. Am Sonntag wurde lange und gemütlich gefrühstückt. Nach der Verabschiedungszeremonie trat ich auf Umwegen meinen Rückzug Richtung Eiffel an.

Noch einmal wandelte ich auf den Spuren von Johann Sebastian Bach, nämlich nach Arnstadt. Hier erhielt Bach seine erste Stelle als Organist. Ich erlebte Arnstadt als lebendige Stadt, hier wurde bei herrlichem Wetter kräftig gefeiert. Auch ein Stadtrundgang lohnt sich. Zu sehen gibt es unter anderem die Bachkirche, das Bachdenkmal, das Rathaus und das Haus zum Palmbaum mit Bach Ausstellung. Der Neideckurm ist das Wahrzeichen der Stadt. Von hier lasse ich mich quer durch den Thüringer Wald bis Meiningen treiben. Hier ist Anhalten an der außerorts gelegenen Bratwurstbude angesagt. Durch die Rhön, vorbei an der Wasserkuppe, über Fulda, Giessen, Limburg erreiche ich unfallfrei mein Basislager. Ein schöner Saisonauftakt geht zu Ende.

Lonn

Die Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung war zügig abgearbeitet. Danach wurden noch neue Ideen und Pläne entwickelt. (Foto: Lonnendonker)





Einladung zum Elefantentreffen

Vom 29. bis 31. Januar findet in dem Örtchen Loh, Gemeinde Thurmansbang-Solla, wieder das Elefantentreffen statt. Damit auch das 54. Treffen ein unvergessliches Erlebnis wird, braucht der BVDM dazu zahlreiche Helfer.

Wir, Wolfgang Schmitz, Hein Wieland und ich, sind gerade von Thurmansbang-Solla zurückgekommen und können berichten, dass auch dort die Vorbereitungen für das 54. Elefantentreffen angelaufen sind. Der Gemeinderat hat die Genehmigung einstimmig und ohne weitere Auflagen beschlossen und auch von den anderen beteiligten Behörden und Organisationen gingen keine Änderungswünsche ein. Das sind gute Voraussetzungen, um uns in die Vorarbeiten zu stürzen und auch gleich diese Einladung zu schreiben.

Die Leser dieser Zeilen sind herzlich eingeladen, vom 29. bis zum 31. Januar 2010 zum 54. Elefantentreffen nach Thurmansbang-Solla zu kommen - als Helfer oder als Besucher. Der Eintritt kostet 20 Euro, für BVDM-Mitglieder 10 Euro. Für Helfer ist er natürlich kostenlos; sie brauchen nicht mit dem Motorrad anzureisen und sind auch schon ein paar Tage früher und einen Tag länger gern gesehen.

Während der Einsatzzeiten werden sie verpflegt und bei der Quartiersuche sowie der Vermittlung von Fahrgemeinschaften helfen wir gern. Bei gutem Erfolg der Veranstaltung gibt es ein Taschengeld.

Im Internet stehen unter www.bvdm.de/elefantentreffen weitere Informationen, und telefonische Auskunft erteilt der Schreiber dieser Zeilen unter 02191/65872 (auch Fax). Helferanzeigen bitte möglichst bald an: Wolfgang Schmitz, E-Mail: elefantentreffen@bvdm.de, Telefax: 03 22/23 72 25 89. Wir sehen uns doch dort?!

Horst Orlowski





Streckensperrung Schälk

Mit Streckensperrungen reagieren Verwaltung und Politik häufig, wenn sie die Probleme auf einer stark frequentierten Motorradstrecke mit vielen Unfällen, Rasern und Lärm nicht in den Griff bekommen. Es ist natürlich viel einfacher, eine Strecke zu sperren, als mit vielen Polizeikontrollen die Raser von der Straße zu holen und durch bauliche Maßnahmen für Verkehrssicherheit zu sorgen. Leider gibt es noch zu viele, die eine Landstraße mit einer Rennstrecke verwechseln und durch ihr Verhalten dazu beitragen, dass immer wieder Strecken für Motorradfahrer gesperrt werden. Wenn viele Autofahrer auf einer Strecke verunglücken, wird diese natürlich nicht gesperrt, sondern es wird kontrolliert, es werden Schilder aufgestellt und bauliche Maßnahmen ergriffen. Genau diese Gleichbehandlung fordern auch wir. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Und für dieses Recht kämpfen wir auch weiterhin. Aktuelles Beispiel dafür, dass sich ein solcher Kampf durchaus lohnt, ist die B 236 zwischen Schwerte und Lethmathe. Das als Schälk bekannte Teilstück ist an Wochenenden und Feiertagen für Motorradfahrer gesperrt. Unser Mitglied Michael Wilczynski hat sich der Sache angenommen und gegen die Streckensperrung gekämpft. Er informierte die Öffentlichkeit, mobilisierte Motorradfahrer für eine Demonstration und verfasste zahlreiche Schreiben an Ämter und Politiker. Die Medien griffen das Thema auf, Michael verfasste eine Petition zur Öffnung der Strecke und startete eine entsprechende Unterschriftenaktion. Zur Übergabe der Unterschriften und der Petition an den Petitionsausschuss des Landtages NRW bat er mich dazu. In Düsseldorf überreichte Michael die Petition und erläuterte den Politikern noch einmal die wichtigsten Argumente gegen die Streckensperrung. Er forderte unter anderem, die Motorradfahrer nicht für das Fehlverhalten einzelner in Sippenhaft zu nehmen, sondern die schwarzen Schafe durch entsprechende Kontrollen aus dem Verkehr zu ziehen.



Michael Wilczynski (2.v.r.) überreichte die Petition an die Vorsitzende Inge Howe, (2.v.l.), Gabriele Kordowski (l.) und MdL Wolfgang Kuschke.

Obwohl kurzfristig die Empfehlung des Landesverkehrsministeriums, die Petition abzulehnen, eingegangen war, erklärte Inge Howe (SPD), die Vorsitzende des Ausschusses (2.v.l.), dass sie sich für einen Erörterungstermin plädierte, an dem alle Landtagsfraktionen teilnehmen können. Die Argumente der Motorradfahrer unterstützte auch die Landtagsabgeordnete Gabriele Kordowski (CDU), die sagte, dass die Streckensperrung ihrer Meinung hätte verhindert werden können, wenn rechtzeitig die richtigen Maßnahmen ergriffen worden wären. Die Rüttelmarkierungen betrachtet sie als wirkungsloses Mittel. Festinstallierte Radarsysteme, die auch von hinten blitzen, wären da viel effektiver. An dem Termin mit den Motorradfahrern in Düsseldorf nahm auch Landtagsabgeordneter Wolfgang Kuschke teil.

Nach einigen Wochen folgte der Erörterungstermin mit dem Petitionsausschuss vor Ort. Die Ausschussvorsitzende und zwei Landtagsabgeordnete aus der Region waren mit dabei. Dazu kam noch zahlreiche Polizisten, sowie Vertreter der Ordnungsbehörden (Landesbetrieb Straßen NRW) und ein Vertreter des Landesverkehrsministeriums. Die Behördenvertreter betonten die Notwendigkeit der Streckensperrung, da alle bisherigen Maßnahmen keinen Erfolg gebracht hätten. Erst



Michael im Gespräch mit einem Kamerateam des WDR. Die Berichterstattung in der Presse war für uns Motorradfahrer meist positiv. (Fotos: Lenzen)

nach mehrfachem Nachfragen stellte sich dann heraus, dass die Unfälle nicht auf überhöhte Geschwindigkeit, sprich Rasen, sondern durch unangepasste Geschwindigkeit und individuelle Fehler der Fahrer verursacht wurden. Gerade ungeübte Motorradfahrer seien verunglückt, teilte die Polizei auf Nachfrage mit. Das ist aber ein deutliches Signal, dass die Strecke mit baulichen Mitteln entschärft und die „Lesbarkeit“ verbessert werden kann. Von doppelten durchgezogenen Mittellinien über Bischofsmützen bis hin zu entsprechenden Schildern gibt es eine ganze Reihe von Möglichkeiten, die offensichtlich gar nicht erst in

Betracht gezogen wurden. Im Namen des BVDM habe ich den Straßenverkehrsämtern Unterstützung, auch finanzielle, bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen nach einer genauen Analyse der Strecke angeboten. Die Ausschussvorsitzende Inge Howe forderte den Landesbetrieb Straßen NRW auf, sich mit uns in Verbindung zu setzen und geeignete Maßnahmen zur Streckenentschärfung zu treffen. Im Frühjahr 2010 soll die genaue Unfallauswertung vorliegen. Dann werden wir an konkreten Maßnahmen arbeiten. Um es einmal wie ein Politiker zu sagen: Wir haben berechtigte Hoffnung zu der Annahme, dass die Streckensperrung aufgehoben wird.



Mit(eit)d(planken versehen weden sollte diese Applauskurve an der B 236. Das ist jetzt vom Tisch. Die Parkfurchen sind mit Erde zugeschüttet. (Foto: Wilczynski)

Das Beispiel zeigt, dass sich unser Einsatz für die Rechte und in diesem Fall gleichzeitig auch die Sicherheit der Motorradfahrer lohnt. Ich danke Michael Wilczynski schon jetzt ganz herzlich für seinen intensiven und guten Einsatz. Um noch mehr Strecken zu entschärfen und Streckensperrungen wieder aufzuheben, brauchen wir aber Eure Unterstützung. Wer mit uns kämpfen will, kann sich gerne an Michael Wilczynski unter michael@mug-s.de oder mich unter ballhupe@bvdm.de wenden. Wir hoffen auf zahlreiche Mitstreiter.

Michael Lenzen



Kurztrip ins Telemark



Normalerweise verbindet man mit einer Motorradtour durch Norwegen mindestens zwei Wochen Urlaub, eine lange Anreise auf der Autobahn mit anschließender Fährfahrt nach Oslo oder Kristiansand oder der Fahrt über die Öresundbrücke.

Was macht man aber, wenn man nicht so viele Urlaubstage opfern will oder ganz einfach die Familie nicht so lange alleine lassen will? Richtig, man fliegt und übernimmt ein Mietmotorrad. Unbezahlbar? Nein, ist es nicht – ich habe den Gegenbeweis angetreten.

Am 18.06.09 ging es mit drei Kollegen morgens los Richtung Flughafen Hahn im Hunsrück.

Für alle, die diesen Flughafen in ihrem Navi unter Sonderziele nicht finden: der Ort heißt Lautzenhausen. Kennt man doch, oder? Die üblichen Fallstricke der Fluglinie Ryanair lassen sich umgehen, wenn man die Unterlagen sorgfältig liest. Wir hatten bereits im Vorfeld jeweils ein Gepäckstück zur Aufgabe (maximal 15 Kilo) und ein Stück Handgepäck (in meinem Fall war das der Helmbeutel) angemeldet und uns an den reichlich vorhandenen SB-Terminals eingeecheckt, so dass keiner von uns eine Zusatz-

gebühr bezahlen musste. Auch die Märchen über teure Parkgebühren sind nicht wahr, sofern man bereit ist, den kostenlosen Busshuttle zu benutzen und nicht direkt vor der Türe parken will.

So weit, so gut. Also stiegen wir in den Flieger nach „Oslo“-Torp, was mit Oslo genau so viel zu tun hat wie Hahn mit Frankfurt. Macht aber nichts, denn es liegt westlich von Oslo, und in die Richtung wollten wir ja.



Unser Tourguide Mubi hat uns dann am Flughafen eingesammelt und auf einer etwa zweistündigen Fahrt zu unserer Blockhütte im „Vradal Hyttegrend“ nach Vradal chauffiert. Dort angekommen, haben wir erstmal unsere Motorräder in Augenschein genommen: Vier Aprilia Pegaso 650, alle neu bereift und mit kleinen Tankrucksäcken für das Tagesgepäck ausgerüstet. Unser Tourguide Mubi fährt eine BMW R1150GS mit allerlei Schnickschnack.

Die Hütte ist mit vier Schlafräumen ausgestattet, wovon die kleineren mit den Stockbetten zwar kaum größer als die Betten sind, aber egal – Hauptsache alleine schnarchen.

Mubi hat im Wohnzimmer geschlafen und war immer als erster auf den Beinen, so dass der Kaffee und das Frühstück immer schon fertig waren, nachdem wir anderen vier die Augen aufbekommen hatten. Auch abends



brauchten wir uns um nichts zu kümmern, es war immer Mubis Ehrgeiz, uns ein perfektes Abendessen zu zaubern. Da man bekanntlich nicht nur hungrig ist, standen zur Bedienung elementarer menschlicher Grundbedürfnisse auch ein paar Fünf-Liter-Fässchen eines Gerstensaftes zur Verfügung, der laut Werbung mit frischen Felsquellwasser gebraut wird.

Nachdem wir bei strahlendem Sonnenschein angekommen waren, folgte am nächsten Morgen die Ernüchterung: heftiger Regen. Unsere Laune bei diesen Sturzbächen loszufahren ging gegen Null. Aber wie schon bei meinem früheren Norwegenurlaub kennengelernt, ändert sich das Wetter dort oft recht plötzlich. So konnten wir mit Verspätung dann doch die Tagestour antreten, es wurden immerhin noch 440 Kilometer in zwölf Stunden daraus. Auch wenn die Region Telemark noch im Süden Norwegens liegt, so wird es doch auch hier nachts nicht richtig dunkel, so dass eine späte Heimkehr kein Problem darstellt, auch wenn die Funzeln der Aprilias nicht wirklich die Fahrbahn ausleuchten. Insgesamt standen sieben vor-

bereitete Routen zur Auswahl, die sich auch untereinander noch variieren lassen.

Unser erster Fahrtag führte uns zunächst am Vravatn entlang, um dann kurz vor Dalen nach links in die Berge abzuzweigen und auf der 45 ins Setesdal zu gelangen.

Auf dem Weg nach Haukeligrend machten wir Station an einer windschiefen Holzkirche. Kaum hatten wir die Motorräder abgestellt, kam eine junge Dame vom Tourismusverband in traditioneller Kleidung zu uns herüber, um uns die Geschichte dieser Kirche zu erklären. Zunächst war Kopfeinziehen angesagt, denn die Türen sind niedrig. Noch niedriger war die nachträglich eingezogene Galerie, in der nicht einmal Sarkozy hätte stehen können. Zufällig war der kleine Schauer gerade vorbei, als wir wieder aus der Kirche herauskamen.

In Haukeligrend kann man an ein paar Souvenirs für die daheimgebliebenen erwerben, und noch wichtiger – tanken. Die Aprilias erwiesen sich zwar als unerwartet bequeme Tourenmotorräder, jedoch mit hohem Durst, so dass die Reichweite nur 250 Kilometer betrug. Über die Qualität der Sitzbänke gibt es jedoch nichts zu meckern.

Weiter ging es über Roldal Richtung Sand, jedoch haben wir wegen des späten Starts die Umrundung von Sauda- und Hylsfjord abgebrochen, da die Fähre nach Sand um diese Uhrzeit vermutlich nicht mehr gefahren wäre – beim nächsten Mal!



Die junge Dame in traditioneller Tracht erläuterte uns die Besonderheiten der alten Kirche. (Fotos: Michler)

Auf dem Rückweg ging es dann Richtung Brunkeberg, wo noch einmal ein paar Kehren auf uns warteten, die in Gegenrichtung von einigen Skateboardern benutzt wurden, die ihr Abenteuer mit der Videokamera festhielten, während auf der gegenüberliegenden Talseite ein grandioser Regenbogen zu sehen war. Nun stand noch eine Hängebrücke auf dem Programm, die angeblich furchtbar schwanken soll, wenn ein Lkw darüber fährt. Konnten wir aber nicht verifizieren mangels Lkw.

Wieder angekommen, haben wir noch einen Spaziergang ins Dorf unternommen, um zu sehen wo noch was los ist. Immerhin hat der Kellner der eigentlich schon geschlossenen Hotelbar dann noch eine Runde Bier für uns gezapft.

Für den zweiten Fahrtag hat dann auch Petrus mitgespielt. Wieder standen 450 Kilometer auf dem Programm, inklusive einer dreistündigen Fährfahrt auf dem Lyssefjord.

Schon die Anfahrt durchs Gebirge und die Abfahrt nach



Mubi bereitete das Essen zu. (Fotos: Michler)

Lysbotn über 27 Kehren und einen Tunnel mit Kurven ist sehr beeindruckend. Auch die Aussichtsplattform mit dem Einstieg zum Kjerag-Plateau muss man gesehen haben. Den dreistündigen Aufstieg zum Kjerag-Keil haben wir jedoch den Wanderern überlassen. Den großen Stein, der hier zwischen zwei Felswänden eingekeilt ist, konnten wir von der Fähre aus beobachten. Eine weitere Attraktion des 1084 Meter hohen Kjerag-Plateaus sind die Basejumper, die sich mit ihren Flieganzügen die Felsen hinabstürzen und den Fallschirm erst kurz vor der Wasseroberfläche entfalten. Anschließend werden die Jumper von einer kleinen Landzunge mit dem Hubschrauber abgeholt.

Die Fährfahrt (kostet für Mann und Motorrad etwa 25 Euro) führte uns auch noch am Preikestolen vorbei, dessen Plateau rund 600 Meter über der Wasseroberfläche aus dem übrigen Fels herausragt. Eine Begehung zu Fuß (ca. zwei Stunden Aufstieg) soll sehr lohnend sein.

In Lauvvik angekommen, ging die Fahrt per Motorrad weiter über Aedneram zurück ins Setesdal, wo wir in Valle





Grandiose Landschaften mit Eis, Wasser, Bergen und Fjorden bietet Norwegen. (Fotos: Michler)



Trotz des geringen Reichweite der Aprilias waren große Tagesetappen kein Problem.

unsere Tanks und Mägen noch einmal befüllt haben. War auch höchste Zeit. Da der Benzinhahn der Aprilia während der Fahrt nicht zu betätigen ist, ging mir der Motor 50 Meter vor der Tankstelle aus und ich rollte mit gezogener Kupplung bis an die Zapfsäule vor. Zurück über die 45 und vorbei am Vravatn ging es wieder zur Hütte, um erneut

ein reichhaltiges Abendessen zubereitet zu bekommen.

Hinsichtlich der Tagesverpflegung haben wir gelernt: Finger weg von norwegischem Kartoffelsalat, der schmeckt echt bescheiden. Mubi hatte Kocher und Wasser dabei und die Würstchen und Backwaren haben uns gut geschmeckt.

Sonntagmorgen war auch noch Zeit für einen kleinen Ausflug per Motorrad oder per Pedes, wobei ich mich für letzteres entschieden hatte. Zunächst habe ich den kurzen Naturstig erwandert und anschließend vor der tollen Kulisse des Nysservatn am Badesteg ein wenig Ruhe getankt.

Mittags gegen 13 Uhr mussten wir dann (leider) den Weg zum Flughafen antreten. Da auf dem Weg ein Fahrzeug ausgebrannt war (kein Personenschaden!), wurde die Zeit dann doch noch knapp, aber als Rheinländer weiß ich ja: „Et hätt noch immer jot jejange“.

Auch nächstes Jahr will Mubi wieder vier Termine für die Norwegntour anbieten. Die Wahrscheinlichkeit, dass ich wieder dabei bin, ist hoch. Kontakt: Achmed „Mubi“ Mu-baraka, Telefon 0171/6756969.

Stefan Michler

Der richtige Schutz

Das fing ja gut an in diesem Frühjahr! Reichlich Pläne für die neue Saison waren geschmiedet, das Wetter einladend, es konnte losgehen. In diesem Jahr lud der BVDM mit seinem Touristikwettbewerb dazu ein, Türme aufzusuchen. Aus einer Anzahl von etwa 130 Türmen hatte ich die für mich interessantesten ausgesucht. So habe ich dann am 31.03.09 bereits meinen ersten Turm bestiegen und fotografiert. Ein Aussichtsturm im Neustädter Moor östlich des Dümmer Sees bei Wagenfeld. Es war eine schöne Fahrt, die ich diesmal mit der Triumph ST unternahm.

Abends auf der Rückreise gegen 21.15 Uhr bin ich Richtung Heimat gefahren. Ich kannte die Gegend. Im letzten Herbst fuhr ich dort mit dem kleinen Norton Gespann und sah links auf dem Acker eine Gruppe Rehe stehen. So war ich denn höchst konzentriert, auf alles gefasst und etwas langsamer als sonst. Dann sprangen tatsächlich zwei Rehe von links direkt vor mir auf die Straße.

Die Vollbremsung mit der Triumph ST bedeutete ein nahezu blockiertes Vorderrad. Rund 15 Meter lang war die Bremsspur (wie sich später ergab), und dann krachte es, und ich rutschte ein langes Stück über die Straße. Ich kam ungefähr fünf Meter weiter als die Triumph. Meine Knochen waren in Ordnung. Schräg gegenüber sah ich ein Haus, in dem Licht brannte. Auf mein Klingeln wurde mir von einer Frau geöffnet und ich wurde eingelassen. Im Lichtschein sah ich Blut aus meiner rechten Wade tropfen. Aus dem ersten Auto, das an der Unfallstelle hielt, stieg eine Krankenschwester. Krankenwagen und Polizei kamen umgehend. Alles war optimal und ich wurde fachkundig versorgt. In die rechte Wade hatte sich oberhalb des Stiefels vermutlich die Fußraste gebohrt und einen tiefen Winkel in das Fleisch gerissen.

FAZIT: Die gar nicht teure Textilhose mit Knieprotektor war zwar zerrissen, hatte jedoch das Knie optimal geschützt. Die ebenfalls nicht teure Textiljacke war im Schulterbereich geringfügig eingerissen, meine Schulter, der Ellenbogen und die Hüfte waren optimal geschützt worden. An Knie und Schulter, die den Hauptaufprall abgefangen hatten, hatte ich nicht einmal blaue Flecke zu verzeichnen.

Die Lederhandschuhe waren fast durch, das heißt der rechte. Die rechte Hand war arg gequetscht worden, jedoch ohne offene Verletzung. Wenn ich zunächst geglaubt hatte, mein Kopf hätte keine Bodenberührung gehabt, so sah ich mich getäuscht. Am Integralhelm waren im rechten Bereich des Kinnschutzes starke Kratzer zu sehen. Insgesamt hatte mich meine Bekleidung entschieden vor schweren



Verletzungen geschützt. Als Freund des Jet-helmes muss ich dankbar sein, dass ich auf der Fahrt den Integralhelm aufgesetzt hatte.

Schwachpunkt waren die etwas kurzen Sommerstiefel (etwa 28 Zentimeter Höhe) und die Hose, die in diesem Fall

vermutlich hoch rutschte. Man sollte sich Gedanken darüber machen, wie man diesen Wadenbereich besser schützen kann. Jetzt verstehe ich, warum man Lederhosen als Stiefelhosen auslegt. Die sind so eng, dass sie nicht hoch rutschen. Wie wäre es, wenn man das Futter der Hose mit einem Hacken-

teil versieht? Einfach ein breites Band unter den Fuß verlaufen lassen, könnte ebenfalls eine einfache Lösung sein. Es wäre zudem leicht nachzurüsten. Erst jetzt fällt mir auf, dass Knöchel oder Wadenverletzungen bei Motorradstürzen typische Verletzungen sind. Warum passiert da nichts Geeignetes mit der Sicherheitsbekleidung?

Das war also meine nicht so erfreuliche Erfahrung in diesem Frühjahr, die ich Euch nicht vorenthalten möchte. So manch einen Termin in meiner Saisonplanung habe ich streichen müssen, unter anderem die Jahreshauptversammlung des BVDM. Aber wie sagten die Ärzte und Schwestern im Krankenhaus: „Nichts gebrochen, nur diese tiefe Fleischverletzung, Sie haben Glück im Unglück gehabt“.

Manfred Ahrens



In eigener Sache

Liebe BVDM-Mitglieder, für diejenigen, denen ich nicht schon bei der letzten Intermot in Köln oder dem Elefantentreffen 2009 begegnet bin, darf ich mich kurz vorstellen: Mein Name ist Arno Boes, ich bin 53 Jahre alt und wohne in Halsenbach nahe Emmelshausen im schönen Hunsrück. BVDM-Mitglied bin ich seit 2003 mit der Mitgliedsnummer 00888. Beruflich habe ich mich rund 30 Jahre mit Elektrotechnik befasst, bevor ich mich 2001 mit meinem damaligen Nebenberuf als Sportjournalist, Moderator und Kommentator (u.a. EUROSPORT) und PR-Berater für Vereine und Verbände in die Selbstständigkeit mit dem Signifikat „abo-media“ begeben habe. Seit Anfang des Jahres unterstütze ich den BVDM-Vorsitzenden Michael Lenzen bei der Öffentlichkeitsarbeit für den BVDM, unter anderem habe ich die Redaktionsarbeiten für das Programmheft zum Elefantentreffen und für das „Touren- und Treffen-Heft“ betreut.

Leider hat eine E-Mail, die am 18. August an einige BVDM-Mitglieder gegangen ist, für etwas Unmut und Misstrauen gesorgt. Die Mail war eigentlich als Abgleich für unseren Presseverteiler gedacht und an die uns bekannten Redaktionen aus Presse, Funk und Fernsehen gerichtet. Leider haben sich aber in die Datei einige Privatadressen von BVDM-Mitgliedern eingeschlichen, die durch ein zu schnell erfolgtes Versenden der Mail nicht mehr aussortiert worden waren. Viele haben sich dennoch in ihren Rückantworten sehr positiv über diese Initiative des BVDM geäußert, einige sprachen aber von „Spam-Mail“ und unseriösem Umgang mit ihren Daten. Den letzteren sei auf diesem Weg nochmals versichert, dass es sich nicht um eine der nervigen „Spam-Mails“ mit unseriösen oder gar betrügerischen Absichten handelte, und dass der BVDM auch sehr sorgfältig mit den Daten seiner Mitglieder umgeht. Sie haben trotz der missverständlichen Absenderangaben den Kreis der BVDM-Mitarbeiter nicht verlassen. Dass es zu diesem Eindruck kam, bedaure ich, und beim nächsten Mal werde ich den „Sendefinger“ etwas zurückhalten, damit wir eine doppelte Kontrolle vor der Aussendung gewährleisten können.

Was aber war das eigentliche Anliegen der Mail? Unsere Zeitschrift „Ballhupe“ ist seit vielen Jahrzehnten das Mitteilungsblatt des BVDM für seine Mitglieder und daran wird sich auch nichts ändern, versprochen! Derzeit arbeite ich mit Michael an einer „Auffrischung“ des Layouts und

der zeitgemäßen Gestaltung von Beiträgen und Informationen. Wir hoffen, Euch das schon mit diesem Heft präsentieren zu können. Dass dabei weder BVDM-Traditionen noch Liebgewonnenes der Zeitschrift über Bord gehen, darauf richten wir unser besonderes Augenmerk.

Darüberhinaus müssen wir im BVDM aber auch über die modernen Medien nachdenken, insbesondere, wenn wir über die aktuell arbeitenden Medien auch jüngere Motorradfahrer und -fahrerinnen für den Verband gewinnen wollen. In der Ballhupe werden unsere Veranstaltungen meist in der Rückschau betrachtet, selten haben wir die Möglichkeit, auf kommende Termine zeitnah hinzuweisen und dann vielleicht Helfer oder zumindest Besucher und Interessierte für die Termine zu gewinnen. Hier möchten wir die interne Kommunikation mit den BVDM-Mitgliedern langfristig durch einen elektronischen Newsletter und verstärkte Aktivitäten auf der Internetseite ergänzen. Gerade das sind heute die Medien der jungen Leute, und hier sollte der BVDM auch mit der Zeit gehen. Das Ganze ist natürlich freiwillig und niemand wird gegen seinen Willen mit diesen Informationen, unerwünscht beschickt. Wir werden auf der Internetseite die Möglichkeit geben, sich für diesen Service gezielt an oder abzumelden

und wir werden in der Ballhupe vorab darauf hinweisen, wenn wir mit den Vorbereitungen für diesen Service soweit sind. Dann hat jeder die Möglichkeit, sich für dieses neue Medium zu entscheiden oder es bei der „Ballhupe“ als Informationsträger zu belassen.

Für die Unannehmlichkeiten, die Einige mit meiner ersten Mail hatten, darf ich mich nochmals entschuldigen, es war leider nicht für jeden erkennbar, dass ein BVDM-Mitglied hinter dieser Mail stand. Solltet Ihr künftig von Arno Boes oder abo-media eine Mail erhalten, dann werde ich darauf achten, dass Ihr diese Mail auch richtig einordnen könnt. Ich würde mich freuen, wenn auf diesem Wege die interne Kommunikation innerhalb des BVDM verbessert würde. Gerne könnt Ihr mir Eure Meinung dazu per Mail an arno@abo-media.de senden. Wenn Ihr wollt, können wir auch gerne ein öffentliches Forum in der „Ballhupe“ einrichten. Bitte vermerkt in Eurer Zeitschrift, ob Ihr mit einem Abdruck in der „Ballhupe“ einverstanden seid. In diesem Sinne freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit Euch, auch wenn der Start dazu etwas holprig war.

Arno Boes





Rallye nach Jordanien



Viele erfolgreiche Sachen entstanden beim Bier in der Kneipe, und wurden in den Grundprinzipien auf Bierdeckeln fixiert. Und so kamen vor über vier Jahren ein paar Allgäuer auf die Idee, eine Low-Budget-Rallye zu inszenieren. Vom schönen Allgäu ins warme Jordanien. Damit das nicht zu teuer wird und auch was Gutes dabei entsteht, mussten die gestarteten Fahrzeuge mindestens 20 Jahre alt sein oder durften nicht mehr als 2000 Euro (Auto) oder 500 Euro (Motorrad) kosten. In Jordanien sollten sie am Ende für einen guten Zweck versteigert werden. Inzwischen hat sich diese Idee zum Selbstläufer entwickelt. 2009 startete die vierte Ausgabe der Allgäu-Orient Rallye und noch schneller als bei der DAKAR waren in weniger als einer Woche nach Nennungsöffnung alle Startplätze vergeben! (Für 2010 waren alle Plätze in weniger als einem Tag vergeben). Gestartet wird in Teams mit vier bis sechs Personen, verteilt auf zwei oder drei Autos – bis 2009! Zu unserer eigenen Überraschung erfuhren wir

erst nach der Nennung, dass wir die ersten sind, die diese (Tor)tour mit Motorrädern wagen sollten. Im Team mit zwei Autos (also sechs Personen).

Ab Januar ging es in die Planung. Welchen mindestens 20 Jahre alten Motorrädern ist so eine Tour zuzutrauen? Wir entschieden uns für zwei Suzuki GSX 400 E, die auch reichlich angeboten wurden. Nach gründlichem Check und Tausch aller wichtigen Verschleißteile präsentierten die sich Ende März im Top-Zustand. Eigentlich viel zu schade, um sie am Ende der Tour zu spenden. Unsere Teammitglieder im Team 44 setzten dagegen auf bewährte Fahrzeuge, denen sie zum Ende ihrer Lebensdauer lieber die Reise nach Jordanien gönnten, als die deutsche Schrottpresse.

Nach viel Vorbereitung und Planung trafen sich dann am 1. Mai im Festzelt von Oberstaufen alle Teilnehmer zur Abnahme und Rallyeparty. Erste Kontakte wurden geknüpft und es war schon beeindruckend, was einzelne Teams an Fahrzeugen an den Start brachten, und welche Resonanz

die „Rallye“ in der ganzen Region hat.

Am 2. Mai ist Start im Festzelt. Erstes Etappenziel ist Istanbul, das man nach vier Tagen bei freier Streckenwahl erreichen muss. Also im Schnitt etwa 600 Kilometer jeden Tag. Gar nicht so einfach, wenn keine Autobahnen und Mautstrecken befahren werden dürfen, was alleine für Österreich schon einiges an Planung bedeutet. Jeder zusätzliche Grenzübertritt bringt Punkte für die Wertung und auch einige Sonderaufgaben waren auf dem Weg dorthin zu bewältigen. Pünktlich um 8 Uhr sind wir am Festzelt. Draußen herrscht Chaos. Rund 200 Autos von 400 Teilnehmern zuzüglich der einheimischen Zuschauer



haben sämtliche Parkmöglichkeiten ausgeschöpft. Da es dazu noch regnet, nutzen wir erstmals die Vorteile der Motorräder und parken im trockenen Festzelt. Für die Zuschauer eine Gaudi, zieht sich die Startprozedur mit Vorstellungen und Programm in die Länge. Die Stunden verrinnen und irgendwann sind wir dann dran. Start über die Rampe mitten im Zelt. Doch statt endlich Kilometer machen zu können, geht es erst mal mit dem Sessellift auf den Hündle, den Hausberg von Oberstaufen. Oben in der Hütte gibt es das Roadbook und eine Teamkamera, mit der wir auf der Tour einiges dokumentieren müssen. Endlich,



In der heimischen Garage hat Olaf die beiden Suzukis auf ihren Einsatz vorbereitet. (Fotos: Biethan)

nach 12 Uhr mittags, können wir die geplanten 600 Kilometer angehen. Südlich von München und nördlich vom Chiemsee vorbei, ist unser erster Grenzübertritt in Salzburg. Anschließend geht es am Wolfgangsee vorbei quer durch Österreich.

Die Auffahrt zum ersten längeren Pass bedeutet dann Reparaturpause. Der Kühler eines unserer Teamautos kocht über, da der Lüfter sich nicht einschaltet. Ursachenermittlung und Reparatur mit unkonventioneller Lösung gibt mir die Gelegenheit, einige nicht durchgeführte Zi-



Von der Rampe im Zelt wird gestartet. Nach langer Vorbereitung und Planung geht es endlich los.



Wild gezeltet wurde auch, wenn sich die passende Gelegenheit ergab.



Ein festes Dach über dem Kopf. (Fotos: Biethan)

garettenspausen nachzuholen. Nach „nur“ 480 Kilometern und wieder einsetzendem Regen, halten wir gegen 22 Uhr an, und diskutieren über die weitere Vorgehensweise: Weiterfahren und Kilometer aufholen oder ausgeschlafen und gestärkt am nächsten Tag verlorene Strecke nachholen. Nach kurzer Zeit finden wir einen Bauern, der uns für zehn Euro in seinen Betten übernachten lässt. Nach zünftiger Brotzeit mit selbstgebranntem Schnaps schlafen wir tief im Warmen und trocken. Nach ebenso zünftigem Frühstück geht es früh am nächsten Morgen weiter. Über

kleine kurvenreiche und mautfreie Straßen nähern wir uns der ungarischen Grenze. Andere Teams, die wir unterwegs immer wieder treffen, geben uns zumindest die Sicherheit, nicht als einzige auf diese Route gesetzt zu haben, also nicht ganz verkehrt zu liegen.

Ohne große Ereignisse und bei mittlerweile sonnigem Wetter durchqueren wir Ungarn. Die einzige größere Pause machen wir am Ufer des Plattensees, um dort Fisch zu essen. Mit beginnender Dämmerung erreichen wir die rumänische Grenze hinter Szeged. In Rumänien sind die Straßen deutlich schlechter, es ist dunkel, und leider regnet es auch wieder. Kurz vor Mitternacht hat dann eins unserer Teamautos in Timisoara auch noch einen Platten. Eigentlich hatten wir uns nach unserem ursprünglichen Plan vorgenommen, an diesem Tag bis ins Enduromaniagebiet südlich von Caransebes zu fahren. Die Baustellen auf der E70 mit ungesicherten Gefahrenstellen insbesondere für Motorradfahrer, lassen uns aber nach teaminterner Diskussion irgendwo ein stilles Plätzchen zum Zelten suchen. 730 Kilometer Landstraße waren es an diesem Tag. Zwar sind nur 666 Kilometer pro Tag erlaubt, da wir aber die letzten 60-70 Kilometer nach Mitternacht gefahren sind zählen wir die schon dem neuen Tag zu. Früh am nächsten Morgen geht es, gestärkt mit einem Kaffee, weiter. Wir folgen der E70. Beim Fahren kommen einem schon Gedanken, warum man so eine Tour macht. Die Alternative wäre jetzt, auf der Arbeit Stress zu haben, und so genieße ich gedanklich das Vergnügen, den ganzen Tag Motorrad fahren zu dürfen.

Bis zur Donau ist die Strecke abwechslungsreich und die Landschaft schön. Auch die Donau ist hier schon deutlich breiter als in Deutschland. Drüben am anderen Ufer liegt Serbien. Als die E70 den Lauf der Donau verlässt, wird es jedoch öde. Vorbei an weiten ebenen Flächen und gigantischen brachliegenden Industriearealen nähern wir uns

der bulgarischen Grenze. Für das folgende Stück hatten wir lange über die Route diskutiert. Getrennt durch die mittlerweile über 100 Meter breite Donau, gibt es nur eine Brücke darüber, zwischen Giurgiu und Ruse. Kaum haben wir die E70 verlassen, gibt es auch wieder schöne Stellen und zwischendrin ein Ort wie aus 1000 und einer Nacht.

Der Grenzübertritt nach Bulgarien geht schnell und unbürokratisch. Lediglich zwischen den beiden Kontrollstellen wird es für uns Motorradfahrer gefährlich. Ein ganzes Rudel wilder Hunde wittert Beute, und scheut nicht davor zurück, selbst rollenden Motorrädern in die Reifen zu beißen. Dank kräftigem Schuhwerk ziehen die Hunde aber den Kürzeren – ohne Beute. Die folgende Fahrt über die erstaunlich gut ausgebaute E85 lässt uns aber noch mal richtig Kilometer machen. Trotz Ortsbeschilderung stehen nur wenige Häuser am Wegesrand. Eine grüne Landschaft im Sonnenuntergang lässt uns das Motorradfahren genießen. Immer wieder kommen wir an Rapsfeldern vorbei, die herrlich duften. Südlich von Veliko Tarnovo steuern wir, mittlerweile ist es dunkel, einen der wenigen in Campingführern angegebenen Campingplätze in Bulgarien an. Wir Motorradfahrer gönnen uns den Luxus einer Hütte. Bei einem Preis von umgerechnet fünf Euro pro Person sparen wir uns das Aufbauen des Zeltes.

Am nächsten Morgen sorgen wir für eine leicht verspäte-



Die blaue Moschee verblasst vor den blauen T-Shirts (o.r.). Und wieder wird gezeltet. Auf der Fähre über den Bosphorus (u.l.).

te Abfahrt. Es waren noch nicht alle Uhren auf osteuropäische Zeit umgestellt. 50 Kilometer später, in der kleinen Stadt Grabovo, folgt ein unvergessliches Frühstück vor einer Bäckerei. Es ist einfach lecker und ein Genuss, was es dort an herzhaften und süßen Leckereien gibt. Und der gute Kaffee lässt den Koffeingehalt im Blut auf ein zufriedenstellendes Maß steigen. Mehr Kopfzerbrechen bereitet uns eine der zu lösenden Aufgaben. Aus einer Tageszeitung des dritten Rallyetages müssen drei Überschriften aus Titelblatt, Sport und Regionalteil der Zeitung ins Wertungsbuch geklebt, und der Inhalt ins Deutsche übersetzt werden. Gar nicht so einfach bei den in Bulgarien verwendeten Schriftzeichen. Die anschließende Fahrt über einen Pass hätte richtig schön sein können, wenn das Wetter mitgespielt hätte. Bei Nieselregen und zum Schluss dichtem Nebel fallen die Temperaturen rapide. Herma verflucht sich selber. Liegen doch ihre für die Tour bereitgelegten dicken Winterhandschuhe friedlich Zuhause auf dem Sofa. Eins unserer Teamautos dreht sich sogar auf den glatten Straßen. Zum Glück ohne Folgen. Über Stara Zagora geht es nun Richtung Türkische Grenze. Da wir nicht den Autobahnübergang nach Erdine benutzen wollen, machen wir noch einen kurzen Schlenker über Griechenland, um dort zu Mittag zu essen. Der Grenzübertritt in die Türkei ist dann schon etwas langwieriger aber trotzdem problemlos. Wir verlassen die EU.

Beeindruckend, wie unterschiedlich doch so nahe beie-



Abenteuerreise

nander liegende Regionen sein können. Während ich Bulgarien als sehr grün und kaum bewohnt in Erinnerung behalte, ist die Türkei im europäischen Teil eher dicht besiedelt. Von anfänglich einzelnen Fabriken wird es, je mehr wir uns Istanbul nähern, eine teilweise nicht mehr endende Aneinanderreihung von Industriebauten. In Bulgarien sah man höchstens in den Ortschaften ein Polizeiauto. In der Türkei sieht man gerade in Grenznähe viel Militär, sogar eine Panzerkolonne kam uns entgegen, und auf dem Weg nach Istanbul gab es diverse Polizei- und Geschwindigkeitskontrollen. Zum Glück waren wir davon nicht betroffen.

Am späten Nachmittag erreichen wir die Peripherie von Istanbul. Spätestens ab jetzt sollte man keine schwachen Nerven mehr haben. Energisch müssen wir drängeln und die Position verteidigen, um im Konvoi von zwei Autos und zwei Motorrädern nicht uneinholbar auseinander gerissen zu werden. Aber wenn man sich einmal dran gewöhnt hat, ist es eigentlich gar kein Problem. Auch in den folgenden großen Städten wie Ankara, Damaskus oder Amman läuft es ähnlich. Energisch fahren und nicht unbedingt auf seinem Recht bestehen, lautet die Devis. Dann geht das Ganze problemlos und mit einer wesentlich höheren Autodichte auf der zur Verfügung stehenden Fläche. Mehr Unfälle oder gar verbeulte Autos als in deutschen Großstädten habe ich nicht gesehen.

Da Istanbul vom Übernachtungspreislimit von zehn Euro pro Nacht ausgenommen ist, gönnen wir uns für zwei Nächte ein Hotel im Zentrum unweit der blauen Moschee. Am fünften Tag, dem „Ruhe-



tag“ in Istanbul, gilt es, vormittags einige Rallye-Aufgaben zu erledigen. Es folgt ein bisschen Shopping und Sightseeing. Nachmittags dann ein Check der bisher absolut unauffällig laufenden Suzukis. Herma klagt ein bisschen über Pendeln und die hinteren Stoßdämpfer zeigen deutlichen Ölverlust. Dank Ebay haben wir gebrauchte Ersatzstoßdämpfer dabei, und in 15 Minuten werden diese – für 3,78 Euro ersteigerte Dämpfer – montiert. Ansonsten muss nicht mal die Kette gespannt werden. Auf der bisherigen Fahrt habe ich akribisch den Verbrauch festgehalten. Während meine um die 4,3 L/100 km bei gleicher Strecke und Tempo verbraucht, begnügt sich Herma mit 3,3 L Normalbenzin auf 100 Kilometer. Solche



Werte von 25 Jahre alten Motorrädern sollten den Konstrukteuren fast aller modernen Motorräder die Schamesröte ins Gesicht treiben.

Abends treffen wir uns auf der Dachterrasse des Hotels, mit Blick auf die Blaue Moschee und die unzähligen Schiffe vor der Meerenge in Istanbul, um die weitere Route festzulegen. Durch mehrere Aufgaben des Veranstalters ist die Strecke ab Istanbul im Groben vorgegeben.

Früh am nächsten Morgen stellen wir uns der ersten Wertungsprüfung auf Zeit. Das komplette Team muss so schnell wie möglich vom alten Hafen zur Blauen Moschee fahren. Im Istanbul Stadtverkehr ist jedoch eine geschickte Streckenwahl im unübersichtlichen Labyrinth von kleinen Straßen den Schlüssel zu einer guten Zeit. Motorleistung braucht man nicht, und hohes Tempo ist bei dem Dauerstau schon gar nicht möglich. Die schnellsten Teams haben schon am Vortag trainiert und die optimale Route gesucht. Von der Blauen Moschee geht es dann mit der Fähre über den Bosphorus nach Asien. Ein Teamfoto auf der

Fähre ist eine der zu erledigenden Aufgaben. Wir verlassen Istanbul auf eher uninteressanten Straßen und folgen der Landstraße parallel zur Autobahn nach Ankara. In Ankara müssen wir ein Teamfoto auf der Treppe der Atatürk-Gedenkstätte zu machen. Schnell werfen wir noch einen Blick in das Mausoleum und verlassen Ankara Richtung Kappadokien.

Im Ort Göreme, Weltkulturerbe der Unesco, gilt es, weitere Teamaufgaben zu erledigen. Laut Karte haben wir zwei mögliche Wege, um dorthin zu gelangen. Wir wählen den über Bala und Kaman. Nicht wissend, dass die große, in der Karte verzeichnete Landstraße dieses Jahr eine riesige lange Baustelle mit unterschiedlichsten Schotteroberflächen ist. Erst fahren wir vorsichtig, dann gewöhnen wir uns an das Fahren mit vollen Gepäck im Sand. Das Tempo wird höher und somit werden kurzzeitige Passagen mit tiefem Sand auch unproblematischer. Zum Schluss fliegen wir förmlich mit normalem Asphalttempo über die Baustelle und haben richtig Spaß. Wahnsinn, was

mit so alten „Straßenmotorrädern“ alles geht. Den Autos bzw. deren Fahrern geht es ähnlich. Silke vollendet sehr zu ihrer Freude im Schotter die 300.000 Kilometer ihres „Knödlomobils“ (VW Passat) und Marco lässt den alten Astra derart fliegen, das er nach einer Bodenwelle wirklich mit allen Rädern in der Luft ist. Zum krönenden Abschluss finden wir in der eher wenig bewachsenen Gegend nach 650 Tageskilometern einen idyllischen Zeltplatz mitten auf einer Lichtung in einem kleinen Wäldchen an einem Bach. Mit ein paar Gläsern Rotwein lassen

wir diesen schönen Tag ausklingen und das Einschlafen fällt trotz der Kälte nicht schwer.

Am nächsten Tag erreichen wir nach kurzer Fahrt Göreme. Erstmals auf unserer langen und bisher eher Kilometer machenden Tour kehrt so etwas wie Ruhe ins Team ein. Man muss sie gesehen haben, diese in den Sandstein gehauenen Wohnungen, unbeschreiblich. Wir genießen diesen Ort mit relativer Ruhe und bringen in Erfahrung, dass der Besitzer des Fairy



Mit Turban statt Helm. Eine tolle Sache ist für Frauen Pflicht.

Chimney Guesthouse, Dr. Andus Ende in Bonn geboren wurde. Nach einem anstrengenden Fußmarsch finden wir auch die versteckte Kapelle, oben auf einem Berg, um ein Teamfoto davor zu machen. Gegen Mittag verabschieden wir uns von diesem einmaligen Ort. Schließlich ist die syrische Grenze unser Tagesziel. Zwischen uns und dem Mittelmeer liegt nur noch das Taurusgebirge. Und das hat es dann leider noch mal in sich. Nach einem kurzen Stopp, um Regensachen über zu ziehen, gibt der Starter an Hermas GSX keinen Mucks mehr von sich. Nach dem ersten Anschiebe-Versuch läuft sie sofort. Nach wenigen Kilometern geht der Regen dann in Hagel und Schnee über. Während sich Herma mit einem selbst gedichteten Lied mit dem Refrain „Wir fahren nach Syrien, denn da ist es warm“ von ihren auf dem Sofa liegenden Winterhandschuhen ablenkt, sinniere ich darüber nach, warum es so weit im Süden so kalt ist, und wie fantastisch diese Strecke bei trockenem warmen Wetter sein könnte. Irgendwie erreichen wir Adana ohne Er-

frierungen und wir folgen dem Küstenverlauf.

Ab Rumänien haben wir uns angewöhnt, bei der Wahl des Tempos den Einheimischen zu folgen. Wenn die langsam fahren, tun wir es auch. Und wenn es vierspurig durch Ortschaften geht, fahren wir 100, wenn es die Einheimischen auch tun.

Ein Polizist winkt uns in eine Nebenstraße

So fahren wir zügig mit über 80 auf einer breiten Straße nach Iskenderum rein. Mit schlechtem Gewissen und üblem Gefühl in der Bauchgegend, folgen wir dann der Kelle eines Polizisten, der uns in eine Nebenstraße winkt. Was hatten wir nicht alles für Geschichten gehört, wie schlimm es Temposündern in der Türkei ergehen kann. Es folgt eine hektische Diskussion mit dem nicht englisch sprechenden Polizisten. Dann drückt er Herma ein Handy in die Hand. Am anderen Ende will der örtliche Polizeichef in gebrochenem Englisch wissen, was die vielen bunt beklebten Autos in seiner Stadt zu suchen haben. Herma erklärt ihm, dass wir an einer karitativen Rallye für das World Food Programm der Uno teilnehmen. Damit gibt er sich zufrieden und wir können weiterfahren.

Erleichtert genießen wir den Rest des Weges. Entlang der sonnigen Mittelmeerküste schwenkt der Weg dann über eine kurvenreiche Straße mit einmaliger Aussicht in eine Ebene zur syrischen Grenze ab. Kurz vor der Grenze ist auch das Tagesziel nach 650 Kilometern erreicht. Wir suchen ein Plätzchen zum „Wild“-Campen. Ohne Erfolg. Daraufhin decken wir uns in einem kleinen Geschäft mit Brot und Käse fürs Abendessen ein. Für mich als deutschem Großstädter folgen an diesem Abend in der



Antike Tempel in Palmyra bei stimmungsvollem Sonnenuntergang.

mittlerweile sehr islamisch geprägten Welt zwei neue Erfahrungen. Zum einen die unglaubliche Hilfsbereitschaft der Einheimischen, fremden Gästen bei Problemen zu helfen (Touristenhochburgen ausgenommen). Zum anderen, dass der Bierpreis sich umgekehrt proportional zum Benzinpreis verhält.

Ein deutschsprachiger Einheimischer wird herbeigerufen und über dessen Vermittlung sind wir kurze Zeit später in einem „Touristenzentrum“ unmittelbar vor dem Grenzübergang. Auch wenn das Hotel in keinsten Weise die deutschen Standards erfüllt (dafür aber die Anforderungen des Rallyereglements), speisen wir ausgiebig mit unseren neuen Bekannten. Die Motorräder werden derweil

im Hotelflur eingeschlossen und vom Personal bewacht.

Ausgeruht geht es um 7 Uhr zur Grenze. Nach vor 8 Uhr verlassen wir die Türkei und fahren, vorbei an einer verbrennenden Lkw-Ladung, zum syrischen Grenzposten. Die folgenden Abläufe sind vor allem unlogisch und teuer. Aber immerhin können wir anderthalb Stunden später einreisen. Leider gilt das nicht für eins unserer Teamautos. Mit Ausfuhrkennzeichen ist dereit keine Einreise möglich. Und so entscheiden wir uns gegen 11 Uhr, mit den Motorrädern vorzufahren, damit wir nicht nachts durch Syrien fahren müssen. Ziel ist die alte Oasenstadt Palmyra, mitten in der Wüste.

Die Navigation gestaltet sich recht schwierig, denn keine der beiden Karten stimmt so recht mit den vorgefundenen Straßen überein, und fast alle Richtungsschilder sind in arabischer Schrift und für uns nicht lesbar. Irgendwann schaffen wir es bis Homs. Hier soll der

Antike Stätte und ein ebenfalls nicht mehr ganz taufisches Motorrad.

Weg nach Palmyra abzweigen. Aber wie finden? Auf einmal spricht uns ein städtischer Stau ein sehr alter Taxifahrer in gutem kölschen Dialekt an. „Wat mot Ihr denn he? Wo wollt Ihr hin? Palmyra! Fahrt mir nach.“ Trotz Fahr-

gast im Auto bringt er uns zur Straße nach Palmyra und will nichts dafür haben. Das ist nur eins von vielen kleinen Beispielen, das zeigt, dass uns als Fremden insbesondere in Syrien selbstlos und sofort geholfen wird. Die Hilfsbereitschaft der Menschen in Syrien steht nach unserer Erfahrung im krassen Gegensatz zu den abschreckenden Grenzformalitäten.

Nun geht es etwa 150 Kilometer mehr oder minder geradeaus durch die Wüste. Fahrtechnisch vielleicht nicht so interessant, aber die Weite ist einfach beeindruckend. Am späten Nachmittag erreichen wir dann die Oasenstadt mit ihren beeindruckenden Ruinen. In einem Garten treffen wir auf viele andere Teams und lösen schon mal vorsorg-



Improvisationstalent besitzen die Mechaniker in den Werkstätten allemal.



lich die Teamaufgabe. Schnell sind neue Kontakte geknüpft und wir verabreden mit einem Team aus München, gemeinsam einen Platz für die Nacht zu suchen. Vorher machen wir noch eine Fotosession in den alten Ruinen mit Motorrädern im Sonnenuntergang. Das anschließende Grillen und gekühltem deutschen Weizenbier macht den Abend absolut perfekt. Zum Abschluss werden wir noch vom Bauern, auf dessen Gelände wir unsere Zelte aufgestellt haben, zum Tee eingeladen. Dank Blue Tooth werden syrische und deutsche Volkslieder per Handy ausgetauscht und gegen Mitternacht fallen wir müde, aber sehr glücklich, in unsere Schlafsäcke.

Am nächsten Morgen treffen wir unsere Teammitglieder wieder, die über elf Stunden



Mit der BVDM-Fahne am Ziel. Ein toller Erfolg für Herma und Olaf (Bild oben). Bei der Siegerehrung wurden die Rallyeteilnehmer von der jordanischen Prinzessin empfangen. (L.). Beim Zielfoto stellte sich das Gefühl, angekommen zu sein, noch nicht so richtig ein (Bild unten). Die Anspannung löste sich erst im Fahrerlager, wo Herma und Olaf, die als einzige Motorradfahrer teilnahmen, mit viel Applaus empfangen wurden.

an der syrischen Grenze verbracht haben, und fahren gemeinsam Richtung Damaskus. Da es heute nicht so viele Kilometer sind, gönnen wir uns eine ausgiebige Mittagspause im „Café Bagdad“ mitten in der Wüste. Zum Irak sind es von hier nur noch 150 Kilometer. Am frühen Nachmittag gestaltet sich die Suche nach dem Campingplatz in Damaskus als äußerst schwierig, da er sehr versteckt liegt. Auf dem Platz treffen wir wieder auf andere Teilnehmer. Endlich angekommen, versuchen wir dann, den Fehler am Starter von Hermas GSX zu finden, denn seit dem Taurusgebirge bin





ich auch noch ihr „Starter“, der immer mal wieder anschieben muss. Eigentlich kein Problem, da die Suzuki selbst in kaltem Zustand und auf sandigen Untergrund spätestens beim zweiten Versuch anspringt. Wir bauen trotzdem den Anlasser aus und schauen genauer nach. Eine Kohle ist stark abgenutzt. Also machen wir uns zu Fuß auf die Suche nach einer Werkstatt. Trotz aller Sprachbarrieren landen wir schnell bei einem Motorradschrauber, der kurze Zeit später eine Kohlebürste zurechtfeilt, lötet und in den Anlasser einbaut. Wie neu. Eher entsetzt reagiert er auf die Frage, was er für seine Arbeit haben will! In shalla, natürlich nichts. Leider lag es dann doch nicht an der Kohlebürste, sondern an der kaputten Wicklung. Dem Werkstattbesitzer haben wir am nächsten Abend alle Motorradteile vorbeigebracht, die wir nicht mehr benötigten. Nun sind wir zu seiner Hochzeit im nächsten Jahr eingeladen.

Am Ruhetag in Damaskus müssen wir noch einige Aufgaben erledigen und abends die Wertungshefte fertig machen. Jordanien ist quasi um die Ecke, und auf die Schnelle an einem Vormittag zu erreichen. Nach leider wieder bürokratischen, teuren und nerven-

den Ausreiseprozeduren erreichen wir gegen Mittag Jordanien. Es gibt einen großen Empfang. Nun werden alle Formalitäten seitens der Veranstalter für uns erledigt und wir müssen nur auf unsere Papiere warten. Hier finden wir auch kalte Getränke, Essen, Geldwechselstuben und alle anderen Teilnehmer, mit denen Erfahrungen ausgetauscht werden. Nur noch 100 Kilometer, eine Wüstenprüfung und dann eine Woche Erholungsurlaub im Anschlussprogramm – denken wir.

Die Fahrer bekommen noch an der Grenze eine Wegbeschreibung, um den Ort der anschließenden Wüstenprüfung zu finden. Leider eine sehr ungenaue, und erst nach längerer Suche stehen wir endlich am Start. Etwa vier Kilometer sollen wir auf einer Sandpiste absolvieren. Der Langsamste des Teams wird gewertet und wir haben viel Spaß dabei, endlich mal wieder Offroad fahren zu dürfen. Das Ziel ist durch zwei Reifen gekennzeichnet. Und plötzlich ist die Rallye zu Ende. Keiner steht mit einer schwarz-weißen Flagge da und winkt ab, und eine Zielrampe gibt es erst recht nicht. Und so kommt in diesem Moment auch kein richtiges Zielgefühl auf.

Wir machen trotzdem unsere Zielfotos und uns danach auf die rund vierzig Kilometer lange Fahrt quer durch die Wüste zum Camp, in dem wir heute übernachten wollen. Die Wegbeschreibung des Veranstalters ist etwas vage und so verirren sich viele Teams. Sie müssen in der Nacht vom Veranstalter und der Polizei aus der Wüste geholt werden.

Wir haben zum Glück ein GPS und einen Wegpunkt im Ort des Camps. So finden wir unser Ziel nach einer unvergleichlichen und einmaligen Fahrt durch die Wüste. Ich kann kaum glauben, wie Off-road tauglich so eine alte Suzuki ist, wenn man Gas gibt. Noch euphorisch von der Wüstenfahrt, holen wir uns im Camp erst mal ein Bier und werden von den bereits anwesenden Teilnehmern mit lautem Klatschen und Schulterklopfen begrüßt. Und jetzt kommt das Glücksgefühl auf, im Ziel zu sein. Wir haben es wirklich geschafft. Weit über 5000 Kilometer Landstraße in zehn Fahrtagen und unglaublich viele Erlebnisse. An diesem Abend wird gefeiert.

Olaf Biethan



Auch in der Wüste bewiesen Motorräder und natürlich die beiden Fahrer ihrer Qualitäten (Bild oben). Die beiden Jordanier interessieren sich auch für Motorräder. Für eine Probefahrt eignet sich die Bekleidung nur bedingt, zudem dürfen sie gar nicht fahren (Bild links). Übernachtung im Beduinenzelt. (Fotos: Biethan/Janßen)





Triumphaler Empfang

Nun folgt noch der Bericht über das Anschlussprogramm in Jordanien, einem Land in dem man eigentlich nicht Motorradfahren darf. Wir fuhrten zum Wadi Rum, Aqaba am Roten Meer, der unvergleichlichen Stadt Petra, über den Königsweg nach Amman und zum Schluss zum tiefsten Punkt der Erde (420 Meter unter NN mit GPS gemessen) dem Toten Meer. Höhepunkt war die Siegerehrung mit persönlichen Empfang bei einer echten Prinzessin.

Wir fahren Motorrad in einem Land, in dem den Einheimischen per Gesetz gar nicht erlaubt ist, Motorradfahren zu fahren. Unsere Reise beginnt in einem Camp bei Azraq im Nordosten des Landes. Die letzte Nacht war eher kurz. Haben wir doch kräftig gefeiert, dass wir bei der Allgäu-Orient Rallye von Deutschland bis eben Azraq gefahren sind. Da stört es nicht, dass die ersten paar hundert Kilometer eher eintönig sind. Mehr oder minder geradeaus, geht es durch eine weite ebene Wüste. Weite genießen. In Gedanken versinken und einfach Motorrad fahren. Nach etwa 300 Kilometern suchen wir in Ma'an eine Tankstelle. Die 14 Liter Tanks unser 25 Jahren Suzukis sind kurz vor Reserve. Dies gestaltet sich gar nicht so einfach, gibt uns aber Gelegenheit, erste Eindrücke von dem einheimischen Verkehrsgebaren zu sammeln. Weiter geht die Fahrt zunächst eher eintönig durch die Wüste, bis es nach 40 Kilometern in Haarnadelkurven abwärts geht. Nun wird auch die Landschaft interessanter. Links und rechts der Strecke steigen immer höher werdende faszinierende Felsen aus Granit und Sandstein auf. Unser Tagesziel, ein Zeltcamp bei Wadi Rum, erreichen wir am frühen Nachmittag. Hier lagerte 1917 der englische Agent T.E. Lawrence mit Beduinenstämmen. Weltbekannt wurde der Mann durch den

Spielfilm „Lawrence von Arabien“. Leider darf man nicht ohne Allradantrieb ins Wadi fahren und die Suzukis gehen nicht gerade als Enduros durch. So machen wir eine Jeep tour durchs Wadi Rum. Eine fantastische und ziemlich einmalige Landschaft tut sich vor uns auf. Noch beeindruckender ist anschließend das Farbenspiel beim Sonnenuntergang in dieser Landschaft.

Am nächsten Tag fahren wir die kürzeste Etappe unserer Tour. Vorbei an Zollkontrollen geht es weiter abwärts. Nach einer kurvenreichen Strecke durch gelbliche Wüstenberge, liegt er vor uns: der südlichste Punkt unserer Reise, Aqaba am Roten Meer. Ich werde langsamer und genieße die Fahrt hinab zum Golf von Aqaba. Irgendwann wird mir bewusst, dass vor uns nicht nur eine Stadt zu sehen ist. Kaum sichtbar, getrennt durch ein Stück unbebautes Land liegt Eilat (Israel). Und von unserem Hotel im Zentrum von Aqaba sind es vielleicht drei Kilometer nach Israel, 15 nach Ägypten und 25 nach Saudi Arabien. Hier lebten schon vor 3500 Jahren Handwerker und schmolzen Kupfererz. Zu Beginn unserer Zeitrechnung war Aqaba ein wichtiger Rastpunkt für Karawanen und Pilger und weitere 1000 Jahre später war es ein strategisch wichtiger Punkt für die europäischen Kreuzritter. Leider wurde es immer wieder überbaut und die Steine der alten Gebäude für neue benutzt. So sind nur wenig historische Gebäude erhalten. Wir bummeln durch die Stadt und Herma entdeckt ihr Geschick fürs Handeln und kleidet sich neu ein, auch Schmuck ist hier günstig. Abends vor dem Hotel treffen wir das erste



Mit dem Abschrauben des Kennzeichens heißt es Abschiednehmen von den treuen Begleitern.

Mal andere Motorradfahrer. Das Harley Chapter Beirut macht eine Ausfahrt.

Am nächsten Morgen brechen wir früh auf und fahren wieder Richtung Norden nach Petra. Diesen Ort muss man gesehen haben. Entlang eines großen Talkessels wurden viele riesige Bauten, vor allem Grabmale, in den Fels gehauen. In Petras Blütezeit vor etwa 2000 Jahren lebten fast 40.000 Menschen im Königreich der Nabatäer. Es war ein wichtiger Karawanen-Handelspunkt. Erst als die Römer die Handelswege änderten, geriet die Stadt langsam in Vergessenheit. Wir wandern bis zum späten Abend durch diese einmalige Stadt. Um sie richtig zu sehen, sollte man aber zwei bis drei Tage einkalkulieren. Wir übernachten in einer luxuriösen Appartement-Anlage Nahe Petra und gönnen uns am nächsten Vormittag ein ausgiebiges Frühstück. Entlang des alten Königsweges fahren wir Richtung Norden. Der Königsweg ist eine der beiden großen Handelsstraßen, die Jordanien durchziehen und deren Ursprung schon 4000 Jahre zurückliegt. In Al-Karak versuchen wir, vorbei an einer mächtigen Kreuzritterburg, zum Toten Meer zu gelangen. Doch schon bald stoppt uns eine Militärpatrouille. „The street is off“ wird uns mitgeteilt, kein Durchkommen. Am Toten Meer tagt der Weltwirtschaftsgipfel. So folgen wir weiter dem Königsweg, fahren hinab zum Mujib Dam.

Die schmale Straße windet sich am Fels entlang, und es ist beim Befahren hilfreich, schwindelfrei zu sein. Langsam erreichen wir die Außenbezirke der Hauptstadt Amman. An den Verkehr, und vor allen das stark von Deutschland abweichende Verhalten der Verkehrsteilnehmer in solchen arabischen Städten haben wir uns ja schon gewöhnt. Zum Zentrum hin wird Amman aber immer hügeliger und kurvenreicher und irgendwann ist die Orientierung ganz weg. Einem Taxi folgend, finden wir dann unser Hotel. Das Le Royal ist „one of the leading Hotels of the world“ und zugleich höchstes Bauwerk der Stadt. Die Aussicht über Amman von unserem Zimmer im 22. Stock ist gewaltig, und selbst der Kleiderschrank ist beleuchtet. Doch zunächst müssen wir erst einmal dorthin kommen. Motorradfahrer scheinen als Gäste nicht vorgesehen zu sein, und so verweigert man uns erst einmal die Zufahrt. Erst als wir auf unsere Rallyeschilder hinweisen und andere Teilnehmer uns unterstützen, dürfen wir durchfahren. Danach dürfen wir unsere Motorräder, gut bewacht, fast direkt neben dem Hoteleingang parken, während alle Autos in die Tiefgarage müssen. Das „Ange-



kommen-Bier“ zusammen mit den anderen Rallyeteilnehmern schmeckt in der Abendsonne besonders gut.

Am nächsten Tag besichtigen wir Amman. Auch hier stolpert man an jeder Ecke über alte historische Stätten. Uns ist jedoch mehr nach Relaxen, und so sitzen wir lieber mit anderen Teilnehmern in Cafés, Teegärten oder am Nachmittag im „Bierkeller“ des Hotels, der sich im vierten Stock befindet, und tauschen Erlebtes aus.

Um 18 Uhr versammelt sich das ganze Teilnehmerfeld der „Rallye Allgäu-Orient“ in einem großen Saal des Hotels zur Siegerehrung. Schon den ganzen Tag herrscht höchste Sicherheitsstufe rund um das Hotel, denn die Siegerehrung wird im Beisein der Schirmherrin der Rallye, Prinzessin Basma al Atal von Jordanien, durchgeführt. Nach vielen Reden und Danksagungen gibt es dann endlich die Ergebnisse. Bis auf drei Teams sind alle anderen Vierte. Es siegen die Extremfahrradfahrer von KRBO, die hier mit alten S-Klasse Mercedes unterwegs waren. KRBO heißt Kette rechts (also längste Übersetzung) und Bremse offen. Zweite werden die Allgäuer vom Team Mikado Allgäu vor den Styrien Speed Sisters in ihren rosa lackierten Autos. Im Anschluss an die Siegerehrung ehrt die Prinzessin persönlich noch sechs Teilnehmer bzw. Teams für besondere Leistungen. Darunter auch Herma und mich. Waren wir doch die ersten, die diese karitative Tour mit dem Motorrad gemacht haben. Es ist schon ein besonderes Gefühl, einmal einer echten Prinzessin die Hand zu schütteln.

Die Nacht nach der Siegerehrung wird lang und so sehen viele noch ziemlich verkatert aus, als wir endlich zum Toten Meer fahren können, dem tiefsten Punkt der Erde. Vorbei am Berg Nebo, wo Moses Gott getroffen haben soll, suchen wir für einen Freund erst einmal den tiefsten Geocache der Erde, bevor wir uns zum Baden begeben. Es ist ein interessantes Gefühl, nicht untergehen zu können. Das GPS zeigt am Strand minus 420 Meter, und jetzt muss ich meine Suzuki so nah wie möglich ans Wasser fahren. Ein kleiner Traum geht in Erfüllung. Nachdem ich vor Jahren schon am höchsten befahrbaren Punkt der Erde mit dem Motorrad war (mit 5630 Meter der Pass Khardung La im indischen Himalaja), bin ich nun am tiefsten befahrbaren Punkt der Erde. Der Höhenunterschied zwischen beiden Punkten beträgt über 6000 Meter, und das war mir die lange beschwerliche Reise wert.

Nachmittags geht es im Konvoi zum letzten Punkt der Reise. Einer Käserei, die vom Erlös der letztjährigen Rallyefahrzeuge gebaut wurde. Der Weg dorthin wird eine Jubelfahrt. Sowohl jordanisches Fernsehen als auch Tageszeitungen haben von der Rallye berichtet. So winken uns viele Einheimische zu, begleiten uns mit ihren Autos und fotografieren den Konvoi. An der Käserei heißt es Abschied nehmen von unseren liebgewordenen Suzukis. Was wir mit diesen 25 Jahre alten 27 PS-Motorrädern erlebt haben, kann man nicht für viel und vor allen mehr Geld, neu beim Händler kaufen. Pünktlich zum Sonnenuntergang bringt uns ein Bus zu einem Hotel am Flughafen. Hier ist noch

mal großes Showprogramm und Party für die Teilnehmer angesagt. Am nächsten Tag bringt uns ein Sonderflug der „Royal Jordan“ nach Friedrichshafen. Der Empfang am Flughafen ist zünftig. Mit dem Flugzeug fahren wir nach der Landung durch einen Wasserbogen der Flughafen Feuerwehr. Beim Ausstieg über den roten Teppich werden wir von einer Blaskapelle mit zünftiger Blasmusik zum anschließenden Freibier begleitet. Wehmütig denken wir auf der Zugfahrt nach Köln an das Erlebte, aber wir können auch genießen. Das satte Grün der vorbei fliegenden Wiesen und Wälder hat auf einmal einen ganz neuen Reiz.

FAZIT: Natürlich kann man zweieinhalb Wochen Urlaub auch ruhiger und billiger angehen und gestalten. Nur erleben kann man da bestimmt nicht so viel. Daher möchten wir allen danken, die uns besonders in den Vorbereitungen unterstützt haben. Besonders gilt dies für: Sabine von KS-Parts von der wir fast alle Verschleiß- und Ersatzteile für die GSX 400 zu sehr fairen Preisen erhalten haben. Michael von Butzner-Reifenhandel für die fairen Reifenpreise, Torsten für die logistische Betreuung im Vorfeld und den Transport der Motorräder nach Oberstaufen. Motorrad Wegner in Monheim gab uns ein paar Prozente auf erforderliche Original-Ersatzteile und die La Cava in Köln Widdersdorf spendierte eines der Bäumchen, die wir im Team mit nach Jordanien transportierten und am letzten Tag in der Käserei eingepflanzt haben.

Olaf Biethan

Ganz unten angekommen. Mit den Motorrädern am tiefsten befahrbaren Punkt der Erde, vor dem Toten Meer.





Neue Motorradtankstelle

Speziell auf die Bedürfnisse von Motorradfahrern zugeschnittene Tankstellen hat Total Deutschland im September in Berlin und Eschweiler eröffnet. „MOTO Points“ nennt der Mineralöhersteller diese Tankstellen. An der Ribnitzer Straße 42 in Berlin sowie der Dürener Straße 308 in Eschweiler können Motorradfahrer seit September auf diesen in Deutschland neuen Service zurückgreifen. In anderen Ländern, etwa Frankreich, gibt es entsprechende Tankstellen bereits seit einigen Jahren.

Die „Moto Pints“ bieten an den Zapfsäulen zum einen eine kleinere Zapfpistole, zum anderen auch eine geringere Durchflussmenge, was das Spritzen und Überlaufen des Tanks verhindern soll. Daneben gibt es an den Tankstellen noch spezielle Waschboxen für Motorradfahrer. Zum einen gibt es dort ein Gerät zum Luftdruckprüfen und Füllen, zum anderen spezielle Bürsten und Lanzen, die das Putzen der Maschine erleichtern sollen. Um Radlager und andere empfindliche Bauteile zu schonen, ist der Wasserdruck niedriger, als von den üblichen Hochdruckreinigern bekannt. „Durch dieses einzigartige Konzept gehen wir auf die speziellen Bedürfnisse



vieler Motorradfahrer ein, die unsere Tankstellenangebote dadurch effektiver nutzen können als bisher“, erläutert Bruno Daude-Lagrave, Direktor Tankstellen von Total Deutschland, das neue Projekt des Unternehmens.

In den Waschboxen finden sich auch wasserdichte Aufbewahrungsfächer, damit Helm und Handschuhe trocken bleiben. Wer diesen neuen Service an einer der beiden Totaltankstellen bereits ausprobiert hat, oder das noch tun möchte, kann darüber für die Ballhupe gerne einen Testbericht schreiben. **lz**

Buch für Gespannfahrer

Neu auf dem Markt ist das Buch „1x1 für Gespannfahrer“ aus dem Bernhard Götz Verlag, der auch die Zeitschrift *Motorrad-Gespanne* herausgibt. Das Buch bietet, wie auch der Untertitel verrät, viel „Grundlagenwissen über Kraftäder mit Beiwagen“. Und zwar mit zahlreichen farbigen Abbildungen und technischen Zeichnungen.

Ein Abriss über die Entwicklungsgeschichte der Gespanne gehört natürlich ebenso dazu, wie die aktuelle Gespanntechnik, die theoretischen Grundlagen, was man beim Gespannfahren lernen beachten muss und Tipps für Einsteiger. Dazu gibt es eine Adressenliste von Herstellern und Importeuren. Beim Kapitel über die theoretischen Grundlagen greift Bernhard Götz auf das fundierte Wissen



von unserem „Gespann-Papst“ Edmund Peikert zurück, der ja bereits einige Bücher zu dem Thema verfasst hat. Ein eigenes Buch von Edmund zum Gespannfahren werden wir in der nächsten Ausgabe der Ballhupe vorstellen.

Was ein Gespann kostet, worauf man achten sollte, wie man Kinder und Hunde im Boot mitnimmt, auch dazu gibt das Buch der Gespannfachleute zahlreiche Tipps. Aber es vermittelt vor allem auch die Faszination, die von dieser besonderen Art der motorisierten Fortbewegung ausgeht und schildert die ganze Vielfalt der Szene.

lz

1x1 für Gespannfahrer, Grundlagenwissen über Kraftäder mit Beiwagen, Bernhard Götz Verlag, Ahornweg 4, 74255 Roigheim, 164 Seiten, 17,50 Euro, www.motorrad-gespanne.de.

Engelbert Tubes geehrt

Auf der Jahreshauptversammlung in Oberhof war er nicht dabei, daher nutzte der BVDM-Vorsitzende Michael Lenzen auf einem Clubabend des Landesverbandes Rhein-Ruhr die Chance, Engelbert Tubes für seine 50-jährige Vereinsmitgliedschaft auszuzeichnen. Lenzen dankte Engelbert für seine Treue und sein vielfältiges Engagement. Engelbert war von der Ehrung überrascht, weil seine Frau Rosemarie nichts verraten hatte. Engelbert war und ist im Verband in vielen Bereichen aktiv. Viele Helfer des Elefantentreffens kennen ihn aus der Helfer-Verpflegung in der Orga, wo er mit Rosemarie dafür sorgt, dass jeder versorgt wird und die Öfen nicht ausgehen. Wichtig ist ihm vor allem die Sicherheit der Motorradfahrer, hier hat er sich sehr engagiert. Gerade die Erste Hilfe und die richtige Versorgung von Unfallopfern liegen ihm am Herzen. Er hat die Kradstaffel der Malteser aufgebaut und bis vor nicht allzu langer Zeit auch betreut.

lz





Westerwald-Ori 2009



Bernd Luchtenberg, Vorsitzender des LVRR, sucht an der Kontrolle bei Stefan Winke die weitere Route.

Am Freitagmorgen scharrt die Guzzi schon mit den Hufen. Seit dem Elefantentreffen war sie nicht mehr auf Tour. In Burscheid auf die Autobahn A1, dann ab Leverkusen A3 bis Hennef, dann die B8 und hinein ins Vergnügen. Vorbei an Altenkirchen geht es in den Westerwald nach Seck. Friedrich-Wilhelm (FW) und Ulli sind auch schon da.

Nach kurzem Plausch besteigen wir das Wohnmobil von FW, um die Strecke noch einmal abzufahren. Ulli bewacht derweil den Campingplatz. FW war dieses Mal bei der Ausarbeitung nicht dabei und ist schon neugierig. In der Chinese hängen wir auch gleichzeitig die OK-Schilder auf und legen die Kontrollen fest. Leider mussten wir feststellen, dass die Entfernungen zwischen den Kreuzungen in meinen Unterlagen nicht stimmen. Die hatte ich wegen des Ausfalls von FW bei der Ausarbeitung aus der Trackaufzeichnung holen müssen. Also korrigieren. Wir kontrollieren auch noch einmal, ob wir die Ortsschilder von Teil II auch richtig und vollständig aufgeschrieben haben. Nachmittags gegen drei Uhr treffen wir wieder in Seck ein und beziehen unsere Stellplätze. Einige Teilnehmer sind schon da, einige kommen noch im Laufe des Abends. Aber niemand konnte zu diesem Zeitpunkt ahnen, wie viele Teil-

nehmer noch kommen sollten. Am Abend trafen wir uns im Restaurant und testeten die Küche. Ich glaube, ich kann hier für alle sprechen, das Essen war gut und doch preiswert. Manchmal gab's allerdings bei einzelnen Teilnehmern Probleme beim Getränkenachschub. Dann geht's ab ins Bett, der Samstag wird anstrengend.

Am Samstag nach ausgiebigem Frühstück verlegen wir unsere Aktivitäten vor das Restaurant des Campingplatzes, immer mehr Teilnehmer treffen ein. Wir reiben uns die Augen, am Ende sind es sage und schreibe zwölf Profis und zwölf Touristen - teilweise auch noch mit Anhang - die den Kampf mit den Chinesenzeichen und der Landkarte aufnehmen. Bei der Menge an Teilnehmern kann man dann auch schon mal leicht die Übersicht verlieren. Einige Teilnehmer geben sich selbst das Startsignal, auch der offizielle Start läuft nicht ganz koordiniert und so muss ich schnellstens aufbrechen, da ich die erste Kontrolle zu besetzen habe. Ich schaffe es gerade noch an den Ortsrand von Irmtraud (der Ort heißt wirklich so), bevor die ersten Teilnehmer eintreffen.

Nachdem alle Teilnehmer passiert haben, breche ich auf zur ersten Kontrolle im Teil II, auf einer Anhöhe kurz vor Ehringshausen. Hier erreicht mich der Notruf von Ulli,



dass er zwar die Kartenkopien hat, nicht aber die Streckenskizze für die Profis, die von ihnen übertragen werden soll. Also lasse ich meine Frau Steffi als Streckenposten dort zurück und fahre auf schnellstem Weg zurück zur ZK I, zu den dort wartenden Profis. Nach meiner Rückkehr zu Steffi haben wir die ersten ruhigen Minuten seit dem Frühstück. Nach einiger Zeit tauchen dann die ersten Teilnehmer auf. Es gibt wieder was zu tun. Der Ort dieser Kontrolle stellt sich als kleine Rennstrecke heraus. Auf dieser kurvenreichen Strecke ist ganz schön was los. Auch ein paar Teilnehmer sind so im Fluss, dass sie glatt mein „kleines Gespann“ übersehen und vorbeiraschen.

Am Ende haben alle die Strecke geknackt und treffen wieder in Seck ein. Die Siegerehrung findet im Restaurant des Campinplatzes statt. Der Wirt hat uns eine lange Tafel zusammengestellt. Angesichts der Teilnehmerzahl eine imposante Tafel und ein schöner Rahmen für die Ehrung der Sieger. Und hier haben auch ein paar Neulinge überrascht, die vorderste Plätze belegten. Wer lange genug ausgehalten hat, hat noch einen vom Wirt spendierten Nachtisch genießen können – lecker Eis. Ach ja, das Wetter. Das war kein Thema, das war einfach nur Klasse. Wir hoffen, dass dieser Auftakt keine Eintagsfliege war. Wir wünschen allen Veranstaltern einen solchen Andrang und dieses Wetter. Bis zum nächsten Jahr in Seck.

Stefan Winke



Ergebnisse Westerwald-ORI 2009

Touristen

1.	Braun, Friedhelm und Regine	15 Pkte.
2.	Luchtenberg, Bernd	45 Pkte.
3.	Stelzner, Tore	50 Pkte.
4.	Schönebeck, Harald und Jan-Michael	55 Pkte.
5.	Lang, Franz	75 Pkte.
6.	Bläske, Kirsten	90 Pkte.
7.	Bathe, Martin	90 Pkte.
	Lang, Alexander	90 Pkte.
9.	Orlowski, Horst	110 Pkte.
	van der Mee, Lorenz	110 Pkte.
11.	Bläske, Ingo	120 Pkte.
12.	Marcus, Uwe	135 Pkte.

Profis

1.	Aufderheide, Inge	15 Pkte.
	Aufderheide, Peter	15 Pkte.
3.	Linnemann, Steffi	30 Pkte.
	Moser, Helmut	30 Pkte.
	Tiegelkamp, Peter	30 Pkte.
6.	Wuttke, Mike	35 Pkte.
7.	Aufderheide, Reinhard	45 Pkte.
8.	Linnemann, Jörg und Renate	50 Pkte.
9.	Bösch, Jupp und Petra	60 Pkte.
10.	Lixfeld, Norbert	75 Pkte.
11.	Wendt, Jürgen und Anneli	80 Pkte.
12.	Jokisch, Frank	100 Pkte.



Spaß in der Eifel



Auf geht's, die Teilnehmer starten zur beliebten Jux-Ort. (Fotos: Schreiner)

Einmal im Jahr lädt der BVDM zu einem Helfertreffen auf das Eifelgelände des LV Rhein-Ruhr ein. Das ist ein Dankeschön an die vielen ehrenamtlichen Helfer, die Veranstaltungen wie das Elefantentreffen, die Deutschlandfahrt, Tourentrophy, Messepräsenz und vieles mehr überhaupt erst möglich machen. Für den LVRR e.V. fand schon traditionell am Freitag der Clubabend statt. Schwierig war in diesem Jahr die Bewertung der weitesten

Anreise: Denn unsere Nordlichter, Familie „Igel“ Weinert aus Heide/Holstein kamen mit Zuwachs, ihrem vier Monate alten Nachwuchs Jule. Und auch Rudi und Helga Poschinger aus dem „Hexenkessel“ von Loh – die jeder kennt, der schon einmal das legendäre Elefantentreffen Ende Januar im Bayerischen Wald besucht hat - waren wieder gekommen und hatten als Gastgeschenk wunderbaren Leberkäs und ein Fass bayerisches Bier im Gepäck. Der



Viel Applaus gab es bei der Siegerehrung.

Punktesieg geht knapp an die Nordlichter, zumal die ohnehin mit der größeren Mannschaft angereist waren.

Am Samstag fand die obligatorische und beliebte Jux-Rallye in der näheren und weiteren Umgebung des Grundstücks statt, ausgearbeitet von Uwe Marcus mit Unterstützung der Helfer an den drei Kontrollstellen. Wenn die richtige Route gefunden wurde, sollten an den Kontrollpunkten kleine Geschicklichkeitsaufgaben gelöst werden. Bei der Rückkehr auf das Gelände wartete, wie schon seit Jahren üblich, bei Horst eine weitere knifflige Aufgaben. Nach Auskunft der Teilnehmer war es eine

super ausgearbeitete Streckenführung, und allen hat es Spaß gemacht, egal, welche Platzierung am Ende heraus kam. Vor der Siegerehrung bedankten sich Michael Lenzen (1. Vorsitzender BVDM) und Wolfgang Schmitz (u.a. ET-Organisator) bei allen Helfern für ihre Mitarbeit und Unterstützung bei den vielen BVDM-Veranstaltungen. (Anmerkung der Redaktion: Der BVDM-Vorstand hielt am Samstag auf dem Gelände des LVRR seine Vorstandssitzung nach der Jahreshauptversammlung ab. Die Besprechung dauerte deutlich länger als geplant, so dass mit der Siegerehrung erst verspätet begonnen werden.

An dieser Stelle möchte ich auch noch einmal dem „Messeteam“ herzlich danken. Die Siegerehrung wurde von Uwe Marcus durchgeführt und als Preise gab es Eis in verschiedenen Variationen und Geschmacksrichtungen, so



dass auch die Nichtteilnehmer an der Ori (etwa der BVDM-Vorstand), und vor allem die Kinder etwas abbekamen.

Nachdem Stefan Winke wieder als hervorragender Grillmeister tätig war und gemeinsam mit den „Küchenmädeln“ für ein erstklassiges Abendessen gesorgt hatte, konnten wir getrost den langen und gemütlichen Abend beginnen. Wir wollten doch in den Geburtstag von zwei Teilnehmern hinein feiern, was einigen von uns auch gelungen ist. Das Wetter war uns auch wohl gesonnen. Während es in der Umgebung immer wieder zu Gewittern und kurzen aber heftigen Regengüssen kam, wurden wir auf dem Gelände doch überwiegend von Regen verschont. Alles in allem war es auch in diesem Jahr ein gelungenes Treffen. Vielen Dank an alle Helfer.

Dagmar Schreiner

Helfer für Messen gesucht

Für unsere zahlreichen Messepräsenzen im kommenden Jahr suchen wir noch tatkräftige Unterstützung. Gerne auch von Clubs oder Stammtischen, die den BVDM und ihre eigenen Aktivitäten dort präsentieren können. Wir bieten Euch das erforderliche Material an und helfen bei der Organisation. Wer Interesse und Zeit hat, unser Messeteam zu unterstützen, wendet sich bitte an Dagmar Schreiner, E-Mail: dagmar.schreiner@t-online.de oder schreibt eine Mail an ballhupe@bvdn.de. Die Unkosten werden

natürlich erstattet, und als kleines Dankeschön werdet ihr zum Helfertreffen in die Eifel eingeladen (Bericht s.o.). Der BVDM wird nicht nur auf den großen Messen wie der „Motorräder“ in Dortmund oder der „Intermot“ in Köln vertreten sein, sondern auch auf zahlreichen regionalen Motorradmessen, unter anderem bei den Hamburger Motorradtagen, der Messe Friedrichshafen oder in Sinsheim. Die genauen Termine der Messeauftritte geben wir in der nächsten Ballhupe bekannt.

lz



Im hohen Norden

Zum zweiten Mal hatte der BVDM auf der Hanse-Jamboree in Henstedt-Ulzburg einen Info-Stand. Die schon traditionelle, immer am 2. Juni-Wochenende stattfindende Charity-Veranstaltung zu Gunsten der Kinderkrebshilfe Hamburg e.V., fand 2009 zum 6. Mal in Henstedt-Ulzburg (einer Kleinstadt nördlich von Hamburg) statt. Als ich am Freitagabend auf dem Veranstaltungsort war, um den Standort für unseren Außenpavillon in Erfahrung zu bringen, machte ich mir doch schon einige Gedanken für den nächsten Tag. Im Norden ist es nicht windig, sondern es geht eine sehr „steife Brise“ und laut Wetterbericht sollte es auch noch so bleiben. Jörg Reichelt brachte dann in weiser Voraussicht am Samstagmorgen Wasserbehälter zur Sicherung des Pavillons mit. Da der Sturm über Nacht nicht weniger wurde, die mitgebrachten Wasserbehälter nicht vollends zur Stabilität unseres Pavillons sorgten, fuhr Jörg kurzerhand in den nächstgelegenen Baumarkt, kaufte weitere (faltbare) Wasserkannen und auch Haken ein.

Alles, was wir an Infomaterial auslegen konnten, wurde so gut es ging beschwert. Gottlob waren wir nicht die Einzigen auf dem Platz, die mit dem Wind zu kämpfen hatten und irgendwie waren immer einige in Bückhaltung, um Sachen zu sichern oder im wahrsten Sinne des Wortes vom „Winde verwehte“ Infomaterialien wieder aufzusammeln. Nachmittags wurde Jörg von Karin Karrasch abgelöst. Zwei Leute als Standpersonal waren ausreichend, so dass ich den Einsatz von „Igel“ (Jens Weinert) für Sonntag absagte.

Der Wind legte sich am Sonntag, aber dafür setzte am Nachmittag Regen ein, so dass die Stuntshow auf der gesperrten Hauptstraße nach der ersten Vorführung aus Sicherheitsgründen abgebrochen wurde. Im Vergleich zum vergangenen Jahr konnten wir mehr Besucher der Hanse-Jamboree an unseren Stand begrüßen und über die vielfältigen Themengebiete des BVDM (Lobbyarbeit, tourensportliche Veranstaltungen und Sicherheitstrainings) informieren. Der Zielort unserer Deutschlandfahrt, Stralsund, wurde kräftig beworben und fand hoffentlich den ein oder anderen neuen Mitfahrer. Ein Neumitglied konnten wir werben und auch gleichzeitig für die Tourenzielfahrt „Türme“ begeistern. Alles in allem hat uns der Einsatz auf der Hanse-Jamboree sehr viel Spaß gemacht. Ob wir eine BVDM-Präsenz auch in 2010 machen werden, ist noch ungewiss, da der Aufwand

doch sehr hoch ist. Wir werden sehen.

Hier noch ein Auszug aus der Presse:

„Henstedt-Ulzburg - Kernige Typen, blitzendes Chrom und röhrende Motoren: Am vergangenen Wochenende drehte sich im Zentrum der Gemeinde fast alles um Motorräder. Rund 10.000 Biker waren zum inzwischen sechsten Hanse-Jamboree angereist. „Ein Riesenerfolg“, jubelte Jan „Jolle“ Johnsrud aus Tangstedt, federführend verantwortlich für die Organisation der Fete mit karitativem Hintergrund. „Fahren - Feiern - Fördern“, so lautete das Motto des im April 2005 gegründeten Vereins Hanse-Jamboree, der keine kommerziellen Interessen verfolgt. Der Reinerlös des jüngsten Treffens unter anderem mit Live-Musik, Konvoifahrt und Tanzeinlagen von Cheerleadern soll deshalb - wie auch in den Jahren zuvor - an die Fördergemeinschaft des Kinderkrebs-Zentrums in Hamburg gespendet werden. Johnsrud und seine Mitstreiter überließen bei der Organisation des Bikertreffens, das inzwischen zu den größten seiner Art im norddeutschen Raum zählt, nichts dem Zufall. „Rund 120 ehrenamtliche Helfer waren im Einsatz“, erklärte Jamboree-Pressesprecherin Sandra van Senden.

Zu den Höhepunkten des PS-starken Ereignisses zählte neben Motorrad-Stunts von Trialfahrer Lars Liffers aus Seevetal (Kreis Harburg) auch eine Präsentation des US-amerikanischen Motorradherstellers Harley Davidson auf der Händlermeile zwischen Rathaus und Ulzburg-Center. Acht neue Modelle der Kultmarke durften auch zur Probe



Karin Karrasch und Rolf Reichelt unterstützten Dagmar am Stand.



Viele Harleys gab es in Henstedt-Ulzburg zu sehen. (Fotos: Schreiner)

gefahren werden. Zahlreiche Biker ließen sich diese Gelegenheit nicht entgehen. Biker Jens Teegen aus Fehrenbötzel winkte jedoch ab. Der 51-jährige Landwirt ist zwar bekennender Fan der Boliden, liebt jedoch ausschließlich ältere Harley-Modelle. „Sie haben einen unverwechselbaren Charakter. Ihr blubbernder Sound faszinierte mich schon als kleiner Junge“, so Teegen. Seinen Kindheitstraum hat er sich inzwischen erfüllt. Vor einigen Jahren kaufte er sich eine Harley Shovelhead, Baujahr 1980 mit 1200 ccm Hubraum und angetrieben von einem 65 PS starken Motor. Die baute er nach eigenen Vorstellungen um. „Ich habe ihr klassische Ballonreifen, neue Trittbretter, ein kürzeres Heck und zahlreiche andere Kleinigkeiten spendiert“, verrät Harley-Fan Teegen.

Auch Heiko Israel (34) aus Henstedt-Ulzburg ist der Faszination der US-Marke erlegen. Allerdings haben es ihm die aktuellen Modelle angetan. Wie die meisten Harley-Freunde schwört auch er auf modifizierte Varianten. Seiner 82 PS starken Harley sponserte der Kfz-Meister, der sich in seiner Henstedt-Ulzbürger Firma H.I.Projects auf Umbauten von Fahrzeugen aller Art spezialisiert hat, einen neuen Spezialrahmen. In dessen Mitte blubbert der mächtige Motor. „Eine Harley erhält ihren einzigartigen Charakter erst durch das perfekte Tuning ihres Besitzers“, meint Heiko Israel.

Prominentester Harley-Tester war, wenn auch nur für ein Foto, Carlo von Tiedemann, Moderator beim Norddeutschen Rundfunk (NDR). Auf einer der Schaubühnen

kündigte er mit flotten Sprüchen das Unterhaltungsprogramm an. „Ich kann die Begeisterung verstehen, die Harley-Davidson-Fahrer empfinden“, so Carlo von Tiedemann.

Doch auch andere Marken hatten ihre Fans. Bernd Grandt aus Wahlstedt beispielsweise schwört auf Kawasaki. Zum zweiten Mal innerhalb einer Woche nahm der 55-jährige Arbeitstrainer gemeinsam mit seiner Frau Christine mit seiner Kawasaki LV 900 - einer limitierten Sonderedition - an einem großen Bikerevent teil. „Wir waren schon beim Mogo dabei und wollten uns das Hanse Jamboree auf keinen Fall entgehen lassen“, so Bernd Grandt. Er und seine Frau schätzen die familiäre Atmosphäre beim Hanse-Jamboree. „Es ist fast wie in einer großen Familie“, meint Christine Grandt.

Das empfand auch Sascha Koch aus Todesfelde. Der 18-jährige Zeitsoldat nahm mit seiner 125er Aprilia RS an dem Szenetreffen teil. „Ich habe sie im Winter bis zur letzten Schraube auseinandergenommen, vorschriftsmäßig getunt und neu lackiert. Die Aprilia ist mein ganzer Stolz“, sagte er.

Den Abschluss der abwechslungsreichen Freiluft-Party bildete am Sonntag ein Motorrad-Konvoi durch das Zentrum. Rund 400 Biker beteiligten sich daran. Jan „Jolle“ Johnsrud und seine Mitstreiter hoffen, dass im kommenden Jahr trotz des für April geplanten Baustarts für das neue City Center Ulzburg auf dem Gelände des Ulzburg-Centers das siebten Hanse Jamboree starten kann.“

Dagmar Schreiner



Nichts los in Dillingen

Biker für Kinder 2009: Unter diesem Motto fand zum dritten Mal das Event der Biker SaarLorLux e.V. am 6. und 7. Juni in Dillingen/Saar statt. Geändert hat sich gegenüber den beiden Vorjahren der Veranstaltungsort. Statt die Flächen vor der Sporthalle West zu nutzen, traf man sich nun in und vor dem Lokschuppen in Dillingen. (Kurzer Hinweis: der Lokschuppen wurde 1900 erbaut, diente bis 1976 u.a. als Unterstellstand für Dampflokomotiven, 2001 wurde er unter Denkmalschutz gestellt. Seit Ende Mai 2008 steht er nun mit mehreren Veranstaltungshallen der Öffentlichkeit zur Verfügung.) Unser Pavillon war am Freitagabend noch vor dem Lokschuppen vorgesehen, jedoch am Samstag dann aufgrund des regnerischen Wetters kurzerhand in das Foyer in den Lokschuppen verlegt worden. Draußen hatten ein ortsansässiger Reifenhändler sowie mehrere Motorradhändler (vertreten waren Marken wie Ducati, Suzuki, BMW) weiterhin ihre Stände. Im Foyer befanden sich in unserer unmittelbaren Nachbarschaft verschiedene Aktionen für die Kinder, wie zum Beispiel Torwandschießen, ein kleiner Geschicklichkeitsparcours und eine riesige



Viel zu viel Zeit zum Lesen hatte Wolfgang.

Hüpfburg. Das Gebläse der Hüpfburg war unsere ständige Geräuschkulisse an beiden Präsenztagen. Die eigentliche Veranstaltungshalle war riesengroß mit einem Kuchen-/Kaffestand, dem Stand der Biker SaarLorLux, einer großen Bühne und, was mich anfangs noch verwunderte, einem

etwas schicker ausgestatteten offenen Nebenraum. Kleine Vier-Personentische, weiß eingedeckt und nett hergerichtet. An der Wand entlang ließ der lange Tisch mit Tellern und Warmhalteplatten auf ein warmes Essen schließen. Wird wohl vermutlich noch von einer vergangenen Feier übrig geblieben sein – mein erster Gedanke. Als ich dann jedoch das Tagesprogramm las, wurde vieles klar – der Höhepunkt sollte am Nachmittag eine traditionelle Bikerhochzeit (aus den Reihen von SaarLorLux) sein. Die standesamtliche Trauung konnte dann „aus organisatorischen Gründen“ nicht im Lokschuppen durchgeführt werden, sondern Stefan rief alle anwesenden Motorradfahrer auf, das Brautpaar mit einem Motorradcorso zum Standesamt zu begleiten. Prima, auf einmal war die halbe Mannschaft weg. Diese traf dann nach rund zwei Stunden wieder ein.

Da unserm Stand gegenüber ein netter Herr sein blank poliertes Motorrad aufgebaute hatte, setzte ich mich darauf



Dagmar testet den Chopper, aber nur im Stand.

und ließ mich fotografieren. Eine Maschine bestehend aus AME-Rahmen und Kawasaki-Motor - sehr viel Chrom und viel zum Putzen. Am Sonntagmorgen, nach einem etwas verspätet aufgebauten Bikerfrühstück (das war wirklich lecker), nahmen Wolfgang und ich unseren Standplatz wieder ein. Der Biker Gottesdienst stand unter dem Motto Heirat, hatte zwar weniger mit Motorrad zu tun, aber wurde super musikalisch begleitet von einem Jugendchor. Wolfgang und ich warteten die Entscheidung, ob die Sternfahrt (wegen des Wetters) nun stattfinden würde oder nicht, aber nicht mehr ab, sondern packten gegen 13 Uhr unsere Sachen zusammen.

Mein persönliches Fazit: Die Veranstaltung „Biker für Kinder 2009“ des SaarLorLux e.V. hatte in diesem Jahr einen anderen Charakter als die beiden Jahre zuvor. Dass



Großer Einsatz, doch leider viel zu wenig Resonanz. (Fotos: Schreiner)

der Verein dem aus eigenen Reihen stammenden Brautpaar anlässlich ihrer standesamtlichen Trauung ein super Event bieten wollte, ist ganz klar – aber meiner Meinung nach war dies dazu sicherlich nicht der richtige Zeitpunkt. Trotzdem von dieser Stelle aus unseren herzlichen Glückwunsch für den weiteren gemeinsamen Lebensweg und viele gemeinsame unfallfreie Kilometer. Für das Jahr 2010 werden wir (Wolfgang und ich) keine

BVDM-Präsenz in Dillingen mehr machen, da der Aufwand (Anreise aus NRW) einfach zu hoch ist. Gespräche haben wir so gut wie gar nicht geführt und die zwei Euro an Spenden habe ich direkt als „Trinkgeld“ weitergegeben. Vom mitgebrachten Informationsmaterial ist auch kaum etwas mitgenommen worden. Natürlich wünschen wir dem Biker SaarLorLux e.V. für seine künftigen Veranstaltungen alles Gute.

Dagmar Schreiner

Neuer BVDM-Stammtisch in Köln

Seit kurzem gibt es in Köln einen neuen BVDM-Stammtisch, zu dem natürlich auch alle Motorradfahrer eingeladen sind, die (noch) nicht Mitglied im BVDM sind. Olaf Biethan hat den Stammtisch, der jeden zweiten Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr im Deutzer Bahnhof stattfindet, ins Leben gerufen. 13 Motorradfahrer (darunter immerhin auch zwei Frauen) waren beim Termin im Oktober dabei. In zwangloser Atmosphäre neue Leute kennenzulernen, Benzin zu reden, Neues über den Verband und seinen politischen und weiteren Aktivitäten zu erfahren, sich zu Touren verabreden, all das ist Ziel dieser lockeren Zusammenkunft. Wer keine Lust auf einen Club hat, ist hier ganz bestimmt richtig. Weitere Stammtische in anderen Städten werden folgen. lz





Motorradfrau Althoff

Seit April ist Astrid Althoff Beisitzerin im BVDM-Vorstand. Mit Herma Janßen zusammen sind das zwei Frauen im Vorstand eines Motorradfahrerverbandes, eine sicher einmalige, aber wie ich finde, sehr gute Sache. Denn schon vorher war Astrid für den Verband aktiv und hat das Sicherheitstraining auf eine neue Basis gestellt. Wie das genau aussieht, beschreibt sie unter der Überschrift Moderatorenausbildung. Sie selbst stellt sich mit einem kleinen Lebenslauf vor:

22.07.1967: Geburt in Lindlar
 08.'87 - 02.'90: begonnenes Germanistikstudium und Ausbildung zur Autosattlerin bei der Fa. Haas, München

21.02.1990: Sattlerhandwerk – Abschlußprüfung,
 11.'91 - 06.'92: Freie Mitarbeiterin bei Moto-Aktiv, Bereich Rennsport, Geländesport, Technik und Reisen; berufsbegeleitend Ausbildung zur Instruktorin für Motorradfahrer/innen im Bereich Sicherheitstraining und Trial für das Institut für Zweiradsicherheit

07.'92 - 07.'93: Ausbildung zur Berufskraftfahrerin
 08.'93 - 06.'96 Freie Mitarbeiterin bei der Zeitung Motorrad, Bereich Reisen, Durchführung von Technik- und Trialkursen und Motorradsicherheitstraining, 1. Buchver-



öffentlichung: Motorradreisen in Italien

18.08.1996: Geburt meiner Tochter Anita

Fortbildungen über das Institut für Zweiradsicherheit und Moto Aktiv und DVR im Bereich Motorradsicherheitstraining

06. 2001: Selbstständig als technische Seminarleiterin, Firma: www.motorradfrau.de Sicherheitstrainings für Motorradfahrer/innen.

18.01.2002: Geburt meiner Tochter Frieda

01.05.2002: Einstieg als Geschäftsführerin in der Firma: www.Prolog-Endurotraining.de, Durchführung von Endurokursen und Sicherheitslehrgängen im Gelände u.a. für die DEKRA und GTÜ dort Koordination des Ablaufs, Marketing und grafischer Aufbau der Webseite.

03/2004: Ausbildung zur Selbstsicherheitstrainer für Kinder, Jugendliche und Erwachsene. Im Rahmen von Gewaltprävention Tätigkeit in den Wintermonaten für die VHS Oberberg, „Mut tut gut“.

02/2006: Entwicklung der Eventagentur www.motovation.de ... wir motivieren Motorradfahrer... mit Sicherheit. Durchführung von Probefahrevents z.B. Internot 2006 und 2008 für den TÜV Rheinland, Koordination des gesamten Fahrersicherheitszentrum II. am Nürburgring anlässlich der Veranstaltung „fans and family“ im Juni 2008, 2009 Gamescom in Köln, Fahren ohne Führerschein, On- und Offroad.

10/2008: Coaching-Ausbildung

04/2009: Beisitzerin BVDM, Referat Sicherheitstraining (SHT)

Heute: Selbstständige Unternehmerin im Bereich Motorradtraining und Coaching, Geschäftsführerin der Motorradeventagentur, Koordination, Referentin der Moderatorenausbildung für den BVDM und Mutter zweier Kinder

Morgen: Da lasse ich mich mit Freuden überraschen, welche Ideen es noch gibt.

Astrid



Moderatoren für den BVDM auszubilden, ist ein Ziel von Astrid Althoff



BVDM-Moderatoren

Nun ist es soweit, nach eineinhalbjähriger Vorbereitungszeit für die Ausbildung zum BVDM-Sicherheitstrainingsmoderator sind 2009 die ersten interessierten Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen ausgebildet worden.

Siegfried Könitzer hat die ganze Ausbildung ins Rollen gebracht. Und mit Astrid Althoff, Frank Palmen, Stephan Hammes und Franz Waldmann das passende Team gefunden, um diese Vorbereitung und arbeitsintensive Ausbildung durchzuführen.

Zu zwei großen Ausbildungsblöcken haben sich im Laufe des Jahres über 23 Menschen aus der ganzen Bundesrepublik getroffen, um innerhalb von fünf Schulungstagen das eintägige Sicherheitstraining in Praxis und Theorie zu erarbeiten.

Im Modul I geht es um die Themen Schwerpunkt Selbsterfahrung, Hintergrund, Moderation, Instruktion, Training, Selbstverständnis, Erfolgsstrategien und Brems-theorie, während bei Modul II der Schwerpunkt auf der didaktischen Durchführung in Theorie und Praxis sowie auf Kurvenfahrt und weiteren Gefahrbewältigungsstrategien liegt.

In der Hospitationsphase müssen die angehenden Sicherheitsmoderatoren mindestens fünf Praxistage aktiv mitgestalten. Hierfür suchen wir in ganz Deutschland, auch schon für 2010, Hospitationsplätze. Wer hier dem Verband weiterhelfen kann, wendet sich bitte an das oben genannte Team.

Vier Moderatoren/-innen sind derzeit komplett mit ihre Ausbildung fertig, und somit begrüßen wir Martina Homrighausen, Franz-Josef Scheurer, René Busch und Andreas Porz in unserem neu aufgestellten Moderatorenteam.

Dazu möchten wir noch gleich zwei Aufrufe an alle Verbandsmitglieder richten. Gibt es noch ausgebildete Moderatoren (nach DVR-Richtlinien) im Verband, die gerne

ihre Trainingstätigkeit wieder aufnehmen wollen? Gibt es noch interessierte Motorradfahrer im Verband, die sich 2010 ausbilden lassen wollen? Sie sollten ihr Fahrzeug sicher beherrschen. Wir wollen noch mehr Moderatoren ausbilden, damit wir noch mehr Sicherheitstrainings anbieten können. Wer Interesse daran hat, wendet sich bitte an Astrid Althoff, Telefon 02266/465741 oder an Siegfried Könitzer, Telefon 09452/469.

Astrid





Fahren ohne Führerschein

Im August öffnete die Köln-Messe zum ersten Mal ihre Pforten für die Gamescom. Die Insider Computer-Video-spielemesse, die sonst in Leipzig stattgefunden hat, ist seit diesem Jahr in der schönsten Stadt am Rhein angesiedelt.

Drinne in den Hallen gibt es Gamer, Player, Chiller, Relaxer, Watcher, Zocker und was sonst noch auf diesem Gebiet „up to date“ ist. Das Außengelände bietet Beach-Volleyball, Swimming-pools, eine mobile Hochseilkletteranlage und ein komplettes Areal zum Motorradfahren lernen, On- und Offroad.

Sechs Fahrlehrer und Sicherheitstrainer standen motiviert und auf guten Teerbelag im Schatten der Kölner Autobahnbrücke bereit, um jungen Menschen auf der knallgrünen Kawasaki Ninja 250, der offenen Suzuki Bandit, der Suzuki 600 Bandit und einer 125 Derbi das Motorradfahren näher zu bringen. Parallel dazu brachten weitere Trainer auf 250 Kawasaki, 125 Super Moto Kreidler und 125 Derbi und einem Quad den Messebesuchern das Offroadfahren näher. Dazu gab es noch zahlreiche Roller von Peugeot und Sym im Angebot. Zudem konnte der 250 Piaggio MP3 LT, der auch nur mit Autoführerschein zu fahren ist, fahrerisch erlebt werden.



Das Team um Astrid (r.) begeisterte Jugendliche fürs Motorrad.

245.000 Besucher verzeichnete die Messe Gamescom und über 700 davon fuhren in dem Parcours, der vom IVM (Industrieverband Motorrad) und der KölnMesse initiiert wurde. Und vorne weg der BVDM. Denn wir haben den Unterstand für die Anmeldung und die Leihbekleidung mit einem der Sicherheitstrainings-Anhänger des Verbandes gestellt. Damit hat sich der Verband auch auf einer branchenfremden Veranstaltung super präsentiert.

Mit solchen Aktionen kann es gelingen, Menschen, die sonst kaum mit dem motorisierten Zweirad in Berührung kommen, auf den Geschmack der fahrenden Freiheit zubringen. Diejenigen, die sich schon Motorradzeiten kaufen, bedürfen kaum der Überzeugung, dass Motorradfahren eine spannende, spaßige und sichere Freizeitbeschäftigung sein kann.

Realisiert hat die Beteiligung des BVDM auf der Gamescom Motorradfrau und BVDM-Beisitzerin Astrid Althoff mit ihrem www.motivation.de-Team und mit dem Team vom Fritz Spenner von www.powerfull.de. Vielleicht wird es auch in 2010 wieder eine Beteiligung auf der Gamescom geben, der Vorstand des BVDM steht dem jedenfalls offen gegenüber, und vielleicht klappt es sogar draußen im Eventbereich bei der Intermot in diesem Jahr. Die Konzepte sind geschrieben, und wir wollen weitere junge Menschen zum Motorradfahren animieren.

Astrid Althoff



Im BVDM-Sicherheitstrainings-Anhänger lief die Anmeldung. (Fotos: Althoff)



Sauerlandfahrt

Ausfahrt von Lorenz van der Mee und Albert Kevekordes am 22.08.2009 - Übernachtung wie immer in der Jugendherberge Schmallenberg

Beim Jubiläum haben wir, Ingo und ich, es geschafft, erstmalig an dieser geführten Ausfahrt teilzunehmen. Bereits seit zehn Jahren wird diese Ausfahrt von Lorenz und Albert angeboten. Wir konnten uns davon überzeugen, dass diese Veranstaltung von vielen Motorradfahrern, vorrangig aus der Umgebung von Essen und hauptsächlich von Nicht-LVRR-Mitgliedern, wahrgenommen wird. Wir waren mit 24 Motorrädern angereist, trafen uns am Freitagabend in einer Ski-Hütte etwa 200 Meter oberhalb der Jugendherberge und wurden hier vom Koch mit sehr gutem Essen und von den Bedienungen mit kalten Getränken verwöhnt - ein guter Einstieg in das Wochenende.

Die Hauptattraktion fand dann am Samstag statt, gegen 9:30 Uhr wurde mit fünf Minuten Abstand in zwei Gruppen gestartet. Eigentlich hatte sich die Presse angesagt, da wir uns ja zum zehnten Mal trafen, aber offensichtlich gab es durch Schützenfeste und Radrennen in Grafschaft auch genügend anderes zu berichten, so dass wir Motorradfahrer dann doch nicht so interessant waren - sei's drum.

Albert hatte sich eine wunderschöne Strecke in Richtung Bad Berleburg über Netphen und Bad Laasphe auf kleinen und kleinsten Sträßchen ausgesucht. Einige Strecken stellten die Fahrer von Sportlern auf die Probe, sehr holprig, sehr kurvenreich und gespickt mit Schlaglöchern und dazu noch ziemlich lang. Der ein oder andere beklagte - jedoch nur kurzfristig - ein paar Nackenprobleme. Doch es gab auch viele Straßen in sehr gutem Zustand, auf denen es dann zügig voran ging, die Gruppe wurde hier recht in die Länge gezogen, aber dies war kein Problem, spätestens im nächsten Ort oder an der nächsten Kreuzung fand sich die Gruppe wieder zusammen. Die Strecke war 200 Kilometer lang und unterbrochen durch drei Pausen, inkl. Mittagessen und Kaffeetrinken. Bei der ersten Pause, die auf einem Parkplatz neben einer Kirche stattfand, hatten wir die Möglichkeit, ein Labyrinth nach einem Vorbild der Kathedrale in Chartres zu durchlaufen. Ein Kirchgänger informierte darüber, dass soeben eine Goldhochzeit gefeiert wurde. Der ältere Herr war ganz stolz darauf, kurz nach dem Krieg auch eine BMW gefahren zu haben, eine Maschine mit 250 ccm, und er hatte sichtlich Freude daran,

dass sich junge Menschen aus unterschiedlichen Orten - das hatte er an den Kennzeichen festgestellt - auch heute noch treffen, um gemeinsam Fahrten zu unternehmen.

Nach der Kaffeepause, die so mancher auch einfach nur für ein kleines Nickerchen genutzt hat, ging es dann noch auf den Kahlen Asten und von dort über Neuastenberg und Grafschaft wieder zurück nach Schmallenberg. Bezüglich der Streckenlänge teilten sich die Meinungen, für manchen hätte es ruhig noch ein wenig weiter gehen können, doch ich glaube, die Mehrheit war froh, gegen 17:30 Uhr wieder an der Jugendherberge anzukommen. Die Eindrücke des Tages wurden sofort bei kalten Getränken, die schon bereitstanden, ausgetauscht. Auch die Herbergsealtern waren da, um sich zu erkundigen, wie der Tag verlaufen war.

So nach und nach zogen sich die Teilnehmer zurück, um sich ein wenig frisch zu machen, und dann alles was zum Grillen gebraucht wurde, gemeinsam zusammenzutragen. Die Jugendherberge, am Hang gelegen, bietet einen unglaublich schönen Blick in die Landschaft und auf Schmallenberg, und so hatten wir beim Grillen die Gelegenheit, diesen Ausblick zu genießen. Nach dem gemeinsamen Frühstück am Sonntagmorgen konnten wir die üblichen Auflösungserscheinungen solcher Treffen erleben. Einige Teilnehmer waren gerade dabei, eine Strecke abzusprechen, um sich gemeinsam auf den Heimweg zu begeben, als Ingo und ich uns alleine auf die Heimfahrt machten, die u.a. über Meinerzhagen, Kierspe, Rönsahl, Leichlingen, Leverkusen und Düsseldorf nach Mönchengladbach führte, wobei wir an einigen Stadt- und Dorffesten vorbei kamen - hier war jedes Mal Vorsicht geboten, um keine Fußgänger zu überfahren, die, wie üblich ohne rechts und links zu schauen, über die Straße liefen.

Lorenz und Albert möchten wir noch einmal herzlich für das schöne Wochenende danken und sie zu ihrem Jubiläum - zehn Jahre Schmallenberg - beglückwünschen. Uns hat es sehr gut gefallen, so dass wir uns sehr gut vorstellen können, beim nächsten Mal wieder dabei zu sein. Es wäre sehr erfreulich, dann noch ein paar mehr Gesichter aus dem LVRR anzutreffen, denn diejenigen, die an den Tourentrophy-Veranstaltungen nicht teilnehmen, da sie sich nicht mit der Aufgabenstellung, Pfeilskizze, Chinesenrallye oder einer Fischgräte, auseinandersetzen möchten, sind bei diesem Treffen genau richtig aufgehoben. Mitzubringen sind hier nur gute Laune, ein funktionierendes Motorrad und die Offenheit, neue Leute kennenzulernen. Also auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr in Schmallenberg!

Kirsten und Ingo



Probefahrt

Beim Lesen des Namen Harley-Davidson denke ich zuerst an Electra Glide und Road King, neuerdings auch an V-Rod, also an Motorräder mit hohem Gewicht, viel Hubraum, zwei Zylindern und Einstiegspreisen jenseits von 15.000 Euro. Eine Sportster habe ich in den 80ern getestet, damals war klar: Harley ist nicht mein Ding. Buell und V-Rod bin ich aus Neugier auch gefahren.

Was ich aber übersehen habe, Harley baut auch Motorräder für „Normal-

bürger“ mit konkurrenzfähigem Einstiegspreis. Etwa die Sportster 883 für unter 8000 Euro. „Sportster – Oft der

Beginn einer großen Leidenschaft“ schreibt Harley. Ein solches Motorrad wurde mir freundlicherweise von der Harley-Davidson & Buell Vertretung Koblenz (www.harley-davidson-koblenz.de) zur Verfügung gestellt.

Vor dem Start laufe ich, wie immer, zuerst einmal rund um die Maschine. Das Motorrad ist gut verarbeitet. Alles, was ich zum Fahren brauche, ist vorhanden, Unwichtiges wurde einfach weggelassen. Leider aber auch der Hauptständer (kleine Macke von mir – ich habe ihn gern). Beim Ran-

gieren fällt natürlich auch das hohe Eigengewicht von rund 260 Kilo auf. Nachdem ich auf der Einzelsitzbank Platz genommen habe (Umbau auf Zweipersonenbetrieb möglich), stellt sich bei mir gleich die Frage, warum das nicht immer so einfach ist. Durch die niedrige Sitzposition, die ich als sehr angenehm empfinde, hat man/frau das Bike unter guter Kontrolle. Bei der Konkurrenz braucht man speziell bei beladener Maschine schon fast eine Leiter. Ap-

ropos beladen – auch Reisen ist mit der 883 möglich. Harley bietet eine Gepäckbrücke und auch Packtaschen an.

So, da sitze ich nun. Alle Hebel und Schalter sind griffgünstig angeordnet. Fahren mit der 883 wäre auch ohne Einweisung möglich. Der Tacho sitzt zentral, ist sehr gut lesbar und mit einer doppelten Tankanzeige versehen. Die Rückspiegel würde ich gleich durch welche mit längerem Arm ersetzen, die Sicht nach hin-

ten ist bei meiner Sitzposition nicht optimal. Die Spannung steigt. Zündung an und Startknopf drücken. Der Motor springt spontan an und läuft sofort sauber rund. Knackig-präzise rastet der erste Gang ein, mit Leerlauf-Drehzahl setzt sich die Harley in Bewegung. Durch Koblenz fahren wir im fünften Gang. Ich zähle mich eigentlich zur Sporttourer-Fraktion. Umso überraschter bin ich auf der Harley. Entspannte Sitzposition, leichtes Handling, keine Umgewöhnungsphase – mit diesem Motorrad kann jeder fahren. Wie erwartet, zieht auch der „kleine“ Motor aus fast Leerlauf-Drehzahl kräftig los. Vibrationen sind spürbar, wären sie nicht vorhanden, ich glaube sie würden mir fehlen. Erinnerungen an Moto Guzzi und Yamaha Bulldog werden wach. Hinter Koblenz fahren wir hoch in die Weinberge. Das Motorrad ist absolut neu, ich fahre etwa halbe Drehzahl. Trotzdem geht es zügig den Berg hoch, das Fahrwerk animiert zu zügiger Fahrweise. Somit haben die Fußrasten auch die ersten Kratzer, denn Vorsicht, die Schräglagenfreiheit ist begrenzt. Erstaunlich ist die





Laufkultur des Motors, die hat nichts mit der alten mir bekannten zu tun, er überrascht mich mit seiner Drehfreude. An der Mosel habe ich einmal bis 120km/h hochbeschleunigt, bis dahin fühlt sich die 883 recht wohl. Wie sie sich darüber hinaus verhält, habe ich wegen der Jungfräulichkeit nicht ausprobiert, ist meines Erachtens auch zweitrangig. Wer viel Autobahn fährt, sitzt hier ohnehin auf dem falschen Gefährt. Ab und zu muss natürlich auch die Geschwindigkeit reduziert werden, dafür haben die heutigen Fahrzeuge Bremsen – die 883 auch. Die Bremsanlage ist für die gebotenen Fahrleistungen vollkommen ausreichend. Die Vorderradbremse ist aber etwas teigig, unpräzise, nicht feinfühlig dosierbar, wie ich es von anderen aktuellen Motorrädern gewöhnt bin. Die Hinterradbremse trägt deutlich spürbar ihren Teil zur Verzögerung bei.

Unterschiedlicher Auffassung kann man bei der Beurteilung des Komforts sein. Die Einzelsitzbank empfand ich auf den ersten Kilometern als hart, danach hat sich mein „Popometer“ nicht mehr gemeldet. Das Fahrwerk

ist recht straff ausgelegt und wirkt auf Straßen dritter Ordnung schon unkomfortabel. Den Spritverbrauch konnte ich nicht genau messen, er beträgt um die 5 l/100km. Etappen um 250 Kilometer sind mit dem 12,5 Liter fassenden Tank möglich. Damit können auch Tourenfahrer geradeso leben. In den mir vorliegenden Prospekten finden sich kaum technische Daten, aber folgender Hinweis: Weitere technische Daten finden Sie im Internet unter www.harley-davidson.de. Die Frage nach Leistung und Drehzahl stellt sich nicht. Alles zum Fahren Wichtige ist vorhanden. Fahr einfach los und genieße es. Harley-Davidson drückt es so aus: STOP DREAMING. START RIDING.

FAZIT: Für wen nun ist diese Harley-Davidson 883 gemacht? Zuerst einmal ist jede Harley ein Kultobjekt, und die 883 die günstigste Möglichkeit, sich der Harley-Davidson-Familie anzuschließen. Auch für den

Schönwetterfahrer, der nur am Wochenende stressfrei durch die Landschaft schwingen und einfach Motorradfahren genießen möchte. Ganz besonders aber sicher für Neueinsteiger und Wiedereinsteiger, denn die bekommen ein Motorrad zur Hand, mit dem sie sich gefahrlos ans Motorradfahren herantasten können, und dafür scheint mir die Harley geeigneter zu sein, als viele der angepriesenen Sport- und Powerbikes – obwohl ich die ja auch gerne fahre! Wem die 883 nach Eingewöhnung leistungsmäßig nicht mehr ausreicht, braucht sie auch nicht gleich zu verkaufen. Für grob 1500 Euro gibt es einen Umbau auf 1200 ccm und knapp 70 PS.

Lonni

STOP DREAMING. START RIDING.

Trotzdem einige technische Daten:

Leistung bei Drehzahl:	53 PS (39 kW)/5900/min
Drehmoment bei Drehzahl:	70 Nm/3750/min
Motor:	V2 mit Einspritzung
Bohrung x Hub:	76,2 x 96,8 mm
Hubraum:	883 ccm
Getriebe:	5-Gang, Zahnriemen
Reifen vo., hi.:	100/90H19, 150/80H16
Bremse vo./hi.:	je eine Scheibe
Radstand:	1520 mm
Gewicht vollgetankt:	260 kg
Zul. Gesamtgewicht:	454 kg
Sitzhöhe:	ca. 650 mm
Spitze:	175 km/h
Preis:	ab 7.790,- Euro



Auf Tour mit Peter Struck

Skeptisch war ich schon, ob der ehemalige Fraktionsvorsitzende der SPD auch wirklich Motorrad fahren kann oder das eher aus Imagegründen macht. Nein, bei der Tour durch das Oberbergische konnte ich mich davon überzeugen: Der Mann hat Spaß am Fahren und ist auch ganz ordentlich unterwegs. Eine schöne Tour hatte

sein Parteigenossvorsitzender der SPD, Friedhelm der zum neuen Deutschen Behindandenes (DBS) geausgearbeitet. pe von rund 45 starteten wir in Personenschutz-Gummersbach BMW-Händler,



se und Ehren-Oberbergischen Julius Beucher, Präsidenten des dertensportverwählt wurde, Mit einer Grup-Motorrädern Begleitung des fahrzeuges in beim örtlichen denn der hatte

dem prominenten Politiker eine Maschine zur Verfügung gestellt. Über kleine Sträßchen lotst uns Beucher, der im Beiwagen eines Gespannes sitzt, über Marienheide zum Unnenberg, dann zur „Bonten Kerke“ in Lieberhausen. Dort gab's eine kurze Pause mit einer Andacht in der Kirche. Mit von der Partie war auch BVDM-Beisitzerin Astrid Althoff. Weiter ging es in den Süden des Kreisgebietes, wo wir in Schloss Crottorf Station machten. Dann führte die Tour nach Schloss Homburg, unterwegs gab es immer wieder kurze Fotostopps mit örtlichen Politikern. Nach einem kurzen Abstecher zum Gummersbacher BMW-Händler, wo Struck die Maschine zurückgab und in den Beiwagen



Historisches Gespann im historischen Gemäuer von Schloss Crottorf.

umstieg. Mit einer kleinen Schar Motorradfahrer fuhren wir zum Ziel, dem Motorradmuseum Mandela. Dort konnte ich Peter Struck ein wenig über unseren Verband und die Arbeit für die Sicherheit der Motorradfahrer erzählen. Spaß gemacht hat es und beim nächsten Mal bin ich gerne wieder dabei, auch wenn Struck aus der aktiven Politik ausgeschieden ist.

lz

Gespräch im Verkehrsministerium

Zu einem Spitzengespräch ins Bundesverkehrsministerium über aktuelle Themen war auch der BVDM eingeladen. Vertreter der Behörde, von Bast, Institut für Zweiradsicherheit, Industrieverband Motorradfahrer, Automobilclubs und Motorradfahrerverbänden waren anwesend, um in kleiner Runde über die Freigabe der Rettungsgasse für Motorradfahrer, Motorradführerscheinregelung, Sichtbarkeit, Bitumen und Schutzplanken zu sprechen. Das Bundesverkehrsministerium hat bekräftigt, sich weiterhin für die Freigabe der Rettungsgasse (ein Vorschlag der von der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad, BAGMO, wieder in die Diskussion gebracht wurde) einsetzen zu wollen. Da bis auf das Bundesland Thüringen alle

Länder gegen die Freigabe votiert haben, hat das Ministerium keine Chance, denn anordnen kann der Minister die Freigabe nicht. So ist politische Arbeit bei den einzelnen Bundesländern erforderlich, um hier ein Umdenken zu erreichen. Für die Sicherheit viel wesentlicher ist in meinen Augen die bessere Wahrnehmbarkeit der Motorradfahrer. Hier haben neue Studien gezeigt, dass LED-Licht die Wahrnehmbarkeit deutlich erhöht. Ich habe für den BVDM gefordert, die Nachrüstung von LED-Licht für Motorradfahrer zu erlauben (bislang ist das nicht gestattet) und dafür zu sorgen, dass auch der Scheinwerfer für das Abblendlicht möglichst schnell als LED ausgeführt wird. Ministerium und Industrie haben Unterstützung zugesagt.

lz



Die Ballhup

Nachrichtenblatt des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.
DER GELBE SCHAL - Oktober 1958.Nr. 1.

Die große Selbstverständlichkeit.



Es wird sehr bald um uns herum eine ganze Menge kopfschüttelnder Figuren geben, und wir werden vielleicht auch in unseren eigenen Reihen einmal jemanden haben, der mit den Worten "Ach, soo ist das" ausscheidet. Dann nämlich, wenn es ruchbar wird, daß bei den Gelben Schals nichts zu verdienen ist, daß es da keine Orden, keine Belohnungen, keine Möglichkeiten gibt, sich in einer strahlenden Publicity-Sonne erhellt zu sehen und daß mit diesem Haufen keine Geschäfte zu machen sind. Es wird eben für viele Menschen unverständlich sein, daß in unserem Kreis nur Arbeit, Mühen, Strapazen, Opfer und Anstrengungen für jeden einzelnen zu erwarten sind. Wir werden auch von freundlichen Zeitkritikern nicht immer Honig um's Maul geschmiert bekommen, sondern höchstens Ausdrücke wie "Räuberhaufen (mot.)" oder "Ledergarde" zu hören bekommen, und es muß jeder von uns darauf gefaßt sein, allerhand Sträube und Händel mit auszufechten. Aber nicht irgendwo im Hintergrund, sondern Angesicht in Angesicht mit irgendeinem Schreibtisch-Journalisten, einem hohen Beamten oder sogar einem Minister. Das sind wahrhaftig rosige Aussichten, nicht wahr!

Wir müssen uns darüber klar sein, daß wir praktisch das alles zusammen auskämpfen müssen, was die großen Verbände der Kraftfahrerei in der Bundesrepublik Deutschland versäumt haben, die immer so wunderschöne Geschichten erzählten, was sie alles für die Motorradfahrer getan haben und noch tun. Auf dem Papier bestimmt. Damit auch alles stimmt, was man erzählt. Nur: Herausgekommen ist für uns Motorradfahrer dabei n i c h t s . - Und d a s i s t ' s - ! Wir müssen sogar dem VFM, dem Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie, heute vormachen, wie man die Fahne des Motorrades hochhält, weil auch dort niemand mehr ist, der irgendetwas zu tun bereit ist, wozu man normalerweise zum Beispiel Zivilcourage nötig hat.

Wir müssen außerdem den Verantwortlichen für den Motorradsport sagen, was nötig ist, damit unser Sport weiterhin Sport bleibt, damit wir weiter fahren und Freude am Sport haben können. Denn dort hütet eine Wach- und Schließgesellschaft nur Paragraphen und denkt nicht daran, sich den unmittelbar auftauchenden Problemen zu stellen. Sie reden von Grand-Prix-Problemen und merken gar nicht, daß dieser verkappte Krieg um Absatzmärkte (der zur technischen Weiterentwicklung der Maschinen in den letzten Jahren nur noch bedingt beitrug) schon längst zu den Akten gelegt worden ist. Daß etwas Neues sich anbahnt - z.B. die "Roten" in Bockenheim - das registrieren sie höchstens als "nicht von uns und daher Mist"! - Ähnlich geht es dem Trial. Und wenn sie erst merken, daß wir das Schnorrertum in diesen Kreisen abwürgen, dann sollt Ihr einmal sehen, mit welcher Wut sich dann ein angeschossener Keiler auf seine Jäger stürzt ! Nun, dann wird er eben zur Strecke gebracht. (Und wage kein Schnorrer, uns mit "Kameraden" anzureden !)

50 Jahre Ballhupe

Diesen Geburtstag haben wir zwar verpasst, da dem Archivar das erste Exemplar erst jetzt in die Finger gekommen ist. Aber der die Titelseite und der Leit-

artikel dieser ersten Ballhupe, geschrieben von Ernst Leverkus (Klacks) sind es wert, nach mehr als 50 Jahren noch einmal abgedruckt zu werden.

Bernd Laude

Ja, wird mancher sagen, was wagen wir denn da ? Wer sind wir denn ? Dazu ein Beispiel, das Beispiel der großen Selbstverständlichkeit: Einige von uns haben vielleicht den Erich Zanoni und den Heinrich Rönningberg gekannt. Wer sie nicht kannte, der muß wissen, daß bei beiden diese Selbstverständlichkeit da war. Da konnte nachts um drei Uhr jemand irgendwo im strömenden Regen an der Autobahn mit einer ekelhaften Panne liegen und um Hilfe rufen - Zanoni und Rönningberg zogen sich an und halfen. Und wenn es sein mußte, dreimal in der Woche. Warteten auf kein Dankeschön. Wenn irgendjemand etwas von ihnen wollte, wurde ihm geholfen (aber wehe den Tagelieben, die nur Geld sparen wollten!), und wenn dabei mehr als die eigene Freizeit draufging und mancher Schweißtropfen fallen mußte. Sagte einer Danke, dann schauten die zwei höchstens dumm. Und wenn es galt, einem Willi einen Brief zu schreiben, einem Minister einen Protestbackstein zu schicken oder dem Dorfpolizisten die Meinung zu geigen, dann wurde das gemacht. Sie redeten nie darüber. Und als der Erich die Ziellinie seines Lebens kommen sah, und acht Tage im Krankenhaus auf die Erlösung wartete, da verbot er seinem Bruder, uns zu schreiben, damit ihn keiner "so hilflos da liegen sähe". Er ist allein dahingegangen, es war niemand bei ihm. Sein Schicksal erfuhren wir erst später. - Da standen nun wir hilflos daneben und konnten nichts mehr tun, weil es für ihn die große Selbstverständlichkeit war, nur selber für andere da zu sein. - Dieses Beispiel möchte ich denen als Erklärung geben, die fragen, wer wir nun eigentlich sind.

Es gibt einen Lohn. Der steht aber nicht auf dem Papier und der ist auch kein bares Geld. Es ist das Erlebnis unserer Gemeinschaft, und jeder kleine Hoffnungsstrahl, den wir für die Motorradfahrer versenden können, daß unser herrlicher Sport noch lange nicht am Ende ist. Es ist jeder Erfolg, den wir bei der Behebung einer Panne, bei einer Diskussion mit einem Gegner oder bei der Veranstaltung einer besonderen Sache haben. Wir wagen nicht mehr, als es jeder andere Mensch tut, der mit Recht um sein Ansehen streitet. Nur werden unsere Aktionen nicht seidenweich sein, sondern denen ins Auge stoßen, die dem Motorrad gern die Straßen verbieten möchten und uns diffamieren, wo sie nur können. (Wage jemand einmal heute, etwa einen diffamierenden Artikel über Israeliten zu schreiben!) Solange es aber möglich ist, über uns Motorradfahrer ungestraft herzuziehen, solange wird jetzt von uns etwas dagegen unternommen.

Alles aber, was wir tun, ist große Selbstverständlichkeit. Mehr nicht.

Klacks.





Ich bin mal

kurz weg

... sagte

unser Leser

Egon Milbrod



... in Danzig

„Willst Du dieses Jahr nicht wegfahren?“, fragte meine Frau eines Morgens beim Frühstück. Darauf hatte ich nur gewartet. Eigentlich war abgemacht, ich bleibe im Urlaub zu Hause und bringe das Haus auf Vordermann. Aber nun war alles schon bis auf ein paar Restarbeiten fertig. Ich bemühte mich um totale Ruhe und antwortete zwischen 2 Bissen: „Doch, morgen Vormittag!“ Damit war alles gesagt, denn heimlich hatte ich mir sicherheitshalber schon ein Visum für Russland besorgt.

Am nächsten Morgen packte ich ein paar Sachen zusammen. Es sollte ja nur durch die baltischen Staaten nach Petersburg gehen, also nichts Besonderes. Die Übernachtungen sollten in möglichst preiswerten Un-

terkünften oder im Zelt erfolgen. In spätestens zwei Wochen musste ich wieder auf der Arbeit erscheinen, also reichte eine Reisetasche, in der das Zelt und der Schlafsack den meisten Platz wegnahmen. Über die langweilige Ostseeautobahn ging es immer ostwärts. Es war einer jener Augusttage, von denen man meint, es sei Ende September. Seit Tagen gingen die Temperaturen nicht über 21 Grad und der scharfe Wind machte das Fahren nicht einfach.

An der polnischen Grenze hielt ich vergeblich nach Grenzbeamten auf deutscher oder polnischer Seite Ausschau. Diese Grenze ist also auch keine mehr! Ebenso endete die Autobahn und ging in eine Landstraße

mit Tempolimit 70 über. Die vielen Baustellen und Ortsdurchfahrten sorgten dafür, dass ich nicht so schnell voran kam wie gedacht. Da nutzte es auch wenig, dass ich mich kurzzeitig einer österreichischen Truppe anschloss, die mit Tempo 170 über die Landstraßen donnerte. Am sehr späten Nachmittag erreichte ich Gdingen und beschloss, das erste Hostel zu nehmen, das auf dem Weg lag. Dieses befand sich inmitten des Hafenviertels, unmittelbar neben der Werft, an der die Streikwelle durch die Gewerkschaft Solidarnoc begann. Das Hostel war normalerweise ein Lehrlingswohnheim, wurde in den Sommermonaten aber als Wanderquartier genutzt. Voller Angst ließ ich das Motorrad, eine nagelneue BMW F 800 GS, für jeden sichtbar, draußen stehen. Da beruhigte es auch wenig, dass ich zwei riesige Schösser an den Bremscheiben befestigte. Aber alles ging glatt.

Platt erstreckte sich hinter Danzig die etwa 100 Kilometer große Weichselniederung, hier Neu-Holland genannt. Der preußische König gewährte holländischen Bauern, die auf Grund ihres Glaubens zu Hause Pro-

bleme hatten, hier in diesem Sumpf eine Zuflucht. Nebenbei durften sie dann den Sumpf trocken legen und zur Versorgung des Staates mit Lebensmitteln beitragen. Abenteuerlich als Supersportler verkleidete Radfahrer im fortgeschrittenen Alter, die in Gruppen zu 30 Personen die engen, kurvigen und leicht hügeligen Straßen in Masuren bevölkerten, machten die Fortbewegung für die Lkw und deren nachfolgenden Verkehr abenteuerlich. Zu allem Unglück schauerte es ständig und die Temperaturen überstiegen die 17 Grad nicht. Da entschädigte auch die etwa 50 Kilometer lange Chaussee durch den herrlichen dichten Wald zur Grenze nach Litauen nur wenig.

Die Grenze ist wieder einmal ein Hohn und den Namen nicht wert. Man kann einfach durchfahren und niemanden stört es. Litauen ist die

Die Grenze ist wieder einmal ein Hohn

größte der drei baltischen Republiken, etwas größer als die Schweiz und annähernd so groß wie Bayern. Das war nicht immer so. Das große Fürstentum beherrschte im Mittelalter Weißrussland sowie weite Teile des heutigen Polen, der Ukraine und Russlands. Die Personalunion mit Polen zum Zwecke der Abwehr des deutschen Ordens führte dazu, dass Litauen nach dem Aussterben des litauischen Herrscherhauses das gleiche Schicksal wie Polen erlitt. In Folge der mehrfachen Teilung Polens, geriet es immer mehr unter fremde Herrschaft. Die neuen Herren sprachen polnisch, schwedisch, deutsch und russisch und jeder schaltete und waltete nach Belieben. Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde Litauen für kurze Zeit wieder eine freie Republik bis in der Stalinzeit der russische Würgegriff erneut angesetzt wurde. Vilnius, die Hauptstadt, ist heute eine von Touristen gerne besuchte Stadt. So kommt es, dass ich um 18 Uhr in

keinem der vier Hostel der Innenstadt ein Nachtlager erhielt. Ich lerne zum ersten Mal einen Umstand schmerzlich erkennen, der mir immer wieder auf dieser Reise begegnen wird: Es ist im ehemaligen Ostblock außerordentlich schwierig, eine Unterkunft zwischen 20 und 50 Euro zu bekommen. Es ist häufig überhaupt kein Problem ab 80 Euro aufwärts in einem Mittelklassehotel unterzukommen. Es mag Biker geben, die Wert auf solche Sterne Hotels legen, aber ich komme mir durchgefroren und völlig vor Nässe triefend in diesen Stätten deplaziert vor

Erst nach vier Stunden Sucherei habe ich ein Nachtlager etwa 15 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt gefunden, das meinem Budget halbwegs entspricht. Dafür nehme ich dann in Kauf, dass die zweite Tasse Kaffee extra kostet, es nur zwei Scheiben „Wurst“ und trocken Brot zum Frühstück gibt und das Zimmer zur Nordseite ist (da trocknen die Sachen, besonders die Stiefel, sehr gut!). Dafür ist der nächste Tag, den ich für einen Stadtbummel in Vilnius nutze, einer der ganz wenigen auf meiner Reise, an dem es nicht regnet!

Von den vielen Attributen, die man

dem Stadtkern von Vilnius zukommen lässt, finde ich persönlich „Jerusalem des Nordens“ am zutreffendsten, obwohl ich selbst noch nicht in Jerusalem war. Das Großfürstentum Polen-Litauen gewährte allen verfolgten Juden Asyl, und Katharina von

Das „Jerusalem des Nordens“

Russland verbannte die Juden in die Städte. Auf Grund der bedeutenden Handelstätigkeit in der Hafenstadt waren früher bis zu 50 Prozent der Bevölkerung der Stadt Juden. Kopfsteinpflaster, idyllische, verwinkelte Gässchen und Hinterhöfe, geduckte Häuser und in den wenigen Hauptstraßen ein steinernes Bilderbuch der europäischen Architekturgegeschichte, durchbrochen durch große russisch-orthodoxe oder katholische Kirchenbauten, prägen das Bild der Stadt. Vom Burgberg, der eine herrliche Sicht über die Vilnja auf die Bürohochhäuser der Neustadt zulässt, wandere ich den üblichen touristischen Pfad entlang in Richtung Bahnhof. Auf kleinen Märkten wird neben dem üblichen Tand immer wieder Bernstein, das Gold der Ostsee, in den verschiedensten Variationen an-

... in Estland





geboten. Man kann sich als Tourist wohl fühlen, es ist alles sehr ordentlich, und mit einigen Brocken Englisch kommt man sehr weit. Bereits 1387 erhielt Vilnius das Magdeburger Stadtrecht. Nach der 3. polnischen Teilung kam 1795 die Stadt zu Russland und wurde neben Moskau und Petersburg die drittgrößte Metropole. Erst 1864 wurde es an der Universität verboten, die lateinischen Schriftzeichen zu benutzen. Trotzdem blieb das Litauische, wie bisher, die Sprache der einfachen Menschen. Die vielen Bauten der jüdischen Handelsleute befinden sich um den Rathausplatz und zwischen der Universität und dem Tor der Morgenröte, dem letzten erhaltenen Stadttor. Es ist ein Symbol für die wechselvolle Geschichte der Stadt und des Landes. Die heilige Madonna im Stadttor wird von außerordentlich vielen Katholiken verehrt und an der Rückseite des Stadttors befindet sich das einzig erhaltene Stadtwapen Vilnius, welches die Russen nicht beseitigt haben. Es wird ungewöhnlich

Der Mittelpunkt Europas

lich viel geheiratet, ich kann allein an diesem Tag 15 Brautpaare in der City entdecken. Es herrscht kein Mangel an Restaurants, Bars und Cafés in der Altstadt. Sie laden zum Verweilen ein, wobei das Preisniveau dem einer deutschen Kleinstadt durchaus ebenbürtig ist.

Mich zieht es auf dem weiteren Weg zum Europa-Park. Die französische Akademie der Wissenschaften legte den geografischen Mittelpunkt Europas bei 54°54' n.B. und 25°19' ö.L. fest, ca. 30 km nördlich von Vilnius. Wer es nicht glaubt, kann ja mal selbst nachmessen, wo sich die Mitte der maximalen Ost-West und Nord-Süd Ausdehnung befindet! „Schön wie im Wald“, sagt man in Litauen. Folgerichtig hat man den Mittelpunkt Europas zu einem Skulpturenpark gestaltet. Wenn man ein klein wenig

von der Geschichte dieses letzten europäischen heidnischen Volkes weiß, so bekommen die vielen im Wald auf fünf Hektar verstreuten Skulpturen einen Sinn.

Leider reicht die Zeit nicht, um die anderen Sehenswürdigkeiten Litauens zum Beispiel die kurische Nehrung, Kaunas oder die vielen Nationalparks zu besuchen. Ich entschieße mich, über Nebenstraßen nach Daugavpils in Lettland einzureisen. So schön und außerordentlich reizvoll die letzten Kilometer in Litauen auch seien mögen, die Strecke entlang der Daugava ist nur geeignet, um schnell voran zu kommen. Missmutig suche ich die einzelnen Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke. Es schauert und wieder einmal betragen die höchsten Temperaturen 17°. Da ist die Sehnsucht nach einer trockenen Unterkunft größer als der Blick für die Schönheiten weitab der Hauptstraße. Irgendwann erreiche ich Riga, die Hauptstadt Lettlands und komme in der Altstadt in einem Backpacker Multishare-Room mit weiteren neun Personen unter. Immerhin besser, als unterwegs im Wald zelten.

Die Altstadt von Riga ist komplett für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt, auch wenn die Poller so weit auseinander sind, dass Motorräder durchkommen. Der Parkplatz in der Tiefgarage eines Hotels, am Rande der Altstadt, ist so teuer wie mein Nachtquartier. Aber das ist nicht die einzige Besonderheit von Riga. Mein Eindruck von der Stadt ist, dass man sich sehr weltoffen gibt und dabei Gefahr, läuft Identität und Kultur zu verlieren. Außerdem ist hier der russische Einfluss aus den letzten 200 Jahren noch am deutlichsten spürbar. Noch heute sind rund 30 Prozent der Einwohner russischer Herkunft. Aber nie hatten die Litauer die Möglichkeit, ihre Identität zu entwickeln. Livland und Kurland unterstanden lange Zeit dem deutschen Orden, wechselten dann zu Polen-Litauen, Schweden und letzt-

endlich zu Russland. Die Arbeitslosigkeit in Lettland ist heute die höchste in den baltischen Staaten. Im Hafen von Riga werden Güter für das bitterarme Nachbarland Weißrussland umgeschlagen und über den Landweg transportiert. Dabei ist dieser Platz an der Daugava nicht erst seit der Hanse-Zeit ein bedeutender Handelsplatz gewesen. Dem Reichtum durch die rege Handelstätigkeit ist es zu verdanken, dass der historische Stadtkern heute zum Weltkulturerbe gehört. Die Rigaer lieben es, durch die herausgeputzten Gassen zu flanieren und in einem gemütlichen Straßencafé zu sitzen. Die Innenstadt gilt ih-

Junge und außerordentlich „schräge Vögel“

nen als Bühne, auf der sie von ihrem ernüchternden Alltag Abstand nehmen können. So ist es nicht verwunderlich, dass einem viele junge und außerordentlich „schräge Vögel“ auf Schritt und Tritt begegnen. Daneben trifft man auffällig viele russische oder weißrussische Touristen, die durch ihre laute Sprache und ihr Verhalten auffallen. Doch nicht nur die mittelalterlichen und gut restaurierten Gebäude sind interessant. In den Wallanlagen der Bastei werden beispielsweise lettische Sagen und Märchen mystisch über installierte Lautsprecher vorgetragen. Bei meinen Rundgängen durch die Innenstadt finde ich auch das eher unbeachtete Denkmal für die Lettischen Schützen, der Leibgarde Lenins. Nur am Rande erwähnt wird im Okkupationsmuseum die Rolle der Lettischen Sonderpolizei im Nationalsozialismus. Mit gemischten Gefühlen verlasse ich Riga. Auf der einen Seite angetan von der Architektur und dem Flair dieser Handelsstadt, die meiner Heimatstadt Lübeck durchaus den Rang streitig machen könnte, andererseits von der Verschiedenheit der Leute hier, dem vielen Nachholbedarf bau-





... in Karelrien (oben)
Doityourself-Wagenheber (Mitte)

licher und wirtschaftlicher Art. Aber auch mit Anerkennung für das seit dem Ende der Okkupation Geleistete.

Ich verlasse Riga und fahre über Nebenstraßen durch den Gauja-Nationalpark. Anschließend stehen einige Pils auf dem Programm. Dabei handelt es sich um Schlösser bzw. Landsitze ehemaliger betuchter Großbürger. Zu sozialistischen Zeiten wurden sie als Sanatorien genutzt oder verfielen. Heute sind sie wieder in Privatbesitz und überwiegend der Öffentlichkeit

zugänglich, manchmal als Hotel oder einfach nur als Besichtigungsobjekt. So gelange ich auch zum Minhauzēna muiza-muzejs. In diesem kleinen und bescheidenen Landhaus verbrachte der in der Nähe Hannovers geborene Baron Münchhausen in den letzten Jahren seines Lebens. Hier, in dem Haus, das ihm sein Schwiegervater schenkte, erzählte er im Dorfkrug die berühmten Geschichten. Heute ist das

Häuschen ein sehr stil- und liebevoll eingerichtetes Museum, abseits der Schnellstraße zwischen Riga und Tallin und ein Geheimtipp.

Starke Regenfälle und Temperaturen mit zeitweise unter 15 Grad veranlassen mich, schnell weiter zu fahren. In Tallin, der Hauptstadt Estlands, erreiche ich nach einigem Suchen ein Hostel, welches sich an der Peregrie befindet. Nur sehr zögernd checke ich ein, die Neugierde und der Geiz überwiegen. Der Bau mit seinen krummen Wänden und zentimeterstarken Mauerrissen ist ein „Symbol sowjetischer Baukunst“ und wäre auch zu DDR-Zeiten so nicht abgenommen worden. Aber so wurde gebaut: Hauptsache es hält, egal wie – der Plan musste erfüllt werden! Zwar sehen die anderen Blöcke in diesem Viertel besser aus, aber auch bei ihnen sind Fenster vergittert, Türen verrammelt, Wege kaum erkennbar und die vielen Autos werden irgendwie geparkt. Das Hostel befindet sich in der vierten Etage des sechsgeschossigen Baues. Ich werde allein in einem Doppelbettzimmer untergebracht, das nach kaltem Rauch stinkt, Brandlöcher im Fußboden aufweist, wo die Schranktüren nur an einem Scharnier hängen und der Fernseher nicht funktioniert. Die sanitären Einrichtungen erfüllen ihren Zweck. Einen Fahrstuhl gibt es nicht. Frühstück oder eine Gaststätte in der Nähe sind genauso wie Service (Fahrpläne, Stadtplan) nicht verfügbar. Anscheinend bin ich der einzige Gast für die etwa 30 Zimmer. „Associated with the International Youth Hostel Organisation“ habe ich anders kennen gelernt! Andererseits, was will man für 15 Euro pro Nacht denn noch verlangen?

Mein Stadtbummel durch Tallin beginnt am Denkmal der „Estonia“-Katastrophe. Bereits zum dritten Mal bin ich in Tallin und immer wieder angesagt von der sorgsam und liebevoll gepflegten Altstadt. „Bausünden“ sind nur an wenigen Stellen zu erkennen, an denen im 2. Weltkrieg Gebäu-



de total zerstört waren. Ansonsten wurde immer großer Wert auf die Restaurierung der alten Gebäude gelegt. Obwohl auch in Estland ein großer Prozentsatz der Bevölkerung russischer Herkunft ist, wird überwiegend Estnisch gesprochen, das mit dem Finnischen und Ungarischen verwandt ist. Nahezu jeder kann sich in einem guten Englisch ausdrücken, weil es die Sprache ist, mit der sich die baltischen Republiken untereinander verständigen. Dass der Tourismus sich zu einem profitablen Wirtschaftszweig entwickeln konnte, ist nicht Verdienst einer totalen Liberalisierung, sondern einer Bündelung der Kräfte und einem Konsensstreben. Der Stolz der Esten auf die eigene Kultur hat sich über Jahrhunderte erhalten können. Deshalb sind heute selbstbewusste, gebildete junge Leute dem Touristen mit Rat und Tat behilflich. Ich genieße es, den alten Thomas auf dem Rathaus zu grüßen und die Dicke Margarete zu streicheln. Danach gehe ich über das lange Bein zum Domberg und über das kurze Bein zurück. Vom Domberg hat man einen herrlichen Blick über das alte Tallin, den Hafen und den monumentalen Olympiastützpunkt von 1980, Pirita. Dass der Zar mitten auf dem Domberg eine überdimensionale russisch-orthodoxe Kirche bauen ließ, vergisst man, wenn man sich unterhalb des Domberges in einer der engen Gassen befindet, die Auslagen in den Boutiquen bewundert oder in einem der vielen stilvollen Cafés und Restaurants sitzt.

Ich verlasse Tallin, ohne diesmal nach Saaremaa zu reisen. Auch die riesigen Torflagerstätten in Zentral-estland und die Universitätsstadt Tartu sind nicht das Ziel meiner Reise. Am Rande des Lahemaa Nationalparks stoße ich auf der Suche nach einem Nachtlager eher zufällig auf einen Erholungspark, in dem ich bereits vor fünf Jahren für eine Nacht weilte. Ich bezahle schweren Herzens die 70 Euro für eine Nacht, genieße dann aber die Saunalandschaft und

das Schwimmbad. Es handelt sich um eine Fehlinvestition, hier in äußersten Osten von Estland, wo der Anteil der Russischen Bevölkerung durch die hohe Industrialisierung über 90 Prozent beträgt. Heute sind die vielen Fabriken nur noch Ruinen und die Ölschieferverarbeitung unrentabel.

Die vielen Russen gelten als Ausländer und erhalten weder eine Arbeitserlaubnis noch einen Pass, wenn sie der estnischen Sprache nicht mächtig sind. Sie sind unbeliebte Staatenlose in einem Land, in das sie geboren oder durch ihre Arbeit verschlagen wurden. Wer hier vor zehn Jahren in ein Feriendorf investiert hat, hatte die Lage total verkannt. Ob und wann

einmal die Grenze nach Petersburg geöffnet wird und sich dann auch diese Region belebt, steht in den Sternen.

Endlich wieder eine Grenze! Die Lkw stauen sich am frühen Vormittag schon kilometerweit aus der Stadt Narva. Ich fahre bis zum Schlagbaum durch und werde auch bald in die Zone gewunken. Die Kontrolle auf estnischer Seite ist eher oberflächlich. Am Schalter stauen sich die Menschen, die zu Fuß über die Grenze nach Russland wollen. Zu beiden Seiten des Flusses erheben sich große, bereits von den Dänen errichtete Festungsanlagen, die den Zugang zum Peipussee bewachen. Sah das Grenz-

Die Aurora in St. Petersburg und alte Klosteranlage in Karelien (unten).



gebäude der Esten schon nicht allzu gut aus, so könnte man im Angesicht der windschiefen Container auf russischer Seite auf die wirtschaftliche Lage des Landes schließen. Doch bereits nach einer Stunde waren die Grenzformalitäten erledigt. Einige Dokumente waren in Gegensatz zu früher nicht mehr nötig und die Computer sind neuerdings sogar vernetzt und man kann die Daten abrufen. Moderne Technik, in Form von Lesegeräten, hält zögernd ihren Einzug und die übliche Versicherung konnte in Euro bezahlt werden. Es scheint, als wenn sich der russische Bär etwas bewegt hat.

Schlagartig hinter der Grenze wird die Straße zur Piste. Jetzt zeigt sich der Vorteil der GS und ich „bügelle“

Hinter der Grenze wird die Straße zur Piste

die Schlaglöcher so weg. Um den Bus- und Lkw-Verkehr zu meiden, fahre ich wieder Nebenstraßen und erlebe Russland pur. In der Nähe von Sosnovy Bor wird ein Hafenterminal gebaut. Durch den Regen und durch die vielen Lkw ist von der Straße auf über 50 kilometer nichts zu erkennen. Wassergefüllte Schlaglöcher, die bis zu Meterniefe, wechseln sich ab mit Lkw-Kolonnen, die im Zick-Zack im Schlamm nach einem Weg suchen. Normalerweise ist diese Strecke gesperrt, doch wenn man sich von Süden bzw. Westen nähert, fehlen alle Schlagbäume und Sperren. So komme ich direkt am streng geheimen Atomkraftwerk vorbei und grüße freundlich die Polizisten am Ausgang des Ortes, die penibel jeden hier Hineinfahrenden kontrollieren und gegebenenfalls abweisen.

Sankt Petersburg, mon amour. Mein Hostel liegt in unmittelbarer Nähe des Winterpalastes, gegenüber der Staatsbank. Natürlich muss das Motorrad auf der Straße stehen, aber kaum einer der Passanten nimmt Notiz davon. Ich nutze die Gelegenheit,

in Petersburg die Sehenswürdigkeiten zu besuchen, die ich bei meinen vorhergehenden Besuchen nicht geschafft habe. Die größte kunstgeschichtliche Sammlung (Ermitage) lasse ich aus, auch die Isaak-Kathedrale und die Christi-Auferstehungskirche oder das Einkaufszentrum Gostini Dwor. Auch Peterhof und Novoje Selo mit dem Bernsteinzimmer braucht man nur einmal zu sehen.

Aber bei den vergangenen Reisen habe ich keine Fotos von Petersburg bei Nacht machen können, und auch die eine oder andere Aufnahme muss nachgeholt werden, etwa die des Panzerkreuzers „Aurora“ oder des Denkmals Katharina II. Im russischen Museum möchte ich mir die Bilder des Malers Ilja Repin ansehen, doch weite Teile des Museums werden renoviert und viele Abteilungen sind geschlossen. Ich zahle hier, wie auch sonst, den zwei- bis dreifachen Eintrittspreis. An der Kunstkammer darf ich mich trotzdem in die Schlange einreihen und wie alle Russen über zwei Stunden auf Einlass warten. Peter I. hat die Russen ins Museum gebracht, indem er ihnen beim Ausgang ein Glas Wodka und ein Stück Brot gab, heute ist die anatomische Sammlung der Anziehungspunkt und wird entsprechend bestaunt.

Mich zieht es zum Gottorfer Globus, den sich Peter I hat schenken lassen. Da er dann nur umher lag, verbrannte er irgendwann und wurde als Replik mit kyrillischer Beschriftung neu gebaut. Nach dem Krieg war er als deutsches Kulturgut kurze Zeit in Deutschland und befindet sich jetzt wieder in russischen Besitz. Anlässlich des Putin-Besuches 2004 wurde in Schleswig-Gottorf der Globus samt Globus-Haus neu gebaut und der Barock-Garten annähernd in seiner alten Schönheit wiederhergestellt. So gelang es mir innerhalb kurzer Zeit beide Exemplare zu sehen und Vergleiche anzustellen.

Ich verlasse Petersburg, um nach Petrosawodsk in Karelien zu reisen.

Von hier aus sind es nur ca. 1,5 Stunden mit dem Tragflächenboot zu einem Weltkulturerbe der besonderen Art. Inmitten dieser Seenlandschaft hat sich über Jahrhunderte ein altes Kloster erhalten, das früher Zentrum eines ganzen Verwaltungsbezirkes war. Herausragendes Bauwerk ist die 35 Meter hohe Verklärungskirche, die von 22 Kuppeln bekrönt wird. Sie gilt als der kühnste erhaltene Holzbau Russlands. Es ist außerordentlich schwierig solche Holzbauten zu er-

Kirche vor dem Verrotten bewahren

halten. So wäre die Verklärungskirche ohne das Gerüst in ihrem Inneren schon längst eingestürzt. Die meisten der Balken sind völlig morsch. Seit Jahrzehnten wird gestritten wie die Kirche vor dem Verrotten zu bewahren sei. Es bleibt zu hoffen, dass das Gebäude noch zu retten ist, bevor der Streit entschieden ist. Immerhin bringen die reichen ausländischen Touristen, die mit Fluss-Kreuzfahrtschiffen hier angelandet werden, Geld in die notorisch leeren Kassen, auch wenn trotz des siebenfachen Eintrittspreises Dolmetscher oder Beschriftungen in englischer Sprache auf dem Gelände außerordentlich rar sind.

Ich verlasse Karelien und fahre quer durch die Wälder in Richtung Finnland. Hier, abseits der Magistralen, kann die GS ihre Qualitäten zeigen. Im Eiltempo versuche ich, nach Hause zu kommen. Motorrad-Urlaub ist eigentlich ein wenig anders als dieser Trip. Es verging kein Fahrtag, an dem es nicht mindestens eine Stunde geregnet hat. An kaum einen Tag erreichte das Thermometer 20 Grad. Darüber können auch nicht die vielen Reiseindrücke und Erlebnisse hinwegtrösten! Insgesamt jedoch sind die Baltischen Länder eine Reise wert. Nur einen Billig-Urlaub sollte man nicht erwarten! Aber wer Natur erleben will, ist in diesen freundlichen Ländern sicher und bestens aufgehoben.



Ein breites Grinsen ins Gesicht von Fahrer und Beifahrer zaubern die Fahrten der Tourentrophy.

Fahrten der Tourentrophy

Zahlreiche Veranstaltungen gehören zur Tourentrophy. In seinem Newsletter informiert Peter Aufderheide über die Orientierungsfahrten. Hier die Berichte über die Fahrten von verschiedenen Teilnehmern und seine Editorials.

Als wenn ich es geahnt hätte. Im letzten Newsletter hatte ich mich ja noch über den Unsinn heutiger Motorleistungen am Beispiel der aktuellen BMW-Werbung ausgelassen.

Letzten Sonntag waren wir unterwegs, um die Strecke für die Pättgesfahrt auszuarbeiten. Da ich mein Revier leidlich kenne, habe ich die Strecke bereits im Detail am heimischen PC geplant. Da ich aber nicht weiß, wo nun alles Ortsschilder stehen, müssen wir die Strecke natürlich

kontrollieren. So standen wir dann unverhofft vor einem nagelneuen Verkehrszeichen Nummer 255. Für diejenigen, die (wie ich) mit diesen Nummern nix anfangen können: Roter Rand auf weißem Grund und ein symbolisiertes Moped drin. Die Strecke (K80, Möllenbeck – Krankenhagen) kenne ich gut. Zu den Zeiten, als wir noch bei Günter's Kurve gestartet sind, hatte ich die auch manchmal auf dem Programm. Die Straße führt nur durch den Wald – es dürfte sich normalerweise also kein Anwohner gestört fühlen. Allerdings waren mir bereits vor Jahren beim Ausarbeiten die Kollegen der gebückten Fraktion aufgefallen, die im Tiefflug diese Strecke befliegen haben. Wieder eine schöne Strecke weniger. Besten Dank auch an die hirnlosen Raser!

Peter

Technik ist was Wunderbares - wenn sie funktioniert

Das mussten wir, genauer gesagt Kirsten, auf der Zielfahrt zur Hotzenwaldralle schmerzlich feststellen. Gerade hatten wir uns den ‚H‘ Stempel geholt, als ich im Rück-



spiegel nur noch Inge ausmachen konnte. Ingo und Kirsten fehlten. Also schnell zurückgefahren. Sie wird doch wohl nicht ... Nein, war sie nicht. Das Moped (BMW R1200GS) hatte einfach keinen Bock mehr. Von jetzt auf gleich hatte es den Dienst eingestellt. Ein kurzer Check (Einspritzdüse rausdrehen) schien anzudeuten, dass Sprit zwar vorhanden war, die Maschine aber trotzdem nicht lief. Bei vier getrennten Zündspulen und Kerzen hatte es keinen Zweck, hier nach einer simplen Ursache zu suchen. Bei der recht kleinen Batterie der GS hat man eh nicht viele Startversuche frei. Also ADAC anrufen und dann das Moped in Richtung Werkstatt transportieren lassen. Ende der Zielfahrt für Kirsten (die beiden sind dann auf Ingos Moped direkt zum Ziel gefahren). Zum Glück kam gerade Norbert vorbei und hatte im Beiwagen noch Platz für Kirstens Gepäck. Der ADAC hat dann doch die Benzinpumpe als Ursache diagnostiziert, helfen konnte er vor Ort aber auch nicht. In der Werkstatt wurde am Freitag ein Elektronikteil an der Benzinpumpe als Ursache gefunden und ausgetauscht.

Was mir diese Panne aber deutlich vor Augen geführt hat, ist die Hilflosigkeit, mit der man sich in so einem Fall konfrontiert sieht. Ich behaupte mal einfach, einen Zweiventiler hätten wir wohl wieder ans Rennen bekommen. Aber so – Ende Gelände. 20 Kilometer von der nächsten Werkstatt entfernt ist das nur ärgerlich. Aber leider ist der nächste Händler im Urlaub (je nach Reiseziel) oft deutlich weiter entfernt. Und dann ist der Urlaub, auf den man sich so gefreut hat, schnell im Eimer. Von Reisezielen eines Michael Martin, bei denen eine Panne lebensbedrohlich werden kann, mal ganz zu schweigen ...

Die GS und ihre ganzen modernen Schwestern (egal welcher Marke) offerieren uns endlose Möglichkeiten und wecken bewusst Lust auf ferne Ziele. Meine R1200GS war bisher das problemloseste Moped in meiner 30-jährigen Mopedkarriere. Aber auch bei weitem das komplizierteste. Technik ist was wunderbares – wenn sie funktioniert! Das gilt insbesondere auch für moderne Motorräder.

Nachdenkliche Grüße Peter

Hotzenwaldralley

Nun ist sie Geschichte – die Hotzenwaldralley. Die letzte Ausgabe war in mehrerlei Hinsicht bemerkenswert: Die Zielfahrt hat diesmal erstaunlicherweise für die Wertung auf den vorderen Plätzen gesorgt. Aber dazu später mehr... Die Strecken waren wieder mal hinreißend. Axel hat uns nochmal die schönsten Ecken seines Reviers gezeigt. Klasse, werden wir vermissen! Die Aufgabenstellung hatte noch einiges Potenzial. An manchen Stellen haben mich die lautstarken Diskussionen der Teilnehmer an die guten alten Zeiten erinnert. Als so mancher die Sache noch tierisch Ernst nahm. Allerdings mit einem – wie ich finde – bemerkenswerten Unterschied. Während

in den Zeiten des Zillertals bewusst so manche Finte geritten wurde, um die Gegner bloß auf eine falsche Fährte zu locken, haben die Teilnehmer die Herausforderungen der diesjährigen Aufgabenstellung gemeinsam gelöst! In kleinen oder größeren Diskussionsrunden wurden unterwegs die verschiedenen Lösungsansätze offen diskutiert. Miteinander statt gegeneinander – und trotzdem ergab sich eine differenzierte Wertung. Eine interessante und positive Entwicklung, steht doch das gemeinsame Erlebnis mittlerweile im Vordergrund.

Aber der Reihe nach. Für uns begann die Anfahrt zur Zielfahrt bereits am Samstag. Wir haben zusammen mit Ingo und Kirsten eine schöne Zeit gehabt und sind so manche Türme der Tourenzielfahrt angefahren. Der Höhepunkt (im wahrsten Sinne des Wortes) war die Besteigung des Ulmer Münsters, des höchsten Kirchturms der Welt. Hier kann man bis in die luftige Höhe von 143 Metern (Turmhöhe 161m) gelangen. Beeindruckend und echt lohnenswert! Am Mittwochabend kamen wir dann in Pforzheim bei Ingos Schwester an. Die Nacht war kurz, wurde ich doch vom heftigen Prasseln des Regens auf das Dachfenster über meinem Kopf unsanft geweckt. Na, das konnte ja heiter werden. Aussichten auf 350 Kilometer Zielfahrt im Unterwassereinsatz lassen einen nicht gerade beruhigt schlafen. Auch morgens beim Frühstück plästerte es noch gewaltig. Super. Aber bevor die Stimmung zu sehr zu kippen drohte, haben wir das Regenradar im Internet befragt. Und siehe da, es sah gut aus! Also in Ruhe zu Ende gefrühstückt und dann die Mopeds beladen. Wir hatten auch tatsächlich ein super Timing: Bis auf einen kurzen Huscher während der Mittagspause sind wir trocken im Ziel angekommen. Allerdings gab es technische Pannen – siehe oben ...

Da die Strecke diesmal durch die Länge und Komplexität des Lösungswortes „Schlotzer“ recht lang war und einige Teilnehmer Ehrgeiz bei der Anfahrt der Tourenzielfahrt-Türme im Schwarzwald hatten, ergab sich hier schon mal die erste Wertung (durch verspätete Zielankunft). Auch die Auswahl (un-)geeigneter Hilfsmittel während der Ausarbeitung der Strecke zeigte Wirkung. Ein Teilnehmer gelobte jedenfalls, sein Messlineal nach der Rückkehr feierlich zu entsorgen. Der vermeintliche Geheimtipp entpuppte sich dann doch leider als Messfehler. Namen werden natürlich nicht verraten – Datenschutz, versteht sich ...

Die Ori selber bestand dann aus zwei Teilen. Zunächst einem Chinesen mit teilweise eigenwilligen Entfernungangaben, wie üblich gefolgt von einer abzupausenden Pfeilskizze. Ach ja, zwei Pfeile bekamen die Teilnehmer noch während der Ausarbeitung von Axel persönlich nachgereicht ... Erwähnt werden soll auch noch, dass der Weißwurstrocker wieder dabei war. Von den 36 Fahrten (Enzianralley, Elsassralley, Hotzenwaldralley) hat er an 34 Fahrten teilgenommen. Am Samstag ist Günter dann auch noch mal eben im Zillertal vorbeigefahren, dort wollte man sich beim Enziansepp treffen und an die alten Zeiten



erinnern. Wir haben uns am Samstag dann auch an die alten Zeiten erinnert und sind über das Weintor (Startpunkt der Zielfahrt Elsassrallye) und den Pfälzerwald gen Heimat getuckert. Zehn Kilometer vor der heimischen Garage fing dann bei Inges F650GS das ABS an zu spinnen.

Peter

Editorial

Der Urlaub liegt hinter uns, Zeit für Radio Touren-Trophy wieder auf Sendung zu gehen. Inzwischen gab es zwei Fahrten, bei der ersten sind wir selber dabei gewesen, die zweite fand leider ohne uns statt. Aus der philosophischen Ecke kann ich diesmal berichten, dass ich derzeit keine große Lust habe mit dem Solomoped zu fahren. Stattdessen haben wir unser R100 Gespann wieder vermehrt im Einsatz. Was das mit Philosophieren zu tun hat?

Eine ganze Menge. Der Grund für diesen Wandel liegt nämlich zum guten Teil im Alter des Fahrzeugs (20 Jahre) begründet. Damals hatten die Mopeds bekanntlich noch lange nicht soviel Motorleistung wie heute. Logischerweise war die Endgeschwindigkeit daher auch nicht so hoch. Daraus resultiert, dass die Mopeds auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten „rund“ liefen.

Und damit wären wir dann bei der Philosophie. Der Entdeckung der Langsamkeit quasi. Es macht mir zusehends Spaß, LANGSAM zu fahren. Auf kleinen Sträßchen bei 60-70 km/h in die Gegend zu schauen. Die Natur zu genießen, quasi aufzusaugen. Das Gespann läuft auch bei noch niedrigerem Tempo schön „rund“. Die 12er GS erfordert bei so niedrigem Tempo eine aufmerksame Gashand, sonst kommt die Fuhre leicht ins ruckeln. Verkehrte Welt, oder „Back to the Roots“? Geht es anderen genauso? Kommentare sind willkommen...

Nun aber genug der blumigen Worte. Dank der Mithilfe von Jupp, Dieter, Ingo und Kirsten gibt es viel für euch zu lesen!

Sonntagsfahrergrüße Peter

Thüringerwaldfahrt

Nun wird also der wilde Osten „erobert“. Nach leider wenig erfolgreichen Versuchen, eine TT-Ori in Sachsen zu etablieren (da war doch in grauer Vorzeit mal was in Bad Schandau und Prina) haben die Linnemänner einen neuen Anlauf genommen. Diesmal in Thüringen, genauer gesagt in Lothra. Lothra ist natürlich jedem ein Begriff (räusper). Naja, zumindest die Teilnehmer der 1. Thüringerwaldfahrt haben jetzt eine grobe Vorstellung davon, wo das liegt...

Wir kamen am Freitag am späten Nachmittag dort an (die Solomopeds auf dem Anhänger). Empfangen wurden

wir vom Veranstalter und einigen anderen Teilnehmern, die es sich bereits im Biergarten vor der alten Brauerei gemütlich gemacht hatten. Es wurde ein gemütlicher Abend und einige Leute haben Bekanntschaft mit einem Teufelszeug gemacht: KrabelDiWandeNuff. Ob das der Grund war, warum es einigen am nächsten Morgen gar nicht so gut ging? Aber unser Veranstalter arbeitet ja mit allen Tricks um die Starterzahlen hoch zu halten. Renates Bordapotheke war gut gefüllt.

Die Ori bestand aus zwei Teilen: Pfeilskizze (zum Teil über schöne unbefestigte Wege) und einer einfachen Chinesenrallye über traumhafte, fast leere kleine Nebenstraßen. Da haben wir noch sehr viel Potenzial für viele Jahre Orifahren.

Eine kleine Anekdote am Rande. Nach der Ori überkam Inge und mich die Müdigkeit und wir haben uns ein wenig aufs Ohr gelegt. Irgendwann klopfte Renate dann an unsere Zimmertür. Aufstehen, es wäre Zeit für die Sonderprüfung (Schätzaufgabe). Sie hatte alle Hände voll zu tun, um alle Teilnehmer zusammen zu trommeln. Es waren nämlich ausnahmslos ALLE am pennen! Die Schätzaufgabe führte uns dann auf den Turm der Brauerei. Eigentlich ursprünglich ein Schornstein, der als Schnapsidee (im wahren Sinne des Wortes) mit einer Wendeltreppe und einem Dach nachgerüstet worden war. Der Samstagabend verlief gemütlich und harmonisch. Auf einen erneuten Einsatz gewisser Alkoholika wurde allerdings verzichtet...

Auch von dieser Stelle noch mal der herzliche Dank an den Veranstalter und die Helfer (Arno, Inge und Steffi). Eine Ori so weit weg von der Basis erfordert viel Arbeit und Einsatz. Danke!

Peter

In Steno hier auch noch der Bericht von Jupp (seit Lothra hat er den neuen Spitznamen: Himbeertoni):

Zum ersten mal fand dieses Jahr die Thüringen ORI statt. Bereits am Donnerstag reisten wir an und als wir Thüringen erreichten, waren wir überrascht, wie weitläufig und dünn besiedelt es dort ist. Vor allem dünn besiedelt! Als wir gegen 21 Uhr an den großen Talsperren vorbeifuhren, haben wir trotz besten Wetters kaum Menschen gesehen.

Was war hier los? Alle schon im Bett ??? Nein ! Als wir den Ort des Geschehens befuhren, sprangen plötzlich sechs verwegene LV-Rhein-Ruhrlers aus einem Biergarten und hießen uns willkommen. Doch, hier leben Leute! Dass wir dann abends durch unsere Unterhaltungen das Dorf wach gehalten haben, brachte Leben dorthin.

Das Lokal war sehr gut, die Unterkünfte einfach aber sauber und gemütlich. Und natürlich sehr ruhig. Das Essen und vor allem das Frühstück waren sehr gut und reichlich. Es gab auch sehr leckere, selbstgemachte Marmelade.



Am Freitag haben wir schon mal zusammen mit Dieter und Gabi die Gegend erkundet und dabei sehr schöne Ecken gefunden. Auch die Fahrt selber hatten die Linnenmänner wieder hervorragend geplant und eine wunderbare Strecke ausgetüftelt!!

Alles in allem eine sehr gelungene Veranstaltung. Ich kann nur jedem empfehlen, im nächsten Jahr teilzunehmen.

Himbeertoni

Bergische Ori

Die „BergOri“ wie ich die „Bergische Ori“ zukünftig nennen möchte, fand wieder am Wochenende um den 1. August in Lantenbach statt. Die Wettervorhersage war in Ordnung und so waren wir schon am Freitag mit neun Personen beim Grillen.

Die letzten Gäste kamen gegen 22 Uhr aus dem tiefen Hotzenwald.

Am Samstagmorgen wurde von Andreas, unseren Hun-

fast vorbei war, kamen noch einige Nachzügler, die dann auch ein Problem während der Fahrt bekamen. Sie hatten halt die mündlichen Hinweise nicht alle erhalten. Aber dafür kann man ja telefonisch nachfragen!

Dieses Jahr gab es im ersten Teil eine Bilderrallye von 26 km für alle Teilnehmer. Die Hauptaufgabe war eine Pfeilskizze, die für die Touristen nicht einfach und für Profis deutlich schwerer war. So musste ich gegen meinen festen Vorsatz doch einige Tipps geben, bis die verschiedenen Ausarbeitungen sich halbwegs ähnelten. Es sollten ja alle Teilnehmer wieder ankommen!

Eine Schwierigkeit war für die Profis das Abschätzen, ob das Wenden an einer geeigneten Stelle kürzer als eine Alternativroute war. Diese Frage musste an zwei Stellen geklärt werden. Als Zünglein an der Waage sollte eine Schätzung über den Anteil der Landstraßen herhalten, die im ersten Teil gefahren wurden. Diese Schätzung musste an der ZK abgegeben werden.

Zum Schluss waren alle so neugierig auf die Strecke, dass da auch mal ohne Bordkarte losgefahren wurde! Daher



Über viele Teilnehmer freute sich Ausrichter Dieter Samel (r.). Die Teilnehmer hatten viel Spaß.

den und mir erst einmal der Aggerstausee getestet. Während wir noch den Frühstückskaffee auf der Gaststättenterrasse genossen, fuhren Holger und Pia mit dem DR800-Endurogespann auf den Parkplatz. Noch bevor Holger den Helm runter hatte, orderte er seinen ersten Cappuccino. Im Schlepp kamen Ralf und Claudia. Die vier gingen nach dem Kaffee ihre Zelte aufschlagen, um rechtzeitig zur Fahrerbesprechung zurück zu sein.

Inzwischen trudelten die anderen Teilnehmer ein und bauten zum Teil die Zelte auf. Bei der Fahrerbesprechung gab es dann erst einmal viele ratlose Gesichter. Speziell bei den zahlreichen „Ersttättern“. Auch als die Besprechung

musste ich mich sputen, um nicht nach den Teilnehmern an der Stelle anzukommen, wo ich Fotos machen wollte.

Problem bereitete im ersten Teil nur ein Ortsdurchfahrtschild, auf das zugefahren, vor dem dann aber scharf links abgebogen wurde. Es fand sich unberechtigt auf 75 Prozent der Bordkarten wieder!

Die Zielkontrolle wurde auf dem Gelände der P.A.D. in Meinerzhagen abgehalten. Die P.A.D. organisiert im Auftrag des DVR eine Sicherheitsinitiative für Biker namens „German Safety Tour“ (www.german-safety-tour.de). Letztes Jahr durfte ich mit dieser Tour mehrere Tage auf Sardinien biken und Annette kennen lernen. Als ich Annette



fragte, ob ich auf dem Gelände eine ZK einrichten dürfe, sagte sie spontan zu, opferte ihre Freizeit, bereitete Kaffee und half mit ihrer Tochter Nele der Gaby bei der Organisation und mit den Sachen aus, die ich noch im Gespann durch die Gegend fuhr.

Nochmals vielen Dank an Annette, Nele und der P.A.D.!

Beim Aufbruch von der ZK wollte dem Horst seine Guzzi nicht anspringen. Kurzerhand wurde die Italienerin in Warteposition gebracht und Horst fand für den Rest der Tour auf Stefans Suzuki eine Mitfahrgelegenheit. Abends hatte das Mädel wieder genug Feuer, um Horst in die Heimat zu tragen.

Nun wurde die Hauptaufgabe von den Fahrern angegangen. Die Touristen hatten Mühe mit einer Abzweigung, die erst beim zweiten Hinschauen als solche erkannt wur-

gen, sondern den „steinigen Weg gehen“ und sich selber mit Ihrer Fahrtroute beschäftigen, gab es in diesem Jahr

1. Steine als Trophäen.

2. Für die Tagessiegerin einen Vogel auf einen Stein, weil ihr ein „steiniger Weg“ nichts ausmacht.

3. Den Mitstreitern auf dem Treppchen ein Steinhäufchen mit dem Spruch „Der Weg ist das Ziel“.

4. Dem letzten jeder Klasse zum Trost eine Tasse mit dem Spruch „Ich bin mit der Gesamtsituation unzufrieden!“ (Zwar kein Stein aber immerhin aus Mineralien und mit hohem Gebrauchswert)

5. Und allen anderen einen Stein mit einem weisen Spruch.

So konnten diejenigen, die noch nach Hause fahren mussten, früh und mit ihren Preisen aufbrechen.

Für die anderen endete der Abend bei einem gemütlichen Plausch auf dem Campingplatz.

Am nächsten Morgen saßen wir gemütlich mit elf Personen beim Frühstück zusammen, verabredeten noch einige Termine und räumten gegen 11:30 Uhr den Platz, um in kleineren Gruppen die Heimreise anzutreten.

RESÜMEE:

Zwölf Nennungen Profis (drei mit Beifahrer), acht Nennungen Touristen (drei

de. Dennoch haben alle den Weg zur Durchfahrtskontrolle gefunden. Bei den Profis sorgte ein Ortsschild mit der Beschriftung „Hardenberg“ und die Aufgabe das „erste Zeichen“ zu notieren für Differenzierung in der Auswertung. Es gab keine weiteren Ausfälle und keine größeren Verirrungen. So waren alle rechtzeitig zum Essen zurück.

Auch die Auswertung ging schnell. Zuletzt entschied häufig die dritte Aufgabe über die Position. Was sicherlich auch damit zusammenhängt, dass Familien und Paare nicht so einfach zu trennen sind.

Als Anerkennung für die Teilnehmer, dass sie nicht dem Trend folgend, Ausfahrten und geführte Touren bevorzu-

mit Beifahrer), 20 Nennungen gesamt, neun neue Teilnehmer auf sechs Fahrzeugen

Die jüngste Teilnehmerin belegt den ersten Platz bei den Profis.

Der erste und dritte Platz der Touristenklasse gingen jeweils an ein Pärchen (Gespanne) ohne Tourentrophäe-Kenntnisse!

Pro Nennung gab es einen Preis und eine Teilnehmerin hat sich entschlossen, dem BVDM beizutreten. Die Teilnehmer waren voll des Lobes für die Veranstaltung. Wir danken den Teilnehmern hierfür und freuen uns auf 2010!

Dieter



Unser Heimspiel

Da, wie bekannt, Kirsten ja aus Gummersbach kommt und dort ihr Elternhaus steht, hatten wir bei der Bergischen Ori natürlich sehr komfortable Verhältnisse. Beispielsweise konnten wir quasi im eigenen Bett schlafen. Diesen Vorteil haben wir uns dieses Jahr mit Axel und Iris geteilt, die ebenfalls, wie auf der Hotzenwald-Rallye verabredet, auch in Gummersbach übernachteten. Ein weiterer Vorteil war, dass wir schön ausgeruht am Samstag zum Start fahren konnten, wobei Axel die Gelegenheit nutzte, um Kirstens GS mit Iris als Sozia Probe zu fahren. Wir waren schon recht zeitig am Startort in Lantenbach und konnten uns deshalb mit Dieter und Gabi über die zahlreich eintreffenden Teilnehmer freuen, deren Zahl sich schlussendlich auf 22 summierte. Erfreulich war auch, dass im Gegensatz zum letzten Jahr am Freitagabend nicht nur vier inklusive Veranstalter, sondern so um die acht Teilnehmer zum Grillen anwesend waren.

Pünktlich begann Dieter mit der Fahrerbesprechung und wies deutlich auf die zu lösende Fahraufgabe hin. Nach langem Rätseln und Verbrauch von 2 x 2 Fahrtunterlagen, waren wir uns über die Strecke einig, aber noch lange nicht sicher. Sei's drum, wir sind dann um 13 Uhr zu der Bilderori, die sehr schön ausgearbeitet und sehr entspannt zu fahren war, gestartet (Zum nachträglichen Abfahren haben wir die Fahrtunterlagen für die Schwiegermutter mitgenommen). An der Zielkontrolle gab es Kuchen und eine Toilette, wo der gerade eingefüllte Kaffee auch wieder abgeschüttet werden konnte. Dieter hatte nämlich auf seinem Sardinien-Trip Leute kennengelernt, die an der Ori-Strecke ihre Firma haben und dort war für die Pause an der ZK alles bestens präpariert. Dann ging es auf die Kartenstrecke, die uns entgegen dem Uhrzeiger rund um einige Bergische Talsperren wie etwa die Genkel- und Fürwiggetalsperre führte. Bei der Fahrerbesprechung habe ich Dieters warnende Worte und die schriftlichen Hinweise wohl nicht richtig wahrgenommen, sonst wäre mir bestimmt aufgefallen, dass an einem Ortsschild statt des Buchstaben ein Pfeil aufgeschrieben werden musste. Die Siegerehrung fand wie immer im Restaurant des Campingplatzes statt. Dieter und Gabi, bekannt für außergewöhnliche Preise, hatten sich auch dieses Mal wieder etwas einfallen lassen. Es gab Preise in Form von „sprechenden Steinen“.

Unser Fazit: Dieser Samstagnachmittag war mal wieder einer von der wirklich gelungenen Sorte. Dieter hatte eine sehr schöne Strecke ausgearbeitet die, weil sie auf kleinsten Sträßchen stattfand, uns dann doch keinen Heimvorteil gebracht hat. Es ist immer wieder erstaunlich, als Einheimische festzustellen, wie viel kleine Straßen es in diesem Gebiet gibt, die nicht gesperrt, uns nicht bekannt sind und uns somit zur Verfügung stehen, dies fällt sehr positiv auf.

Es waren mal wieder erfreulich viele, auch neue Teilneh-

mer angereist, von denen dann auch einige im Zelt übernachteten, wodurch der Abend recht unterhaltsam war. Das Wetter war genial und vor allem sind alle am Sonntag wieder gesund zu Hause angekommen. *Ingo & Kirsten*

Märkwürdige Ori

Zehn Profis und sechs Touristen gingen bei der Märkwürdigen Ori an den Start. Zunächst gab es eine Pfeilskizze mit einigen Besonderheiten zu absolvieren, danach eine einfache Chinesenrallye mit Wasserkühlung und zum Abschluss gab es für die Profis noch Fisch (garantiert nicht grätenfrei). Man kann Jupp ja nicht nachsagen, er ginge nicht auf die Kritik der Teilnehmer ein. Letztes Jahr waren die OKs etwas dünn gesät, das galt es zu kompensieren. Also sollten diesmal auch Namen von Bushaltestellen (erster Buchstabe) in die Bordkarte eingetragen werden. Ich hätte nicht gedacht, dass der öffentliche Nahverkehr im märkischen Kreis derart gut ausgebaut ist. Auf der ersten Bordkarte gab es rund 60 Buchstaben zum Eintragen... Die ZK war am Segelflugplatz Menden-Barge, wo wir sehr freundlich aufgenommen und mit Unmengen von Kuchen zur folgenden Etappe motiviert werden sollten. Das war auch bitter nötig, da wir die ganze Zeit schon in einen fast schwarzen Himmel blicken mussten. Hoffentlich müssen wir nicht... Doch, mussten wir.

Nicht das Deo, sondern die Motorradhose versagte.

Zu allem Überfluss gab es auch noch eine unkooperative Baustellenampel, an der drei Teilnehmer buchstäblich abgesoffen sind. Somit sind auch Ingo und Kirstens Punkterekord zu erklären: Nach der Dusche stand fest, dass nicht Kirstens Deo, sondern ihre Motorradhose versagt hatte. Also: Abbruch der Rallye und Rücksturz zur Basis um Schlimmeres zu vermeiden. Wie ich Kirsten kenne, hat sie inzwischen den Klamottenladen ihres Vertrauens konsultiert. Inge und ich sind mit unserem Gespann halbwegs trocken durchgekommen und konnten gegen Ende der zweiten Etappe bereits die Abendsonne genießen. Voller Elan haben wir uns in die Fischgräte gestürzt. Auf der Hälfte der Strecke haben wir einen Weg übersehen und somit einen von Jupp unbeabsichtigten Umweg genommen. Passte doch, bis auf einen Strich (und zwei OKs) fast gut... **FAZIT:** Wir haben uns über die (für die schlechte Wetterprognose) hohen Starterzahlen, das Wiedersehen mit Steffi (Simsonpower!) und Thomas, sowie den leckeren Kuchen gefreut. Die Aufgabenstellung war diesmal für die Profis etwas anspruchsvoller, die Anzahl der OKs kann wieder etwas reduziert werden (nicht jeder fährt seinen Sekretär im Beiwagen spazieren) und die Sache mit dem Wetter kann Spaß machen, muss aber nicht. *Peter*



Motorsport im Internet-TV

Deutsche Motorsportler mit DMSB-TV auf Sendung

Der DMSB (Deutscher Motor Sport Bund) geht ab sofort im Internet auf Sendung. Unter der Adresse www.dmsb.tv präsentiert der Spitzenverband der deutschen Motorsportler einen Internet-TV-Sender, der aktuelle Beiträge zu den wichtigsten Prädikaten des DMSB und anderen Top-Events für alle interessierten Fans zugänglich macht.

Im Motorradsportbereich umfasst das Angebot die Berichterstattung zur IDM, schon ab dem Start ist eine umfangreiche Saisonvorschau 2009 verfügbar. Im Automobilbereich bilden die Berichte zur DRM (Deutsche Rallye-Meisterschaft) den Schwerpunkt. Auch hier gehört der ausführliche Ausblick auf die Saison zum Startangebot, das durch aktuelle Berichte zum DRM-Auftakt bei der ADAC Bayern-Rallye Oberland im März ergänzt wird. Außerdem ist der Auftakt zur Rallycross-DM (DRX) am 21. und 22. März in Oschersleben schon beim Start der Homepage zu finden, auch eine Berichterstattung zur DKM ist geplant. Im Laufe der Saison werden auch Berichte zu Serien und Events hinzukommen, die nicht vom DMSB ausgerichtet werden. Zuständig für Betrieb und Redaktion von DMSB-TV ist das Team von RacingTV.de um Martin Koldewey.

DMSB.tv

„Mit DMSB-TV schaffen wir für viele Prädikate eine zusätzliche Bühne, auf der sie sich dem Publikum präsentieren können. Einige DMSB-Serien haben mit dem Internet-Fernsehen sogar zum ersten Mal überhaupt die Möglichkeit, den Fans bewegte Bilder ihrer Sportart näher zu bringen. Das finde ich überaus positiv für Aktive und Zuschauer gleichermaßen“, erklärt DMSB-Präsident Torsen Johné.

Sein Präsidiumskollege für den Motorradbereich, Wolfgang Glas, ergänzt: „Mit DMSB-TV wollen wir die 2008 erfolgreich begonnene Arbeit fortsetzen. Bereits im vergangenen Jahr haben sich Aktive und Fans gleichermaßen

über die kompetenten und emotionsgeladenen Berichte auf RacingTV.de gefreut. Mit der Verlagerung dieser Berichte auf DMSB-TV unterstreichen wir diese

Arbeit und bilden gleichzeitig den Kern für ein Angebot, bei dem wir für die Zukunft große Entwicklungspotenziale sehen.“ Motorsportfans können sich damit in Zukunft über ein zweigleisiges Angebot der Internet-TV-Experten aus Hannover freuen. Denn neben den Championaten des Dachverbands, die auf DMSB-TV präsentiert werden, bleibt RacingTV.de mit einem breiten Angebot von Berichten über weitere Prädikate online. (Pressemitteilung des DMSB, der BVDM kooperiert mit dem DMSB, Anm. d. Redaktion.)

Neue Motorradkarte

Neu erschienen ist die aktualisierte Motorradkarte für die Niederlausitz. Ob Braunkohle-Bagger, schwimmende Häuser, Pyramiden in Fürst Pücklers Branitzer Park, eine slawische Burganlage oder der Eurospeedway Lausitz, faszinierende Mondlandschaften und neu entstehende Seen: Die Niederlausitz hat neben schönen Motorradstrecken auch kulturell und landschaftlich einiges zu bieten und ist einen Besuch wert. Fahrspaß ist garantiert. Fünf Touren durch den Süden Brandenburgs und die angrenzende polnische Region bietet die aktualisierte Karte „Mit dem Motorrad durch die Niederlausitz“, die in der dritten Auflage mit 20.000 Exemplaren aufgelegt wurde. Neben Tourentipps gibt es weitere Informationen wie interessante Stopps und Empfehlungen für Biker-Wochenden und Übernachtungen in 26 motorrad-

freundlichen Hotels. Die Faltkarte ist kostenfrei bei den Touristinformationen der Region sowie beim Tourismusverband Niederlausitz, Schloßbezirk 3, 03130 Spremberg, Telefon 03563/602340, E-Mail info@niederlausitz.de oder im Internet unter www.niederlausitz.de per Download zu erhalten. Weitere Infos erteilt Katja Wersch (Marketing) vom Tourismusverband.





Nach 440 Kilometern endlich am Ziel: Den über 60 Bikern bot sich auf dem Großglockner eine beeindruckende Kulisse.

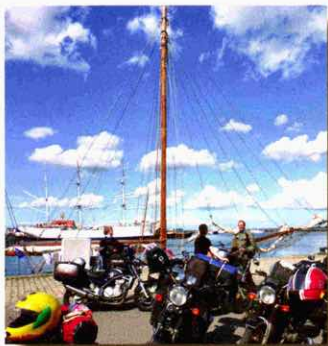
Gipfelstürmer

Geislinger Motorradfreunde auf Benefiz-Tour für unheilbare Kinderkrankheit

Aschaffenburg/Großglockner, 24.07.2009. „Mitfahren – Mithelfen – MPS bekannter machen“, das war das Motto der dreitägigen Benefiz-Tour, organisiert von den Geislinger Motorradfreunden. Von 17. bis 19. Juli tourten mehr als 60 Biker zugunsten der unheilbaren und wenig erforschten Kinderkrankheit Mukopolysaccharidosen (MPS) quer durch Süddeutschland. Mit dabei war auch der an MPS erkrankte Marc (10), Sohn von Mitorganisator Peter Wachter. Das Ziel der Tour: der Großglockner. Rund 440 Kilometer mussten die Fahrerinnen und Fahrer auf sich nehmen, um endlich in den Alpen anzukommen. Auf ihrem Weg stoppten die Biker in mehreren Städten, u. a. in Ulm. Hier ließen sich nicht nur Motorradbegeisterte von dem imposanten Biker-Sound beeindrucken: Zahlreiche Ulmer Bürger – unter ihnen auch Oberbürgermeister Ivo Gönner – waren von den schweren Maschinen begeistert und ließen sich von der deutschen Gesellschaft für MPS

über die Erkrankung aufklären. Hintergrundinformation für die Redaktion: MPS ist eine erblich bedingte Stoffwechselstörung. Die Erkrankung verläuft dramatisch und meist schon im Kindesalter tödlich. Die deutsche Gesellschaft für Mukopolysaccharidosen (MPS) e. V. vertritt die Interessen von mehr als 600 Patienten und ihrer Familien. Weltweit stehen MPS-Gesellschaften in fachlichem Austausch. Seit 2006 begehen sie jährlich am 15. Mai den internationalen MPS-Tag. In Deutschland gab es dazu in diesem Jahr erstmals bundesweit regionale Aktivitäten. <http://www.mps-ev.de>. Wer den Verein unterstützen will, kann dies mit einer Spende auf folgendes Spendenkonto tun: Sozialbank Mainz, BLZ: 550 205 00, Konto 76 76.

Kontakt: Gesellschaft für Mukopolysaccharidosen e. V., Beratungs- und Geschäftsstelle, Carmen Kunkel | Christa Rey, Telefon 06021/858373, E-Mail: christa.rey@mps-ev.de, www.mps-ev.de. Wer sich für die Motorradtour interessiert, und im kommenden Jahr dabei sein möchte, kann sich an die Geislinger Motorradfreunde wenden, www.motorradfreunde-geislingen.de.



- Deutschlandfahrt
- Vorschau Elefantentreffen
- Test BMW K 1200 S
- Test Bimota DB 5
- Reisebericht Italien



Wir möchten Euch künftig über aktuelle Termine, Neuigkeiten im Verband, verkehrspolitische Entwicklungen und interessante Neuheiten nicht nur quartalsweise über die Ballhupe, sondern aktuell informieren. Deshalb planen wir einen elektronischen Newsletter, den wir per E-Mail verschicken wollen. Dazu benötigen wir natürlich Eure E-Mail-Adressen, sowie Euer Einverständnis. Aus Datenschutzgründen können wir die uns vorliegenden E-Mail-Adressen (und das sind ohnehin nur wenige), nicht ohne Einverständnis verwenden. Selbstverständlich werden die Adressen nicht weitergegeben. Wer also den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an die BVDM-Geschäftsstelle, E-Mail: geschaeftsstelle@bvdmd.de.

Habt Ihr Anregungen, Kritik oder Lob zur Ballhupe? Dann schreibt einen Leserbrief an die Redaktionsanschrift oder per E-Mail an ballhupe@bvdmd.de.

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Auflage: 5000

Chefredaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Wuppertaler Straße 9
51145 Köln
Telefon 02203/295251
E-Mail: ballhupe@bvdmd.de

Redakteur: Arno Boes

Layout: Jörg Renfordt

Autoren dieser Ausgabe:
Manfred Ahrens, Astrid Althoff, Inge und Peter Aufderheide, Olaf Biethan, Kirsten und Ingo Bläske, Arno Boes, Bernd Laude, Klaus Lonnendonker, Stefan Michler, Egon Milbrod, Horst Orlowski, Dieter Samel, Dagmar Schreiner, Stefan Winke.

Wichtige Adressen:

BVDM-Geschäftsstelle
In den 14 Morgen 9
55257 Budenheim
Tel. 06139/293209
Fax 06139/293210
E-Mail: geschaeftsstelle@bvdmd.de

Vorsitzender:
Michael Lenzen
Adresse siehe Redaktion
E-Mail: info@bvdmd.de

BVDM-Homepage:
<http://www.bvdmd.de>

Ballhupe im Netz:
Christian Könitzer
<http://www.ballhupe.de>

Druck:
Warlich Druck, Meckenheim

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

CHRIS & MARTY

IM GEHEIMDIENST IHRER MAJESTÄT...



GEZEICHNET... NICHT GEDREHT!



Richtig auf TOUREN kommen! TOURENFAHRER



TEST-ABO 6 Monate Probe lesen

Das TF-TEST-ABO sichert Ihnen
Lesespaß pur, und dazu erhalten
Sie gratis diese Motorrad-
Verbandtasche

**TEST-ABO
27,- €**

Mit der Motorrad-Verbandtasche
im praktischen Mini-Format sind
Sie auf der sicheren Seite.
Inklusive Wärmweste, Verbände,
Schere, Isolierdecke
und vielem mehr.



**DANKESCHÖN
Mini-Motorrad-
Verbandtasche**



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

TF-TEST-ABO

☐ Ja, ich möchte sechs Monate lang TOURENFAHRER testen und
erhalte als Dankeschön die **Motorrad-Verbandtasche***

Die Lieferung soll erfolgen ab Heft _____

Name/Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Datum/Unterschrift _____

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

Gewünschte Zahlungsweise

☐ Buchen Sie den Rechnungsbetrag von meinem Konto ab:

Bankleitzahl _____

Konto-Nr. _____

Geldinstitut _____

☐ Ich zahle nach Eingang der Rechnung.

Der Abo-Preis für 6 Hefte inkl. Porto beträgt im Inland 27 €. Abo-Lieferungen ins Ausland können nur auf Rechnung oder durch Vorabinsendung eines Schecks (Ausland EU: 34,80 €/ übriges Ausland: 36 €) ausgeführt werden. Nach Ablauf des Test-Abos schicken Sie mir TOURENFAHRER zum Jahres-Abo-Preis von 54 € im Inland; Abo-Lieferungen ins Ausland können nur auf Rechnung oder durch Vorabinsendung eines Schecks (Ausland EU: 69,60 €/ übriges Ausland: 72 €) ausgeführt werden. Das Jahres-Abo kann ich jederzeit kündigen und erhalte zuviel gezahltes Geld zurück. Falls ich nach dem Test TOURENFAHRER nicht weiterlesen möchte, schicke ich nach Erhalt der 5. Ausgabe eine kurze Info an den Abo-Service: PMS & Co. KG, Frau Lattemann, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 0211/690 78 99 86, l.lattemann@pms-abo.de.

Bitte ausfüllen und senden an: Reiner H. Nitschke Verlags-GmbH, TOURENFAHRER, Eifelring 28,
53879 Euskirchen oder per Fax 02251 / 650 46 19