



Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

Ballhupe

1 | 2010



Italienische
Momente: Bimota



Deutschlandfahrt
mit Ziel Stralsund



Karven durchs
Bergische Land

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



Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) vertritt mehr als 15.000 Motorradfahrer. Gemeinsam mit Dir sind wir noch stärker!

Politik, Sicherheit und Spaß sind die drei Säulen unserer Arbeit: Interessenvertretung auf allen politischen Ebenen bis hin zum Europäischen Parlament und Mitarbeit in allen relevanten Gremien und Ausschüssen. Einsatz für motorradgerechte Straßen mit Unterfahrschutz und sinnvoller Beschilderung aber ohne Bitumenflickerei. Mehr als 100 Motorradsicherheitstrainings pro Jahr und Ausbildung eigener Moderatoren. Spaß gibt es bei unseren Rallyes und Orientierungsfahrten, der Deutschlandfahrt, dem berühmten Elefantentreffen, geführten Touren, Treffen und Stammtischen. Mach mit, als Mitglied zahlst Du im Jahr nur **48 Euro**.

Dafür erhältst Du zahlreiche Vorteile wie:

- viermal jährlich unsere Verbandszeitschrift
- Beratung in allen Fragen rund ums Motorrad
- Sicherheitstrainings zu günstigen Konditionen
- politische Interessenvertretung
- Einsatz für motorradgerechte Straßen
- Kampf gegen Streckensperrungen
- kostenlose oder vergünstigte Teilnahme an den BVDM-Veranstaltungen
- Spaß unter Gleichgesinnten

Du kannst den BVDM auch unterstützen, ohne Vereinsmitglied zu werden: als Förderer.

Das kostet **12 Euro** im Jahr. Dafür erhältst Du einmal im Jahr die Ballhupe, den Touren- und Treffenkalender sowie aktuelle Informationen.

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

BVDM-Geschäftsstelle
In den Vierzehn Morgen 9
55257 Budenheim
Telefon 0 61 39/29 32 09

Weitere Informationen gibt es im Internet unter:

www.bvdm.de

E-Mail: info@bvdm.de



Mitgliedschaft

Name:

Straße/Nr.:

PLZ/Ort:

Telefon-Nr.:

E-Mail-Adresse:

Geb.-Datum:

Ehepartner eines Mitglieds

Name:

Mitglied in einem BVDM-Verein

Name:

Förderer

Einzugsermächtigung

Kreditinstitut:

Kto.-Nr.:

BLZ:

Datum:

Unterschrift:

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

Datum:

Unterschrift:



Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Nach dem langen Winter sehen wir alle den Frühling herbei. Auch die hartgesottenen Winterfahrer, von denen viele beim unserem Elefantentreffen im Bayerischen Wald waren (s. Artikel auf Seite 26), freuen sich über wärmere Temperaturen und schneefreie Straßen, damit auch wieder schöne Schräglagen möglich sind.

Wer lange nicht gefahren ist, und damit meine ich schon zwei oder drei Monate, braucht einige Zeit, bis er sein Motorrad wieder sicher beherrscht, bis die Automatismen wieder funktionieren und sich das Gefühl für die Schräglage und das Bremsen einstellen. Wie man sich auch im Winter, vor allem mental für das Motorradfahren vorbereiten kann, schildert BVDM-Sicherheitstrainingsmoderator Andreas Porz (s. Artikel auf Seite 18). Der beste Start in eine gute Saison ist ein Sicherheitstraining. Hier haben wir als Verband uns mächtig ins Zeug gelegt und weitere Moderatoren ausgebildet, so dass wir passend zur Saisonöffnung rund 120 Sicherheitstrainings im Angebot haben. Das reicht vom Anfängertraining bis zum Rennstreckentraining, vom Fortgeschrittenentraining bis zu Trainings für Gespannfahrer. Spezielle Kurse für Frauen oder Endurofahrer bieten wir ebenfalls an. Da ist mit Sicherheit für jeden etwas dabei, egal ob Anfänger, Wiedereinsteiger oder erfahrener Zweiradpilot. Im Internet gibt es auf unserer Homepage www.bvdm.de

eine regelmäßig aktualisierte Liste, wo Ihr sehen könnt, wie viele Plätze in welchem Angebot noch frei sind.

Viel Arbeit haben wir uns in diesem Jahr auch bei unserem Engagement für sichere Straßen, gegen Streckensperrungen und bessere Wahrnehmbarkeit durch LED-Licht vorgenommen. Bei der Sperrung der B237



(Schalk) hoffen wir, beim nächsten Termin mit Straßen NRW und dem Petitionsausschuss eine positive Entscheidung und eine Aufhebung der Sperrung erreichen zu können. Dazu brauchen wir Eure Unterstützung. Je nach weiterer Entwicklung planen wir eine Demonstration oder eine Sternfahrt, um gegen die Ungleichbehandlung durch die Streckensperrungen zu bekämpfen. Gerade auf der B 237 gibt es noch zahlreiche Möglichkeiten, durch Verbesserung der Strecke, die Unfallzahlen zu reduzieren. Sperrung ist keine Lösung, sie verla-

gert nur Probleme. Unser Referent Michael Wilczynski ist hier aktiv und setzt auf große Unterstützung.

In Sachen LED-Licht wollen wir auch die Politik überzeugen, sich für die neue Technik bei den Motorrädern stark zu machen. Neue Studien haben gezeigt, dass durch das LED-Licht die Wahrnehmbarkeit deutlich besser ist, als mit herkömmlichem Abblendlicht. Hier muss der Gesetzgeber handeln. Auch auf europäischer Ebene gibt es einen Vorstoß diese Technik auch für Motorräder zuzulassen.

Einen Trend, der bei einigen neuen Motorrädern zu beobachten ist, halte ich für bedenklich. Selbst Hersteller wie BMW nutzen mittlerweile aufwendige Technik, um den Auspuff deutlich kerniger (lauter) klingen zu lassen. Sicher bringen auch lautlose Elektrofahrzeuge Probleme, da Fußgänger daran gewöhnt sind, dass Fahrzeuge eine gewisse Geräuschkulisse haben. Aber da viele Motorräder gerade dann gefahren werden, wenn andere Menschen Ruhe und Erholung suchen, ist mehr Lärm aus den Auspuffanlagen absolut kontra produktiv. Er führt zu noch mehr Gegenwind und Bürgern, die nach Streckensperrungen schreien. Einen guten Start in eine unfall- und pannenfreie Saison mit viel Spaß wünscht Euch Michael Lenzen, 1. Vorsitzender BVDM

Michael Lenzen



Test

Italienische Momente mit der Bimota DB 5 8

Ganz leise Töne bei der Fahrt mit einem Elektroroller 23



Reise

Bella Italia – Eine 7000 Kilometer lange Rundreise durch Italien Beeindruckt vom Ätna 42

Drei Wochen Alpentour mit der Familie im Gespann 50



Touren/Sport

Ein Wintertraum beim 54. Elefantentreffen 26

Deutschlandfahrt mit Zielort Stralsund – Erlebnisse an der Gummibärchen-Kontrolle 12

Die Fahrten der Tourentrophy Rückblick und Vorschau 40



Politik

Internationales Motorradsymposium in Berlin 16

News

Neues Gespannfahrerbuch von Edmund Peikert 56



Editorial	3
Jahreshauptversammmlung in Lemgo – Attraktives Rahmenprogramm 40. Geburtstag der Elefantentreiber Lippe	6
Tipps zur Vorebeitung auf die Motorradsaison	18
Vorgestellt: Andreas Porz	20
Zwischenruf	21
Jahreswettbewerb Mühlen	22
BVDM präsentiert sich auf der Messe in Karlsruhe	36
Kaffeestand des RSC Pfaffenhofen	37
Oldtimer in Düsseldorf	38
Hamburger Motorradtage	39
Erste BVDM-Frauentour Spaß mit dem Motorrad und bei Plausch und Wellness	48
Auf kleinsten Straßen durch das Bergische Land	48
Die letzte Seite Nachruf auf Sigrid Briel	54
Impressum/Vorschau	58

6



18



36



48





Attraktive Angebote

Die Jahreshauptversammlung des Bundesverbandes der Motorradfahrer findet dieses Mal am Samstag, 24. April, in Lemgo statt. Sie wird ausgerichtet von den Elefantentreibern Lippe, die ihren 40. Geburtstag feiern. Sie haben ein interessantes Programm zusammengestellt.

Ganz herzlich lädt der Vorstand alle Mitglieder, Förderer und Freunde des BVDm zur Jahreshauptversammlung 2010 ein. Sie beginnt am Samstag um 17 Uhr im Liemer Krug, Bielefelder Straße 185, 32657 Lemgo, Telefon 05261/96620.

Bereits am Freitag sind alle Clubvorstände oder Vertreter, Referenten, Funktionsträger und alle Interessierten zur Bundesbeiratssitzung eingeladen. Sie beginnt um 19 Uhr, ebenfalls im Liemer Krug. Der Vorstand hofft auf rege Beteiligung an beiden Veranstaltungen. Zudem haben die Elefantentreiber Lippe rund um den offiziellen Teil ein interessantes Rahmenprogramm zusammengestellt.

Da die Tagesordnung nicht sehr umfangreich ist und keine Neuwahlen anstehen, bleibt genügend Zeit für das Rahmenprogramm.

Die Tagesordnung der JHV sieht folgendermaßen aus.

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Berichte der Referenten
- TOP 3 Berichte des Vorstandes
- TOP 4 Bericht der Kassenprüfer
- TOP 5 Ernennung eines Versammlungsleiters
- TOP 6 Entlastung des Vorstandes
- TOP 7 Neuwahl von zwei Kassenprüfern
- TOP 8 Siegerehrung Tourenzielfahrt
- TOP 9 Verschiedenes

Anträge an die Jahreshauptversammlung lagen dem Vorstand bis zum Redaktionsschluss der Ballhupe nicht vor. Dringlichkeitsanträge sind nach unserer Satzung noch auf der JHV möglich.

Vorstandsposten sind nach meinem derzeitigen Kenntnisstand nicht neu zu besetzen, doch wir suchen noch einige Mitglieder, die sich aktiv mit einigen Themen auseinandersetzen wollen. Als neuer Referent beschäftigt sich Michael Wilczynski seit einiger Zeit für den BVDm intensiv und erfolgreich mit dem Thema Streckensperrungen. Aber auch in Sachen Bitumen und sichere Straßen suchen wir noch Helfer, die gefährliche Strecken melden und den Kontakt mit den Behörden aufnehmen. Das ist eine Aufgabe, die mit überschaubarem Aufwand zu leisten ist, und sie bringt direkt etwas für die Sicherheit aller Motorradfahrer. Überlege doch einmal, ob Du nicht vor Ort in dieser

Richtung aktiv werden kannst.

Um unsere lokale Präsenz weiter zu stärken und den Mitgliedern vor Ort als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen oder einfach auch nur, um gemeinsam Spaß zu haben, Motorrad zu fahren oder Benzin zu reden, eignen sich die zwangslosen BVDm-Stammtische hervorragend. Auch hier wollen wir Euch anregen aktiv zu werden und vor Ort einen Stammtisch zu gründen, wie das in Köln geschehen ist. Wir unterstützen Euch dabei gerne. Möglichkeiten, Dich sinnvoll im BVDm einzubringen gibt es viele. Wir stehen gerne mit Rat und Tat zur Seite und sind auch neuen Ideen gegenüber aufgeschlossen. Sprich den Vorstand einfach auf der JHV an oder schicke uns eine Mail an info@bvdm.de.

Wie schon fast traditionsgemäß, steht die Aktivierung von Mitgliedern und die Mitgliederwerbung wieder als Thema bei der Vorstands- und Bundesbeiratssitzung an, die am Freitag, 23. April um 19 Uhr im Liemer Krug beginnt.

- Die Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung
- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung
- TOP 3 Zusammenarbeit mit den Vereinen
- TOP 4 Aktivitäten 2010
- TOP 5 Mitgliederwerbung
- TOP 6 Verschiedenes

Das Programm

Das nahe gelegene „Ziegeleimuseum“ bietet nicht nur einen Einblick in das Leben der Wanderziegler und ihrer Arbeit – die Herstellung von Ziegeln – an, sondern es läuft zur Zeit der JHV auch eine recht interessante Sonderausstellung. Thema dieser Ausstellung ist das Leben und die Arbeit von Leonardo da Vinci. Prunkstücke sind 60 Arbeiten von Studenten der Universität Bielefeld, die nach den Originalzeichnungen von da Vinci Modelle gebaut haben. Nicht nur, das sie voll funktionstüchtig sind, sondern sie dürfen und sollen auch von den Besuchern in Bewegung gebracht werden.

Zusätzlich wird für Interessierte eine Fahrt mit der Museumseigenen Feldbahn angeboten. Gefahren wird diese Feldbahn von Hans-Herrmann Dierssen, Clubmitglied der Elefantentreiber Lippe und den meisten BVDmLern von so manchen Orientierungs- oder Trophyfahrten bekannt.

Alternativ dazu wird natürlich für die sogenannte „Kulturbanausen“ eine Fahrt durch das Lipperland angeboten, je nach Wetterlage mehr oder weniger lang. Es ist also für jeden etwas dabei, und die Elefantentreiber freuen sich schon jetzt auf die viele Besucher. *lz/Elefantentreiber Lippe*



Jung, wild und für den BVDM aktiv.

40 Jahre Elefantentreiber



Auch wenn die ersten Aufzeichnungen bis zum 19.10.1968 zurückreichen, gilt doch der 18.04.1970 als offizielles Gründungsdatum der „Elefantentreiber Lippe“ e.V. Denn an diesem Tag sind die Clubmitglieder dem BVDM beigetreten, um daran mitzuwirken, die Interessen der Motorradfahrer bundesweit zu vertreten.

Angefangen hatte das Ganze mit ein paar „verrückten“ Motorradfreunden, die zusammen Touren machten, Grasbahnrennen und auch Sprintprüfungen veranstalteten. Damals noch mit Motorrädern wie BMW R 60, NSU Max, Heinkel 173, Horex Regina, Adler MB 200 oder BMW R 26/1. Da dabei nicht immer alles glatt lief, sondern man des öfteren mit technischen Problemen zu kämpfen hatte, dürfte wohl jedem Leser klar sein.

Auch wenn das Motorradfahren heute weniger „anstrengend“ ist, ist es doch schon ein kleines Wunder, das ein Motorradclub 40 Jahre existiert. Immer noch für Touren durch Europa gut ist, immer noch eine interne Clubmeisterschaft jedes Jahr, immer noch Aktivitäten auch neben dem Motorradfahren, aber auch wie viele andere Clubs mit Nachwuchsproblemen am kämpfen.

Trotz allem lassen die Elefantentreiber den Kopf nicht hängen, versuchen immer wieder neue Mitglieder zu werben und sind weiter für alle Motorradfahrer offen. Auf jeden Fall freuen sich die Elefantentreiber, zu ihrem 40-jährigen Gäste aus ganz Deutschland bei der JHV des BVDM begrüßen zu können.

Gerd Tonnemacher



Italienische Momente



Kein Bild mit Symbolcharakter, denn eine lahme Schnecke ist die Bimota keineswegs. Es war eine zufällige Begegnung beim Fotostopp. Jeder, der einmal versucht hat, eine Schnecke zu fotografieren, weiß, dass diese Tiere gar nicht so langsam sind (Foto oben). Das ist nicht die standesgemäße Garage für das Edelbike, obwohl das Ehrenmal fast so aussieht.

Eine Bimota gehört nicht zum alltäglichen Straßenbild in Deutschland. Bei einer schnellen Runde durch die Eifel sollte die italienische Diva ihre Qualitäten offenbaren.

Eine Augenweide ist die Bimota DB5, gar keine Frage, Sie weckt soch im Stand viele Emotionen. Eine klare Formensprache, wunderschöne Details, wohin das Auge auch blickt. Einzige Ausnahme ist die offenliegende Kabelverbindung in der Verkleidung. Doch das will Jürgen Müller von der Firma Hammer, die mir die Testmaschine zur Verfügung stellt, noch ändern. Nach dem ersten Umrunden nehme ich auf der zierlichen Italienerin Platz. Die



Sitzposition ist sportlich versammelt, der Knieabschluss passt. Die Hebeleien liegen gut in der Hand, die sportlich straff gepolsterte Sitzbank lässt Bewegungsfreiheit und bietet eine gute Abstützung nach hinten. Ein



Blick in die Spiegel, irritiert, denn dort ist außer meinen Armen definitiv nichts zu sehen, egal wie die Spiegel auch eingestellt sind. Bei aller Freude an tollem Design, einen Blick nach hinten sollten die Spiegel schon ermöglichen. Wie solche Teile eine Zulassung bekommen, ist mir ein Rätsel. Aber in Italien gelten wohl andere Maßstäbe.

Beim Druck auf den Anlasser erwacht der Ducati-V-Twin polternd zum Leben, das typische Rasseln der Trockenkupplung ist nicht ganz so ausgeprägt, wie von manchen Ducati gewöhnt. Nach kurzer Zeit läuft der Motor rund. Mit einem leichten Klong rastet der erste Gang präzise in dem gut schaltbaren Getriebe ein. Ein bisschen Gas, die Kupplung lässt sich gut dosieren und los geht's. Auf kleinen Sträßchen rolle ich durch das Kölner Hinterland Richtung Eifel. Die erste Kurven gehe ich noch behutsam an, doch die Rückmeldung vom Vorderrad ist klar, das Handling präzise, nichts diffus oder gewöhnungsbedürftig. Das Motorrad vermittelt Sicherheit. Der Motor hängt prima am Gas. Schon aus niedrigen Drehzahlen ist der Antritt gut und der Twin beschleunigt ruckfrei bis in den Begrenzer. Dass hier weniger als 100 PS zur Verfügung stehen mag ich nicht glauben. Der subjektive Eindruck ist ein anderer. Über gut ausgebaute Straße nähere ich mich dem Nürburgring. Hier ist die Bimota in ihrem Element. Die Reifen verzahnen sich prima im Asphalt, die Federung ist auf dem glatten Geläuf gut, hält die Räder gut am Boden. Das ändert sich erst, als das Geläuf grobe Buckel und Verwerfungen aufweist. Aber auch dabei kann man noch flott unterwegs sein, bevor die Federelemente an ihre Grenzen stoßen. Beim vollen Beschleunigen wird das Vorderrad leicht, doch durch die sportliche Sitzhaltung ist genügend Gewicht auf dem Vorderrad, um es vor unfreiwilligem Steigen zu bewahren. Wer dagegen will, bekommt die Front leicht in die Höhe, wie ich auf einem Parkplatz ausprobieren. Hier absolviere ich auch ein paar Vollbremsungen und bin von der Vorderradbremse absolut begeistert. Ein echter Zweifingerstopper mit klarem Druckpunkt. Die Blockiergrenze ist gut auszumachen, die Stopper überzeugen durch Transparenz. Ich habe das ABS nicht vermisst, musste aber auch nicht bei widrigen



Zahlreiche Einstellmöglichkeiten bietet die Gabel (l.). Ließlos gemacht ist der offene Stecker in der eng geschnittenen Verleindung (r.). Die Kanten im Tank schaffen Platz für die Knie. (Fotos: Lenzen)

Bedingungen eine Vollbremsung hinlegen. Zumindest als Option sollte ABS auch bei Sportmotorrädern angeboten werden. Honda und BMW zeigen, dass das machbar ist, ohne Einbußen hinnehmen zu müssen. Für den Normalfahrer ist das ABS ein deutliches Sicherheitsplus.

Die Bimota ist handlich und vermittelt richtig viel Fahrspaß. Jeder kleinste Impuls wird sofort um-

gesetzt. Die Schräglagenfreiheit ist größer, als ich das im Straßenverkehr iesten möchte. Die geplante Runde auf dem Nürburgring sollte hier weitere Einsichten vermitteln, doch das Wetter schlägt um, dunkle Wolken kündigen vom nahenden Regen. Ich verzichte



Eine beeindruckende Heckansicht haben die Designer geschaffen.

auf die Rennstrecke, und mache ich auf schönen Nebenstrecken wieder auf den Weg Richtung Köln. Nach dem Fotostopp, bei dem die Schnecke den Weg kreuzt, fängt es an zu schütten. Wirklich kein Wetter, um ein Sportmotorrad zu testen. Dass dich Schutzbleche ihren Namen nicht verdienen kennt man ja von modernen Maschinen ohnehin. Das Design passt eh besser zum schönen Wetter. Auch bei Nässe vermittelt die Ducati viel Sicherheit. Als ich auf der Landstraße hinter Schuld in den fünften Gang hochschlagen will, tritt mein Fuß ins Leere. Ich schaue überrascht nach unten. Was ist los, wo ist der Schalthebel geblieben. In strömendem Regen ziehe ich die Kupplung und fahre rechts ab in einen Feldweg. Ich stelle den Motor aus und steige ab. Der Schalthebel ist noch da, auch das Gestänge, aber die Schreibe, die beide miteinander verbindet hat sich unbemerkt verabschiedet. Natürlich habe ich weder Werkzeug, noch Draht noch eine Schraube dabei. Was tun? Bis der Motorradhändler mich hier abholen kann, stehe ich garantiert zwei Stunden in strömendem Regen. Vor einem guten Kilometer war eine Tankstelle, ich beschließe, mein Glück dort zu versuchen. Mit viel Gas und schleifender



Kupplung schaffe ich es, anzufahren, ohne dass der Motor abstirbt, und das im vierten Gang. An der Tankstelle störe ich den Pächter beim Online-Pokerspielen. Er hat nicht die geringste Lust nach einer Schraube oder einem Draht zu schauen. Ich weiß jetzt, wo ich künftig in keinem Fall tanken werde. Ich beschließe, der Kupplung noch ein bisschen mehr Stress zuzumuten und auf dem schnellsten Weg nach Köln zu fahren. Der Regen prasselt immer noch mit unverminderte Heftigkeit. Wieder gehe ich viel



Begegnung mit einem PS. Zwei Schönheiten nebeneinander. Das Bummeln ist allerdings nicht die Domäne der Bimota. (Fotos: Lenzen)

Gas und lasse die Kupplung schleifen. Hoffentlich muss ich nicht allzuoft anhalten. Im nächsten Dorf schütteln einige Passanten missbilligend den Kopf als ich ihnen am Zebrastreifen keinen Vortritt lasse und auch das Anfahren an der nächsten Ampel quitieren einige Verkehrsteilnehmer mit abfälligen Gesten. „Mensch Leute, ich gebe doch nicht aus Spaß soviel Gas, oder weil ich nicht fahren kann, es geht halt nicht anders“. Einige Kehren muss ich noch mit schleifender Kupplung meistern, dann kommt die Autobahnauffahrt in Reichweite. Schnellfahren ist im vierten Gang jedenfalls kein Problem. Dreimal muss ich noch anhalten, einmal würge ich den Motor ab, dann bin ich wieder beim Motorradhändler auf dem Hof. Ach ja, es regnet natürlich nicht mehr. Bissige Kommentare über launenhafte Diven und schlechte Verarbeitung spare ich mir. Dazu hat das Motorrad viel zu viel Spaß gemacht und eine verlorene Schraube trübt meinen positiven Gesamteindruck nicht. Für die sportliche Fahrt ist die Bimota mit Sicherheit eine gute Wahl, sie hat Charakter, ein tolles Design ist handlich mit einem prima Fahrwerk und guten Bremsen und einem Motor mit richtig viel Druck, der prima dreht, klasse am Gas hängt und den Eindruck vermittelt, dass er deutlich mehr Leistung hat als auf dem Papier steht. Zudem ist der Motor elastisch und die Kupplung wirklich belastbar.

Michael Lenzen



Verstellbarer Bremshebel und eine hervorragende Vorderradbremse vermitteln fiel Gefühl fürs Stoppen. Auch die schöne Armaturen machen Spaß (o). Der Nürburgring ist die richtige Strecke für die italienischen Momente (r.). Schaltblitz, analoge und digitale Anzeigen sorgen für vollständige Informationen (u.). (Fotos: Lenzen)





Kontrolle im Fischland

Von ihrer Gummibärchen-Hauptkontrolle bei der 32. BVDM-Deutschlandfahrt mit Zielort Stralsund berichtet Dagmar Schreiner.

Noch sind sie einigemeraßen frisch, die Erinnerungen an die 32. BVDM-Deutschlandfahrt mit dem Ziel Stralsund. Wenn ich aus dem Fenster meiner Pension schaue, kann ich den „Alten Fritz“ im



Jahr ganz allein. Macht nicht so richtig Spaß, wenn sich kein Teilnehmer blicken lässt und die vorbei gehenden Touristen sich fragen, was das Ganze soll, sich jedoch nicht immer trauen, sich zu erkundigen.

Als ich am Donnerstagnachmittag in Wieck ankam, wurde ich von H. Fischer, dem Leiter der Kurverwaltung mit Sitz in der Darßer Arche in Wieck, meinem Standort für die nächsten eineinhalb Tage, bereits erwartet. Gemeinsam



Licht der Abendsonne auf der anderen Straßenseite betrachten. Dort haben wir heute Morgen das gemeinsame Frühstück eingenommen. Kein Motorrad steht mehr vor der Tür, denn viele sind wieder nach Hause gefahren oder verbringen noch ein paar Urlaubstage in der Umgebung. Lange haben wir uns auf die Deutschlandfahrt gefreut, und viel zu schnell ist sie wieder vorbei. Ein bisschen Wehmut will aufkommen – wieder ein Jahr auf die nächste warten.

Ich hatte dieses Jahr mit der Besetzung der Gummibärchen-Hauptkontrolle (HK 10) in Wieck auf dem Darß ein kleines Jubiläum – zum fünften Mal HK – doch in diesem



Gummibärchen von Dagmar gibt es auch für Wolfgang. Die Teilnehmer freuen sich, bekannte Gesichter an den Kontrollen zu sehen (M.l.). Die richtige Vorbereitung spart Zeit (M.r.). Viel zu sehen gibt es in jedem Fall (l.). (Fotos: Schreiner/Hasse)

machten wir einen Rundgang über das Gelände. Meinen Standort konnte ich am Freitag komplett auf dem Parkplatz der Darßer Arche unter einer großen Linde einnehmen, jedoch wurde am Samstag durch den dort stattfindenden Wochenmarkt eine Verlegung auf die angrenzende Wiese notwendig. Erste Amtshandlung am Donnerstag war das

Hissen der von mir mitgebrachten BVDM-Fahne. Super Gefühl, so willkommen zu sein. Am Freitag zeigte mir H. Fischer auch den Artikel über unsere Veranstaltung in der Wochenausgabe „Urlaubs-Lotse – Die Zeitung für Ferien-



Auch die betagten Boxer kamen zuverlässig ins Ziel (l.) Wolfgang weist den Weg.

gäste Fischland-Darß-Zingst“, den ich Euch hier nicht vorenthalten will. In der Ausgabe vom 28. August bis 3. September 2009 war unter der Überschrift „Motorradfahrer zu Gast“ folgendes zu lesen (Zitatanfang): „Freitag, 28. August, 8 bis 19 Uhr; Samstag, 29. August, 8 bis 14 Uhr, Darßer Arche: Am Freitag, dem 28. August und am Samstag, dem 29. August ist die 32. Deutschlandfahrt für Tourenfahrer des Bundesverbandes der Motorradfahrer zu Gast in Wieck auf dem Darß. Unter dem Motto „Wasser, Geschichte und Kultur“ führt diese tourensportliche Orientierungsfahrt über besonders schöne Motorradstrecken zu touristisch und kulturell hochrangigen Orten Mecklenburg-Vorpommerns. Highlights an der Ostseeküste sind Fischland-Darß-Zingst, Rügen und Usedom. Die Darßer Arche

ist an diesen beiden Tagen eine von 12 von interessanten Zwischenstationen auf dem Weg zum Ziel, der Hansestadt Stralsund. Begrüßen Sie mit uns die Teilnehmer der Deutschlandfahrt die zum Teil viele hundert Kilometer Anfahrt auf sich nehmen, um unsere schöne Region kennen zu lernen.“ (Zitatende).

Am Samstagabend beim Interview von Wolfgang nach Ereignissen/Erlebnissen an meiner Hauptkontrolle befragt, musste Isabelle diesen Artikel vorlesen, irgendwie wollte meine Stimme nicht so richtig mitmachen – mich hat diese freundliche Aufnahme in Wieck schon sehr bewegt.



Auf Möhren statt Gummibärchen setzen Karin und Tochter Judith Karrasch. In Reih und Glied parken die Maschinen an ihrem Tagesziel. (Fotos: Schreiner/Hanck-Müller)

Groß war die Überraschung, als die „Langenfelder Truppe“ am Freitagmorgen kurz nach 8 Uhr bei mir ankam. Sie wollten in diesem Jahr die Deutschlandfahrt eher touristisch angehen und jede HK besuchen. Grund: Sie hatten ein kleines Geschenk für uns Helfer mitgebracht. Eine kleine Flasche „Killepitsch“ (Premium-Kräuterlikör aus Düsseldorf) und zwei Täfelchen Schokolade – liebevoll verpackt. Eine sehr nette Geste. Insgesamt 23 Motorradfahrer (Solo und Team) holten sich ihre Stempel und auch Gummibärchen am Freitag und Samstag bei mir ab. Der große, von mir erwartete Ansturm am Samstag blieb aber aus. Die HK Greifswald lag wohl strategisch günstiger zu Stralsund als Wieck a. Darß. Dafür hatte ich am Samstagvormittag den kleinen Biowochenmarkt in der Nähe, wo ich mich mit selbst geräuchertem Lachs eindecken konnte. Ab Spätvormittag leistete mir ein zehnjähriger Junge aus Berlin Gesellschaft, der sowohl mir, als auch den noch kommenden DLF-Teilnehmern auf eine liebe Art „Löcher in den Bauch“ fragte. Er half mir, nach 13 Uhr meine HK abzubauen und als Gegenleistung erhielt er alle nicht abgeholten Gummibärchen.

Nun schnell zum Zieleinlauf nach Stralsund, da ich auch bei der Auswertung der Hefte unterstützen sollte. Die Abendveranstaltung mit



Siegerehrung, dem grandiosen Büffet, der eigens für diese Veranstaltung von der „Alten Brauerei“ erstellten Büffet- und Getränkekarte mit BVDM-Logo, vor allem aber das Beisammensein der großen Familie der Deutschlandfahrer und die im Hintergrund ablaufenden Bilder der Haupt- und Nebenkontrollen waren für mich wieder ein Erlebnis. Alles in allem war es wieder eine super Deutschlandfahrt. Vielen Dank nochmals an Wolfgang Schmitz, der die ganze Ausarbeitung allein gemacht hat – alle Hochachtung!

Für die Hauptkontrollen gab es in diesem Jahr eine Neuerung. Alle erhielten mit Zusendung der allgemeinen Unterlagen von Wolfgang zusätzlich eine



Mit zünftiger Akkordeonmusik wurden die Deutschlandfahrer am Ziel empfangen (o.). Fritz Leidig (mittleres Bild l.v.) fühlte sich beim Alten Fritz am richtigen Ort. Viele Motorräder standen im Stralsunder Hafen.

BVDM-Korsofahne, die von allen als willkommene Kennzeichnung des BVDM als Veranstalter gesehen wurde. Im kommenden Jahr werden auf Anregung einiger HK's zusätzlich Informationsmaterial wie Ballhupen, BVDM-Flyer und die gängigen Werbemittel hinzukommen. Neu ist auch, dass ich mich bereit erklärt habe, in diesem Jahr eine CD der Bilder von der DLF zusammenzustellen, die gegen einen Unkostenbeitrag



Ohne die zahlreichen Helfer an den Hauptkontrollen und bei der Auswertung läuft nichts. Erst recht natürlich nicht, ohne jemanden oder ein Team, das die Deutschlandfahrt ausarbeitet. Herzlichen Dank an alle.

von fünf Euro von mir an Interessierte versandt wird. Von diesen fünf Euro ist ein Euro als Spende für „Unterfahrschutz“ an den BVDM enthalten.

Und zum Schluss: Gerüchten zu Folge soll es im kommenden Jahr (2010) wieder in den Osten (Richtung Erzgebirge) gehen. Aber egal, wo der Zielort 2010 sein wird, bleibt bis dahin gesund und vor allem viele unfallfreie Kilometer. *ds*

Liebe Deutschlandfahrer! Leider hat keiner von Euch einen Bericht für die Ballhupe verfasst. Ihr könnt das aber nachholen, wir stellen dann den Bericht auf unsere Homepage. Schließlich wollen wir möglichst vielen Motorradfahrern von dieser besonderen Veranstaltung des BVDM berichten. Also ran an die Tasten. Schickt Euren Artikel bitte per E-Mail an ballhupe@bvdn.de. (Anm. d. Redaktion).

Ergebnisse der Deutschlandfahrt

Wertung Einzel:

1. Dr. Carsten Jacobs
2. Karsten Heumann
3. Theodor Kierdorf

Wertung Teams:

1. Burkhard Broßheit-Schwenker mit Petra Schwenker
2. Joachim Lüdcke mit Cornelia Rebbereh
3. Thomas Thiel mit Katja Schneemann

Mannschaft:

1. Platz: Team mit Dr. Carsten Jacobs, Burkhard Broßheit-Schwenker, Petra Schwenker, Joachim Lüdcke und Cornelia Rebbereh
2. Platz: Team mit Wolfgang Els, Christoph Möller und Christian Els
3. Platz: Team mit Bernd Nießner, Christoph Nießner, Theodor Kierdorf und Thorsten Barmeyer





Mehr Sicherheit

Beim internationalen Motorradsymposium am 21. und 22. September in Berlin war auch der BVDM vertreten.

Motorisierte Zweiradfahrer haben europaweit ein 14- bis 18mal höheres Risiko, schwer verletzt oder getötet zu werden, als Autofahrer. Die genaue Zahl liegt je nach Kernaussage und Basis der Untersuchung irgendwo dazwischen.

In Deutschland ist die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Verkehrsteilnehmer von 1991 bis 2006 um 55 Prozent gesunken. Mit 61 Prozent am meisten bei den Autofahrern. Mit 20 Prozent am wenigsten bei den Motorradfahrern. Oder anders ausgedrückt, bei den sinkenden Zahlen der tödlich Verunglückten nimmt der Anteil der tödlich verunglückten Motorradfahrer proportional immer weiter zu.

Die Fragen, die sich daraus ergeben sind vielfältig. Was können und müssen Straßenbau, Kraftfahrzeugtechnik, Politik, Gesetzgebung, Verwaltung, Verkehrsaufklärung und Trainings dazu beitragen, dass die Zahl der der Unfälle von Motorradfahrern sinkt?

Um diese Fragen zu erörtern, hatten der Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) mit Unterstützung der Berufsgenossenschaften, Unfallkassen und der Deutschen Verkehrswacht Ende September zu einem zweitägigen Symposium nach Berlin geladen.

Die Beteiligung war international (von Finnland bis Australien) und es gab einen sehr guten Querschnitt von allen „interessierten“ Gruppen. Angefangen von Politik (auch EU) und Behördenvertreter (von Polizei bis Straßenbau) über Industrie (Motorrad Hersteller und Zubehör), Institute von Hochschulen, Vereine, Berufsgenossenschaften, Versicherer und auch BVDM.

Eine Anregung vorab. Lange vor dem Termin des Symposiums waren alle Plätze vergeben und eine Anmeldung zur Teilnahme nicht mehr möglich. Das Interesse an so einer Veranstaltung war also größer als das Angebot. Dies sollte zukünftig berücksichtigt werden.

Nach einführenden Grußworten, etwa von Dr. Peter Struck und einführenden Vorträgen von Maria Christina Marolda (DG Tren) über die „Politik der Europäischen Union für Motorradfahrer“ wurden zwei Workshops gebildet. Zum einen Themen „Fahrzeug und Infrastruktur“ sowie „Fahrer und Recht“. Nach jeweils sechs Fachvorträgen entwickelten die Teilnehmer Empfehlungen für Politik und Praxis, wie die Sicherheit verbessert werden könnte.

Ich nahm am Workshop „Fahrzeug und Infrastruktur“ teil. Nach den einleitenden Fachvorträgen, die sich vor allem mit dem realen Unfallgeschehen befassten, schwirrte einem schon mal ein wenig der Kopf. Bei den Prozentzahlen

und Diagrammen musste man schon sehr genau unterscheiden, welche Basis und Forschungshintergrund der einzelne Vortrag hatte.

Ursache für diese Unfälle mit schweren Folgen sind häufig Wahrnehmungsfehler. Hierunter fallen sowohl die Unfälle, in denen der Zweiradfahrer nicht rechtzeitig erkannt wird, als auch

Unfälle, bei denen der Zweiradfahrer die Situation nicht richtig einschätzt (erkennen der Kurvenfolge oder schwer sichtbare Reibunterschiede in der Straße. Stichwort Bitumen etc.).

Hier gilt es, zum einen die Wahrnehmbarkeit des Zweiradfahrers zu erhöhen (auffällige Kleidung, Tagfahrlicht etc.), zum anderen die Erfahrung des Zweiradfahrers durch Training bzw. Fahrpraxis als auch durch eine Gestaltung der Straßen, die eine „Gefahr“ erkennbar machen, zu verbessern. Es lassen sich klare Standardsituationen und Straßen identifizieren, bei denen häufig schwere Verletzungen entstehen.

Das andere sind die Ursachen der schweren Verletzungen selbst. Hier liegt es häufig daran, dass die Gestaltung der Verkehrswege ausschließlich an den Erfordernissen des Autos ausgerichtet ist. Oft mit negativen Folgen für den Zweiradfahrer. Mangelnde oder unzureichende Schutzkleidung wurden als Ursache nicht erwähnt. Neben Vorträgen zum Unfallgeschehen, ging es aber auch um aktuelle Forschung oder zukünftige Entwicklungen.

Besonders interessant war das Thema Tagfahrlicht. Zur



Zentrale Themen waren Tagfahrlicht und Unterfahrschutz. (Foto: Lenzen)

klaren Unterscheidung: Tagfahrlicht dient dem Gesehen werden bei heller Umgebung. Abblendlicht dient dem Sehen im Dunkeln. Bei Autos sind Tagfahrleuchten mittlerweile schon fast Mode und Designbestandteil vor allem, wenn man sich das Zubehörangebot auf der Motorshow in Essen betrachtet. Bei Zweirädern sind Tagfahrleuchten auf LED-Basis noch gar nicht zulässig! Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) weist aber eindeutig nach, dass Motorräder mit einem speziellen Tagfahrlicht deutlich besser wahrgenommen werden, als Motorräder die nur mit Abblendlicht fahren. Besonders, wenn noch Autos mit Tagfahrlicht hinzu kommen. Es ergeben sich aus der Untersuchung sogar Empfehlungen für Anordnung (zwei Stück) und Lichtfarbe (zur Unterscheidung von Autos). Hieraus ergibt sich die Forderung, dass das Tagfahrlicht auch für Motorräder kurzfristig legalisiert werden muss. Zumal im Vortrag über die Tagfahrlicht-Untersuchung auch die Vermutung geäußert wurde, dass sich durch Einsatz spezieller Tagfahrleuchten für Motorräder etwa drei Prozent aller Unfälle vermeiden lassen könnten. Und der Umwelt tut es auch gut. Tagfahrlicht benötigt deutlich weniger elektrische Energie.

In weiteren Vorträgen ging es auch um den Sicherheitsgewinn durch Fahrzeugkonzepte wie den Piaggio MP3 Roller. Durch zwei Vorderräder können wesentlich höher Brems- und Lenkkräfte übertragen werden. Viele Unfälle werden verursacht durch den Haftungsverlust des Vorderrads. Zukunftsmusik ist dagegen noch die „Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation (vehicle to vehicle Communication, V2V). Fahrzeuge sollen sich selbst vor Gefahren warnen. In der anschließenden Diskussion kam aber auch klar heraus, dass sich alle Entwicklungen auf diesem Gebiet vorrangig auf die Erfordernisse des Vierrads fokussieren. Einige Entwicklungskonzepte lassen sich nur schwer oder gar nicht auf das Zweirad übertragen.

Und da sind wir auch schon bei einer Kernaussage der abschließenden Empfehlungen an die Politik. In einem Punkt herrschte nämlich Einvernehmen. Alle Gesetzgeber und vor allen deren Ausführungsregularien (z.B. wie sind Straßen zu gestalten, wo gehören Leitplanken hin) orientieren sich nahezu ausschließlich an den Erfordernissen des Automobils. Teilweise werden Motorradfahrer EU-weit gar nicht bei der Lösungsfindung berücksichtigt (siehe das kommende automatische Notrufsystem eCall). Mit negativen Folgen für motorisierte Zweiradfahrer. Dies muss grundsätzlich geändert werden. Nur so können auch nachhaltig die Unfallzahlen im gleichen Maße sinken wie im Vierrad Bereich. Es wurde sogar empfohlen alle Neubau- und Umplanungsprojekte von Straßen speziell hinsichtlich Sicherheitsdefizite für motorisierte Zweiräder zu auditieren. Bei vorhandenen Straßen soll dies bei von Motorradfahrern häufig frequentierten Strecken geschehen. Als Stichworte zur Verbesserung wurden hier zum Beispiel hindernisfreie Seitenräume und Leitplanken nur mit Un-

terfahrschutz genannt. Als Grundlage für sichere Strecken wurde das Merkblatt „MVMot“ der FGSV für Deutschland nahe gelegt und für die EU empfohlen. Das Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) wurde von allen, die es kannten, gelobt. Leider ist es noch wenig bekannt. An der Ausarbeitung hat der BVDM vier Jahre lang intensiv mitgearbeitet. (Auch an der allgemein verständlichen „Übersetzung“ für die Anwender, hat der BVDM mitgewirkt. Sie wird in diesen Tagen in einer Auflage von 35.000 Exemplaren erscheinen. (Anm. der Redaktion))

Vorschläge wie das verbindliche Vorschreiben elektronischer Hilfsmittel wie ABS fand nicht nur Zustimmung. ABS ist hilfreich, um Unfälle zu vermeiden, es ist jedoch nicht in jeder Situation die beste Lösung. Eine freiwillige Erklärung der Hersteller, immer mehr Motorräder mit ABS anzubieten wurde aber begrüßt und als sinnvoll erachtet.

Grundsätzlich orientierte sich die Diskussion zunächst am schweren Unfallgeschehen. Hier gibt es verschiedene Verkehrssituation und auch bestimmte Fahrergruppen (je weniger Fahrpraxis desto häufiger) die öfter davon betroffen sind. Ab einem bestimmten Punkt der Diskussion führten alle Vorschläge auch nur noch in die Richtung, die diesen Risikogruppen und –strecken gerecht wird. Wohl auf die von mir/BVDM eingebrachten Einwände, wurde in der weiteren Diskussion und den Lösungsvorschlägen auch berücksichtigt, dass alle Lösungsansätze auch dem Alltagsfahrer auf Stadt und Landstraßen gerecht werden müssen. Diese Fahrer sind nicht in der Statistik auffällig. Aber z.B. Schutzkleidung (etwa Protektoren und Helme) sollte auch bei Minusgraden noch funktionieren. Wer kann garantieren, dass aktuell eingesetzte Kunststoffe bei diesen Temperaturen nicht spröde werden?

Die recht ausführliche „Zusammenfassung und Empfehlungen“ des Workshops „Fahrzeug und Infrastruktur“ stellt nach meiner Auffassung einen guten Ansatzpunkt für das weitere Vorgehen dar. Natürlich ist zu berücksichtigen, dass die Formulierungen einen Kompromiss darstellen, der von allen beteiligten Interessengruppen mitgetragen wurde.

Im Workshop „Fahrer und Recht“ schienen die Diskrepanzen größer zu sein. Jede Pausenzeit wurde überschritten und die gemachten Empfehlungen sind in meinen Augen nur der geringste Konsens, den man formulieren konnte.

Auf der Seite des Deutschen Verkehrssicherheitsrats www.dvr.de können sowohl Tagungsband als auch Empfehlungen nachgelesen werden. Auch auf der Seite der Unfallforschung der Versicherungen www.udv.de gibt es Infos zum Thema. Auf der Seite der Bundesanstalt für Straßenwesen www.bast.de findet man interessante Untersuchungen. Auch die zum Tagfahrlicht (Bast-Bericht F71). Zur „MVMot“ empfehle ich, diesen Begriff in bekannten Suchmaschinen einzugeben.

Olaf Biethan

Den Winterschlaf nutzen

Die kaltnassen Tage kurz, die Temperaturen auf Gefrierschrankniveau, die Maschine eingemottet und die Fotos von den letzten Touren schon zum X-ten Male sehnsüchtig angeschaut. Wem geht es nicht so, in der Zeit, in der Eis und Schnee regieren und all die bunten Journale lediglich Ersatz an langen Winterabenden bedeuten.

Denn für all diejenigen, die nicht zu der Spezies der Winterfahrer gehören, ist diese Jahreszeit öde und grau, halt für die Fortbewegung auf zwei Rädern höchst unattraktiv. Da werden dann spätestens nach dem verkrafteten Silvesterkater wieder Touren für die kommende Saison ausgeknobelt, Reisen geplant, oder einfach im Geiste die Hausstrecke unter die Räder genommen.

Dann kommt die Zeit der Messen, die uns das lange Warten bis zum ersten Anlassen überbrücken soll. Der Ruf, nach Freiheit und Abenteuer, nach all den herrlichen Strecken in den Mittelgebirgen, den Alpen, oder gar in fernen



Gezielte Übungen machen fit fürs Fahren. Schlafen auf Kies eher nicht.

Ländern wird noch lauter. Wir denken vielleicht über eine neue Maschine nach, komplettieren oder erneuern unsere Ausrüstung und warten sehnsüchtig darauf, dass die Abende wieder länger und die Temperaturen wieder erträglicher werden.

Jedoch lässt sich die motorradfreie Zeit auch trefflich

Training auf der Rennstrecke hilft, das Fahrzeug auch in extremen Situationen gut zu beherrschen.



dazu nutzen, die verflossene Saison einmal ganz anders Revue passieren zu lassen. Nämlich ganz speziell, was die eigene Fitness und die persönliche Sicherheit im Umgang mit unserem fahrbaren Untersatz betrifft.

Sich einfach mal vergegenwärtigen, wo es neben all den schönen, spannenden und spannenden Momenten auch weniger schöne gegeben hat. Gemeint sind genau die Situationen, in denen es fahrtechnisch eng wurde. Sei es in einer kritischen Verkehrssituation, einem Moment der Unaufmerksamkeit, oder einfach nur weil wir – und jetzt mal ehrlich – schlicht überfordert waren.

Das Winterhalbjahr nicht nur für den technischen Check fürs Bike zu nutzen, sondern ganz bewusst auch mal an uns selbst zu denken, wäre doch eine sinnvolle Beschäftigung?!

Ohne die Hand vom Lenker zu nehmen und mit erhobenem Zeigefinger fuchteln zu wollen, sollten wir uns mal vor Augen führen, dass der Homo sapiens von Natur aus gar nicht für Geschwindigkeiten jenseits der 20 km/h ausgelegt ist. Da erschließt sich dem einen oder anderen vielleicht, welche geistige und körperliche Beanspruchung die Ausübung unseres Hobbys eigentlich darstellt. Motorradfahren wird von Sportmedizinern längst zu den Leistungssportarten gezählt und so sollte körperliche Fitness als Eingangsvoraussetzung für das System Mensch-Maschine eigentlich für uns alle unverzichtbar sein. Sicherlich kostet das Überwindung und die Kombi zwickt ja erst wieder im März oder April, ob all der Gemütlichkeit hinterm warmen Ofen. Selbst Industrie und Handel tragen unserer Trägheit Rechnung. Oder hat jemand schon einmal ein Motorradfachgeschäft im ersten Stock gefunden, das man mühselig über unzählige Stufen erreichen musste? Also aus der Ecke auch keine Unterstützung. Doch nicht genug damit, Leistung entsteht im Kopf und gerade auch dort die Bereitschaft, sich als Herr (Frau) oft mit weit über 50 Kilowatt und Geschwindigkeiten jenseits der 160 km/h-Marke aufzuschwingen.

Neben der körperlichen Leistungsfähigkeit ist mentale Fitness ein wichtiger Parameter, wenn wir wirklich locker und souverän in die neue Saison starten wollen. Dazu gehört neben einem geübten Umgang mit dem Motorrad auch eine geschulte Wahrnehmung, ein weiter Blick für das Verkehrsgeschehen oder auch die Fahrbahnbeschaffenheit und nicht zuletzt die Einschätzung der eigenen Fähigkeiten. Nicht zu vergessen die Auseinandersetzung



Entspannungsübungen und mentales Training sind auch beim Motorradfahren nützlich. (Fotos: Porz)

und die Aufarbeitung all der Erlebnisse, die uns einschränken, die uns in vielen Situationen die Lockerheit rauben und den Fahrspaß trüben.

Das können Schreckerlebnisse durch beinahe, oder tatsächlich erfahrene Unfälle, aber auch ganz einfach nur Stress oder emotionaler Druck sein. Eben diese Unbewussten Beifahrer, die wir im persönlichen Gepäck mit uns rumschleppen, wie die Angst vor Schräglagen, einer nassen Fahrbahn, oder nicht beherrschtes Bremsen.

Mit all diese Themen setzen sich nicht umsonst all diejenigen auseinander, die beruflich am Gasgriff drehen. Und allzu oft hört man den Spruch: Ich hab ja mein Popometer. Nur dass dann dieses arme, strapazierte Körperteil bestenfalls als Messinstrument für die Wahrnehmung manch prekärer Situation erhalten muss.

Der Winter ist noch lang und auch wenn der Schweinehund ein unangenehmer Geselle ist, sollten wir ein paar Gedanken an unsere eigene Sicherheit und damit unseren Fahrspaß verwenden. Denn jede Bewegung ist besser als keine, egal ob für körperliche Fitness, oder die für den eigenen Kopf.

Der BVDM bietet auch in der kommenden Saison wieder bundesweit eine ganze Reihe von Veranstaltungen an. In der breitgefächerten Palette von Sicherheitslehrgängen, Kurventrainings, Einsteiger- und 50+ Trainings, oder Veranstaltungen speziell für das weibliche Geschlecht, dürfte für jeden von uns das Passende dabei sein.

Geben wir uns doch selbst die Chance, mit Spaß unter Gleichgesinnten unser gemeinsames Hobby spannender, entspannter und gleichzeitig sicherer zu machen. Damit wir uns im nächsten Herbst nicht wieder sagen müssen:

Vieles hätte doch leichter und genussvoller laufen und die Anzahl der schönen Erinnerungen hätte noch bunter sein können... wenn, ja wenn...

Andreas Porz, Moderator für Sicherheitstrainings im BVDM



Fit und frei im Kopf

Gespannfahren ist eine Leidenschaft von Instruktor und Mentaltrainer Andreas Porz.

Im Frühjahr 2009 wurde Andreas Porz auf die Werbung des BVDM um neue Moderatoren aufmerksam, meldete sich kurzerhand an und ist seitdem Mitglied. Inzwischen hat er seine Ausbildung abgeschlossen und die ersten Trainings auch für den Verband durchgeführt.

In einer motorsportlich verrückten Familie am Nürburgring aufgewachsen, begann er 1973 seine Karriere auf zwei Rädern. Seitdem gehörte jede freie Minute den Kies- und Lavagruben der Eifel und vor allem der legendären Nord-schleife.

Inspiziert durch die Atmosphäre der alten Elefantentref-fens und jeher fasziniert von der dreirädrigen Fraktion, wechselte er Anfang der neunziger Jahre in das Lager der Gespanntreiber, dem er sich bis heute im Rennsport und auch als Tourenfahrer verschrieben hat.

Seiner Berufung folgend, hängte er 2005 seine Selbst-ständigkeit als Dipl.-Ing. für Straßenbau und Projektsteu-erung an den Nagel und absolvierte eine Ausbildung zum Entspannungstherapeuten und Mentaltrainer. Dazu kam der Wunsch sein Hobby zum Beruf zu machen und den Motorsport in seine neue Tätigkeit zu integrieren. So er-folgte 2007 dann die Gründung der Firma Motocoaching. Unter dem Slogan „Ist dein Kopf so frei wie deine Lieb-

lingsstrecke?“ zielt die Arbeit ganz speziell auf mentale Fitness gerade für Motorradfahrer ab.

Im Jahr 2008 war Motocoaching dann erstmalig auf der Intermot mit einer „Chill out Area“ vertreten und beim Event „fans & family“ am Nürburgring als Guide auf der Nordschleife für den IVM und den BVHK im Einsatz.

Inzwischen hat Andreas Porz seine neue Heimat in der Nähe des niederbayerischen Dingolfing gefunden. Dort ar-beitet er in eigener therapeutischen Praxis, zusätzlich als Dozent in verschiedenen Gesundheitszentren und als Autor für verschiedene Verlage. Motorradsicherheitstrainings, auch für die bayerische Verkehrswacht und Coaching von Rennteams, sind im Sommerhalbjahr neben der freien Mitarbeit in der Geiselhöringer Gespannschmiede Stern die Haupttätigkeitsfelder des heute Vierundfünfzigjähri-gen. Und doch zieht es ihn immer wieder, auch beruflich in die Eifel, er ist halt der Faszination der Grünen Hölle er-legen.

Für die kommende Saison 2010 hat Andreas Porz im BVDM schon eine ganze Reihe von Trainings und Touren, vornehmlich für GespannfahrerInnen ausgeschrieben, die mit Sicherheit nicht nur ihm alleine viel Spaß vermitteln werden.

Andreas Porz



Fett und satt?

Immer weniger wollen sich in einem Ehrenamt engagieren, diejenigen die es trotzdem machen, haben viel zu viel zu tun, wenn sie etwas bewegen wollen. Auch wir als Interessenvertretung aller Motorradfahrer brauchen viele engagierte Mitstreiter. Die Suche nach Aktiven ist so alt, wie der Verband selber, mehr als 50 Jahre. Doch es gab auch Zeiten mit mehr engagierten Helfern. Brauchen und wollen die Motorradfahrer überhaupt eine Lobby? Ein Zwischenruf von Olaf Biethan.

Brauchen und wollen Motorradfahrer in Deutschland und der EU überhaupt noch eine Interessenvertretung?

Die meisten nutzen das Zweirad als Hobby. Was interessieren einen da Kosten und vor allem die Benachteiligungen gegenüber Autos? Damit kann man leben und Schuld sind ja die anderen, weil sie es nicht verhindert haben. Welche anderen? Die, die sich genauso am Wochenende mal den Helm schnappen und sich darüber beschweren, dass niemand anderes sich darum kümmert, ihre Probleme und Benachteiligungen zu lösen?

Fakt ist: Die Zahl der schwerverletzten Verkehrsteilnehmer sinkt. Allerdings deutlich unterproportional bei den Zweiradfahrern. Die EU und der deutsche Gesetzgeber denken daher über schärfere Gesetze für Zweiradfahrer nach. Andererseits entwerfen und beschließen sie Gesetze, die sich ausschließlich an der Sicherheit für Autofahrer orientieren. Klar sollte man dem vorbeugen und entgegenwirken. Aber wer? Die Zweiradfahrer die sich am Wochenende mal den Helm überstreifen und sich anschließend darüber beschweren, dass keiner ihre Interessen vertritt? Wer soll das sein? Die Wenigen, die ihr Zweirad auch als umweltfreundliches (im Vergleich zum Auto) Alltagsfahrzeug im europaweit immer wichtiger werdenden urbanen Verkehrsraum bewe-

gen? Wo sind die? Die kämpfen sich alleine durch! Dafür beschließt dann die EU Richtlinien, die in nationale Gesetze umzuwandeln sind, die in keinsten Weise die Belange der Zweiradfahrer berücksichtigen. Und wo sind die Zweiradfahrer die etwas dagegen machen? Ach ja, die warten und meckern, dass keiner ihre Interessen vertritt.

Belege dafür gibt es viele. Etwa Straßen und deren Sicherung, die ausschließlich an Vierradfahrzeugen orientiert sind. Automatische Notrufsysteme (e-Call), die sich ausschließlich an der Auslösung eines Lenkrad-Airbags orientieren (den ein Zweirad nicht hat). Tagfahrleuchten, die bei Motorrädern nicht zulässig sind, aber mittlerweile Autos Vorteile bringen gegenüber Zweirädern. Von der ganzen zukünftigen Car to Car (C2C)-

Kommunikation gar nicht zu reden – Zweiradfahrer kommen da nicht vor! Klar kann man dagegen angehen. Aber wer? EU, da gibt es ja die FEMA! Aber wer ist die FEMA?

Ein Zusammenschluss vieler europäischer Motorradfahrer-Organisationen (die sich früher auch schon mal beim BVDM informiert haben, wie man Motorradfahrer organisiert). Die drei organisierten deutschen Verbände haben mittlerweile weniger Mitglieder als die Dänen. Und die ganz großen Verbände in Skandinavien und UK leiden ebenfalls unter deutlich sinkende Mitgliederzahlen. Es gibt ja andere, die sich für die Interessen der Motorradfahrer engagieren.

Und mit jedem Mitglied weniger steht natürlich auch weniger Geld zur Verfügung, das Motorradfahrer für Motorradfahrer einsetzen können. Was immer weniger wird – EU weit und unabhängig von dem Verband oder Verein, sind Mitglieder die sich organisieren und vor allen auch Zweiradfahrer, die sich für ihre eigenen Interessen engagieren. Also doch immer mehr satt und fett?

Was die Motorradfahrer brauchen, sind wieder mehr Zweiradfahrer (schließt natürlich Gespanne mit ein) die auch bereit sind, sich zu engagieren. Wo sind die?

Auch Du fett und satt? Nein? Dann tue etwas!!!!

Die Interessenvertreter der Zweiradfahrer brauchen aktive Unterstützung, Deine!



Es klappert die Mühle . . .

Die Tourenzielfahrt des BVDM ist eine touristische Veranstaltung, bei der das ganze Jahr hindurch verschiedene Orte in ganz Deutschland angefahren werden können. Es gibt eine Liste interessanter Sehenswürdigkeiten, die man je nach Zeit und Lust besuchen und so Punkte sammeln kann.

Diesmal geht es zu Windmühlen, Wassermühlen, Kugelmühlen usw. Die Mühlen sind über ganz Deutschland verteilt. Jede Mühle bietet ein Ziel für eine lohnenswerte Tour, bei der es sicher auch noch so manch anderes zu entdecken gibt.

Jeder Teilnehmer, der sich zur Fahrt anmeldet, bekommt eine Liste mit 192 Mühlen inklusive Standortbeschreibung, sowie ein Wertungsheft. Für jede Mühle ist eine Punktzahl zwischen 10 und 80 Punkten ausgeschrieben. Hoch



bepunktet werden diejenigen Mühlen, die besonders alt oder spektakulär sind, die sich in entlegenen Gebieten Deutschlands befinden, oder die vermutlich schwer zu finden sind.

Man hat dann das ganze Jahr Zeit, so viele Mühlen aus dieser Liste anzufahren, wie man möchte. Gewertet werden am Ende maximal 25 Mühlen. Als Beweis, dass man selbst mit seinem Motorrad vor Ort war, macht man ein Foto vom Ortsschild, auf dem das Motorrad mit Nummernschild, sowie ein Schild mit der Jahreszahl MMX (für 2010) sichtbar sind. Für jedes Ortsschild gibt es 20 Punkte. Um zusätzlich die ausgewiesene Punktzahl für die Mühle zu bekommen, ist ein unverwechselbares Foto der Mühle anzufertigen. Die Punkte für das Ortsschild und für die Mühle werden, wenn alles korrekt ist, addiert.

Die Tourenzielfahrt ist ein Wettbewerb des BVDM, der 2010 ausgerichtet wird vom LV Rhein-Ruhr. Der LV Rhein-Ruhr ist ein Motorradverein im BVDM, unter dessen Regie viele attraktive Veranstaltungen (z. B. TourenTrophy) durchgeführt werden. Informationen über den LV Rhein-Ruhr gibt es unter www.lv-rhein-ruhr.de.

Teilnehmer können nicht nur BVDM-Mitglieder, sondern jeder interessierte Motorradfahrer. Für BVDM-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos. Nichtmitglieder zahlen eine Teilnahmegebühr von zwölf Euro. Die Siegerehrung findet auf der Jahreshauptversammlung 2011 des BVDM statt. Für Mitglieder des LV Rhein-Ruhr ist die Tourenzielfahrt der traditionelle Jahreswettbewerb mit einer eigenen Wertung. Die Siegerehrung für LV-Mitglieder ist auf der JHV des LV Rhein Ruhr Anfang 2011. Wer Interesse hat, bei der Tourenzielfahrt mitzufahren meldet sich per E-Mail unter tourenzielfahrt@bvdn.de beim BVDM-Sportwart Peter Aufderheide.

Herma Jansen/Peter Aufderheide



Viele interessante Mühlen warten darauf, bei der Tourenzielfahrt besucht zu werden.

Mit dem Strom

„Das Auto wird elektrisch“, schreibt der ADAC in der neuen Ausgabe seiner Mitgliederzeitschrift „Motorwelt“. Wie fährt es sich aber mit Fahrzeugen, deren Energie aus der Steckdose kommt? Dazu ein Bericht über den Elektro-Roller der StadtwerkeSchwerte: Die Passantin am Straßenrand hat den überhört, auf Wilczynski kommt. „Der leise“, sagt rige, „ganz Benziner“.

„Es ist ein geschmeidiges Fahrgefühl.“

Roller fast dem Michael angeflitzt ist ungemein der 50-Jährigen als ein

Der Mitarbeiter der Stadt hat sich einen Elektro-Roller der Stadtwerke für ein paar Tage ausgeliehen. „Um ihn mal auf Herz und Nieren zu testen“, sagt der passionierte Biker. Als Motorradfahrer ist er natürlich andere PS-Zahlen gewöhnt, aber auch mit sechs Pferdestärken „kommt man gut voran“, sagt Wilczynski, „zumindest im Stadtverkehr“.

Als City-Roller sei das Vehikel durchaus geeignet, meint der Testfahrer und nennt auch gleich die Gründe: Mit 45 bis 50 Stundenkilometer Spitze seien dem Tempo nun mal gewisse Grenzen gesetzt. Und mit einem voll geladenen Akku (Verbrauch von rund drei Kilowattstunden) komme man wohl auch nicht weiter als 50 bis 60 Kilometer.

Wenn er auf dem Elektrovehikel Platz nimmt, „merkt man zunächst einmal keinen Unterschied zu anderen Rollern“. Einen Gashebel (die Bezeichnung bleibt), um richtig auf die TUBE zu drücken, findet man an gewohnter Stelle. Wer zwischenzeitlich mal ein bisschen mehr aus dem Zweirad herausholen möchte, der bedient den so genannten Boost-Knopf. Der kleine rote Drücker sollte aber mit Bedacht bedient werden, sagt Wilczynski, da der Akku dann zu Höchstform Ob der Roller lange läuft, wie gerne wünscht, sollte man zu Hinterkopf

„Trotz vieler Vorteile ein paar Tücken.“

Einen Vor der Elektro- alle Schalt- kennt nämlich nur einen Vorwärtsgang. „Das reicht auch vollkommen aus“, sagt Wilczynski. Wenn sich der Fahrer nicht auf das Schalten konzentrieren muss, bleibt ihm Zeit, die Touren mit dem Roller zu genießen. „Es ist ein geschmeidiges Fahrgefühl“, sagt Wilczynski und weiß, dass er mit seiner Meinung nicht allein steht. Einer seiner Kollegen hat in diesen Test-Tagen auch mal eine Spritztour unternommen und „war restlos begeistert“.

a u f l ä u f t . dann noch so man es sich diese Frage mindest im behalten. teil bietet roller für muffel: Er

Dass der Roller trotz seiner vielen Vorteile noch ein paar Tücken hat, sollte man nicht vergessen, meint Wilczynski. Zu allererst kommt er auf den Akku zu sprechen, der nach einigen, manchmal auch wenigen Jahren, seinen Dienst hinter sich hat. Einen Ersatz zu beschaffen, kann teuer werden. Es kann sich um höhere dreistellige Beträge handeln. Ob die Spitzengeschwindigkeiten, die mit den Rädern zu erzielen sind, ausreichen, um einen breiten Markt zu bedienen, das sieht Wilczynski durchaus skeptisch. So schön es auch sein möge, gibt er weiter zu bedenken, dass der Roller nahezu geräuschlos über den Asphalt gleitet, liege darin auch eine Gefahr. Gerade Fußgänger seien es nun mal nicht gewöhnt, dass Fahrzeuge leise und still daherkommen. In England habe der Gesetzgeber nach mehreren Unfällen mit Passanten die Hersteller von Elektroautos verpflichtet, Geräuschmodule einzubauen.

Theo Körner (WR-Schwerte)

Zusatz von **Michael Wilczynski**

Eigentlich war dieser Test mehr zum Spaß gedacht, aber nach drei Tagen auf dem Roller muss ich sagen: „wenn der Kaufpreis mir einen!“
 „Der Roller gleitet fast geräuschlos dahin.“
 Ich stimme Kauf ich Die Ausführung nutzen durfte, xusmodell der Anschaffungs- 3000 Euro, und Euro Förderung Stadtwerke teuer!

Durch die viele Akkus, die im Rahmen verbaut sind, gibt es einen tiefen Schwerpunkt. Der Geradeauslauf wird durch den langen Radstand positiv beeinflusst.

Auskunft der Firma E-max: „Die Akkus erreichen bis zu 1200 Ladezyklen, bei täglichem Gebrauch beziehungsweise Ladevorgang kann die Lebensdauer drei bis vier Jahre betragen, ein Akku kostet für das Modell 90 S 199 Euro, es sind vier Akkus notwendig. Die Gewährleistung beträgt zwei Jahre für die Akkus beziehungsweise 10.000 Kilometer.“

Demnach würde ich, wenn ich den Roller kaufen würde, bei einer Fahrleistung von Kilometer*nm je Arbeitstag an Stromkosten in vier Jahren 100 Euro benötigen aber fast 800 Euro für neue Akkus. Fahre ich mit meinem Gespann die gleiche Strecke würde ich in vier Jahren etwa 2030 Euro an Benzinkosten haben. Allerdings benötigt mein Gespann gute zehn Liter auf 100 Kilometer. Wer also einen guten Kleinwagen sein eigen nennt, der mit sechs Litern auf 100 Kilometern auskommt, sollte meines Erachtens für den Preis nicht umsteigen. Ausgenommen Idealisten.



Gut unterwegs

Die Idee, die BVDM-Trainings einmal ganz gezielt auf einer der großen Messen zu präsentieren, ließ uns, Martina Homrighausen und Andreas Porz aus dem Moderatoren-Team, nach Karlsruhe zur ersten großen Fachmesse im neuen Jahr gehen.

Infiziert sind wir ja schon lange, aber die Faszination Motorrad auch für den Verband nach außen zu tragen, wollten wir als Ersttäter einfach mal ausprobieren. Denn inzwischen ist das Angebot an Trainings und touristischen Events des BVDM so groß und facettenreich, dass es unserer Meinung nach zum Anfang des neuen Motorradjahres einer eigenen Bewerbung bedurfte. Immerhin waren pünktlich zum Messestart schon über hundert Veranstaltungen auf der Homepage des BVDM eingestellt, sodass wir genügend Futter hatten, um unsere Aktivitäten vor Ort zu bewerben.

Und der Erfolg sollte uns Recht geben, die Resonanz war überwältigend, das Interesse an unseren Veranstaltungen so groß, dass uns schon am Samstagmittag die neuen SHT-Flyer des BVDM ausgingen. Total gut angenommen wurde unser offener Stand mit einer gemütlichen Sitz-ecke, wo die Besucher die messemüden Füße mal von sich strecken konnten und der Raum für informative Gespräche war.

Natürlich kam die Vorstellung all der anderen Aktivitäten unseres Verbandes nicht zu kurz und so konnten wir viel von unserer Arbeit vermitteln und Interesse wecken. Denn gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten, wo die

Neuzulassungen wegbrechen, der Spaß am Motorradfahren aber ungebrochen ist, sind viele Motorradfahrer dennoch bereit in ihr Hobby zu investieren. Nur eben in Aktivitäten, die das eigene Budget nicht allzu stark belasten und trotzdem Spaß und Freude unter Gleichgesinnten bringen.

Und da hat unser Verband ja eine Menge zu bieten. Seien es die touristischen Veranstaltungen, das Engagement für all die politischen Ziele und nicht zuletzt die Sicherheitstrainings. Es gilt nur, unser Publikum genau dort abzuholen und zu begeistern, halt ganz im Sinne der Faszination Motorrad. Ganz klar, der Markt mit seinem breitgefächer-



Mit viel Spaß und Kompetenz warb das Team um Andreas Porz auf der Messe Karlsruhe für die vielen Angebote des BVDM.



Mit einem attraktiven Stand lud der BVDM zum Verweilen und zu Gesprächen ein (o.). 100 Prozent Einsatz für den BVDM und die Motorradfahrer (u.).

ten Angebot ist hart umkämpft.

Aber als gemeinnütziger Verein, ohne wirtschaftliche Interessen, hat der BVDM wirklich einen Fuß in der Tür und kann sich sehr glaubwürdig präsentieren. Ein Vorteil, der uns am Stand eine hohe Akzeptanz seitens der Besucher erleben ließ.

Wir können alle BVDM-ler nur ermutigen sich auf einer Veranstaltung einzubringen und der motorradfahrenden Gemeinde die Vielfalt der einzelnen Referate nahe zu bringen und einfach zu begeistern. Schließlich macht das unsere Arbeit und damit den Verband transparenter, bunter und interessanter. Denn das Klientel, so in Karlsruhe erlebt, ist so vielschichtig und spannend, dass es einen Riesenspaß gemacht und den Aufwand allemal gelohnt hat.

Auch wenn keine Mitgliedsanträge mehr direkt am Stand unterschrieben wurden, hier spielt auch der Zeitgeist in Zeiten von Internet und Co sicherlich eine Rolle, so kann man aber im zwischenmenschlichen Kontakt eine Menge rüberbringen. Und das gilt für alle, sowohl für alte Haudegen, für Familien mit Kindern, für Jungs und Mädels, die gerne flott unterwegs sind, wie auch für Gespanntreiber und Kuttenträger, so unsere Erfahrung.

Ein ganz besonderer Dank an dieser Stelle gilt Dagmar Schreiner, die uns im Vorfeld so professionell unterstützt hat und mit Rat und Tat zur Seite stand, die uns mit Equipment und ihrem reichen Schatz an Erfahrungen versorgt hat.

Wir waren uns anschließend mit Christine Thoma und



Johanna Mootz, die unser Standpersonal komplettiert haben, einig: Wir werden zu Wiederholungstätern. Der Bazillus grassiert und wenn dann noch Töchter und Ehemänner selbstlos am Stand unterstützend die Werbetrommel rühren, schmilzt auch der letzte Schnee endgültig.

Der Startschuss in die neue Saison ist gefallen und wir sind gut unterwegs.

Andreas Porz



Kein Wintermärchen, ab



Gruppenbild mit einem Teil der Helfer. Ohne die starke Truppe rund um das Organisationsteam geht nichts. (Foto: Marcus)

Vom 29. bis 31. Januar fand im Hexenkessel von Solla das 54. Elefantentreffen statt. Und es war ein Treffen von dem die Teilnehmer und Helfer noch in vielen Jahren reden werden. Schnee ohne Ende sorgte für eine traumhafte Winterlandschaft. Die Bedingungen für die anreisenden Motorradfahrer waren hart. Dennoch konnte der BVDM rund 5600 Teilnehmer begrüßen.

„Wahnsinn, echt Wahnsinn“. Kaum ein anderes Wort war im Hexenkessel von Loh so oft zu hören. Und in der Tat, es ist schon Wahnsinn, wenn jemand für die letzten zehn Kilometer zum Treffen fünf Stunden benötigt. Und durchkommt, ankommt, allen widrigen Bedingungen und Schneeverwehungen zum Trotz. Eine Leistung, von der ich den Hut ziehe und die so typisch für das Elefantentreffen ist. Wer am Donnerstag, Freitag oder Samstag im Loh ankommt, hat es geschafft, hat den Schneemassen getrotzt. Da ist das Zeltaufbauen, Holz holen oder im Schneetreiben das Feuer in Gang bringen geradezu ein Klacks.

Für alle, die dabei waren, war es ein unvergessliches Treffen, die Bilder auf diesen Seiten vermitteln ein wenig den Eindruck von der Atmosphäre. Wer nicht dabei war, hat es verpasst, eines der schönsten Elefantentreffen. Wo bei eigentlich jedes Elefantentreffen seinen ganz eigenen Reiz hat, denn die Wetterbedingungen sind jedes Mal ein klein wenig anders, und es kommen natürlich auch jedes

Mal wieder andere Teilnehmer, auch wenn wir uns über einen großen Anteil an Stammpublikum freuen. Aber es bekommt eben nicht jeder jedes Jahr frei. Da spreche ich aus eigener Erfahrung.

Meine Anreise am Donnerstag von Köln aus war wirklich ein Klacks, keine Spur von Abenteuer, denn ich bin mit dem Auto gefahren. Weichei, ich weiß, Aber Laptop und meine Materialien für die Pressearbeit auf dem Motorrad zu transportieren, ist mir zu einem zu riksant, zum andreen ist es auch ein Platzproblem. Wer weiß, vielleicht habe ich ja irgendwann einmal ein drittes Rad (Gespann) und dann lasse ich das Auto auch gerne wieder Zuhause. Währen die Autobahnen frei waren und der Schneefall sich in Grenzen hielt, sah es mit den Gemeindestraßen schon anders aus. Insbesondere einige Schneeverwehungen waren für die anreisenden Motorradfahrer ein echtes Problem. Sie waren meistens aber nur einige Meter lang und nur wenige Zentimeter hoch, so dass es noch weiterging. Doch Frau Holle leistete Schwerstarbeit, am Nachmittag fiel der Schnee unaufhörlich, die Situation auf den Straßen wurde immer schwieriger.

Diejenigen, die schon vor dem offiziellen Treffen angereist waren, hatten bessere Bedingungen bei der Anfahrt, und freuten sich am Mittwoch sogar über Sonnenschein. Am Donnerstagabend war die Lage im Hexenkessel mehr als überschaubar. Knapp 1000 Zwei- und Dreiradfahrer hatten sich versammelt. Und nur wenige kamen in den späten Abendstunden noch dazu.

Auch am Freitagmorgen war keine Besserung in Sicht, es schneite ununterbrochen weiter, dazu kam noch ein per-



Der ein Traum im Winter

manenter Wind. Keine angenehmen Bedingungen zum Motorradfahren und auch nicht zum Zelten. An der Lagerfeuern war Hochbetrieb und auch für die innere Wärme wurde gesorgt. Die Veranstalter schickten mehr als einen banger Blick zum Himmel, die Frage nach der Wettervorhersage für den nächsten Tag wurde sehr häufig gestellt. Die ankommenden Fahrer berichteten über die Straßenverhältnisse und ihre teils abenteuerlichen Erlebnisse. Vier bis fünf Stunden benötigten einige Solisten für die letzten zehn Kilometer. Mehr schiebend als fahrend kamen sie in den Hexenkessel. Was für ein Abenteuer, was für eine Leistung. Wer solche Strapazen in Kauf nimmt, ist ein echter „Elefant“.

Eine Gruppe Spanier war nach mehreren tausend Kilometern Anreise so erschöpft, dass sie den Kampf gegen die Schneewehen aufgaben, und sich eine Übernachtungsmöglichkeit suchten. Sie kamen dann am Samstag zum Treffen. Das Organisations-Team war genauso überrascht, wie die Teilnehmer, dass trotz der schwierigen Wetterbedingungen noch viele Motorradfahrer den Weg nach Solla auf sich genommen hatten.

Knapp 3800 Zwei- und Dreiradfahrer feierten ihre eigene Leistung und ein großes Fest mit Gleichgesinnten auch ganz Europa. Wie seit vielen Jahren gute Tradition, stellen die Italiener eine sehr große Gruppe. Sie schaffen es bei jedem Wetter, über die Alpen zu kommen. Aber auch aus Osteuropa kommen immer mehr Motorradfreunde. Ob aus Russland, Tscheschien, Polen, Weißrussland, Ukraine oder Rumänien und weiteren Ländern fahren sie tausende Kilometer zum berühmtesten Wintertreffen. Die Sprachenvielfalt ist aber natürlich noch größer, Spanisch, Englisch, Französisch, Holländisch und zahlreiche deutsche Dialekte sind an den Lagerfeuern zu hören. Und ganz ungewöhnliche Leistungen vollbrachten einige Motorradfreunde. So fuhr Newt Salad aus Suffolk in England mit einer 90er Honda in den Bayerischen Wald. Er hatte seine Reise schon im BVDM-Forum angekündigt. Sein Platz auf dem Gelände war leicht zu finden, nicht nur weil seine Honda direkt am Weg geparkt war, sondern weil er eine englische Fahne an seinem Zelt gehisst hatte. Von der Atmosphäre war er total begeistert. So etwas habe er noch nicht erlebt. Und er sei froh, dass er die Reise auf sich



Umfallen ist auf diesem Schneeparkplatz unmöglich. Alles was man zum Zelten beim Elefantentreffen braucht, passt auch auf eine Solomaschine. (Foto: Lenzen)

genommen habe, so der Vorsitzende des C 90 Clubs. Mit 50er Roller reisen seit Jahren immer wieder Spanier und Italiener an, das Kettenrad ist ebenfalls seit Jahren auf dem Gelände zu finden. Mofas dagegen, die nicht aus dem direkten Umfeld stammen, sondern auf eigener Achse angereist sind, gehören zu den absoluten Ausnahmen. Wenn diese kleinen Maschinchen, dann auch noch umgebaut sind, so dass sie einen



Mit dem Roller ging es auch im Schnee noch vorwärts. (o.) Die Gespanne war auf den verschneiten Straßen klar im Vorteil. (Fotos: Lenzen/Lixfeld)



Krankenstuhl antreiben und aus München kommen, so ist das eine außergewöhnliche Geschichte. So außergewöhnlich wie der Umbau, der die BVDM-Jury beim Eigenbau-Wettbewerb überzeugte und der den Pokal für den ersten Platz erhielt. Zwei Tage benötigte Thomas During für die Fahrt von München aus, denn das 25-ccm-Motörchen bringt es mit dem ordentlichen Gewicht des dreirädrigen Sonderfahrzeuges gerade mal auf Tempo 20. Wie verrückt im positiven Sinn, wie zweiradbegeistert muss man sein, um sich so etwas bei diesen Winterverhältnissen an zu tun. Es sind diese Menschen und diese Geschichten, die das Elefantentreffen so einzigartig machen. Dazu gehört auch

Günter Schaaf aus Köln, der mit seinen 81 Jahren eigentlich der älteste Teilnehmer ist, der mit dem Motorrad angereist war. Aber am Wettbewerb wollte der kölsche Jung nicht teilnehmen. „Ich hann neulich erst mehr als 60 Pokale verschenkt. Wat will ich mit dem janzen Zeuch?“ fragte er. Doch das Zelten war ihm in diesem Jahr zu anstrengend, nachdem er sich über mehrere Stunden mit seiner Honda durch die Schneewehen gekämpft hatte. Der BVDM fand für ihn noch eine Unterkunft im Helferlager, wo er mit seinem kölschen Humor für Stimmung sorgte. Und die Kameradschaft unter den Helfern hat ihm offensichtlich gut gefallen, denn am nächsten Morgen unterschrieb er

Reges Treiben herrschte im Hexenkessel (o.) Die Motorräder verwandelten sich in teils bizarre Schneeskulpturen (r./u.) (Fotos: Lenzen/Dormagen)



flugs eine Beitragserklärung und zahlte die Gebühr gleich vor Ort in bar.

Fast 70 Zentimeter Neuschnee fielen von Donnerstag bis Samstag im Bayerischen Wald. Die Räumdienste kamen einfach nicht nach. Doch am Samstag hatte Petrus ein Einsehen mit den knapp 4000 Motorradfahrern in Solla und schickte uns ein wenig Sonne. Die brachte die weiße Pracht und das bunte Treiben im Hexenkessel erst so richtig zur Geltung. Doch der Sonnenschein war nur von kurzen Dauer. Es zogen wieder Wolken auf und die ein oder andere Schneeflocken fand ihren Weg in den Kessel. Die Motorradfahrer konnte das alles nicht mehr stören, sie hatten die größten Strapazen längst überwunden, die Zelte aufgebaut, die Feuer in Gang gebracht, die kalten Gliedmaßen aufgewärmt und tauschten sich über ihre Erfahrungen und Erlebnisse in der Motorradsaison und natürlich bei der Anfahrt zum Treffen am Lagerfeuer, beim Essen oder einem Glühwein aus. Und diesmal hatten alle besonders viel zu erzählen. Neue Freundschaften wurden an den Lagerfeuern geschlossen, alte Bekannte und Freunde besucht und direkt ein Wiedersehen fürs nächste Jahr verabredet.

Beim Rundgang über das Gelände gab es wie immer viel zu entdecken: Neuartige Schneeskulpturen, die von ferne an Motorräder und Gespanne erinnerten, viele Umbauten, die für warme Finger, Füße, Beine sorgen sollten, dazu Anbauten wie Skistützen, die dafür sorgen sollten, dass die Maschine nicht umfällt. Auffällig waren in diesem Jahr die vielen verschiedenen Arten von Schneeketten und Spikes, mit denen die Fahrer und Fahrerinnen, von denen wir erfreulicherweise beim Elefantentreffen immer mehr begrüßen können, die Reifen ihrer Motorräder ausgerüstet haben. Teils schon auf der Anfahrt, um sicher über die verschneiten Zufahrtsstraßen zu kommen, teilweise vor dem Eingang, um heil auf das Gelände und wieder herauszukommen. Aber unten geblieben ist bislang noch keiner. Es gibt immer viele helfende Hände und wenn das nicht hilft, findet sich immer auch eine Abschleppmöglichkeit.

Viele helfende Hände be-



Aus Suffolk reiste Newt Salad mit seiner Honda C 90 an (o.). Mit Schneeschuhen kamen Anwohner aus dem Nachbardorf, um sich das (Schnee-) Treiben (u.) im Hexenkessel anzusehen. Fotos: Lenzen/van der Mee







nötigt der BVDM auch jedes Jahr, um den reibungslosen Ablauf der Großveranstaltung zu gewährleisten, und den Auf- und Abbau durchzuführen. Und in diesem Jahr konnte das Organisationsteam auf zahlreiche neue Helfer zurückgreifen, die von den erfahrenen Mitstreitern einge- arbeitet und mit der Helferinformation auf das richtige Verhalten und die Besonderheiten hingewiesen wurden. Seit einigen Jahren unterstützen auch die ortsansässigen Freiwilligen Feuerwehren das BVDM-Team. Dafür an dieser Stelle einmal einen herzlichen Dank. Der schließt aber natürlich alle Helfer mit ein, die oft im Hintergrund wichtige Arbeit leisten, ob an der Kasse, bei der Nachtschicht, der Helferverpflegung oder der Organisation. Die Helfer sorgten wieder für einen reibungslosen Ablauf des



Wintertreffens. Wie eigentlich immer, war es ein friedliches, harmonisches Treffen. Auseinandersetzungen gibt es beim Elefantentreffen nicht, denn hier spielt es keine Rolle, wo jemand her kommt, welches Motorrad er fährt, wie alt er ist oder welchen Beruf er ausübt. Die Winterfahrer vereint ihr gemeinsames Hobby, die gemeinsamen Erlebnisse, das Abenteuer, eine solche Anreise bewältigt zu haben. Die Sanitäter und Ärzte haben Gottseidank wenig zu tun. Natürlich gibt es immer mal wieder Blessuren und beim Umgang mit Axt oder Säge bleibt auch die ein oder andere Schnittverletzung oder Quetschung nicht aus. Auch ein paar blaue Flecken oder eine Verstauchung von einem Ausrutscher im glatten Gelände kommen gelegentlich vor. Aber wer einmal mit den Sanitätern und Ärzten spricht, die auch bei anderen Veranstaltungen Dienst ma-

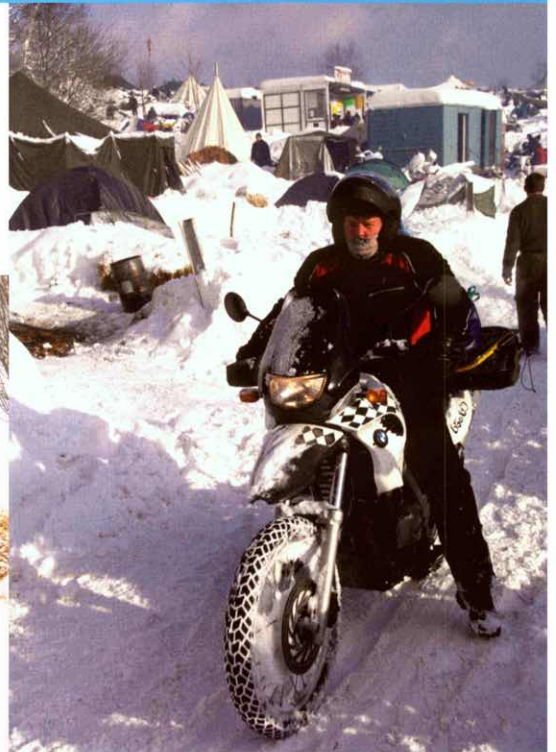
Richtig dunkel war es bei dem starken Schneefall am Eingang (o.). Zahlreiche interessante Motorräder und Umbauten fanden sich auf dem Gelände (o.l.). Die Sonne zauberte Winterstimmung in den verschneiten Kessel.





Ein beliebtes Fotomotiv war das „Ratbike“-Gespann, von dem kaum etwas zu erkennen war (o.). Auch mit Enduroreifen gab es bei dem Schnee kaum ein Vorwärtsskommen (u.r.). Wer sich am Lagerfeuer aufwärmen konnte, hatte gut lachen (u.l.). (Fotos: Lenzen/Marcus).

chen, erfährt schnell, dass es bei jedem Schützenfest oder jeder Karnevalsfeier mehr für die Helfer zu tun gibt. Es war auch in diesem Jahr wieder eine erfreuliche Bilanz, die den Veranstalter in seinem Koneupt bestärkt. Kein Festzelt, keine Shows, die Teilnehmer stehen im Mittelpunkt, um sie geht es. Die Wettbewerbe um den schönsten Eigenbau, die weiteste Anreise, die schönste Schneeskulptur oder das Tauziehen und das Sägen sind willkommene kleine





Abwechslungen. Ebenso wie das Angebot der Händler und des BVDM in der Arena. Auch hier gibt es immer mal wieder Neues zu entdecken. In diesem Jahr waren neue Aussteller dabei, unter anderem BMW. Von der Verpflegung in der Arena zeigten sich Teilnehmer wie Helfer gleichermaßen begeistert. Knapp 1900 Tagesbesucher, darunter viele Motorradfahrer, die bei den Wetterbedingungen am Freitag nicht mehr durchgekommen waren, zählte der BVDM, sowie rund 30 Journalisten aus ganz Europa, die über über das 54. Elefantentreffen für Fernsehen, Rundfunk, Zeitung und Fachzeitschriften berichten



wollten. Einige Sender hatten angesichts des ungewöhnlichen Winters spontan entschieden, über das älteste und in diesem Jahr so besonders schneereiche Wintertreffen zu berichten. Ganz Deutschland und vor allem die Autofahrer stöhnten über die Schneemassen und dabei gibt es tausende Motorradfahrer, die gerade wegen des Winters und des Schnees in den Bayerischen Wald fahren. „Die müssen wohl verrückt sein.“ Sind sie auch, aber positiv verrückt, denn die Teilnehmer wissen sehr genau was sie tun und sind meistens topp vorbereitet und ausgestattet. Die Medienberichte fielen sehr positiv aus und brachten auch die



Die Wege auf dem Gelände sind jetzt reine Spielstraßen (ganz o.). Die Motorräder waren manchmal nicht mehr wiederzufinden. (o.) Mit den Ski-Auslegern lassen sich Stürze vermeiden (l.). Das Kettenrad kommt überall durch (u.). Alte Schätzchen im Schnee (u.l.). (Fotos: Lenzen/Marcus/Winke)





Besinnlich wurde es bei der Gedenkminute (o.). Der Vollmond lugte hinter den Wolken hervor. Seit Jahren ist Jean Claude ein gern gesehener Gast mit tollen Eigenbauten (u.).



Stimmung des Elefantentreffens gut rüber.

Am Samstagabend wurde es traditionell etwas besinnlicher. Unser Motorradpfarrer Ingolf Schulz konnte in diesem Jahr leider nicht kommen, hatte aber für guten Ersatz gesorgt. Wir wünschen Ingolf und seiner Frau an dieser Stelle alle Gute, danken ihm für seinen langjährigen Einsatz und hoffen sehr, ihn im nächsten Jahr wieder in Loh begrüßen zu können und an seinem Gottesdienst in der Scharnkerkirche teilnehmen zu können. In seiner Ansprache vor der Gedenkminute für die verstorbenen Motorradfahrer brachte Ehrenvorsitzender und Mitorganisator Horst Orlowski seine Besorgnis über das Fehlverhalten einiger Motorradfahrer zum Ausdruck, die durch zu schnelles Fahren auf dem Gelände sich und andere Teilnehmer gefährdeten. Deswegen habe der BVDM reagiert und das Gebiet zur Spielstraße erklärt. Damit gilt dort generell





Diese Schneeskulptur von Peter Schieber gewann den ersten Preis. Der motorisierte Krankenfahrstuhl wurde von Thomas During gebaut (r.). Die Sieger freuten sich über ihre Pokale. (Fotos: van der Mee)



eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo sieben. Auch einen anderen Aspekt sprach der Ehrenvorsitzende an: Durch den starken Schneefall entstehen dem Verband hohe Räumkosten, so dass noch völlig offen ist, ob das Treffen finanziell gut ausgeht. Aufgrund der für das Wetter sehr guten Teilnehmerzahlen hofft der Verband auf eine schwarze Null. Nach der bewegenden Gedenkminute ging es im Fackelzug zur Schartenkirche. Danach hieß es für viele Abschiednehmen, denn am Sonntagmorgen machen sich die Teilnehmer wieder auf den Heimweg. Und Petrus schickte wieder Schnee. Es war ein ganz besonderes Elefantentreffen, eins von denen die den Mythos Elefantentreffen immer weiter lebendig halten. Und ich bin mir sicher dass alle Beteiligten noch lange davon erzählen werden und sich in vielen Jahren noch daran erinnern werden: „Weißt Du noch wie das hier 2010 war?“ Die richtige Antwort heißt: „Ich war auch dabei.“

Michael Lenzen

Ergebnisse des 54. Elefantentreffens

Der BVDM bedankt sich bei 3730 Motorradfahrern und 1870 Tagesbesuchern. Der Pokal für die weiteste Anreise ging an Konstantin Veyde aus Jekatarinenburg (Russland), der 5500 Kilometer zurückgelegt hatte. Als ältester Teilnehmer wurde Thomas During (61 Jahre) geehrt. Der 81-jährige Günter Schaaf aus Köln, der Seriensieger der letzten Jahre, hatte an dem Wettbewerb nicht mehr teilgenommen, weil er schon viel zu viele Pokale habe und gar nicht mehr wisse wohin damit. Die älteste Teilnehmerin war Vorjahressiegerin Irmgard Zeilinger (52 Jahre) und ihre Tochter Rita (23 Jahre) konnte, wie schon im Vorjahr, den Pokal für die jüngste Teilnehmerin mit nach Hause nehmen. Jüngster Teilnehmer war Paul Laufer (17 Jahre). Beim Clubwettbewerb war der MC Mammut er-

folgreich, der den Pokal für die meisten auf eigener Achse angereisten Mitglieder einheimen konnte. Die sonst zahlenmäßig starken Clubs aus Italien oder der Region hatte sich am Wettbewerb nicht beteiligt. Vielleicht haben sie ja auch schon genug Pokale oder die Durchsage mit Hinweis auf den Wettbewerb nicht verstanden. Beim Holzsägen siegte Mathias Holzer aus Geisling, der nur 24 Sekunden benötigte. Das Tauziehen gewannen die „Lord Helmchen“. Beim Schneeskulpturenbau hatte Peter Schieber die Jury mit seinem Schneeelefanten überzeugt. Als schönster Eigenbau wurde der Krankenfahrstuhl mit Herkules-Mofamotor von Thomas During ausgezeichnet. Der Ehrenpreis ging an Rainer Kudela, der ein schönes Eigenbau-Gespann präsentierte.

Elefanten eingeheizt

Über 100 Motorradfahrer auf ihrem Weg zum Elefantentreffen versorgte der RSC Pfaffenhofen bei Schnee, Eis und frostigen Temperaturen mit heißem Tee und Kaffee.

Trotz des frostigen Winterwetters waren am letzten Januarwochenende wieder viele Motorradfahrer zum Elefantentreffen im Bayerischen Wald unterwegs. Über 100 Biker versorgte dabei der Rennsportclub Pfaffenhofen auf einem Parkplatz der Deggendorfer Autobahn mit heißem Kaffee und Tee. Insgesamt über 30 Liter der wärmenden Getränke wurden an die frierenden Biker ausgegeben.

Mitten im Winter beginnt für die richtigen Motorradfahrer die Bikersaison. Bei eisigen Temperaturen und winterlichen Wetterverhältnissen trafen sich dazu wieder viele tausende Biker aus der ganzen Welt beim legendären Elefantentreffen. Unterstützung finden die anreisenden



Den ganzen Hausstand hat dieser Motorradfahrer auf sein Gespann mit Anhänger gepackt. (Fotos: Burgstaller)

Biker dabei beim RSC Pfaffenhofen. Am „Coffee to Bike“-Stand auf einem Autobahnparkplatz versorgten die RSC'ler die Biker wieder kostenlos mit heißem Tee und Kaffee sowie Kuchen. Da sich auf der Autobahn München – Deggendorf keine unmittelbare Raststätte befindet, sind die Motorradfahrer bei den eiskalten Temperaturen immer sehr froh über den Aufwärmstopp beim RSC. „Bei Temperaturen von minus 4 bis minus 6 Grad lief die Kaffeemaschine sechs Stunden rund um die Uhr“, so RSC-Organisator Klaus Burgstaller. Für den RSC Pfaffenhofen ist diese Aktion eine Selbstverständlichkeit. Vor allem für die Biker aus dem Ausland ist es ein sehr willkommener Stopp. Neben vielen Italienern legten u.a. einige Spanier einen Halt ein. Interessant für die RSC-Organisatoren waren wieder die vielfältigen Motorräder, mit denen die Motorradfahrer unterwegs sind. Angefangen vom Oldtimer über die verschiedensten Gespanne bis zum modernsten Rennbike, ist wirklich alles vertreten. Auch die umfangreichen Hilfsmittel mit denen man sich gegen klirrende Kälte zu schützen versucht, sorgt für manches Erstaunen und rege Diskussionen.

Neben der Versorgung mit Getränken, konnten Klaus Burgstaller und Tine Betzler den Bikern auch mit einigen Routentipps unterstützen. Unterstützt wurde die Aktion in diesem Jahr von der Firma Kluger Elektrotechnik aus Pfaffenhofen, die für diese Aktion kostenlos einen großen Transporter bereitstellte.

Klaus Burgstaller



Auch die andalusischen Motorradfahrer freuten sich über einen heißen Kaffee.



Ganz alte Teile

Bereits zum sechsten Mal fand Anfang Dezember 2009 der Oldtimer-Teilemarkt in der Frankenheim Halle, Flinger Broich 5, in Düsseldorf statt. Wie auf der Homepage zu lesen ist, wollen die Veranstalter, Dietmar und Ralf, auf dem Gelände des Boxring Düsseldorf e.V. auf 830 Quadratmeter beheizter Fläche private und gewerbliche Händler sowie alles, was zur Reparatur und Restaurierung historischer Motorräder gehört, präsentieren. Auch bieten sie an, dass dort die Vertreter der einzelnen Interessengemeinschaften die Möglichkeit haben, ihre eigenen Exponate auszustellen.

Von der Veranstaltung im Dezember hat uns Ralf folgenden Bericht zugesandt:

Rückblick Teilemarkt Dezember 2009:

Der Dezember Oldtimer-Teilemarkt war ein großer Erfolg! Für uns, Dietmar und mich – Ralf; dass wir auf dem richtigen Weg sind und für die Händler, dass sie einen „angenehmen“ finanziellen Erfolg hatten. Wir versuchen, mit vielen kleinen Ständen eine große Vielfaltigkeit zu erlangen. Wenn man, so wie wir, alles „ehrenamtlich“ als Hobby betreibt, also ohne finanziellen Hintergrund, ist die Besucherzahl und die Zufriedenheit der „Händler“ der Gewinn. So feilen wir bei jedem Teilemarkt die letzten vorhandenen Ecken immer weiter ab. Oft kommen Anregun-

gen von „außen“, die wir gerne durchdenken. Nach dem Motto „Nach dem Teilemarkt, ist vor dem Teilemarkt“ geht es 2010 in die siebte und achte Runde.

Die Zeit ist gekommen, dass auch japanische Motorräder in die Oldtimer-Szene rücken und immer mehr Freunde gewinnen. Aus dem Grunde haben wir uns entschlossen, etwas Platz in unserer Halle für die Nippon-Oldtimer zu schaffen. Das Angebot an Teilen und Zubehör wird also auch in dieser Richtung erweitert. Wir versuchen auch, verstärkt Gebrauchtmotorräder, von privat und Händlern, anbieten zu lassen.

Wir fahren gerne zu Oldtimer-Treffen und Veranstaltungen. Wenn ihr also Oldtimer-Termine habt, sendet sie uns zu, wir setzen sie gerne auf unsere Homepage unter Termine in den Kalender, oder wir können uns gegenseitig verlinken: www.oldis-duesseldorf.de oder E-Mail an: odis_ddorf@yahoo.de

Unsere Oldtimer-Teilemarkt-Termine für 2010 lauten:

10. und 11. April 2010 und 4. und 5. Dezember 2010, jeweils von 9 bis 18 Uhr. Der Eintritt ist wie immer frei, die Halle beheizt und Essen sowie Getränke gibt es zu moderaten Preisen.

Nun wieder unsere Bitte an Euch: Dass unsere Termine den Weg in Eure Terminkalender finden und dass Ihr unsere

Homepage-Adresse an Oldtimer-Freunde weiterleitet. Vielen Dank! Die besten Oldtimer-Grüße aus Düsseldorf.

Anmerkung Dagmar: Schaut mal auf der o.g. Homepage vorbei, dort gewinnt Ihr einen Eindruck von der Veranstaltung 2009. Ich versuche, im April wieder vorbeizuschauen und wünsche den beiden weiterhin viel Erfolg.

Dagmar Schreiber/
Ralf Müller



Von kompletten Maschinen bis zu Teilen und Literatur reichte das Angebot. (Foto: Müller)



So voll war es am BVDM-Stand in Hamburg eher selten (L.). Dagmar und ihre Mitstreiter hatten viel Zeit.

Hamburger Motorradtage

Vom 29. bis 31. Januar fanden in den Hamburger Messehallen die 16. HMT statt. Aus der Erfahrung des Jahres 2009 (erstmalige BVDM-Präsenz) war der Einsatz für 2010 eigentlich nicht mehr geplant. Es hatten sich jedoch außer Jörg Reichelt zwei neue Mitstreiter für den Messestand gefunden. Martin Glasow aus Lüneburg und Martin Orłowski aus der Nähe von Wolfenbüttel. Martin O. macht die Ausbildung zum Moderator BVDM-Sicherheitstraining und als erste Amtshandlung unterschrieb er am BVDM-Stand den Mitgliedsantrag. So konnten wir schon mal einen Erfolg in Hamburg verbuchen.

In diesem Jahr gönnte ich mir im Vorfeld des Messeeinsetzes einen privaten Tag in Hamburg – mit Besichtigung der Speicherstadt, einer Hafenrundfahrt trotz Eis, zugefrorener Außenalster (die Attraktion am Wochenende) sowie Wasserrohrbruch im Hotel in der ersten Nacht. Viel Schnee gab es auch, so dass mein Auto die gesamte Messezeit im Parkhaus der Messehallen übernachtete und wehmütige Gedanken in den Hexenkessel von Loh gingen.

Donnerstagnachmittag trafen Jörg und ich uns nachmittags an unserem Messestand auf der Clubmeile. Teppichboden fehlte – haben wir dann selbst besorgt und verlegt. Während wir auf die bestellten Möbel (Tresen, Tisch und Stühle) warteten, wurden die weißen Messewände mit den mitgebrachten großen Bildern (vom Messestand Dortmund 09) „dekoriert“ und das mitgebrachte Infomaterial ausgelegt.

Die Messe startete am Freitag um 12 Uhr und alles war sehr ruhig. Es schneite wieder heftig in Hamburg und viele mag das Wetter abgehalten haben. Wollte (Wolfgang Harder) bat mich um 14 Uhr auf die Bühne, die sich in der Nähe eines größeren Gastronomiestandes befand. Unseren Verband mit den wichtigsten Themen wie Lobbyarbeit, Sicherheitstrainings und tourensportlichen Veranstaltungen vor einem größeren Kreis zu präsentieren, ist für mich ein Muss und ich tue es gerne. Leider war die Zuhörerschaft

sehr überschaubar. Samstag wurde es gegen Mittag auch an unserem Stand etwas lebhafter. Die meisten Gespräche bezogen sich in der Hauptsache auf das zeitgleich stattfindende ET und durch den ausgelegten neuen Flyer mit Terminen Sicherheitstraining. Das neue Layout der Ballhupe mit dem Leitartikel „Abenteuer Jordanien-Rallye“ schreckte Besucher zur Mitnahme ab. Schnee draußen und Sand/Sonne auf dem Deckblatt passten irgendwie nicht zusammen. Die wenigen mitgebrachten älteren Ausgaben des BVDM-Touren- und Treffenkalenders fanden mehr Abnehmer aufgrund ihres handlichen DIN-A5-Formates.

Sonntag war es dann auch wieder ruhiger und das Publikum wirkte insgesamt desinteressiert. Gegen Mittag wurden Martin O. und ich vom „Deichpiratenradio“ interviewt, das live sendete.

Während der gesamten Messetage hatten wir viel Zeit, um uns selbst auf der Messe umzuschauen. Aussteller wie Aprilia, Ducati, Yamaha, BMW, Kawasaki, Suzuki sowie Harley-Davidson (im Norden die Motorradmarke schlechthin) waren vertreten. Motorradbekleidungsfirmen (Louis und Polo fehlten) sowie Anbieter von Motorradreisen lockerten das Gesamtbild in den Hallen B2 bis B4 etwas auf. In Halle B5 befand sich die Aktionsfläche mit reichhaltigem Programm u.a. Vorführungen der Motorradstaffel der Polizei. Der Gesamteindruck auch in diesem Jahr – eine relativ kleine Messe, die weder den Eintrittspreis von zwölf Euro noch den meinerseits betriebenen Aufwand rechtfertigten. Ich selbst werde in 2011 keine Präsenz auf der HMT mehr machen, unterstütze aber gerne, wenn sich BVDM-Nordlichter für die HMT 2011 finden. Einige Tage nach Messeende bekam ich die Info über unsere Tourenzielfahrt Mühlen, dass wir ein weiteres Mitglied für den BVDM in Hamburg gewonnen hatten. An meine Mitstreiter vielen Dank für ihre Unterstützung und vielleicht sehen wir uns ja auf dem BVDM-Helfertreffen im Sommer.

Dagmar Schreiner

Orientierung gefragt



Über die letzten Fahrten der Tourentrophy im vorigen Jahr und die Termine in diesem Jahr berichtet Fahrtleiter Peter Aufderheide. In seinem Newsletter macht er sich auch Gedanken über Leistungswahn.

Draußen schneit es gerade heftig und es ist saukalt. Man hat endlich mal Zeit, sich um Dinge zu kümmern, für die sonst keine Zeit bleibt. Newsletter schreiben zum Beispiel.

Vor ein paar Tagen war ich mit meinem Bruder beim 'Freundlichen' (wie die BMW Händler ja in Fachkreisen genannt werden). Grund des Besuchs war die Vorstellung der S1000RR. Nicht, dass ich mir ein solches Moped zulegen wollte – ganz im Gegenteil. Aber das Wetter war eh mies und somit bot sich die Gelegenheit zum Klönschnack mit dem Team. Die neue BMW hat uns nur am Rande interessiert. Klar, ist schon erstaunlich was heute so möglich ist. 193PS, 204kg (vollgetankt!). Boah ey.

Aber – wer braucht sowas? Auf abgesperrten Rennstrecken ist das in geschulter Hand sicher ein Klasse Sportgerät – ohne Frage. Aber im öffentlichen Straßenverkehr? Tempo 100 erreicht so ein Moped vermutlich bei etwas über halber Nenndrehzahl – im ersten Gang. Weder die StVO, noch die Straßenzustände oder das Fahrkönnen der meisten Fahrer erlauben es, so ein Gerät auch nur ansatzweise auszureizen. Wozu also so ein Moped? Damit man genug Reserven zum Überholen hat? Um allen zu zeigen,

seht her – ich könnte, wenn ich wollte? Obwohl – könnte man wirklich?

Mal ganz ehrlich: Ich würde es mir nicht zutrauen, so ein Gerät auf der Landstraße flott zu bewegen. Einmal zu viel am Quirl gedreht und das Hinterrad schmiert ob der enormen Leistung gnadenlos weg oder man macht eine Rolle rückwärts. Aber nein, kann ja überhaupt nichts passieren. Es gibt ja eine Traktionskontrolle, „die perfekt regelt und kaum zu spüren ist“. Und im ‚Rain‘ Modus wird die Leistung begrenzt. Auf 150PS. Also Null Problemo!

Wollen wir mal hoffen, dass die Traktionskontrolle nicht ausgerechnet dann rumzickt, wenn der Gelegenheitsraser eben mal zeigen will, was die Kiste so drauf hat. Und dass ich mich dann nicht in seiner Flugbahn befinde.

So, genug gelästert. Bei dem Winterwetter werden nur noch ganz wenige fahren. Und wenn, dann mit Sicherheit keine S1000RR.

Peter



Flugwachenrallye

Der letzte Wertungslauf der TourenTrophy 2009 fand traditionell in der Eifel statt. Sogar Hans aus dem Schwarzwald war extra für die Tour angereist. Frank hatte zum Abschied eine besonders schöne Strecke ausgesucht. Die Aufgabenstellung sah so einfach aus, doch der Teufel steckt wie so oft im Detail.

Während es für Frank der Abschied als Fahrleiter war, war die Fahrt für einige Eingeborene eine Premiere. Die reichliche Beteiligung der Eifelaner aus den umliegenden Dörfern hat uns sehr gefreut. Hoffentlich mehr davon im kommenden Jahr!

Auch an dieser Stelle nochmals der Dank an Frank und Marcus für die vielen Fahrten, die die beiden für uns organisiert haben und natürlich auch an Ingo, der sich sofort bereit erklärt hat, die Fahrleitung der Flugwachenrallye zu übernehmen.

Abschlussfahrt

Die Abschlussfahrt wurde von Harald und Jan-Michael ausgerichtet. Startpunkt war die Jugendherberge in Schmallenberg im Sauerland.

Bereits am Freitagabend trafen sich die meisten Teilnehmer in der nahe gelegenen Skihütte, wo wir sehr gut verköstigt wurden. Am Samstag sind wir dann zu einer Art kleinen Deutschlandfahrt gestartet. Harald hatte eine einfache Streckenbeschreibung ausgegeben und unterwegs



galt es, Fragen zu beantworten. Das war teilweise gar nicht so einfach – zählt mal die Löffel eines sich drehenden Wasserrades... Auf jeden Fall war die vorgegebene Strecke Klasse. Kurvige Sträßchen, schöne Ausblicke. Noch mal was zum genießen – am Ende der Saison.

Harald und Jan-Michael bleiben uns übrigens als Veranstalter der Abschlussfahrten erhalten. Den beiden hat es viel Spaß gemacht, die Fahrt auszuarbeiten.



Jahreswertung

Im Anschluss an die Siegerehrung der Abschlussfahrt gab es die traditionelle Siegerehrung der BVDM TourenTrophy. Wir konnten wieder ein Fotoheftchen erstellen, in welchem die einzelnen Fahrten einen kleinen Platz für Erinnerungen fanden. Insgesamt konnten wir einen leichten Anstieg der Teilnehmerzahlen verzeichnen. Eine erfreuliche Aussicht für die kommende Saison. Sind uns neue Teilnehmer doch gerne willkommen!

Termine 2010

Nach der Preisverleihung haben wir Fahrleiter uns zusammengesetzt und Modalitäten und Termine für 2010 besprochen. Die Termine wurden inzwischen von allen Fahrleitern bestätigt und können somit veröffentlicht werden. Im kommenden Jahr haben wir eine Fahrt weniger als bisher, da die Hotzenwaldrallye dieses Jahr leider zum letzten Mal stattfand. Die Thüringerwaldfahrt erbt jetzt den Termin vom Fronleichnam Wochenende. Des weiteren findet die eigentliche Rallye am Samstag statt. Der Terminplan sieht hier also nun vor:

Donnerstag: Anfahrt zum Startpunkt der Zielfahrt, Freitag: Zielfahrt nach Lothra, Samstag: Ori, Sonntag: Rückfahrt. Natürlich kann die Zielfahrt bei Bedarf auch weiterhin vorgezogen werden. Durch die Verlegung der Ori auf den Samstag braucht sich keiner mehr am Mittwochabend abhetzen und per Autobahn zum Startpunkt der Zielfahrt zu düsen, sondern kann am Donnerstag eine entspannte Tour über Landstraßen daraus machen. **Das TT Team**

Terminkalender der BVDM TourenTrophy 2010

8. Mai: Pättgesfahrt, 3. bis 6. Juni: Thüringerwaldfahrt, 19. Juni: Westerwaldfahrt, 24. Juli: Märkwürdige Ori, 7. August: BergOri (aka Bergische Ori), 18. September: Flugwachenrallye, 2. Oktober: Abschlussfahrt

www.tourentrophy.de



Bella Italia

Einmal rund um den Stiefel und nach Sizilien. Klaus Lonnendonker verband das Angenehme mit dem Schönen und fuhr eine 7000 Kilometer lange Tour.

So fängt normalerweise die Eroberung Italiens an: Südtirol, Lago, Garda See, Toskana – „Man spricht deutsch!“ Schon länger wollte ich Italien richtig kennen lernen. Meine Bekannte, gebürtige Sizilianerin, schwärmte mir von ihrer Heimat vor. So reifte langsam der Plan: „Einmal rund!“ – Einmal rund ist bei der Stiefelform inklusive Sizilien gar nicht so einfach. Also, wie gehe ich die Planung einer rund 7000 Kilometer langen Tour an? Italienisch für den Urlaub lernen, Zeitrahmen festlegen, Kartenmaterial und Reiseführer besorgen. Schnell stelle ich fest: Italien hat viel zu bieten. Tolle Städte, Küste, Berglandschaft, viel Kultur, Wein und nicht zu vergessen – viele Motorradstraßen.

2008 bekam ich vom AJS/Matchless-Owners-Club (ich berichtete darüber) die Einladung zur Jampot-Rallye 2009 in der Nähe von Mailand. Da wollte ich hin. Diese Veranstaltung findet jedes Jahr, immer über Pfingsten, in einem anderen europäischen Land statt. Primär für Fahrer von AJS bzw. Matchless Motor-

rädern, Gäste sind jedoch herzlich willkommen. Deshalb auch durchaus interessant für BVDM-Mitglieder, die sich für englisches Alteisen interessieren. Und von Mailand bis Sizilien hört sich schon besser an. Problem für mich ist nur, am Samstag, dem 13. Juni 2009, muss ich zur JHV des Classic British Bike Club in Tauberbischofsheim sein. Also, nicht viel Zeit. Aber lange Strecken konnten mich noch niemals schrecken! Kartenmaterial Italien/Sizilien 1:400.000/200.000 von Michelin (hat sich bestens bewährt), sowie Reiseführer Sizilien/Reise know-how und Radreise-Führer (beide mit kleinen Fehlern bzw. Ungenauigkeiten) wurden besorgt. Die Anfahrt von Mailand nach Sizilien war eigentlich klar. Mailand, La Spezia, Rom, Messina. Die Rückfahrt gestaltete sich schwieriger. Kalabrien reizte mich besonders. Liegt am südlichsten, kommt man also so schnell nicht mehr hin. Weiter sollte es durch die Mitte gehen. L'Aquila/Abruzzzen, dann Richtung Ravenna, hoch nach Südtirol. Am schwierigsten gestaltete sich der Aufenthalt auf Sizilien – nur fünf Tage Zeit! Sizilien



Natur pur gab es nicht nur beim Zelten (o.). An alten Motorrädern gibt es auch immer etwas zu schrauben.

war mir aber am wichtigsten, Hauptaugenmerk Ätna. Also, 1. Standort Nicolosi (Campingplatz), 1. Tag Rundfahrt Ätna, 2. Tag Ätna Wanderung, 3. Tag Städtetour, 4. Tag Quer Beet, 5. Tag Rückfahrt von Palermo.

Planung mehrmals auf den Kopf gestellt, und plötzlich stand der Abreisetermin, Freitag vor Pfingsten, vor der Tür.



Die Planungen kamen viel zu kurz. Taschendiebstahl, Mafia, Motorradklau, ich habe einfach das Motorrad bepackt, tausend Euro Bargeld, ein paar Müsliriegel und einen Liter Wasser eingepackt, und bin losgefahren. Basel wurde über die Autobahn schnell erreicht. Die Fahrt durch die Schweiz war nervig. In Mailand habe ich den Italienern gezeigt, wie ein Deutscher auf BMW durch die Menge tobt. Einen Kawa-Fahrer verließ beim Überholen der Mut und bremste, und ich bin ihm dann ins Heck geknallt. Aber nichts passiert. Die Rollerfahrer hinter uns hatten jedenfalls ihren Spaß. Nach 14 Stunden war Borgo Priolo, Veranstaltungsort der Rallye, erreicht. Viele alte Bekannte, auch CBBC-Mitglieder, waren schon vor Ort. Mit entsprechend guter Stimmung klang der Tag aus.

Am Samstag, nach dem Frühstück, starteten etwa 150 überwiegend AJS/Matchless-Motorräder (Anmeldungen komplett rund 250) zu einer Rundreise. In Vigevano auf der Piazza Ducale wurde Mittagsrast eingelegt. Das ist schon eine tolle Atmosphäre. Über Pavia, die Fahrt durch die Altstadt wurde untersagt und wir wurden mit Polizeieskorte aus der Stadt komplimentiert, fuhren wir zurück zum Ausgangspunkt La Torretta/Borgo Priolo. Ab 19.30 Uhr war Party, Barbeque, Zwei-Mann bzw. Frauenband und Tanz angesagt. Speziell die Sektion Holland hat mal wieder gezeigt wie gefeiert wird. Es herrschte eine tolle, ausgelassene Stimmung, die durch Ohrwürmer von der Band entsprechend angeheizt wurde. Da ich am Sonntag Richtung Sizilien aufbrechen wollte, hielt ich mich ein wenig zurück, und krabbelte frühzeitig in meinen Schlafsack. Nach ausgiebigem Frühstück, was in Italien eher unüblich ist, ging es für mich weiter auf der längsten Tour meines Lebens. Viele Hände wurden geschüttelt – and see you next year in Ireland!

Mich führte es erst einmal in die andere Richtung, durch die Lombardei bzw. Ligurien über Bobbio und Borgo und Sarzana, eine Ecke die ich bisher noch nicht kannte. Aber ein toller Auftakt für Motorradfahrer. Zwischendurch fing es an zu regnen. Es dauerte nicht lange, da lag ein Motorrad samt Fahrer vor mir auf der Fahrbahn, die Beifahrerin unverletzt, der Fahrer leicht, aber alleine hätte er die Maschine wohl nicht von der Fahrbahn bekommen. Nach erster Hilfe ging es für mich weiter Richtung Pisa. Die machen

ein Palaver um ihren Turm, ich habe ihn aus der Ferne fotografiert, und bin weiter gefahren. In Tarquinia bin ich, wegen fehlender italienisch Kenntnissen, in einer Azienda Agriturstica zum Abendessen, übernachten und frühstücken gelandet. Eigentlich hatten sie wegen Trauerfall geschlossen. Ich wurde trotzdem sehr freundlich aufgenommen und bewirtet. Mein Tagesziel hatte ich um etwa 200 Kilometer verfehlt.

Im strömenden Regen dann die Weiterfahrt, Rom links liegen gelassen. Napoli komplett im Trockenen durchfahren – scheint eine interessante Stadt zu sein. In den Vororten liegt der Müll meterhoch, d.h. nicht einen Meter, sondern locker auch zwei, ich habe so etwas noch nirgendwo gesehen. Die Kernstadt sieht deutlich besser aus. Der nächste Unfall folgte auch. Rollerfahrer über den Haufen

gefahren. Sah leider schlimm aus. Die Amalfi-Küste ist ganz nett, aber der Verkehr sehr nervig, sogar jetzt, außerhalb der Saison. Auf der engen Küstenstraße möchte ich noch fotografieren. Beim Abstellen der BMW rutsche ich aus und das Motorrad klemmt mir den rechten Fuß ein. Nach ein paar Minuten konnte ich mich alleine aus

Auf der Fähre parkte die F 800 neben einem automobilen Schätzchen. (Fotos: Lonnendonker)



dieser blöden Situation befreien, außer leichter Prellungen ist nichts passiert. Den ganzen Tag die Konzentration aufrecht zu halten, erscheint mir als das Schwierigste auf diesen langen Tagesetappen. Zum Tagesabschluss kam wieder die Dusche von oben. Bei Agropoli in den Bergen habe ich eine schöne Übernachtung mit Meeresblick gefunden und in Laureana im urigen Restaurant lecker zu Abend gegessen, und leckeren Wein getrunken – für unglaubliche 15 Euro mit Wasser und Wein. Die BMW hat mich anschließend sicher bis ans Bett gebracht. Morgens suchte ich den Zündschlüssel, den hatte ich abends stecken lassen.

Die SS 18 führte mich durch eine motorradfreundliche Berglandschaft runter an die Küste. Für die Küstenstraße ist fast Schwindelfreiheit erforderlich, sie lässt die Amalfi-Küste vergessen. Zwischendurch auch schnelle Abschnitte, die Fähre nach Messina wird zügig erreicht. Den Ätna suche ich vergebens. Vor der Auffahrt zum Atennamare kam erst eine Irrfahrt durch Messina. Endlich oben angekommen, gleich Ernüchterung. Die Weiterfahrt führt über Schotter. Wegen der fortgeschrittenen Stunde Rückfahrt

nach Messina, und weiter von Stau zu Stau bis kurz vor Catania. Schotter wäre vielleicht schneller gewesen. Die abschließende Fahrt Richtung Etna-Süd und Nicolosi ist einfach nur schön. Späte Ankunft gegen 20 Uhr auf dem Camping Etna, Zelt war schnell aufgestellt, Proviant hatte ich noch genug. Der Platzchef und seine Helfer sind alle sehr nett und freundlich und hilfsbereit. Traumziel am Mongibello (Ätna) erreicht!

Rundfahrt Sizilien/Rückreise

Nach schlechtem Frühstück, Croissant und Caffé lungo, geht es auf Schnupperkurs rund um den Ätna, Etna, Mongibello. Nach kurzer Fahrt wieder Regen, auch Nebel, aber die Strecke über die schwarze Erde ist schon beeindruckend. Auch der Abstecher durch den Parco Nebrodi lohnt wegen der landschaftlich schönen, verkehrsarmen Motorradstraßen. Aber die Küstenstraße mit Sant' Agata und Capo d'Orlando hätte ich mir sparen können – nur Hektik und Palaver. Irgendwie fangen die Städte an, mich zu nerven. Die SS116 bringt Kurvenspaß und schöne Aussicht. Die weitere Rundfahrt um den Mongibello ist auf Sizilien einfach ein Muss. Der Tag endete mit Weißbrot, Salami, Käse und Etna Rosso.

Das Wetter wurde endlich etwas beständiger und wärmer. Die Bergbahn am Ätna fährt ab 9 Uhr, ich hatte am nächsten Morgen also noch Zeit, meine Vorräte aufzufüllen. Das Lebensmittelgeschäft sollte ab 6 Uhr geöffnet haben, der Dorfpolizist erzählte mir was von vor 9. Er hatte natürlich recht. Wein, Brot, Salami, Käse und Orangenhonig gekauft. Dann hinauf auf 1900 Meter zum Rifugio Sapienza, und weiter mit der Bahn auf 2500 Meter. Die restlichen 800 Höhenmeter wollte ich zu Fuß bewältigen. Der Mongibello ist schon sehr beeindruckend. Das Kleinformate habe ich ja vor meiner Haustüre in der Eifel. Aber am Ätna auf über 3000 Meter Höhe, Temperaturen unter 10 Grad, Nebel zieht auf, ein Weg ist nur zu erahnen, dauernd versaufe ich im schwarzen Sand, laufe über Schneefelder, aus dem Boden entweicht warmer Dampf, keine Menschenseele ist mehr zu sehen, das ist eine andere Welt. Ich weiß, ich bin fast am Gipfel, am Krater, doch ich drehe um. Etwa 300 Meter tiefer kommt mir eine Gruppe mit Wanderführer entgegen, und auch zwei Bekannte vom Campingplatz, doch mir reicht es, ich gehe runter. Eine tolle Tour in außergewöhnlicher Berglandschaft. Anschließend die Pasticceria (Pralinen) in Nicolosi besucht, und auf dem Campingplatz in Ruhe Kaffee

getrunken, und vom Ätna geträumt. Morgen wird die Gelateria (Eisdiele) getestet.

Ja, eigentlich war Städtetour angesagt. Aber aufgrund meiner bisherigen Erfahrungen habe ich Catania und Ragusa gestrichen, und bin gleich nach Siragusa bzw. zur Insel Ortigia gefahren. Endlich wurden auch die vom Reiseführer versprochenen 30 Grad für Juni erreicht. Ich habe die „F“ abgestellt, und mich einfach durch den Ort treiben lassen. Hier abends sitzen, essen, trinken, Sonnenuntergang genießen, stelle ich mir romantisch vor. Ortigia ist für mich der schönste Ort, den ich mir angeschaut habe. Avola und Noto fand ich danach enttäuschend.

Pantalica liegt am Hang der Schluchten von Anapo und Calcinara, und ist eine rund 5000 Gräber umfassende Nekropole (Totenstadt). Hier legte ich den nächsten Stopp ein, und unternahm eine zweistündige Wandertour. Besser wäre hier ein ganzer Tag mit Rucksack und Proviant und Badesachen. Nach dieser Schwitzerei auf zur Gelateria. Der Eisverkäufer in Nicolosi hat nichts mit den Aushilfskräften in Deutschland zu tun. Der Mann hat mindestens drei Jahre gelernt bzw. eine Meisterprüfung gemacht. Wie der die drei Eiskugeln in die Waffel gezaubert hat, war sehenswert. Den Tag habe ich mit Wasser, Wein und 3-Gänge-Menü ausklingen lassen. Wie kann man abends nur soviel essen. Ab 21 Uhr haben die Sizilianer mit Kind und Kegel erst richtig losgelegt.

Am Samstag breche ich nach Palermo auf. Einen letzten Caffé lungo mit dem Platzchef getrunken, anschließend zügige, überwiegend verkehrsarme Fahrt durchs Landesinnere. Die Temperaturen stiegen wieder auf gut 30 Grad, ließen sich aber für mich gut ertragen. Die größeren Ortschaften habe ich fast ausnahmslos auf der Tangentiale (Umgehungsstraße) umfahren. Agrigento war mittags erreicht. Nur kurzer Aufenthalt im Tal der Tempel. Über Marsala (langweiligste Stadt, die ich gesehen habe) wurde auch Palermo schnell erreicht. Kommt man aus den Bergen, und hat ersten Sichtkontakt mit Siziliens Hauptstadt mit Lage am Meer, sieht Palermo sehr einladend aus. In den Vorstädten kommt die Ernüchterung – die Müllberge sind unglaublich. Die Innenstadt hinterlässt aber einen durchaus angenehmen Eindruck. Ich steuerte direkt die Jugendherberge, 10 Kilometer nördlich der Kernstadt in Sferro-cavallo, direkt am Meer, an. Hier ist alles verriegelt und verrammelt, d.h. umzäunt und mit Elektrotoren verschlossen, selbst die Jugendherberge. Meinen letzten Abend auf Sizilien verbrachte ich noch einmal richtig in der Menge. Vor den Kneipen wird alles zugestapelt (scheinbar sind hier





Fahrspaß auf altem engelischen Eisen.

alle fußkrank), es wird gehupt, die Motoren heulen, Zweiradfahrer üben, auf dem Hinterrad zu fahren. Opa, Oma, Vater, Mutter, Kinder, sie fliegen alle auf der Straße herum. Je leerer beim Abendessen meine Weinflasche wurde, je mehr hat mich das Ganze amüsiert. Der Nachtwächter konnte irgendwie mit meinem Deutsch, Italienisch und Englisch nichts anfangen, und ließ die Tür zur Jugendherberge verschlossen. Mit Hilfe des Müllcontainers konnte ich aber den 2,5 Meter hohen Zaun bezwingen. Geschlafen

habe ich prima.

Am Sonntag Aufbruch zum Festland. Wenig Verkehr, deshalb schnelle Fahrt bis Términi. Dann über die SS120 am Parco Regionale delle Madonie und Nebrodi vorbei bis Linguaglossa. Hier habe ich mir noch in einer gut sortierten Weinhandlung eine Flasche Marsala gekauft. Die nette Verkäuferin hätte ich auch gerne eingepackt und mitgenommen. Der Marsalawein gilt als der weltweit bekannteste Wein Siziliens. Die Fähre brachte mich von Messina

Die italienischen Landschaften bezaubern und bieten schöne Motorradstrecken. (Fotos: Lonnendonker)





Ganz schön schief wirkt der Turm von Pisa auch aus der Ferne.

wieder aufs italienische Festland. Der Mongibello hatte sich, wie bei der Einreise, in Wolken gehüllt, eine Verabschiedung war leider nicht möglich.

Ich wollte unbedingt in Calabria im Nationalpark La Sila übernachten, deshalb wählte ich die Schnellstraße bis Cantanzaro. Bei Sorbo S Basile fand ich auch noch ein Hotel. Ich war wieder der einzige Gast, wurde aber sehr freundlich und zuvorkommend behandelt. Am nächsten Morgen werde ich wach, und denke ich hätte verpennt. Ich springe aus dem Bett, packe schnell meinen Kram, und verstaue alles am Motorrad. Dummerweise war die Hoteltür zugeschlagen, und es war erst 6, statt 8 Uhr. Aber die Sonne kam schon über den Berg, da habe ich mich dann eine Stunden hineingelegt. Dadurch war ich auch früher reisefertig. Zuerst gönnte ich mir eine große Runde durch La Sila – eine herrliche Fahrt. Dann Autobahn bis Salerno und schöne Weiterfahrt durch Abruzzo bis Rieti/Lazio. L'Aquila ist noch schwer vom Erdbeben gezeichnet, die Straßen sind aber befahr-

bar. Heute, ohne Stress und Stau, aber teilweise schneller Fahrt, 780 Kilometer zurückgelegt. Auch in Rieti im 3-Sterne Hotel war ich der einzige Gast. Quasi als Abschied vom richtigen Italien habe ich mich hier noch einmal verwöhnen lassen.

Der Fahrabschnitt von Rieti/Lazio bis Antholz/Alto Adige entwickelt sich zum langweiligsten der gesamten Tour.

Daran ändert auch der Blitzbesuch in Venedig, und die letzten schönen Kilometer hinter Cortina nichts. Im Antholzer Tal habe ich mich schon immer wohl gefühlt

– sanfter Tourismus ohne Liftanlagen, alles piccobello sauber, der Campingplatz in hervorragendem Zustand, bei prima Verpflegung und vernünftigem Preisniveau. Hier hatte ich noch zwei Tage Zeit, die Tour einmal Revue passieren zu lassen. Zeit für eine Regenwanderung, und einen Rundgang um den Pragser Wildsee, und an Tag zwei zum Abschluss eine Pässe-Bummeltour (Passo Monte Croce/ Piave-Tal/Passo Cibiana/ Passo Duran/Passo Giau/Passo Falzarego/Passo Valparola/Brun-



eck), blieb auch noch.

Zum letzten Termin meiner Tour fuhr ich freitags nach Königheim/Tauberbischofsheim zur JHV des CBBC. Obwohl ich noch unter „Kulturschock“ stand, konnte ich auch diese Hürde erfolgreich nehmen. Der gesamte Vorstand, also auch ich, wurde ohne Gegenstimme wiedergewählt.

Die letzten 300 Kilometer bis in die Eifel habe ich auf einer Arschbacke abgesessen.

FAZIT: Es ist schon ein angenehmes Gefühl eine solche

Tour alleine gemeistert zu haben. Der Ätna war für mich das „Highlight“. Beeindruckend auch das Landesinnere Siziliens. Kalabrien, Umbrien, und auch Südtirol stellen für mich weitere Höhepunkte dar. Die Italiener haben bei mir viele Pluspunkte gesammelt. Im gesamten Land hatte ich es nur mit netten, freundlichen und hilfsbereiten Menschen zu tun. Mein Motorrad habe ich zum Teil mit vollem Gepäck, in Städten, auf unbewachten Parkplätzen mitten in der Pampa, nachts einfach vor den Hotels, abgestellt. Nur in Palermo stand das Motorrad unter Verschluss. Polizei ist in jedem Kaff präsent. In der deutschen Presse wird die italienische Polizei gerne als Ausbeuter der Touristen dargestellt. Ich habe die Polizei zum wiederholten Male als sehr hilfsbereit erlebt. Aber ich werde voraussichtlich eine solche Tour nicht noch einmal unternehmen. Zu oberflächlich sind die Eindrücke, ich bekomme gar nicht alles verarbeitet. Zwei Tage Anfahrt, zwei Tage Rückreise, längerer Aufenthalt vor Ort, so werde ich wohl zukünftig reisen.

Kosten: Die 17-tägige Tour hat mich etwa 1300 Euro gekostet. Übernachtungen quer Beet. Campingplatz, Jugendherberge, Privat und in Hotels. Eigenverpflegung, aber auch Restaurantbesuche inbegriffen. Es geht sicher noch günstiger - nach oben, wie bei uns, kaum Grenzen.

Unterkünfte: Kann ich alle empfehlen (Auflistung weiter unten) – Leute überall nett, freundlich, hilfsbereit.

Motorrad BMW F800S: Das Motorrad lief problemlos. Batterie schlägt in der Verkleidung an. Diagnose noch nicht gestellt. Schleichender Plattfuß am Hinterreifen (Nagel eingefangen), aber ohne Probleme nach Hause gekommen. Absolut positiv: Kein Ölverbrauch, auf über 7000 Kilometer im Schnitt 4,1 l/100 km Benzinverbrauch – fast unglaublich.

Unterkünfte:

La Torretta, Fraz. Staghiglione, 27040 Borgo Priolo (PV)/Lombardia, Telefon 0383/872447

Fax 0383/871350, www.torretta.it oder www.agricamping.it

Azienda Agrituristică „Il Poderina“, 01016 Tarquinia (VT)/Lazio, Telefon 0766/855553

Casale San Martino, Contrada Vicnali 5, Laureana Cilento



Ein echter Hinkucker ist dieser Scrambler.

(Sa)/Campania, Telefon 0974/832213

www.casalesanmartino.eu E-Mail: info@casalesanmartino.eu

Camping Etna, Via Goethe, 95030 Nicolosi/Sizilia, Telefon/Fax 09591 4309

Ostello Baia del Corallo (Jugendherberge), Via Plauto 27, Sferracavallo/Palermo/Sizilia

Telefon 0916/797807, Fax 0916 912376, www.ostellionline.org, ostellodipalermo@libero.it

Parco Hotel Granaro, 88050 Sorbo S. Basile (Cz)/Calabria, Telefon 0961/922 091, Fax 0961/922 928

E-Mail: hotelgranaro@libero.it, www.parcotelhotelgranaro.com

Hotel Cavour, Piazza Cavour 10, 02100 Rieti/Lazio, Telefon 0746/485252, Fax 0746/484072

info@hotelcavour.net, www.hotelcavour.net

Camping Antholz, Fam. Wieser, I – 39030 Antholz/Südtirol, Antholz Obertal 34, Telefon 0039/474/492204, Fax 0039/474/492444, info@camping-antholz.com, www.camping-antholz.com.

Klaus Lonnendonker



Frauen on tour

Aus eigener Erfahrung weiß ich, wie schwer man (Frau vor allem) sich tun kann, an einer Ausfahrt teilzunehmen. Es gibt tausend Gründe, warum es letztendlich doch nicht gemacht wird. Als Führerscheinneuling bloß nicht den Fahrfluss in der Gruppe stören – weil es eben noch nicht so zügig und sicher geht. Sich möglicherweise vor der Männerwelt blamieren können, wenn die Kurve nicht richtig gefahren wird. Und dann die blöden Sprüche, die möglicherweise geäußert werden könnten – Frauen und Motorrad? – die sollen lieber hinter ihrem Kochtopf bleiben.

Auch ich habe bereits meine Erfahrungen gemacht. Zu versuchen, dem Vordermann, der bereits seit vielen Jahren Motorrad fährt, hinterher zu fahren, bzw. es ihm gleich zu tun, führte natürlich dazu, dass ich zwei kleinere Unfälle mit meiner damaligen 125-er Yamaha hatte, die glücklicherweise bis auf Blechschäden glimpflich verliefen. Hier prallten aber zwei Welten aufeinander, die mich bis heute

geprägt haben. Die Teilnahme an Sicherheitstrainings, um das eigene Zutrauen zu sich und seiner Maschine zu finden, hilft allein nicht immer.

Aus vielen Gesprächen mit Motorradfahrerinnen auf unseren Messen und Veranstaltungen kristallisierte sich der Wunsch heraus, als Frau an einer nur „von Frau für Frau“ durchgeführten Ausfahrt teilzunehmen. Ein derartiges Angebot im reichhaltigen tourensportlichen Programm des BVDM fehlte allerdings, so dass sich Herma Janßen und Ute Grützmacher entschlossen, eine Motorradtour für Frauen erstmals auf der Messe Dortmund 2009 anzubieten. Beide haben eine langjährige Erfahrung in Sachen Motorradfahren und auch Tourenführung.

Ganz spontan meldete ich mich also für den Termin 31. Juli bis 2. August an. Trotz den in Dortmund zahlreich geäußerten Teilnahmebekundungen vieler Motorradfahrerinnen trafen sich freitags abends letztendlich nur

Ein Wochenende voller Spaß nicht nur mit dem Motorrad, sondern auch bei Austausch und Wellness.



vier Mädels im Hotel Siegerland in Freudenberg – die beiden Veranstalterinnen sowie Ulla aus Recklinghausen und ich. Nach dem Abendessen erfolgte das erste Kennenlernen – warum bin ich hier, was sind meine bisherigen Erfahrungen, welche Vorstellung/Erwartung habe ich von dem Wochenende, Verhalten der Teilnehmer bei Gruppenfahrten und vieles mehr.

Ute hatte für Samstag eine Fahrstrecke von 150 Kilometern zusammengestellt und erläuterte den Tagesablauf – vor allem nur keinen Stress aufkommen lassen. So langsam breitete sich auch bei mir die Vorfreude aus. Herma berichtet später am Abend noch von ihren Erlebnissen bei der Allgäu-Orient-Rallye (Bericht war in der letzten Ballhupenausgabe).

Samstagmorgen nach einem sehr guten Frühstück starteten wir so gegen 9 Uhr bei herrlichem Wetter. Ute, unser Tourguide führte uns auf wunderschönen Straßen zur „Hohen Bracht“, nicht nur wegen der Aussicht, sondern auch wegen des Turmes dort oben. Dieser war einer der bepunkteten Türme auf der Türmeliste der BVDM-Tourenzielfahrt 2009. Bei einer Tasse Kaffee wurden die ersten Eindrücke ausgetauscht.

Ich fühlte mich wohl und einige Hemmnisse hatte ich bereits auf der Strecke gelassen. Allerdings gefiel Ute mein Kurvernährstil noch nicht, so dass ich mich beim Weiterfahren direkt hinter ihr einordnete. So hatte sie mich bestens im Blick und konnte mir durch Handzeichen deutlich machen, welche Fahrlinie am besten ist. Und siehe da, auf einmal geht doch vieles leichter, wenn angeeignete Fehler durch andere gesehen und korrigiert werden. Zur Mittagspause hatte Ute eine kleine Überraschung parat. Sie leitete uns zur Aggertalsperre, da dort die Bergische Ori (im Rahmen der Tourrentrophy) starten sollte. Leider waren die Teilnehmer dort schon gestartet, denn wir waren etwas spät drin. Das verspätete Mittagessen schmeckte trotzdem. Gabi Samel und Jürgen Grützmaker leisteten uns noch etwas Gesellschaft. So langsam ging es dann wieder Richtung Hotel zurück. Wunderschöne, auch kleinere Sträßchen, nicht immer mit der besten Asphaltdecke ausgestattet machten riesigen Spaß in der Gruppe.

ds

Auch in diesem Jahr bietet der Bundesverband der Motorradfahrer wieder die geführte Tour von Frauen für Frauen mit den Tourguides Ute Grützmaker und Herma Janßen an. Termine sind 9. bis 11. April und 30. Juli bis 1.



Die Frauentouren werden von den Tourguides Ute Grützmaker (l.) und Herma Janßen (2.v.r.) angeboten.

August. Individuelle Anreise ist am Freitag bis ca. 19 Uhr, danach folgt das Abendessen und ein erstes Kennenlernen sowie erste Absprachen. Am Samstag folgt die geführte Tour in dem Tempo, das sich die Teilnehmerinnen wünschen.

Am Samstagabend kann Frau sich, wenn gewünscht, über den BVDM informieren und natürlich auch das Wellnessprogramm (Sauna, Solarium und Relax-Oase) des Hotels nutzen. Es können aber auch einfach lockere Benzingsprache geführt werden.

Am Sonntag gibt es dann nochmals eine kleine geführte Tour, die mittags am Hotel endet. Danach erfolgt die individuelle Heimreise.

Im Paket enthalten sind: zwei geführte Touren, zwei Übernachtungen im Einzelzimmer mit Frühstücksbüffet, zwei Mal Abendbüffet, ein Glas Sekt zur Begrüßung

Die Kosten: 149 Euro, BVDM-Mitglieder zahlen 125 Euro. Das Hotel: Siegerland Hotel, Freudenberg, www.siegerland-hotel.de.

Wenn Ihr Interesse an der Frauentour an einem der beiden Termine habt, schickt bitte eine E-Mail mit der Angabe von Name, Adresse, Anschrift und Telefonnummer an folgende Adresse schicken: herma.janszen@gmx.de, Stichwort: Frauenmotorradtouren des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. oder ihr schickt eine Mail an den BVDM unter geschaeftsstelle@bvdm.de. Auf der Homepage www.bvdm.de findet Ihr Aktuelles und Informatives rund um unseren Verband und ein Forum, in dem Ihr Euch austauschen könnt.



Familiäre Alpenrunde

Wenn man Familie hat, ist das Verreisen mit dem Motorrad oft nicht möglich. Das Motorradgespann war zwar öfters im Urlaub dabei, auch Wochenendtouren mit Zelt und allem haben wir schon öfters gemacht, aber drei Wochen nur Motorrad standen noch nicht auf dem Programm. Der Gedanke reifte bei mir im letzten Herbst. Als meine Familie zustimmte, wurden erste Ideen über Reiseziele und Dauer besprochen. Nach kurzer Zeit standen die Zentralalpen als Ziel fest und das für drei Wochen. Es war noch nicht Weihnachten, als die Karten im Wohnzimmer ausgebreitet waren und die Eckpunkte festgelegt wurden. Nun machte ich mich daran, Übernachtungsmöglichkeiten zu suchen, denn zelten wollte keiner. Hier war das Internet sehr hilfreich. Die erste Station war die Jugendherberge in Füssen, danach ging es weiter zum Jugendgästehotel in Pfunds. Der südlichste Punkt war ein Hotel am Gardasee, anschließend fuhren wir zurück in die Dolomiten. Hier wohnten wir in einer Pension in Colfosco. Danach machten wir wieder den Sprung über den Alpenhauptkamm nach Saalbach-Hinterglemm, auch in eine Pension und weiter zur letzten Station, einem Gasthof im Zillertal. Den Rückweg haben wir über München mit dem Autoreisezug nach Düsseldorf gebucht. In der kalten Jahreszeit plante ich die genauere Streckenführung, so dass die einzelnen Tagesetappen nicht zu lang wurden. Es machte sehr viel Vorfreude und es gelang mir, viele Alpenklassiker in die Strecke einzubauen.

Es kam das Frühjahr, und ich begann die Yamaha vorzubereiten. Eine große Inspektion war fällig und vorne eine neue Brems Scheibe. Diese kam für unseren Abfahrstermin zu spät und die alte musste weiter Dienst tun. Den Scottoiler verbesserte ich mit einem Zusatzschlauch, der die Ölmenge verdoppelt. Zwei Sachen vergaß ich bei der Vorbereitung: Den Tachoantrieb, er tat ja schon 16 Jahre unauffällig seinen Dienst, und den Stecker am Hauptscheinwerfer. Er war mir vor einem Jahr beim Wechseln der Birne aufgefallen, denn er war schon mal warm geworden. Nur ist das Kabel so kurz, dass zum Wechseln die ganze Verkleidung demontiert werden muss.

Wir starteten freitags. Um möglichst keine Staus zu haben, fuhren wir schon um 4 Uhr los. Der Kölner Ring war fast autoleer, und so erreichten wir Stromberg schon um 6.30 Uhr. Volltanken und ein belegtes Brötchen beim Bäcker, schon ging es weiter. Kurz vor Karlsruhe fuhren wir von der Weinstraßenautobahn ab, denn wir wollten südlich von der Stadt mit der Fähre über den Rhein. Ein falscher Abzweig, und wir standen im Containerhafen. Lars fand es klasse, mal so nah an den großen Maschinen vor-



Verschnaufpause für Mensch und Maschine auf der Pillerhöhe. Ab und zu gab es einen Regenguss.

bei zu fahren. Eine Viertelstunde später hatten wir den richtigen Abzweig gefunden und standen bald an der Fähre. Auf der anderen Seite ging es rauf in den Schwarzwald, hier wollten wir uns ein Frühstückscafé suchen. Aber wo wir fuhren, waren Cafés aus. Als Notlösung steuerten wir einen Edeka an, aber die Brötchen und der Kaffee schmeckten wie eingeschlafene Füße. Nachdem wir gestärkt waren, ging es weiter nach Freudenstadt, von hier sollte unser Weg weiter durchs Donautal führen. Leider versperrten hier schwere Gewitterwolken und Regen unsere Weiterfahrt, so dass wir zum Bodensee abbogen. Die Gewitter waren hartnäckig und erst bei Lindau waren Löcher am Himmel, um nach Immenstadt und Füssen durchzuschlüpfen.

Nach einer Kaffeepause nahmen wir frisch gestärkt die letzte Etappe in Angriff. Der Wochenendverkehr hatte begonnen, und es war schon 18 Uhr, als wir die Jugendherberge in Füssen erreichten. Am nächsten Morgen weckte uns der Regen. Wir frühstückten erst einmal gut, danach machte ich einen Rundgang um das Gespann, füllte den Scottoiler nach, und Lars übte in der Zeit Englisch. Schon verdrängte die Sonne die Regenwolken: Das war das Startzeichen zur Besichtigung Neuschwansteins. Hierzu bewegten wir uns in Wanderschuhen eine Runde ums Schloss, anschließend durchstreifen wir die Pöllatschlucht, genau richtig für uns Alpeineinsteiger. Danach trieb es uns auf den Tegelberg. Die Auffahrt mit der Gondel ist zwar sehr teuer, das Panorama entschädigte aber voll und die Paragleiter brachten etwas Action für Lars. Den Rest vom Nachmittag durchstreiften wir das sehenswerte Füssen. Am Sonntag sollte wieder etwas mehr gefahren werden, eine Rundfahrt über Garmisch Partenkirchen, Oberam-

mergau und die Wieskirche stand auf dem Programm. Auf dem Weg nach Gap, kamen uns eine „Weißblaue“ nach der anderen entgegen, wir fielen extrem auf, hatten wir doch drei Räder und drei Stimmgabeln am Tank. Die Auflösung des Rätsels kam am Ortsschild von Gap: Die BMW Days gingen gerade zu Ende. Bei der Weiterfahrt ging es in Oberammergau an den Märchenhäusern und Kloster Ettal vorbei zur Wieskirche. Hier erwischte uns ein heftiger Regenschauer. Nun setzte der Tacho an dem Gespann aus, und mein schlechtes Gewissen erinnerte mich an den vernachlässigten Tachoantrieb. Die Wieskirche konnten wir dieses Mal ohne Gerüst in voller Pracht bestaunen. Zurück in der Jugendherberge half mir ein netter Käferfahrer mit etwas Fett für den Tachoantrieb.

Am Montag ging die Reise nach Pfunds. Zum Abschied regnete es in Füssen, aber kaum hatten wir die Grenze überquert, war es wieder trocken. So fuhren wir über den Gaicht-Paß, dann das Hahntenn-Joch – hier wurde es zum ersten Mal richtig alpin. Über Imst ging es zur Pillerhöhe, hier machten wir Rast im Naturkundehaus, informierten uns über die Naturgegebenheiten und genossen die Aussicht. Von dort war es nicht mehr weit nach Pfunds, aber wir brauchten drei Anläufe, um unser Jugendgästehotel zu finden. Am nächsten Morgen regnete es wieder, was für Lars Englisch und für mich Fahrzeug und Kleidungspflege bedeutet. Gegen Mittag kam die Sonne wieder. Wir besuchten den Kaunertalglotcher über die gleichnamige Straße. Sonnenschein gab es schon am nächsten Morgen, wir nahmen uns eine Dreiländertour vor – aber erst wurde einmal gefrühstückt – mit 140 weiteren Jugendlichen ein echtes Erlebnis. Der Anstieg zum Stifiser Joch, unserm höchsten Alpenpunkt, ging über den Reschenpass. Hier sollte Lars das „Haus im See“ kennenlernen, aber die Grundmauern wurden gerade renoviert und der Bereich des Sees war trocken gelegt. Der Anstieg zum Stifiser Joch war gigantisch und die Yam musste für uns drei einiges leisten, um uns dort hinauf zu bringen. Es war recht frisch. Als wir die Andenkenfotos gemacht hatten, ging es nach Bormio weiter: Die Abfahrt vom Joch war nicht weniger spektakulär. Von da aus ging

es wieder rauf nach Livigno in die zollfreie Zone. Hier war nicht nur das Benzin preiswert und deswegen waren jede Menge Leute da. Nach dem Tanken verließen wir Livigno durch einen Tunnel in die Schweiz. Am dritten Tag hatte die Yam mal wieder Pause und wir die Wanderschuhe an den Füßen. Wir liefen durchs Inntal, dabei entdeckten wir ein Miniaturdorf mit liebevoll erklärten Hausmodellen direkt am Wanderweg.

Nun sollte es zum südlichsten Punkt unserer Reise gehen, Gargnano am Gardasee. Am Reschenpass war nun doch „das Haus im See“ im Wasser. Weiter fuhren wir über den Umbraeilpass. Hier war wenig Verkehr und er ist im Mittelteil noch geschottert, ein echter Leckerbissen. Gekrönt wurde das Ganze durch Murmeltiere, die wir entdeckten. Der Pass endet auf der Westrampe des Stifisers, und wir fuhren zum zweiten Mal durch die vielen Tunnel bis nach Bormio. Hier beginnt der Aufstieg zum Gavia, einem weiteren Leckerbissen auf unserer Etappe. Mittlerweile ist er zwar geteert, aber immer noch sehr schmal und besitzt super Aussichten. Von Ponte ging es über die N42 nach Breno. Auf dem Weg dort hin machten wir eine Mittagspause und Lars lernte zum ersten Mal südländische Steh-toiletten kennen, die er für eine Art Dusche hielt. Ab Breno ging es bergan zum Croce Domini. Durch tagelangen Regen war er übersät mit Schlaglöchern, denn auch er ist zum größten Teil geschottert. Als wir diese „Tortour“ hinter uns und wieder Teer unter den Reifen hatten, machte Nebel mit zehn Meter Sicht ein zügiges Weiterfahren unmöglich. Und zu allem Übel fehlte ab dem Maniva Pass die Straße nach Anfo zum Idro See, was uns zu einem Umweg über Bagolino zwang. Ab dem Idro See war uns klar, dass das letzte Stück zum Gardasee nicht ohne Regen sein würde. Kaum hatten wir die letzten 30 Kilometer in Angriff genommen, öffnete Petrus seine Schleusen derart, dass an meinem Beiboot nur die Paddel fehlten. Etwas mehr als eine Stunde brauchten wir für das letzte Stück, und kaum hatte ich pitschnass die Hotelterrasse betreten, hörte es auf zu regnen. Lars hatte mehrere Punkte im Lastenheft, einer davon war Tretboot fahren. Nachdem Frühstück betrachtete er den See von der Terrasse aus, und ihm wurde klar, dass der Garda nicht das Revier für Tretboote war. Aber Vatta konnte das Problem mal wieder lösen, wusste er doch, dass auf dem Ledro See Tretboote sind. Nach dem wir mit unseren Sachen ins Zimmer umgezogen hatten, rollten wir durch viele Tunnel Richtung Riva. Hier wollte ich auf die tolle Bergstraße zum Ledro See einbiegen, aber sie war weg – nun führt ein sechs Kilometer langer Tunnel zum See. Keine Aussicht auf den Garda mehr, aber ein Paradies für Kultmaschinen. Eine halbe Stunde mit dem Boot reichte uns, um unsere körperlichen Grenzen aufzuzeigen. Zur Belohnung gab es ein Eis, bevor wir die Rückfahrt zur Herberge antraten. Abendessen gab es auf der Terrasse, was ein neues Urlaubsgefühl für uns war. Der nächste Tag war Sonntag, was für die



Italiener Ausflug und Picknick heißt, und die Straßen waren entsprechend voll. Wir unternahmen trotzdem einen Ausflug zum Tremalzo Pass. Von Westen aus kann man noch bis zur Passgaststätte hochfahren, dann ist für uns Motorradfahrer Schluss und es heißt mal wieder: Wanderschuhe an. Auf dem Weg zur Passhöhe kommen uns einige Mountainbiker entgegen. Nachdem wir den Scheiteltunnel durchschritten hatten, bot sich uns ein herrliches Panorama. Der Rückweg nach Idro erfolgte langsamer, war doch halb Italien unterwegs. Ab Idro Richtung Gargnano konnten wir die Straße von vor zwei Tagen im Trockenen genießen, auch war hier wenig Verkehr – sie ist wohl selbst für Italiener zu kurvenreich, kaum dass eine Gerade länger als 50 Meter ist.

Am Montag war wieder motorradfreier Tag. Am Dienstag ging es weiter in die Dolomiten nach Colfosco an der Sellarunde. Beide Unterkünfte in Italien hatte ich aus dem Tourenfahrer, und das Preis-Leistungs-Verhältnis war sehr gut. Nach dem Abschiedsfoto vom Pool und See, ging es wieder durch die vielen Tunnel nach Riva. Über die N45 bis nach Trento, jetzt wurde es schon mächtig warm. Weiter ging es ein Stück über die N47, um dann auf kleineren Straßen nach Cavalese abzubiegen. Kurz vor Cavalese legten wir eine ausgiebige Rast ein. Jetzt war noch genügend Zeit, um einen Umweg am Karersee vorbei zu fahren, bevor es dann in die Sellarunde ging. Uns reichte eine halbe Runde gegen den Uhrzeigersinn, dann zogen wir es vor, unsere Bleibe anzusteuern, hier war einfach zu viel Verkehr. Als wir unser Zimmer bezogen und das Gespann in die Tiefgarage gebracht hatten, genossen wir das Bergpanorama bei einer Tasse Kaffee: „Kann Urlaub schön sein!“ Unser Wirt mahnte uns eindringlich, auch die 20 Meter bis zur Garage mit Helm zu fahren, die Geldstrafe für Fahren ohne Helm in Italien ist schon schmerzlich aber das Motorrad wird für 30 Tage eingezogen und der Urlaub ist zu Ende.

Außerdem war unser Wirt bei der Bergwacht, so dass er immer optimale Wettervorhersagen traf. Am nächsten Tag standen die Drei Zinnen auf unserem Programm,



der Wirt sprach von vereinzelt Gewittern, aber doch nicht, wo wir fuhr. So erreichten wir die Drei Zinnen bei herrlichem Sonnenschein, die letzten Meter der Mautstrecke zum Parkplatz waren echte Schwerstarbeit für die Kupplung der Yam. Hier oben wollten wir ein Stück laufen, also zogen wir die Wandersachen an. Kaum hatten wir in zwei Kilometer Entfernung die Gedenkkapelle erreicht und unsere Fotos gemacht, sahen wir, was unser Wirt mit Gewittern meinte. Wir beeilten uns, um zum Gespann zurückzukommen. Die Zeit reichte gerade noch, um mich umzuziehen und das Dach auf den Beiwagen zu montieren, dann gaben wir Fersengeld, denn das Gewitter entlud sich nur wenig Meter neben unserem Parkplatz. Die Wanderer und Radfahrer verkrochen sich unter Felsen und Bäumen, brachte das Gewitter doch dicke Hagelkörner mit. Kaum waren wir wieder an der Mautstation, war der Spuk auch schon vorbei. Nach diesem Schrecken knurrte uns der Magen und wir lenkten unser Vorderrad nach Cortina D'Ampezzo. Auf dem Weg dorthin fehlte der Yam plötzlich jede Leistung, und wir rollten auf einem Parkplatz aus. Über unseren Köpfen standen große Fragezeichen, tat sich doch beim Starten gar nichts mehr. Sollte unser Urlaub hier nun zu Ende sein und die Yam die Heimreise auf einem Anhänger antreten? Von Jutta kam die Frage nach dem leeren Tank was ich verneinte, hatte ich doch erst vor wenigen Kilometern auf den Haupttank umgeschaltet. Nach der Demontage von Sitzbank und Seitendeckel blickte mich ein leerer Benzinfilter an, sollte Jutta Recht haben? Der Tankdeckel ließ sich nur mit Widerstand öffnen. Benzin war genug vorhanden, aber es herrschte Unterdruck im Tank, also auch kein Saft in den Vergasern. Der nächste Startversuch war erfolgreich. Beim Durchblasen der Belüftungsleitungen konnte ich keine Verstopfung feststellen. Nach dem Zusammenbau aller Teile und der groben Reinigung der Finger, fuhrten wir mit einem schlechten Gefühl weiter nach Cortina. Das Problem trat aber nicht mehr auf. Der nächste Tag brachte uns die zweite Hälfte der Sellarunde. Um dem Verkehr zu entfliehen, bogen wir dann zur Marmolada-Gruppe ab: Welch eine Ruhe herrschte dort auf den Straßen. Auch Motorradfahrer sind nur Herdentiere, wie wir mal wieder feststellen mussten. Am Fedaia-See besuchten wir ein kleines Militärmuseum, um Lars zu zeigen, dass das echte Leben wesentlich grausamer ist, als im Computer mit neun Leben. Bei den Bergabfahrten kam die vordere Bremsscheibe immer mehr ins Schwitzen, was sich beim Abkühlen durch lautes Knacken bemerkbar machte. Auf dem Rückweg zum Hotel gönnten wir uns ein echtes Dolomiteneis auf einer Sonnenterrasse. Wanderschuhe waren wieder am nächsten Tag dran. Der Wirt empfahl uns eine Route, die wir bis zur Kaffeezeit schaffen sollten, denn ab dann war schlechtes Wetter mit Regen angesagt. Wir waren pünktlich zurück und der Regen war auch pünktlich. Nun kam das Problem mit der festen Buchung, für Samstag war in den Alpen Landunter



und Schneefall bis unter 2000 Meter angesagt. Ausgerechnet an diesem Tag wollten wir eine Tasse Kakao auf der Franz-Josephs-Höhe trinken. Kurzerhand planten wir unseren Weg nach Saalbach-Hinterglemm um. Jetzt war unsere Route: Colfosco – N244 – Bruneck – Staller-Sattel – Felber-Tauerntunnel – Mittersill – Zell Am See – Hinterglemm. Als sich morgens das Garagentor öffnete, hätte ich gerne mit jedem Autofahrer getauscht, aber was soll's: „Nur die Harten kommen in den Garten“, also fuhren wir los. Bis hinter die Ampel, die die Fahrt über den Staller-Sattel regelt, lief alles nass aber glatt. Hinter einem kleinen Tunnel mitten im Anstieg war dann Schluss, Bäume waren abgerutscht und versperrten den Weg. Es dauerte etwa eine Viertelstunde bis die Straßenmeisterei vor Ort war, aber Motorsäge und Schaufel reichten hier nicht. Bis schwereres Gerät vor Ort war, verging noch einmal eine halbe Stunde. Das Aufräumen mit Kran hatte dann schon etwas von Bergwachtfilmen, ganz zur Freude von Lars, endlich mal Action. Ich wünschte mir besseres Wetter, zeigten sich die Bergspitzen doch in bedenklichem Weiß, und die Feuchtigkeit kroch langsam in meine Klamotten. Nach gut anderthalb Stunden war die Strecke wieder frei und die Passhöhe schnell erreicht, der Schnee hier oben mahnte uns zur zügigen Weiterfahrt. Zu unserer Freude lag das Defereggental im Sonnenschein. Ein Gasthof war schnell gefunden, meine Klamotten trockneten in der Sonne, wir tankten Wärme und der Bauch wurde auch gefüllt. So hätte es weitergehen

können, aber kurz vor dem Tauerntunnel fing es wieder an zu regnen. Die Hoffnung, auf der Nordseite besseres Wetter zu haben, machte der nasse Gegenverkehr schnell zu Nichte. Es kam noch ärger: Hier fiel jede Menge Neuschnee, am Straßenrand waren es schon zehn Zentimeter, wir beilten uns, schnell nach Mittersill zu kommen, damit aus Schnee Regen wurde. Nun freuten wir uns auf eine warme Dusche und Zimmer, waren es doch nur noch 40 Kilometer. Die Freude war zu früh, ein weiterer Erdrutsch auf der Hauptstraße mit einspuriger Umleitung raubte uns weitere zwei Stunden, so dass wir gerade noch vor dem Abendessen in unserer Pension eintrafen. Das hervorragende Essen und die guten Zimmer bauten uns wieder auf, außerdem war für die nächsten Tage besseres Wetter angesagt. Unsere Großglocknertour verschoben wir noch um einen Tag, erstens war es Sonntag und die Straßen voll, und ich hatte keine Lust auf noch eine Schneetour. Also kamen wieder die Wanderschuhe zum Einsatz. In Hinterglemm gibt es nicht nur im Winter tolle Pisten, sondern im Sommer tolle Wanderwege und schöne Almhütten um

die körperliche Ertüchtigung und Gegend zu genießen.

Montags ging es dann zum Großglockner, der Kakao war ja noch offen und Versprechen soll man ja halten. Die Mautstraße war heute recht leer, was den Fahrspaß vermehrte. Oben zeigte der frische Schnee, dass ein Tag später die richtige Entscheidung war. Der Kakao schmeckte gut auf der Franz-Josephs Höhe. Leider mussten wir am Dienstag schon weiter, unser Urlaub neigte sich dem Ende zu. Bei herrlichstem Wetter fuhren wir über den Gerlos ins Zillertal. Kurz entschlossen nahmen wir den Zillertaler Höhenfahrweg mit voller Beladung in Angriff. Hier piffte die Kupplung auf dem letzten Loch, gut das die Yam auch von unten kommt. Noch nie habe ich in all den Jahren der Enzianrallye hier oben so geniales Wetter und Fernsicht gehabt. Ein Panorama wie auf einem Kalender. Die Abfahrt war für die Bremsscheibe am Vorderrad der echte Horror, gut das zu Hause die Neue wartete. Unsere Unterkunft war in Bruck am Anfang vom Zillertal. Diese war im Gegensatz zu den anderen kein Glücksgriff. Am letzten Alpentag wurde noch einmal eine Klamme durchstiegen. In

Eine der Übernachtungsstationen war die Jugendherberge Füssen. (Fotos: MZ Pitt)



Zell probierten wir eine hochmoderne Sommerrodelbahn aus, eine echte Gaudi für Groß und Klein. Ein letztes Eis und schon ging es am Donnerstag über den Achenpaß Richtung München. Es bahnte sich der heißeste Tag unseres Urlaubs an, und wir hatten genügend Zeit bis zum Autoreisezug. Wir machten ausgiebige Pause in einem schattigen Biergarten. Trotz allem waren wir schon um 15 Uhr am Isartor und besuchten das Karl-Valentin-Museum. Als die ersten Gewitter begannen, kamen wir gerade noch rechtzeitig unter

dem Vordach des Bahnhofs an. Wir nahmen unser Nachtgepäck, Proviant aus dem Beiwagen und schon wurde das Gespann auf dem Anhänger verstaut. Wir kamen eine halbe Stunde vor Abfahrt auf den Bahnsteig und trauten unseren Augen nicht, zwei Stunden Verspätung sollte der Zug haben. Gut, dass wir unser Abendbrot dabei hatten. Aus zwei wurden vier Stunden, auf dem Bahnsteig schaute man in völlig entnervte Gesichter. Als der Zug endlich kam, wollte jeder nur noch schnell ins Bett. Klar, dass wir Düsseldorf verspätet erreichten, und Petrus zur Strafe seine Schleusen öffnete, war der krönende Abschluss einer misslungenen Heimfahrt. Klar, dass es bei einer Dreiwochenreise Höhen und Tiefen gibt. Zu den Höhen zählen die immer tollen Landschaftseindrücke und die schönen Straßen. Die Tiefen waren die wenigen Schlechtwettertage und die erste und letzte Heimfahrt mit dem Autoreisezug. Die Nachwehen waren die völlig verschlissene Bremsscheibe und die rutschende Kupplung. Nachdem beide Sachen gewechselt waren und auch der Tachoantrieb wieder gut läuft, könnte es wieder losgehen. **MZ-Pitt und seine Yam**

Kurven durchs Bergische



Das dampfbetriebene Feuerross hat zimal mehr PS als die zweirädrigen Dampfrosser. Am Landhaus Orbach erfolgte der Start zu einer kurvigen Tour.

„Hauptsache Nebenstraßen – Auf verschlungenen Pfaden zum Alten Eisen!“ lautete das Motto der geführten Ausfahrt des LV Rhein-Ruhr.

Wer an einer Ausfahrt teilnimmt, hat Erwartungen – wer sie ausrichtet, auch! Und erst am Tage X stellt sich heraus, ob das zusammenpasst: Wetter, Gruppe, Weg und Ziel sowie die Einkehr-Möglichkeiten. Und ob der Bildungsblock ankommt! Diesmal stellte den das Eisenmuseum Gummersbach-Dieringhausen, ein ehemaliges Bahnbetriebswerk mit Ring-Lokschuppen, das von einem Verein betrieben wird. Also hingefahren und eine Führung bestellt, das heißt per Lokomotivführer-Handschlag vereinbart. Vieles blieb unklar – mal sehen, ob's klappt!

Der Start am Landhaus Orbach ist gerade mal 16 Kilometer Luftlinie vom Ziel entfernt, da müssen Um- und Schleichwege her, damit sich auch die Einheimischen nicht langweilen. Immer hübsch parallel zur Bundesstraße nach Marienheide, weiter zum Lingeser Stausee. Nach kurzer Zeit schon eine Lerneinheit zum Aufwärmen: die Wupperquelle in Börlinghausen zwischen Marienheide und Meinerzhagen. Genau genommen heißt der Fluss auf den ersten neun Kilometern Wipper – und er hat nicht nur eine, sondern 37 Quellen. Angeber!



Also weiter durch das Talsperrenland, vorbei an Genkel- und Aggertalsperre Richtung Bergeunstadt und Drolshagen. Immer wieder atemberaubende Ausblicke – es gibt eben auch einspurige Panoramastraßen. Die Orte heißen Wiedenest, Husten und Halbhusten, und bestimmt leben Missionare hier gefährlich!

Weiter geht die Kurvenorgie über Wildberghütte nach Morsbach. Wir passieren das Wasserschloss Krottdorf, idyllisch und unscheinbar, aber auch heute noch im Privatbesitz wohlhabender Adliger.

Mittagspause - endlich Erholung für Mensch und Motorrad! Unter den großen Bäumen vor der Klus, einer alten Getreidemühle in Waldbröl-Niederhof, sitzen wir luftig und vor der Überdosis Sonne geschützt. Das Essen ist frisch und lecker, und die Apfelschorle füllt den Mineralhaushalt wieder auf.

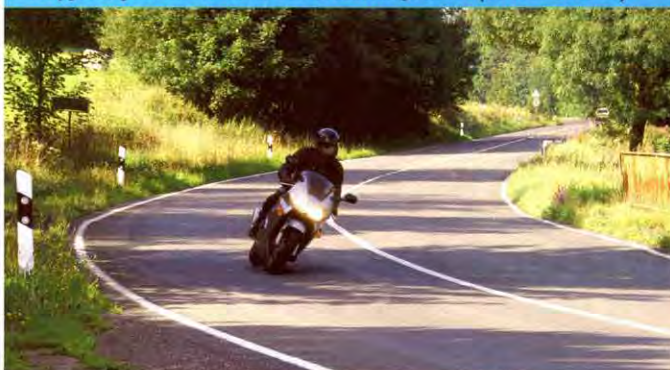
Im Eisenbahnmuseum Dieringhausen werden wir schon erwartet, trotz Vertretungs-Wirrwarr und eingeschlossener Kasse steht Lukas, der Lokomotivführer bereit. Mit zünftiger Kappe erzählt er uns von dampfgetriebenen Lichtmaschinen, Streusand als Bremskraftverstärker und von dem verzweiferten Kampf der fünfzehn aktiven Mitarbeiter. Die müssen nicht nur die Maschinen restaurieren und das 11.000 Quadratmeter große Gelände in Stand halten, sondern auch noch die zugehörige Privatstrecke. Nach den dramatischen Schilderungen dann Christels folgerichtige Frage „... und was sagt Ihre Frau dazu?“ „Die habe ich noch nicht kennen gelernt!“ Wann denn auch ...

Das haben wir geschickter angestellt: keine Ausfahrt ohne einen geselligen Abschluss. An diesem sonnenreichen Tag passte da das Eiscafe mitten in Lindlar optimal – so dachten wohl auch die Wespen. Ein kühles Eis, ein langer Schnack mit Conny und Jo, zwei Deutschlandfahrern, die in Lindlar wohnen und den gleichen Erfrischungsdrang verspürten wie wir.

Viel Sonne, viele Kurven, genügend Gelegenheit zum Schauen, Staunen, Kennenlernen – so macht Motorradfahren in der Gruppe Spaß. Das fand auch Bettina, die tapfer mitfuhr und staunte: „Ich habe nicht geglaubt, dass zwischen den Bundesstraßen noch Leben ist – und ohne Euch hätte ich mich da niemals hin getraut!“ **Bernd Luchtenberg**



Die wohlverdiente Mittagsrast genossen alle mindestens ebenso sehr, wie die kurvigen Straßen im Bergischen. Die Technik der Dampflok fasziniert auch die Motorradfahrer. (Fotos: Lenzen)





50 Jahre Gespannpraxis

Gespannpapst wird Edmund Peikert gleichermaßen liebe- wie hochachtungsvoll von vielen altgedienten und interessierten Gespannfahrern genannt. Einen solchen Namen muss man sich verdienen. Und das hat Edmund, der Gründungsmitglied des BVDM ist, in vielerlei Weise getan. Kaum ein anderer hat so viel Wissen über das Gespannfahren zusammengetragen und eine solche Basisarbeit geleistet wie Edmund. In seinem neuesten Werk fasst der Gespannexperte seine 50-jährige Erfahrung auf drei Rädern zusammen. „Ich wollte die neuesten Entwicklungen mit aufnehmen und die Geschichten, die ich erlebt habe, auch erzählen“, sagte Edmund. „Eigentlich wollte ich mir eine solche Arbeit nicht mehr antun.“

Doch der Leser kann froh sein, dass sich der Gespannexperte diese Arbeit noch einmal angetan hat. Dass er kein Mann des Schreibens, sonder eher des Schraubens ist, daraus hat er nie ein Geheimnis gemacht. Aber er schafft es, mit seinen Texten sein umfangreiches Wissen anschaulich und interessant darzustellen und die Faszination dieses ganz besonderen Hobbys zu vermitteln. Auf hunderttausenden Kilometern hat Edmund die faszinierenden Besonderheiten des Gespannes im wörtlichen Sinne erfahren. Allein sein Suzuki-Gespann hat mittlerweile gut 300.000

Kilometer auf dem Buckel. In seinen verschiedenen Büchern hat Edmund Peikert nicht nur seine Erfahrungen verarbeitet, sondern er war der erste, der systematisch die theoretischen und physikalischen Bedingungen des Gespannfahrens erarbeitet und veröffentlicht hat. Doch Edmund war und ist ein Mann der Praxis. So entwickelte er Hilfsrahmen und Anschlusssteile für viele Motorräder, die serienmäßig nicht mehr für den Gespannbetrieb ausgelegt sind. Bekannt sind besonders seine Hilfsrahmen für die Zweiventilboxer der 70er und 80er Jahre.

In seinem aktuellen Heft „50 Jahre Gespannpraxis“ erläutert der Gespannpapst sämtliche Schwierigkeiten, die beim Fahren und Bauen eines Gespanns auftreten können, er gibt wertvolle Hinweise zum richtigen Einstellen und Vermessen von Gespannen. Keine Frage rund um das Gespann bleibt offen. Nicht nur für Gespannneulinge sondern auch für alte Hasen ist das Heft lohnens- und lesenswert. Die erlebten Geschichten machen einen weiteren Reiz des Buches aus. Das Heft ist über die BVDM-Geschäftsstelle, In den 14 Morgen 9, 55257 Budenheim, Telefon 06139/239209, E-Mail geschaeftsstelle@bvdm.de zu beziehen. Preis auf Nachfrage. Die Auflage ist gering, wer ein Exemplar haben möchte, sollte sich beeilen. Iz



Und hoch das Bein. Der Experte zeigt, wie es geht.



Wir trauern um Sigrid Briel

Am 6. Februar 2010 ist Frau Sigrid Briel im Alter von 81 Jahren gestorben. Die langjährigen Mitglieder des Landesverbandes Rhein-Ruhr kennen Sigrid Briel natürlich alle und denken sicher gern an sie. Die jüngeren hatten zuletzt bei der Jahreshauptversammlung vor vier Jahren die Gelegenheit, sie kennen zu lernen, als in Nürburg der fünfzigste Geburtstag des BVDM gefeiert wurde.

Sigrid war Gründungsmitglied unseres Landesverbandes und über viele Jahre dessen Schriftführerin. Bei den Veranstaltungen Elefantentreffen am Nürburgring und Veteranen-Ralley in Xanten hielt sie sich mehr im Hintergrund und erledigte organisatorische Aufgaben. Für die „Ballhupe“ schrieb sie zahlreiche gute Artikel, und auch ihre Fotos wurden gern gedruckt. In der Redaktion der „Ballhupe“ hat sie jahrelang intensiv mitgewirkt, und auch an der gelungenen Chronik anlässlich des silbernen BVDM-Jubiläums arbeitete sie mit.

Kaum ausreichend zu würdigen ist ihre Teilhabe am Kauf und der Umgestaltung unseres Grundstücks in der Eifel, zu einem Clubgelände, wie wir es heute lieben und nutzen. Dort hat sie sich jahrelang mit Rat und Tat eingebracht.

Wir haben Anlass, Frau Sigrid Briel – von ihren Freunden Gigi genannt – dankbar zu sein und werden sie in guter Erinnerung bewahren.

Horst Orlowski

Achtung, Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe der Ballhupe ist der 10. Mai 2010!

Die Redaktion freut sich über jede Zuschrift und Anregung. Bitte schickt den Text unformatiert und die Bilder in einer Auflösung von 300 dpi (mindestens 1 MB pro Bild).

Neues Forum

Der ein oder andere hat es schon gemerkt, aber für alle anderen hier noch einmal der Hinweis: Auf unserer Homepage www.bvdm.de hat sich wieder Etwas getan. Franz Waldmann hat das Forum neu gestaltet und auf die BVDM-Homepage integriert. Das alte Forum ist abgeschaltet, es ist als Archiv im neuen Forum mit aufgenommen.

Es bietet viele Möglichkeiten, sich auszutauschen und zu informieren und zwar zu allen Themen rund um das Motorrad und natürlich über unsere Arbeit. Hier könnt Ihr Eure Meinung äußern, diskutieren, Anregungen geben oder Euch zu Treffen und Touren verabreden. Aber wir wollen auch den Clubs und Stammtischen ermöglichen, eigene Foren auf unserer Homepage einzurichten. Damit erreicht Ihr sicher mehr Nutzer, als mit einem Forum auf einer eigenen Homepage, Ihr habt mit der technischen Pflege nichts zu tun, müsst nichts einrichten, aber es natürlich selber mit Leben füllen und entsprechend nutzen.

Bei Interesse an diesem Angebot wendet Euch an Franz Waldmann oder schickt eine E-Mail an info@bvdm.de. lz

Ausfahrt für Behinderte

Zum 16. Mal findet am 12. Juni 2010 die Ausfahrt für Behinderte der Behinderten-Werkstatt des Caritas Rheine statt. Ausrichter sind die Gemeinde St. Marien und die Familienbildungsstätte in Rheine. Die Familie Eisenhardt vom HONDA-Moto-Shop in Neuenkirchen ist einer der Koordinatoren (Treffen um 13:30 Uhr an St. Marien, Rheine; Ende ca. 18 Uhr).

Nun meine Bitte an Euch: Überprüft, ob Ihr die Ausfahrt tatkräftig unterstützen könnt! Gesucht werden Touren-Bikes sowie Gespanne für die schwerer Behinderten. Bezieht Euch selber oder sprecht geeignete Motorradfahrer auf diesen Termin an. Die Route wird in zwei Teiletappen zu je einer Stunde, unterbrochen durch eine anderthalbstündige Kaffeepause, aufgeteilt. „Sicherungs-Biker“ sperren Kreuzungen ab, so dass der Konvoi nahezu ohne Stopp die gemütliche aber kurvenreiche Tour sicher fahren kann. Ein Bus begleitet die Tour als „Backup“ für schlechtes Wetter. Bitte meldet Euch unter der unten stehenden Telefonnummer mit Nennung Eures Bikes an. Wir können dann im Vorfeld besser planen. Sofern Ihr für den/die Sozia Schutzausstattung (Jacke, Helm, Handschuhe) mitbringen könntet, wäre das prima. Anmeldung bei Marlene und Werner Eisenhardt, Telefon 05973/2186. **Norbert Heidergott**



- Jahreshauptversammlung
- Sicherheitstraining
- Reisebericht
- Messe Dortmund
- Test



Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 15. Mai. Die Redaktion freut sich über zahlreiche Zuschriften, Anregungen und Kritik.

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@bvdm.de.

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Auflage: 7000

Chefredaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Wuppertaler Straße 9
51145 Köln
Telefon 02203/295251
Telefax 03222/1409184
E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Layout: Jörg Renfordt

Autoren dieser Ausgabe:
Peter Aufderheide, Olaf Biethan, Klaus Burgstaller, Norbert Heidergott, Herma Janßen, Klaus Lonnendonker, Bernd Luchtenberg, Ralf Müller, Horst Orlowski, Andreas Porz, Dagmar Schreiner, Peter Tiegelkamp, Gert Tonnemacher.

Wichtige Adressen:

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

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

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

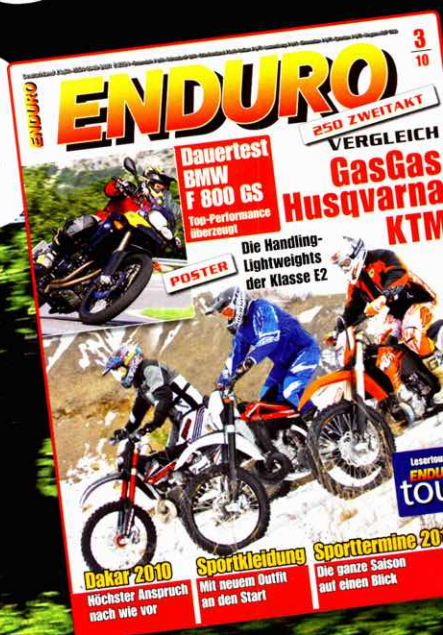
Ballhupe im Netz:
Christian Könitzer
<http://www.ballhupe.de>

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.

Faszination ENDURO

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu



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

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Parlerstraße 24
73525 Schwäbisch Gmünd

Test

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

Sport

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

Technik

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

Reise

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

