



Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

Ballhupe

2/2010

*BVDM-Erfolge im Kampf
gegen Streckensperrungen*

Politische Gespräche in Berlin

*Deutschlandfahrt wegen
Hochwasser abgesagt*

*Dauertest: 200.000 Kilometer
mit der BMW R1100RT*



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



Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) vertritt mehr als 17.000 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,

Manchmal müssen wir Motorradfahrer auch vor Gericht ziehen, um gegen unsinnige Regeln und Benachteiligungen zu klagen. Dass Recht haben und Recht bekommen oft zweierlei Dinge sind, ist bekannt. Und so ist jeder Rechtsstreit, gerade wenn es um Streckensperrungen geht, immer ein Risiko. Doch wenn Proteste und Argumente nicht weiterführen, ist die Klage oft das letzte Mittel. Der BVDM hat gegen zwei Streckensperrungen geklagt. Ein Urteil ist erfolgt und die von der Stadt Bad Essen verhängte Streckensperrung wurde vom Landgericht Osnabrück als unzulässig eingestuft. Die Schilder wurden kurz nach Urteilsverkündung wieder abmontiert. Der Gang vors Gericht und der Protest des BVDM wurden belohnt. Ein Verfahren im Main-Kinzig-Kreis, wo im Frühjahr der Streckensperrungswahn grassierte, weil die Kommunen die Straßen nicht repariert hatten, läuft noch. Auch da hoffen wir auf einen positiven Ausgang des Verfahrens. Der Einsatz unserer Referenten für Streckensperrungen, Michael Wilczynski, führte auch dazu, dass in Bad Orb fast alle Sperrungen für Motorräder im Innenstadtbereich aufgehoben wurden.

Hinter diesen Erfolgen steckt eine Menge Arbeit. Sie zeigen aber auch, dass sich der Einsatz und der Kampf gegen Willkür und unsinnige Maßnahmen lohnt. Um noch mehr Streckensperrungen zu verhindern oder die Rücknahme

zu erreichen, ist es aber erforderlich, dass noch viel mehr Motorradfahrer uns unterstützen. Mit Protesten vor Ort, Briefen an die Politiker oder auch mit Klagen. Streckensperrungen betreffen uns alle, denn manch schöne Tour muss umgeplant werden, Umleitungen werden nicht ausgeschildert. Einfach eine andere Route zu fahren, mag auf den ersten Blick



eine einfache Lösung sein. Das ist ein Trugschluss. Denn die Probleme werden nur verlagert und wenn kein Widerstand erfolgt, werden immer mehr Strecken gesperrt. Der BVDM wehrt sich, macht mit!

Über weitere aktuelle Motorradthemen hat der BVDM im Bundesverkehrsministerium mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Jan Mücke gesprochen, der zwei Motorräder besitzt, aber kaum zum Fahren kommt. Die Führerscheinrichtlinie und insbesondere die Absenkung des Einstiegsalters für den Mokick- und Mopedführerschein

von 16 auf 15 Jahre war brandaktuell, da kurz vor dem Gespräch die Koalition einen entsprechenden Antrag in den Bundestag eingebracht hat. Der ist mittlerweile auch verabschiedet, doch die Zustimmung des Bundesrates fehlt noch, doch hier gibt es aus den Ländern zahlreichen Widerstand wie auch von einigen Institutionen, die einen Anstieg der Unfallzahlen befürchten und als Beispiel Österreich anführen. Dort sind die Zahlen gestiegen. Was nicht verwundert, denn von Null aus gesehen, ist jeder Unfall eine enorme prozentuale Steigerung. In anderen EU-Ländern hat man dagegen positive Erfahrungen gemacht. Diese sollte man als Beispiel heranziehen, und den jungen Menschen mit 15 die erforderliche Mobilität ermöglichen. An einem anderen Beispiel aus Österreich, wo das Durchschlängeln im Stau erlaubt ist, will sich die Politik hierzulande leider kein Beispiel nehmen.

Eine andere Forderung des BVDM, auch bei Motorrädern endlich das LED-Tagfahrlicht zu erlauben, soll nach Aussage von Jan Mücke jetzt erlaubt werden. Das ist ein wichtiger Sicherheitsgewinn für Motorradfahrer, da die Wahrnehmbarkeit besser wird.

Einen schönen Restsommer mit unfall- und pannenfreien Touren auf freien Straßen wünscht Euch

Michael Lenzen, 1. Vorsitzender BVDM



9



34



32



42

Test

200.000 Kilometer Dauertest mit einer BMW R1100RT – Eine positive Bilanz 26

Reise

Zu Besuch bei Freunden. Egon Milbrod fuhr fast 10.000 Kilometer durch Südpolen, Slowakei, Rumänien und Moldavien nach Odessa und zur Krim 34

Gespanne

Sicherheitstraining für Gespannfahrer 24

Um- statt Absteigen – Das dritte Rad als überlegenswerte Alternative 32

Politik

LED-Tagfahrlicht kommt auch für Motorräder. BVDM zu Gesprächen im Bundesverkehrsministerium in Berlin 44

Kampf gegen Streckensperrung an der B 236 (Schälk) geht weiter 23

BVDM-Erfolg: Klage gegen Sperrung bei Bad Essen vor Gericht erfolgreich. Stadt montiert Schilder wieder ab 25

Vorgestellt

Unsere Sicherheitstrainingsmoderatoren: Franz Josef Scheurer stellt sich vor 42

Editorial	3
Jahreshauptversammlung in Lemgo – BVDM auf einem guten Weg – Diaschau 40 Jahre Elefantentreiber	6
Bad Orb hebt Fahrverbote für Motorräder nach Gesprächen mit dem BVDM wieder auf	9
BVDM beim Anlassen auf dem Nürburgring	11
„Boxenstop“: Privates Museum in Tübingen	12
Zwischenruf	13
BVDM präsentiert sich auf der Messe Friedrichshafen	14
Neuheiten und Sorgen – Die Szene auf der Motorradmesse in Dortmund	16
BVDM-Messeteam auf der Messe „Motorräder“	19
Vorbereitungen zur Intermot	22
Deutschlandfahrt mit Zielort Schloss Augustusburg kurzfristig abgesagt	41
Die letzte Seite	45
Impressum/Vorschau	46

6



11



19



41





Auf einem guten Weg

Zu ihrem 40. Geburtstag hatten sich die Elefantentreiber Lippe mächtig ins Zeug gelegt, um für den BVDM eine attraktive Jahreshauptversammlung auszurichten. Im Liemer Krug in Lemgo hatten wir Platz und geeignete Räume, um als Rahmenprogramm der JHV einen tollen Diavortrag über 40 Jahre Elefantentreiber Lippe zu sehen. Viele interessante Bilder waren zusammengetragen worden, die von den verschiedenen Elefantentreffen, Sommertreffen, Veranstaltungen und auch vom Clubleben und den Bedingungen für die Motorradfahrer in den siebziger und achtziger Jahren beredtes Zeugnis ablegten. Viele Geschichten machten die Runde, und es gab viel zu bestaunen. Gerade die älteren fanden zahlreiche Anknüpfungspunkte, um Erinnerungen auszutauschen oder sich nach anderen bekannten Motorradfahrern, die damals fast alle noch Spitznamen hatten, zu erkundigen. Das eigentliche Programm der JHV mit dem Rechenschaftsbericht des Vorstandes, der Kassenprüfung und der Entlastung des Vorstandes - Neuwahlen standen

nicht an - wurde da fast schon zur Nebensache.

Der Vorstand berichtete über die aktuelle Situation des Verbandes und die verschiedenen Arbeitsfelder. Gerade im politischen Bereich ist einiges in Bewegung, es gab Gespräche auf den verschiedenen Ebenen und im so genannten vopolitischen Raum. Die Sicherheitstrainings und die Ausbildung von DVR- und BVDM-Moderatoren läuft gut, die BVDM-Veranstaltungen vom Elefantentreffen über die Deutschlandfahrt bis zu Jahreswettbewerb und Tourentrophy sind mit guten Teilnehmerzahlen erfolgreich gelaufen. Die Kassenlage stellt sich gut dar. Insgesamt machte der Vorstand deutlich, dass der Verband auf einem guten Weg ist. Ein besonderer Schwerpunkt der Arbeit, das zeigte der Referentenbericht von Michael Wilczynski deutlich, liegt zur Zeit auf dem Kampf gegen die unsinnigen Streckensperrungen für Motorradfahrer (siehe dazu die Artikel auf Seite 9-10 u. 23). Hier ist der BVDM auf verschiedenen Ebenen aktiv und erfolgreich. Um noch schlagkräftiger zu werden und auf diesem



BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen (M.) schildert den Mitgliedern in seinem Bericht die aktuelle Situation des Verbandes mit den politischen und vor allem den sicherheitsrelevanten Aktivitäten. (Foto: Schreiner)



Ziemlich abgefahren war die Fahrt mit der umgebauten Feldbahn durch die alten Ziegelei. Mit viel Liebe hat der Verein in vielen Arbeitsstunden die Feldbahn aufgebaut und unterhält sie. (Foto: Lenzen)

für uns alle höchst unerfreulichen Gebiet noch erfolgreicher werden zu können, brauchen wir weitere tatkräftige und ideelle Unterstützung. Politik-Referent Harald Hormel berichtete über die aktuellen Themen und den geplanten Besuch beim Parlamentarischen Staatssekretär Jan Mücke im Bundesverkehrsministerium. Die gute Kassenlage, das

Elefantentreffen und die Deutschlandfahrt waren die Themen von Schatzmeister Wolfgang Schmitz, der wie zahlreiche anderer Aktive auch, gleich in mehrere Aufgaben im Verband übernommen hat. Auch hier konnte Erfreuliches berichtet werden. Im Internet sind die Zugriffszahlen besonders zum Elefantentreffen sehr hoch, so der zweite Vorsitzende Franz Waldmann, der Internet und Sicherheitstrainings betreut. Mehr Beteiligung im Forum ist gewünscht. Zahlreiche Sicherheitstrainings hat der BVDM 2010 im Angebot, dazu bildet der BVDM wieder neue Moderatoren aus, erläuterte Beisitzerin Astrid Althoff. Von seiner Arbeit in der Politik, bei der FEMA und der BAGMO berichtete der zweite Vorsitzende Olaf Biethan. Er hat sich immer weiter eingearbeitet und wichtige Kontakte aufgebaut. Die Siegerehrung

des Jahreswettbewerbs zu den Türmen nahm Beisitzerin Herma Janßen vor, die den Themenvorschlag eingereicht hatte und mit Sportwart Peter Aufderheide das Thema ausgearbeitet hatte. Wie in den Vorjahren gab es auch hier keine Überraschung. Friedrich-Wilhelm Sprenger lag



Einstimmig wurde der Vorstand von der Versammlung entlastet. (Foto: Schreiner)

ganz vorne. Hatte er doch fast allen Türräumen einen Besuch abgestattet. Spaß gemacht hat es allen Teilnehmern und der aktuelle Wettbewerb zu den Mühlen läuft. Ein Einstieg ist jederzeit möglich. Die Ausschreibung gibt es beim BVDM Sportwart unter tourentrophy@bvdm.de. Der schilderte in seinem Rechenschaftsbericht die verschiedenen sportlichen

Aktivitäten der Tourentrophy mit ihren Fahrten, die sich wachsender Teilnahme erfreuen.

Ein besonderer Programmpunkt war die Verabschiedung von Friedrich-Wilhelm Sprenger und Uli Lipowski als Messebauer. Viele Jahre lang haben die beiden für die Messen Dortmund und Intermot mit großem Aufwand repräsentative und werbewirksame Stände erstellt, nun hören sie aus Altersgründen auf. Vorsitzender Michael Lenzen bedankte sich bei den beiden herzlich für ihren langjährigen ehrenamtlichen Einsatz und das große Engagement und überreichte ihnen guten Gutschein. Lenzen freute sich besonders, wieder einige Jubilare ehren zu können. Darunter vor allem die Gründungsmitglieder der Elefantentreiber Lippe, die zum Teil auch nach 40 Jah-



Die alte Ziegelei wird gelegentlich noch genutzt. (Fotos: Lenzen)

Bernd Luchtenberg, der mit Margret Eimermacher die Kasse geprüft hatte, die Entlastung des Vorstandes. Dieser wurde von den anwesenden Mitglieder einstimmig entlastet. Horst Orłowski bedankte sich beim Vorstand für die Arbeit und wünschte gutes Gelingen für das nächste Geschäftsjahr.

Nach dem offiziellen Teil folgte Teil zwei der Diaschau zur Geschichte der Elefantentreiber Lippe. Wieder gab es viel Interessantes zu sehen, sowohl was die Personen, als auch was Bekleidung und Maschinen angeht. Gerade im Hinblick auf die Bekleidung hat sich in den letzten Jahrzehnten sehr viel verbessert. Nicht nur die Diaschau war ein voller Erfolg, auch das übrige Rahmenprogramm, das der Verein auf die Beine gestellt

re noch aktiv sind. Allen Jubilaren von dieser Stelle aus noch einmal ein herzliches Dankeschön für die Treue zum BVDM und dem Club. Wir hoffen, dass ihr noch viele schöne Jahre bei und mit unserem Hobby erleben könnt.

Für die Entlastung des Vorstandes wurde Ehrenvorsitzender Horst Orłowski zum Versammlungsleiter ernannt. Für die Kassenprüfer empfahl



Die alte Feldbahn stieß bei den technisch begeisterten Motorradfahrern auf großes Interesse.

hatte, konnte sich sehen lassen. Am späten Samstagvormittag gab es die Besichtigung einer alten Ziegelei mit der Fahrt auf einer Feldbahn. Ein tolles Erlebnis, das allen Teilnehmern viel Spaß gemacht hat. Die Bahn wird von einem Verein in Eigenregie geführt, ebenso wie die alte Ziegelei, in der gelegentlich noch Ziegel gebrannt werden. Wir hatten eine tolle und kompetente Führung. Auch die Mitglieder, die auf der von den Tourguides der Elefantentreiber geführten Tour durch die nähere und weitere Umgebung unterwegs waren, fanden nur lobende Worte



Auch ein grüner Elefant war bei der Jahreshauptversammlung dabei. (Foto: Schreiner)

für die Strecke. Alle waren rechtzeitig zur Eröffnung der JHV wieder am Liemer Krug, wo sich auch einige Sicherheitstrainings-Moderatoren mit Astrid Althoff zu einen Sitzungstermin eingefunden hatten. Es war eine schöne Jahreshauptversammlung und mein Dank gilt noch einmal den Ausrichtern der Elefantentreiber Lippe, die für den reibungslosen Ablauf der Veranstaltung und ein tolles Rahmenprogramm gesorgt haben.

Noch fehlt allerdings ein Ausrichter für die Jahreshauptversammlung 2011. Wir suchen noch einen Verein, der Ende April 2011 Gastgeber für den Verband sein möchte, gerne würden wir bei einem Verein zu Gast sein, der ein Jubiläum hat oder hatte. Natürlich kann auch eine Einzelperson die Organisation übernehmen.

Als geeigneten Veranstaltungsort könnte ich ein Hotel in Schmalleberg buchen. Jetzt fehlt nur noch jemand, der sich um das Rahmenprogramm mit eventuellen Besichtigungen oder Ausfahrten kümmert. Nicht nur für die Organisation wird noch tatkräftige Hilfe gesucht. Denn 2011 stehen wieder Wahlen an und der Vorstand sucht noch Verstärkung. Überlege doch einmal, ob Du nicht aktiv an der strategischen Ausrichtung des Verbandes mitarbeiten und Verantwortung für die Zukunft der Motorradfahrer übernehmen willst. Neben der Arbeit, die damit verbunden ist, kommen auch der Spaß und das Motorradfahren nicht zu kurz. Themen, die wir besetzen wollen und Arbeit gibt es genug. Wir freuen uns über neue Ideen und weitere Mitstreiter.

Michael Lenzen

Endlich wieder freie Fahrt

BVDM-Initiative führt zu freier Fahrt auf fast allen Bad Orber Straßen.

Michael Wilczynski, Beauftragter des Bundesverbands der Motorradfahrer (BVDM) für Streckensperrungen, hat sich auch der teils schon

jahrzehntelang existierenden Sperrungen für Motorradfahrer in den deutschen Kurstädten angenommen. Sein Anschreiben an die Verantwortlichen in den Städten und Gemeinden hatte die Aufhebung der nicht mehr zeitgemäßen Fahrverbote angesichts des erheblich gewachsenen Motorradbestands und des veränderten Nutzerverhaltens



Schritt für Schritt verschwinden bis auf wenige Ausnahmen die Fahrverbote für Motorradfahrer im Stadtgebiet.

zum Ziel – wie es scheint vielerorts erfolgreich. So hatte Bad Orbs Bürgermeisterin Helga Uhl auf dem diesjährigen „Anlassen“ im Mai schon versprochen: „Es wird sich auch für motorisierte Zweirad fahrende Gäste und Einwohner etwas in Bad Orb verändern.“

Ein erster Schritt in diese Richtung ist jetzt gemacht: Die Aufhebung der meisten Motorrad-Fahrverbote im gesamten Stadtgebiet ermöglicht allen motorisierten Zweiradfahrern freie Zufahrt zur Therme und zu den in diesem Bereich gelegenen Hotels, Gastronomen und Pensionen. „Eine kleine Veränderung, die Großes erzielen kann“, weiß Harald Hormel vom Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) zu berichten. Schließlich beinhaltet gerade der wachsende Kundenzweig der Motorradfahrer ein großes Gästepotenzial. Dabei haben sich die Motorradfahrer mit einem mittlerweile auf Mitte 40 gestiegenen Durchschnittsalter auch in der Nutzung des Zweirads stark verändert. „Heute werden für Kurztrips und über das Wochenende passgenaue Angebote von Hotels und Pensionen mit Komfort und Qualität nachgefragt, denn der Genuss steht dann neben dem Alltagsnutzen unter der Woche im Vordergrund“, sieht Harald Hormel Bad Orb hierfür mit seiner Lage im Spessart gut aufgestellt.

Wenn man bedenkt, dass sich schon vor drei Jahren innerhalb kürzester Zeit 150 Motorradfahrer für die Deutschlandfahrt des BVDM anmeldeten, deren Zielort Bad Orb mit der Schlusswertung auf dem Salinenplatz war, war es eigentlich schon länger Zeit für diese Entscheidung“, so Bürgermeisterin Helga Uhl. „Letztendlich sollte es doch unser Ziel sein, allen Gästen und Einwohnern zu jeder Ecke unserer schönen Kurstadt freien Zugang zu ermöglichen“

Andererseits möchte man dem Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Gäste entsprechen und hat die Richtlinien für Kurorte zu beachten, die der BVDM zumindest in diesem Punkt noch als änderungswürdig betrachtet. Deshalb bleibt einzig das Fahrverbot direkt am Kurpark weiterhin bestehen. Auch HOGA-Vorsitzender (Hotel- und Gaststättenverband) Dieter Adt, wertete den Wegfall der Verbote als „weiteren Mosaikstein“, um Bad Orb als Kurort interessanter zu gestalten, um so ein neues Gästeklientel zu gewinnen. „Jeder sollte sich in Bad Orb willkommen fühlen“ so der gemeinsame Tenor aller Beteiligten, die bei der Demontage des ersten Verbotschildes vor Ort waren.

Harald Hormel, BVDM-Pressemitteilung

BVDM macht mobil

Bei dem traditionellen Anlassen auf dem Nürburgring war auch der BVDM dabei.

Der Winterschlaf ist endgültig vorbei. Spätestens seit dem von der Sonne verwöhnten Anlassen auf dem Nürburgring sind wir wieder alle unterwegs.

Der Saisonauftakt für die motorradfahrende Zunft wurde denn auch auf dem Ring gebührend gefeiert. Musik, Sicherheitsevents der Polizei, Motorradgottesdienst, Korso über die Nordschleife und vielerlei andere Attraktionen lockten Tausende von Motorradfahrer an die Rennstrecke in die Eifel. Der BVDM war bei diesem Termin mit einem Sicherheitstrainings-Moderatoren-Team vor Ort. Martina Homringhausen, Heiner Verwaayen, Stephan Hammes und Uwe Philipp hatten an einem taktisch günstigen Punkt den BVDM-Stand platziert und rückten so den Verband in das Blickfeld vieler Besucher.



Gespräche über die Verbandsaktivitäten – von EU-Politik bis hin zum Kampf gegen die Streckensperungen, von Leitplankenentschärfung bis zu den Tourenfahrten – nahmen das Team den ganzen Tag über in Anspruch.

Beim Anlassen auf dem Nürburgring war der BVDM mit einem prima Team vertreten. Sicherheitstrainings waren ein zentrales Thema. (Fotos: Philipp)



Natürlich kam auch die Aufklärung über Verkehrssicherheit und hier das Angebot des BVDM hinsichtlich der Sicherheitstrainings nicht zu kurz. Zwei Gespanne waren als Blickfang ebenfalls vor Ort, um auch die kleine Gruppe der Fahrer von Motorrädern mit Seitenwagen auf entsprechende Weiterbildungen hinzuweisen.

Erfreulich für uns war die Aufgeschlossenheit der meisten Besucher, mit uns ins Gespräch zu kommen und die Arbeit des BVDM besser wahrzunehmen. Alles in allem war es ein anstrengender, aber gelungener Tag für uns und unseren Verband.

Uwe Philipp



Sehenswerter „Boxenstop“

Dass Tübingen eine sehenswerte Stadt ist, in der man gut und gerne ein paar Tage oder auch eine Woche angenehm verbringen kann, werden die meisten Leser wissen und viele schon erlebt haben. Die historische Altstadt mit ihren verwinkelten Gassen, den unzähligen sorgsam gepflegten Fachwerkhäusern und mit den vielen jungen Menschen dank der über fünfhundert Jahre alten Universität ist voller Leben. Tübingens Lage am oberen Neckar und am Naturpark Schönbuch bietet weitere Reize.

Unter den zahlreichen Museen, die zum Teil wegen ihrer Sammlungen weltweite Bedeutung haben, gibt es ein Fahrzeug- und Spielzeugmuseum mit dem Na-



Ariel, Modell Square Four, 1 l Hubraum, 40 PS bei 5.400 U/min., Baujahr 1949. Die 4 Zylinder stehen im Viereck und wirken auf 2 Kurbelwellen, die miteinander verzahnt sind und die Nockenwelle antreiben.



Vincet HRD, Modell Rapide B, 1 Liter Hubraum, 45 PS bei 5.300 U/min., Baujahr 1948. Die zwei Zylinder stehen zu einander im Winkel von 47 Grad. (Fotos: Orlowski)

men „Boxenstop“. Für Unsereins lohnt ein Besuch unbedingt. Knapp 40 perfekt restaurierte Motorräder aus fünf Ländern sind ausgestellt und scheinen nur darauf zu warten, betankt und gestartet zu werden. Viele davon haben ihr aktives Leben auf Rennstrecken verbracht.

Den Schwerpunkt bilden zehn englische Fabrikate wie AJS, BSA, Douglas, Vincent HRD, Matchless und Velocette. Deutschland ist mit Horex, Adler, Triumph und zwei weiteren Marken vertreten, darunter ein Kreidler Rennerle. Die anderen Exponate stammen aus Italien, Tschechien und Japan. Alle sind ausführlich beschrieben.

Auch die anderen Schaustücke sind mehr als einen Blick wert: Rennwagen der Marken Porsche, Ferrari, Alfa, MG, Maserati, und - man höre und staune - der einzige Weltrekordwagen der Marke Lloyd, mit dem 1954 und 55 Motorsportgeschichte geschrieben wurde, sind ausgestellt. Es ist ein Museum für die ganze Familie, denn Modellbahnen in vielen Spurweiten, Uhren, Puppen, Musikinstrumente, dampfbetriebene Spielzeuge und vieles mehr decken andere Interessen ab. Dabei ist das Haus kein Sammelsurium, sondern eine liebevoll gepflegte, private Sammlung. Ich kann einen Besuch empfehlen. Der Eintritt kostete sechs Euro.

Horst Orlowski



Konjunkturlösungen?

Im letzten Jahr ging der Absatz an motorisierten Zweirädern um 17 Prozent zurück. Der Industrieverband Motorrad (IVM) folgert: „Ganz offensichtlich braucht auch der Zweiradmarkt nicht nur im Jahre 2010 sondern auch perspektivisch eine Konjunkturlösung, die aber anders aussehen kann als im Pkw-Segment“.

Wohl wahr, aber sind es nur die anderen, die für eine solche Konjunkturlösung sorgen müssen? Vor ein paar Wochen las ich in einer Motorradzeitung einen Vergleichstest von aktuellen Motorrädern mit 600 ccm. Überschrift sinngemäß: „Die neue Mittelklasse“.

Mittelklasse? Werfen wir einen Blick in einen Katalog der die Motorräder auflistet, die Hersteller im Jahre 2010 anbieten. Für den Alltagsgebrauch (Sportenduros zähle ich nicht dazu) findet sich eine Vielzahl von 125ern sowie Rollern (auch mit größerem Hubraum). Darüber hinaus – nichts.

Die kleinsten angebotenen Motorräder beginnen bei 600 ccm. In der Regel mit vier Zylindern. Selbst die schreibende Presse scheint es noch nicht begriffen zu haben, 600 ccm sind keine Mittelklasse mehr, sondern „Unter“- oder Einstiegsklasse. Liegt es wirklich an den fehlenden Kundenwünschen, dass es kein Angebot mehr gibt?

Rückblende: Vor 30 Jahren habe ich meinen Motorradführerschein eigentlich nur mit gemacht, da er zusammen mit dem Autoführerschein billiger war. Damals – heute nicht mehr.

Mit Schülerjobs hatte ich mir das Geld für Führerschein und ein altes Auto angespart. Mit der erträumten Pappe in der Hand änderte sich meine Meinung. Motorrad fahren macht mehr Spaß. Anstelle des geplanten Autos hielt ich nach einem Motorrad Ausschau. Im innerstädtischen Großstadtverkehr sowieso die bessere Alternative. Man kommt schneller vorwärts und auch die Parkplatzorgen waren geringer.

Damals gab es sie noch. Einfache robuste „Brot- und Butter“ Motorräder mit denen man täglich zur Ausbildung oder Uni fahren konnte. Für 4000 DM erstand ich eine Nagelneue 400er. Zwei Zylinder, 27 PS. Genügsam und robust. In den nächsten fünf Jahren fuhr ich mit ihr kostengünstig und ohne Problem 100.000 Kilometer. Nahezu ausschließlich im Großstadtverkehr von (West-)Berlin.

Und heute?

Multiplizieren wir mal die Preissteigerungsraten der letzten 30 Jahre, dann dürfte so ein Einstiegsmotorrad heute 4000 Euro kosten. Also das Doppelte in 30 Jahren.

Die Auswahl ist da sehr übersichtlich. Es gibt nichts. Selbst wenn man noch mal 50 Prozent draufsetzt, ist eine Auswahl unmöglich – mangels Angebot. Das bedeutet: Wer heutzutage mit geringem Budget – wie es Fahranfänger am Ende der Schule und Beginn der Ausbildung nun mal haben – in die eigene Mobilität starten will, greift gleich zum Auto. Die gibt es im Gegensatz zu früher neu auch schon fast zum Einstandspreis einer neuen 600er. Preiswerte Alltags- oder Einstiegsmotorräder gibt es nicht mehr. Oder besser ausgedrückt. Es gibt sie schon, sie werden in Deutschland nur nicht angeboten!

Konjunkturlösungen für den Motorradmarkt in Deutschland wünscht sich die Industrie unter dem Titel „Impulse gefragt“.

Vielleicht sollte man neben all den berechtigten Forderungen und Wünschen der Industrie auch mal im eigenen Metier anfangen. Statt mit Technik und Elektronik

überfrachtete Hightech-Motorräder mit entsprechender Marge auch mal wieder „Brot- und Butter“-Motorräder anbieten. Dafür darf es auch wieder der kleine Händler um die Ecke sein. Ein Glaspalast bringt im Gebrauch des Motorrads keinen Nutzwert und muss vom Käufer ja auch irgendwie bezahlt werden. Persönlich bin ich davon überzeugt, dass Motorrä-

der wie etwa eine Honda CB 300 bzw. XRE 300 (26 PS, Euro 3, ABS, und der Renner in Südamerika) zum Preis um die 4000 Euro in Deutschland ihren Markt finden würden. Vor allen würden solche Motorräder auch wieder neue junge Käufer zu einem bezahlbaren Preis an das motorisierte Zweirad heranführen. Jene Käufer, die in 20 Jahren dann auch deutlich mehr für ein Motorrad ausgeben können.

Das wäre eine Konjunkturlösung die ich mir von den Herstellern wünschen würde. Und von der schreibenden und testenden Zunft wünsche ich mir, dass sie diese kleinen Motorräder im Test nicht – wie häufig geschehen – ins Lächerliche ziehen. Sie sägen sonst selbst an dem Ast, auf dem sie sitzen und den „Nachwuchs“ interessiert nicht, was ein 150-PS-Bike kann.

Olaf Biethan

Seid Ihr anderer Meinung, oder stimmt Ihr Olaf zu? Schreibt doch einfach einen Leserbrief an ballhupe@bvdm.de oder per Post an die Redaktionsadresse. Wenn Ihr auch Eure Meinung zu einem Motorradthema loswerden wollt, könnt Ihr dies in der Rubrik „Zwischenruf“ gerne tun. **lz**

„Auf dem Markt gibt es keine „Brot- und Butter“-Motorräder mehr.“



Schauen, reden, testen

Zum zweiten Mal vertraten Herma Janßen und Olaf Biethan den BVDM auf der Motorradmesse in Friedrichshafen am Bodensee.

Dieses Jahr fand die Messe leider zeitgleich mit dem Elefantentreffen statt. Laut Veranstalter waren 224 Aussteller vertreten. Damit reicht sie vielleicht nicht an die ganz großen Messen heran, sie bietet aber im Vergleich zu allen anderen, die ich kenne, eine einmalige „Erlebniswelt“ Motorrad. Neben den drei Hallen, in denen die Aussteller ihre Waren, Dienstleistungen und Informationen anboten, konnte man in sechs weiteren Hallen Motorrad leben und erleben. Es gab die absoluten Köhner zu bewundern, wie etwa Stunt-Weltmeister Chris Peiffer, Trial-Weltmeisterin Iris Krämer oder die Spitzenfahrer der deutschen Super Moto- Szene. Darüber hinaus konnte jeder auch selbst die Gashand nutzen. Ob beim Trial-Parcours (ausgerichtet von unse-



rem Koop-Mitglied „Trial und Trail“), Quadfahren, Rollerfahren, Testparcours für neue Motorräder oder mal ganz ohne „Gashand“ auf dem E-Bike-Parcours. Und selbst wer keinen Führerschein hatte, konnte das Motorradfahren probieren. Ob beim Fahren ohne Führerschein oder im

Kinderparcours. Direkt neben dem BVDM-Stand befand sich der E-Bike-Parcours, ausgerichtet von „Quantya“. Da gab es einen weiteren Parcours für die ganz Kleinen. Die Mitarbeiter von „Quantya“ kamen insbesondere bei den Mini-Motorrädern gar nicht mehr nach mit dem Laden der Batterien.

Als absolute Neuheit befand sich direkt gegenüber unserem Stand der erste Wheelie-Simulator. Entwickelt von „Quantya“ und mit einem Elektromotorrad. Es war interessant und kurzweilig mit anzusehen, wie sich „coole“ Jungs vergeblich und mit großer Anstrengung mühten, auf dem Hinterrad zu fahren, während ein älterer grau melierter Herr oder ein junges Mädchen



Beim Wheelie mit dem Elektromotorrad zeigten sich die wahren Köhner. Manchmal cooler Biker sah hier ziemlich alt aus. (Fotos: Biethan/Janßen)

nahezu problemlos über eine Minute auf dem Hinterrad führen. Positiv war natürlich, dass sich infolge des Simulators vor unserem Stand öfter Menschentrauben bildeten, was der Präsentation des BVDM förderlich war. Nahezu alle großen Motorradher-



steller waren vertreten, und auch Zubehöranbieter nutzten die Messe teilweise zur ausgiebigen Präsentation, zum Beispiel Touratech. Für sie war es ja quasi ein Heimspiel und dementsprechend umfangreich präsentierte man sich auch.

Wir führten viele Gespräche (nicht nur mit Besuchern) und informierten über den BVDM. Unser Fazit: Es gibt durchaus Potenzial, die Bekanntheit des BVDM und seine Arbeit und Ziele im Süden zu verbessern. Unter Berücksichtigung des geringen Aufwands den wir (Herma und Olaf) betrieben haben (alles passte in einen Kombi), war die Messe ein Erfolg für den BVDM. Danken möchten wir auch der Messe Friedrichshafen, die uns bei der Realisierung des Projekts sehr unterstützt hat.

Trotz des schlechten Wetters (Schnee und Eis) kamen 30.600 Besucher an den drei Tagen. 180 kamen sogar mit dem eigenen Motorrad (trotz Schnee) und hatten freien Eintritt. Einer davon besuchte uns dann

Sonntagnachmittag am Stand. Er kam direkt vom Elefantentreffen zur Messe. So bekamen wir dann aus erster Hand einen Erfahrungsbericht.

Und nun meine Erfahrung aus persönlicher Besuchersicht: Es ist absoluter Wahnsinn, mit welchen Tempo beim Super-Moto-Rennen die schnellsten Jugendlichen kontrolliert durch die Halle drifteten. Bei Touratech habe ich mit den Augen den gerade noch zur Messe fertig gewordene Rallyeumbau der BMW G450X verschlungen. Bei Ortema gab es einen regen Austausch über den Nutzen von Nackenschutz-Systemen und die Unterschiede zwischen Ortema Neck Brace und dem bekannten Leatt Brace. Und eingekauft habe ich auch. In einer Ecke versteckt hatte ein Händler, ganz frisch rein bekommen, Jacken, die man mit einem Leatt Brace-Nackenschutz tragen kann. Ein bisher komplett vernachlässigtes Gebiet im Bekleidungssektor. Als Aussteller für den BVDM oder als Messebesucher lohnt sich der Ausflug nach Friedrichshafen auf jeden Fall.

Olaf Biethan

Das Messeteam sucht Verstärkung

Der BVDM will seine Messepräsenz kontinuierlich ausweiten. Dazu braucht unser Messeteam um Dagmar Schreiner tatkräftige Unterstützung. Zum einen beim Erstellen des Messeverzeichnisses für Motorrädern 2011, zum anderen bei der Besetzung insbesondere der kleinen und regionalen Messen. Dabei ist es sinnvoll, dass diese von Motorradfahrer vor Ort oder aus der näheren

Umgebung besetzt werden, denn sie wissen zum einen, wo vor Ort die Probleme liegen, zum anderen erleichtert es den Kontakt, wenn man die heimatische Mundart beherrscht. Mit Rat und Tat steht allen Interessenten Dagmar Schreiner, E-Mail: dagmar.schreiner@t-online.de zur Seite. Wir erstellen das Messezubehör neu und achten darauf, dass es gut transportabel und verschickbar ist.

lz



Neuheiten und Sorgen

Als erste große Messe im Frühjahr ist die „Motorräder“ in Dortmund ein guter Gradmesser für die Entwicklung des Motorradgeschäfts. Doch es gab nur wenig Positives zu vermelden.

Zufrieden mit dem Verlauf der Messe „Motorräder“ in Dortmund war das Messteam um Dagmar Schreiner. Schon der Donnerstag, der erste Messtag, war gut besucht. Den Eindruck, dass mehr los war als im Vorjahr, bestätigen die Zahlen die der Veranstalter der 26. Dortmunder Motorradmesse bekannt gab: 103.000 Besucher kamen in die Hallen, in denen sich rund 400 Aussteller präsentierten. Der BVDM war wieder mit einem großen und attraktiven Stand vertreten. Ein herzliches Dankeschön an Friedrich-Wilhelm Sprenger und Uli Lipowski sowie die anderen Helfer für den Auf- und Abbau.

Wenig erfreulich war dagegen, was der Industrieverband Motorrad auf seiner Pressekonferenz an Zahlen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Motorradbranche verkündete. Der negative Trend der letzten Jahre hat sich auch 2009 fortgesetzt. IVM-Präsident Hermann Bohrer sprach von einem europaweiten Rückgang von 21 Prozent im Vergleich zu 2008. Das seien rund 700.000 Einheiten pro Jahr. Der Einbruch treffe auch die Fahrzeuge bis 50 ccm. Übergreifende Maßnahmen seien erforderlich, um den negativen Trend zu stoppen. Er verlangte die Liberalisierung des Führerscheinmarktes. Das sei eine entscheidende Weichenstellung für die nächsten Jahre. Er forderte die Politik auf, die Chance nicht zu verpassen. Industrie und Handel seien bereit zur Wieder-



Feierliche Enthüllung der neuen Yamaha. Sie hat Drahtspeicherräder und Karben. Zur Präsentation war der Yamaha-Chef eigens aus Japan angereist. (Fotos: Lenzen)



belegung, wenn die Politik nun die richtigen Rahmenbedingungen schaffe (Zur Führerscheinrichtlinie siehe Artikel auf Seite 44.).

„Die Unsicherheit, mit der wir in der Branche leben müssen, wird größer“, sagte er. Mit Schwankungen von 15-20 Prozent müsse gerechnet werden. Rainer Brendicke nannte das begleitete Fahren (Erwerb des Führerscheins mit 17 Jahren) einen Erfolg. Doch dadurch fielen auch mögliche Kandidaten für den Motorradführerschein weg, denn wer mit 17 seinen Autoführerschein mache, gehe nicht ein Jahr später wieder zur Fahrschule, um den Motorradführerschein zu erwerben. Die praktische und theoretische Prüfung für Motorrad und Auto müsse mit 17 parallel erworben werden können. Diese Forderungen seien nicht Kür, sondern Pflicht. „Wir



Viel Beachtung fand auch der Sechszylinder von BMW. IVM-Präsident Hermann Bohrer machte auf die kritische Situation des Marktes aufmerksam und forderte die Politik zum Handeln auf. Ein Hingucker auf der Messe war auch die Ducati Multistrada. (Fotos: Lenzen)

brauchen die Liberalisierung“, betonte er. Immerhin 30.000 Beschäftigte gebe es in der Zweiradbranche.

Messechef Hans Jürgen Weigt sprach bereits im Vorfeld von einem schönen Erfolg, denn auf den 43.000 Quadratmetern Ausstellungsflächen seien bei den 405 Ausstellern alle wichtigen Marken mit ihren Neuheiten vertreten. Die Messe passe zum Motto „Komm zur Ruhr“.

Neuheiten wie die Yamaha Super



Richtig voll war es in den Messehallen am Samstag. Grund zum Optimismus war das für die Branche aber nicht.

Tenere 1200 oder die Ducati Multistrada oder Hersteller Victory mit seinen großvolumigen V-Twins und die italienischen CR&S Bikes sorgten für ein interessantes Angebot und viel Aufmerksamkeit. BMW zeigte eine Studie mit einem Sechszylinder-Motor. Natürlich waren auch die neue 1000 RR zu sehen und die Geländemaschine G 450 X. Bei Honda stand die VFR 1200 im Fokus, Harley präsentierte seine Neuheiten, Yamaha die vollverkleidete XJ 6 F. Bei Suzuki bot der Cruiser M 800 R und bei Triumph die Rocket III Gesprächsstoff. Kawasaki lud mit der 1400 GTR und der überarbeiteten Versys zum Probefahren ein. Eine kleine eigene Abteilung war dem Thema Elektromobilität gewidmet. Auch ansonsten gab es einige Neuheiten, so etwa ein System zum Kettenschmieren mit ei-

nem Graphitblock, eine Airbag-Jacke und eine komplette Campingküche in einem Motorradkoffer..

Der BVDM konnte durch die Messeaktivitäten auch wieder einige neue Mitglieder begrüßen. Sowohl direkt auf dem Stand als auch im Nachgang per Internet-Anmeldung traten Motorradfahrer dem BVDM bei, darunter auch ein 19-Jähriger. Das freut uns besonders, denn gerade der Nachwuchsmangel ist ein Problem, das die ganze Szene betrifft. Hier wirkt sich nicht nur der demographische Wandel aus, sondern es kommen eine Vielzahl von Faktoren zusammen, die das Motorrad bei der Freizeitbeschäftigung junger Menschen nicht an die erste Stelle setzen.

Es gibt nicht nur zu wenig, sondern so gut wie keine bezahlbaren Einstei-

germotorräder mit 400 oder 500 ccm Hubraum. Die 250er Hyosung mal ausgenommen. Schade, dass es bei MZ nicht läuft, denn die geplanten Motorräder würden genau in den Einstiegsmarkt passen. So aber fehlen einfache und bezahlbare Motorräder für die tägliche Fahrt zur Lehre, zur Uni oder zum Beruf. Praxisgerecht und mit hohem Spaßfaktor. Hier ist die Industrie gefragt, geeignete Einstiegsmotorräder anzubieten. Aber vielleicht warten die etablierten Hersteller, bis die Koreaner, Chinesen oder Inder entsprechende attraktive und zuverlässige Maschinen anbieten und ihnen dann mit weiteren Angeboten in den höheren Klassen das Wasser abgraben. Wir erinnern uns an die 60er und 70er Jahre. Noch sind die Europäer mit innovativen Motorrädern auf dem europäischen Markt

vorne. Doch die Maschinen mit hohen Stückzahlen werden schon lange in anderen Ländern verkauft.

Als Neuheit wurde die mit Spannung erwartete Yamaha Tenere 1200 als Konkurrent zu BMWs-Topseller GS präsentiert. Die Yamaha sieht nach einer ernster Konkurrenz für den Klassenprimus BMW R 1200 GS aus. Aber die Präsentation selber war an Langeweile kaum zu überbieten. Immerhin war der Yamaha-Chef eigens aus Japan angereist, um mit dem Deutschland-Chef das Motorrad zu enthüllen und ein paar technische Details zu nennen. Die Resonanz der Motorradfahrer war positiv. Ob sich auch die Verkaufszahlen positiv entwickeln werden, bleibt abzuwarten. Die Branche jedenfalls präsentierte sich angesichts der schlechten Zahlen wenig hoffnungsfroh.

Michael Lenzen



Nur wenige Motorräder begeistern den Nachwuchs.

Den BVDM gut vertreten

Für das Messteam berichtet Referentin Dagmar Schreiner über den BVDM-Auftritt auf der Messe „Motorräder“.

Und in diesem Jahr habe ich mein ganz kleines persönliches Jubiläum – fünf Jahre Standbesetzung. Als BVDM-Neuling war ich 2006 erstmals als Messehelferin in Dortmund dabei, und seit 2007 habe ich nun selbst die Standleitung inne. Vieles hat sich seit meinem ersten Einsatz verändert. 2007 wurde das große Transparent für unseren Messestand beschafft (Logo 3x3 Meter und angestrahlt). Einheitliche Messeshirts mit Schrift auf dem Rücken und unserem BVDM-Logo auf der Vorderseite. Namensschilder für das Standpersonal kamen dann ein Jahr später hinzu. Ein Beamer zur Präsentation von Bildern der diversen



Stets freundlich, ansprechbar und kompetent: Karin Karrasch, Dagmar Schreiner und Martin Daniels. (Foto: Lenzen)

BVDM-Veranstaltungen wurde eingesetzt sowie Werbemittel wie Kugelschreiber, kleine BVDM-Aufkleber und Plastiktüten beschafft. Gegen Spende Unterfahrschutz dann auch

noch reflektierende BVDM-Aufkleber, Halstücher und einiges mehr. 2007 erstmals einen kurzfristig erstellten „Flyer“ der Tourenzielfahrt unter dem Motto „Brücken“.



Auffällig und gut gestaltet präsentierte sich der BVDM-Stand. Schon von weitem ist das große Logo, das angestraht ist, zu erkennen. (Foto: Schreiner)

Es zeigte sich, dass wir hier den Jahreswettbewerb (Ausrichter war Horst Orłowski) so richtig bekannt machen konnten und die „Brückenliste“ gegen Entrichtung der Teilnahmegebühr (für Nichtmitglieder BVDM) direkt mitgenommen werden konnte. Die Teilnehmerzahlen stiegen. Mittlerweile werden die Flyer für unsere Jahreswettbewerbe in einem kleinen, handlichen Hemdtaschenformat herausgegeben. Flyer der BVDM-TourenTrophy und in 2010 neu auch Termine BVDM-Sicherheitstrainings auch außerhalb des Touren- und Treffkalenders waren ebenfalls als Werbemittel vor Ort. Diverse spontan erstellte Handzettel wie etwa für die diesjährige Deutsch-

landfahrt mit Veranstaltungsgebiet u.a. Erzgebirge, Michael Wilczynski's Aktion „Meldung über gesperrte Strecken“ machen unter anderem die Vorbereitung Messe Dortmund immer etwas spannend.

Die Messe Dortmund ist der Saisonauftakt, an dem der Touren- und Treffkalender zusammen mit der neuesten Ausgabe der Ballhupe direkt auf den Messestand geliefert wird. Immer wieder stellt sich die Frage, wird die erste Ausgabe des Jahres rechtzeitig und ohne große Überbrückungszeit am ersten Messtag auf dem Messestand angeliefert? In diesem Jahr klappte es. Als ich am Donnerstagmorgen auf unseren Stand kam, war Ralf Dorma-

gen schon kräftig dabei, die vielen Kartons mit dem Touren- und Treffkalender in den Tresen und unser Kabuff unterzubringen. Die Kartons mit Ballhupen kamen auch im Laufe des Vormittages. Also alles bestens.

Aus Mangel eines Ausstellungsmodorraades wurden gleich zwei Besucherecken eingerichtet. Dies stellte sich während der Messetage als sehr vorteilhaft heraus. So konnten unter anderem Martin Daniels, BVDM-Moderator für Sicherheitstrainings, und Michael Wilczynski, Referent Streckensperrung, in Ruhe Gespräche führen. Auch die restliche Standbesetzung wie Karin und Judith Karrasch, Michael Kirschke, Ralf Dormagen, Thomas Dieckmann, Don Berchtold

und ich nutzten diese Möglichkeit, sich mit Messebesuchern über diverse Themen auszutauschen und zu informieren. BVDM-Mitglieder, die uns besuchten, gönnten sich eine Erholung und wir konnten in etwas ruhigeren Stunden selbst mal etwas entspannen. An den ersten beiden Messetagen waren zur fachkundigen Unterstützung Michael Lenzen und Olaf Biethan in Dortmund dabei, unter anderem auch, um Veranstaltungen auf dem Messegelände zu besuchen sowie Kontakte aufzufrischen bzw. neu zu knüpfen.

Der BVDM war in Dortmund mit dem Messteam mal wieder super aufgestellt. Es gab mehr Informationsmaterial zum Mitnehmen als die Jahre zuvor – das Beratungsspektrum sehr breitgefächert. Unser 30 Quadratmeter großer

Messestand, obligatorisch in Halle 7, war von den Messebauern (Friedrich-Wilhelm Sprenger, Uli Lipowski, Uwe Marcus und etwas Mithilfe meinerseits) gut ausgestaltet und weithin erkennbar.

Dortmund hat mich in diesem Jahr allerdings doch etwas überrascht. Der Besucherandrang am 1. Messetag war wie immer eher ruhig, Freitag wurde es dann merklich lebhafter, da auch bis 20 Uhr geöffnet war. Ja und am Samstag sind wir überrannt worden – es war einfach der Bär los, auch an unserem Messestand. Sonntag dann wieder etwas beschaulicher und die Messebesucher größtenteils mit etwas verschlossenem Gesicht, nach dem Motto „bitte nicht ansprechen“. Auch das war eine neue Erfahrung für mich, die ich allerdings bereits im Januar

auf der Motorradmesse in Hamburg gemacht hatte. Unsere Präsenz in Dortmund konnte zwei neue Mitglieder direkt auf dem Messestand für den BVDM begeistern. Weitere sind über die Tourenzielfahrt und SHT hinzugekommen. Ein toller Erfolg. Herzlichen Dank an das Messteam für die wieder gelungene Präsentation unseres Verbandes. Als kleines Dankeschön wurden alle Helfer zum Helfertreffen in die Eifel eingeladen. (Bericht folgt in der nächsten Ausgabe der Ballhupe.)

Hier noch einmal mein ganz besonderer Dank an Friedrich-Wilhelm Sprenger und Uli Lipowski. Sie haben ihre langjährige Messebautätigkeit mit Abbau des Messestandes in Dortmund 2010 aus Altersgründen niedergelegt.
Dagmar Schreiner



Streckensperrungs-Experte Michael Wilczynski im Gespräch mit Messebesuchern. (Foto: Schreiner)

Helfer gesucht

Der BVDM veranstaltet während der Intermot in Köln auf dem Außengelände einen Probefahrparcours für die aktuellen Motorradmodelle ab 125 ccm. Dazu suchen wir noch Helfer.

Auch in diesem Jahr findet in Köln vom 6. bis 10. Oktober die Intermot statt, davon gehen jedenfalls die Veranstalter KölnMesse und Träger Industrieverband Motorrad (IVM) aus. In einer Pressekonferenz in Berlin haben beide Teams das Konzept vorgestellt. Allgemeiner Tenor: Alle großen Hersteller und Importeure sind in Köln vertreten. Es wird sicher einige Premieren geben (Zumindest BMW wird die neuen Sechszylinder erstmals der Öffentlichkeit vorstellen). Die Veranstalter rechnen mit 200.000 oder mehr Besuchern. Denen wird neben den Ausstellern in den Hallen (eine weniger als vor zwei Jahren) einiges geboten. Es gibt zahlreiche Aktionsflächen außerhalb der Hallen auf dem Freigelände, wo vom Zuschauen bei Rennen bis zum Mitmachen (Fahren ohne Führerschein, E-Bikes) allerhand veranstaltet wird. Auf einem Parcours können die aktuellen Motorräder ab 125 ccm Probefahren werden. Und genau diesen Parcours betreut der BVDM. Die Besucher- und Übernachtungszahlen des 2006 und 2008

vom BVDM durchgeführten Bikercamp waren 2008 so weit gesunken, dass sich KölnMesse und IVM entschlossen hatten, das Bikercamp in diesem Jahr nicht mehr anzubieten. Damit stellt sich die Frage, was der BVDM als Aktion rund um die Messe noch bieten könnte. Auch die Idee eines eigenen Bikercamps oder eines Motorradtreffens mit Zeltplatz in der Nähe des Messegeländes wurde im Vorstand diskutiert. An eine entsprechende Nachfrage während der Messe glaubt der Vorstand allerdings nicht, und ein normales Treffen mit Besuch der Intermot erschien den BVDM-Verantwortlichen ebenfalls nicht sinnvoll, da viele Helfer schon auf der Messe im Einsatz sind und die meisten Besucher nach vielen Stunden Messerundgang meistens nur noch essen und anschließend schlafen wollen. Zudem gibt es viele Tagesbesucher, so dass der Bedarf, einen Treffen für Motorradfahrer am Rande der Intermot anzubieten, kaum auf Resonanz stoßen wird. Wir lassen uns aber gerne vom Gegenteil überzeugen und stehen für Anregungen und Vorschläge für die nächste Intermot zur Verfügung. Doch jetzt gibt unsere Aufmerksamkeit erst

einmal der aktuellen Intermot. Wir werden einen großen Stand in Halle 8 haben, der organisatorisch von unserer Messechefin Dagmar Schreiner kompetent betreut wird. Zum anderen werden wir den großen Parcours betreuen, für den wir noch Helfer suchen. Olaf Biethan und Bernhard Reckmann kümmern sich um die Organisation und die Helfereinteilung. Von der Anmeldung über die Einkleidung, bis zur Einweisung der Motorradfahrer, der Betreuung vor Ort, dem Betanken gibt es allerhand zu tun. Der Parcours muss aufgebaut und abgesichert werden, die Motorräder morgens geholt und abends zurückgebracht, dazu die Strecke gesichert werden.

Es ist Arbeit, die im Gegensatz zum Bikercamp etwas mit Motorradfahren zu tun hat. Und ich bin sicher, dass wir wieder ein tolles Team haben werden, das eine Menge Spaß bei der Arbeit hat. Schließlich gibt es auch die Gelegenheit, die aktuellen Motorräder zu fahren und sei es nur zum Parkplatz, zum Tanken oder eine Runde über den Parcours. Wer Lust und Zeit hat, uns bei dem Parcours zu helfen, wendet sich bitte an Olaf Biethan, E-Mail: olaf.biethan@bvdm.de. Neben der Arbeit bleibt auch genügend Zeit, um sich in Ruhe die Messe anzuschauen. Ich würde mich übrigens freuen, wenn der ein oder andere Helfer mal ein paar Zeilen über sein Eindrücke von der Intermot oder seine Erlebnisse

als Helfer beim Parcours oder dem BVDM-Stand schreiben würde. Ich bin zeitlich in diesem Jahr so eingeschränkt, dass ich noch nicht weiß, ob ich überhaupt vorbeikommen kann. Außerdem ist es ja langweilig, wenn immer nur derselbe schreibt.

Gar nicht langweilig ist dagegen der aktuelle Streit zwischen Stadt und Messengesellschaft. Die Stadt Köln hat mittlerweile den Mietvertrag gekündigt und androht, die Schlösser an den Türen der Messehallen auszutauschen. Die Situation ist momentan ziemlich angespannt, es sieht alles nach einer juristischen Auseinandersetzung aus. Messe und IVM gehen jedenfalls davon aus, dass die Intermot wie geplant vom 6. bis 10. Oktober stattfinden wird. Eine Absage kann sich keiner der Betroffenen leisten, neben dem finanziellen Verlust wäre der Imageschaden enorm und würde die Zukunft des Messestandortes nachhaltig gefährden. Das kann die Stadt nicht wollen. Ich gehe davon aus, dass es eine Einigung geben wird. Ich hoffe, wir sehen uns bei der Intermot.

Michael Lenzen

In diesem Jahr gibt es auf der Intermot kein Bikercamp. Der BVDM betreut stattdessen einen Testparcours für Motorräder ab 125 ccm.

Kampf gegen die Sperrung der B 236 geht weiter

Wanderparkplatz Tiefendorf an der Bundesstraße 236: Martin Daniels, Sicherheitstrainer für Motorradtrainings im Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) und Michael Wilczynski, Referent für Streckensperrungen im BVDM, analysieren hier die Motorradunfälle der letzten Jahres und die besonderen Gefahren des Streckenabschnittes auf der Bundesstraße 236. Der Streckenabschnitt ist an Wochenenden und Feiertagen für Motorradfahrer gesperrt. Nicht die Proteste der Anwohner, die sich über Lärm und Raser beschwert hatten, sondern die Unfallzahlen sind nach Auskunft der Behörden Grund gewesen, die Bundesstraße für die Motorradfahrer zu sperren. Der BVDM hat sich gegen die Sperrung eingesetzt und eine Petition im Landtag zur Öffnung der B 236 für die Motorradfahrer eingebracht. Bestrebungen, die Strecke komplett für Motorradfahrer zu sperren, konnten Dank des Einsatzes für 2009 verhindert werden.

Um zu verstehen, warum Motorradfahrer auf dieser Strecke verunglücken und welche Gefahrenpunkte es hier möglicherweise gibt, fährt Sicherheitstrainer Daniels die Strecke mit seinem Motorrad mehrfach ab und dokumentiert die Fahrten auf Video. Die Aufnahmen werden anschließend im Zusammenhang mit den vorliegenden Unfallzahlen und Unfalldaten am Computer ausgewertet. Aus rechtlichen und datenschutzrechtlichen Gründen verfügt der Bundesverband der Motorradfahrer nicht über die detaillierten Unfallberichte/-Protokolle. Diese sind aber für eine genaue Analyse sehr wichtig. Daher bittet der BVDM, alle Motorradfahrer, die auf dieser Strecke einen Unfall oder Beinahe-Unfall hatten, mit Michael Wilczynski Kontakt aufzunehmen. Die Fakten aus diesen Gesprächen werden selbstverständlich vertraulich behandelt. Kontaktaufnahme per E-Mail: unfallanalyse@mug-s.de

Bei der gemeinsam mit der Polizei mehrfach zum Saisonauftakt veranstalteten Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ auf der B 236 hat der BVDM mit zahlreichen Motorradfahrern das Gespräch gesucht und auf die Gefahren der Strecke hingewiesen. Bei den Gesprächen mit der Unfallkommission konnten wir eine Vollsperrung verhindern. Doch danach ereigneten sich weitere Unfälle, die Kommission tagte erneut und bei allen, außer uns Motorradfahrern stand wohl schon vorher fest, dass nach

der Wochenendsperrung nun auch eine Sperrung in der Woche folgen würde. Nun ist die Strecke auch nach Feierabend gesperrt. Der BVDM ist weiter gegen die Sperrung aktiv und wird nicht locker lassen, denn unserer Meinung nach ist längst noch nicht alles getan worden (um nicht zu sagen fast nichts), um Unfälle auf dieser Strecke zu verhindern. Denn dort verunglücken nicht die Raser (die es dort ganz sicher gibt und die auch die Anwohner nerven), sondern die Fahranfänger und Ungeübten. Das ist ein klares Indiz, dass die Strecke nicht einfach lesbar ist und wenig routinierte Fahrer zu Fehleinschätzungen und Fehlverhalten führt. Durch Maßnahmen wie durchgezo-



Das Medieninteresse an der Sperrung der B 236 ist groß. Michael Wilczynski ist ein gefragter Gesprächspartner.

gene Doppellinien, Bischofsmützen und Beschilderungen lassen sich unserer Meinung nach aber die Gefahrenstellen beseitigen. Wir fordern alle beteiligten Behörden auf, nicht den vermeintlich einfachen (und billigen Weg) einer Streckensperrung zu wählen. Er schließt Verkehrsteilnehmer aus, verhindert aber keine Unfälle, sondern verlagert die Problematik. Im Übrigen verunglücken auf der Strecke auch recht viele Pkw, meistens nur mit Blechschäden, so dass sich die Behörden nicht genötigt sehen, in Streckenentschärfung zu investieren.

Über den nächsten Schildbürgerstreich in Sachen B 236 werden wir aktuell auf unserer Homepage und in der nächsten Ausgabe der Ballhupe berichten.

Michael Wilczynski und Michael Lenzen



Frühjahrs-Gespanntraining



Am Saisonauftakt der BVDM-Gespanntrainings nahmen acht Gespannfahrer teil. (Fotos: Porz)

Zum ersten Gespanntraining des BVDM in diesem Jahr hatten sich acht Teilnehmer vom Spätwinter Ende März nicht schrecken lassen. Und ihr Mut sollte ihnen Recht geben. Ein paar harmlose Wolken und ein wenig Restnässe auf dem Asphalt waren aber auch wirklich alles, was den Saisonauftakt nicht zum Hochsommerereignis machte. Den Trainingsplatz hatten wir kurzfristig in wärmere Gefilde vom Nürburgring in die Nähe von Bad Neuenahr Ahrweiler verlegt. Und mit gefühlten sechs bis acht Grad am Morgen, hatte Moderator Andreas Porz mit seiner Entscheidung richtig gelegen.

Bunt gemischt waren die Fahrzeuge, wie auch die Truppe der Fahrer, die morgens pünktlich um 8 Uhr auf dem Gelände eintrafen. Und so versprach es ein interessanter Tag zu werden, was sich in der Vorstellungsrunde dann auch bestätigte. Im warmen Blockhaus gab es spannende dreirädrige Lebensläufe zu hören und vielfältige Schilderungen der erfreulichen wie auch der weniger guten Erfahrungen. Fahrzeug-Check und ein intensiver Blick auf die unterschiedlichen Bremssysteme der einzelnen Fahrzeuge machten den ersten Theorieblock aus, dazu zählten auch die einleitenden Worte zur Fahr- und Fahrzeugphysik.

Ganz nach dem Motto „Freier Kopf – Freie Fahrt“, war sodann die mentale Einstimmung unabdingbar, um sich auf das Tagesgeschehen und die Aufgabenstellung vorzubereiten.

Die erste Spannung auf dem Motorrad war abgebaut, auf den Verbindungswegen zwi-

schen den großen Freiflächen – und hier gab das Gelände einiges her - fiel anschließend der Startschuss zum eigentlichen Training mit den ersten Grundfahrrübungen.

Locker, aber mit aller Ernsthaftigkeit, frischten wir das Wissen um das Grundprinzip des Gespannfahrens auf: Lenk dahin, wohin Du fahren willst!

Also ganz ohne Lenkimpuls und stets mit dem weiten Blick. Es war übrigens das Thema, das sich als das Wichtigste auch wieder während dieses Lehrgangs herausstellen sollte. Und wie von Geisterhand stellte sich über den Tag ein ganz relaxter Umgang mit den Dreirä-



Den Blick immer weit voraus und das Beiwagenrad kontrolliert in die Höhe heben: Das Training machte viel Spaß.

dern ein. Egal ob bei der Bierdeckel-Übung – ganz ohne Promille –, der Schneckenmudel – ohne Kalorienzufuhr –, beim lastunterstützten Slalomfahren – ganz ohne Pylo-nensalat –, und zu guter Letzt beim Bremstraining – mit weitem Blick Richtung Gastronomie und Mittagspause.

Und so verging viel zu schnell die gebuchte Zeit auf der Anlage. Doch hatten sich wirklich alle redlich eine Stärkung verdient, die wir im dann doch frühlinghaften Ahrtal in einem Terrassenlokal genießen konnten. Die Freiluftsaison war somit auch an Biertischen mit regem Austausch und allerhand Leckereien eröffnet. Doch was ein echter Biker ist, der beißt sich nicht über Stunden an der Speisekarte fest. Zu verlockend war das Ahrtal und dann hinein in die Eifel auf kurvigen Sträßchen, wo wir das Erlernte nochmals umsetzen und verinnerlichen konnten.

Über Ahrbrück, Cassel und Ramersbach ging es wieder Richtung

Ahrweiler und zurück zum Platz, wo nochmals in geselliger Runde die Veranstaltung ihren Abschluss fand. Und wir waren zum Schluss alle einig, dem späten Winter ein Schnippchen geschlagen, und eine Menge an erfrischenden Erfahrungen mitgenommen zu haben – vom ersten Gespanntraining des BVDM in der jungen Saison 2010.

Andreas Porz



BVDM-Trainer Andreas Porz zeigt, wie und wo es langgeht.

BVDM-Erfolg: Streckensperrung aufgehoben

Der BVDM geht auch juristisch gegen Streckensperrungen vor! Im Kampf gegen die zunehmenden Streckensperrungen hat der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) einen weiteren Erfolg erzielt. Im Zuge der Landesgartenschau hatte die Stadt Bad Essen die Landstraße 84 für Motorradfahrer sperren lassen. Begründung waren Lautstärke und Unfallzahlen. Michael Wilczynski, Beauftragter für Streckensperrung des BVDM, klagte gemeinsam mit anderen Motorradfahrer gegen die völlig aus der Luft gegriffene Sperrung. Auch wenn er persönlich nicht das Recht auf Durchfahrt erhielt, so hat das Verwaltungsgericht Osnabrück die Streckensperrung als rechtswidrig eingestuft. Weder sei der Vorwurf des Lärms hinreichend nachgewiesen, noch gebe es dort erhöhte Unfallzahlen von Motorradfahrern. Das hatte die Polizei allerdings bereits schon im Vorfeld mitgeteilt.

Nach dem Urteil hat die Stadt Bad Essen schnell reagiert und ließ die Schilder wieder abbauen. „Endlich wieder freie Fahrt für Motorradfahrer“, begrüßte Wilczynski den Abbau der Schilder. „Der BVDM wird weiter konsequent gegen die Streckensperrungen vorgehen. Sie sind keine Lösung, sondern verlagern Probleme nur auf andere Strecken“, so der Experte. Das Urteil zeige, dass sich der Kampf gegen die Streckensperrung lohne. Er forderte die Motorradfahrer auf, alle Sperrungen dem BVDM zu melden und gemeinsam gegen die Benachteiligung der Motorradfahrer zu kämpfen. Der BVDM klagt zur Zeit gegen Streckensperrungen im Main-Kinzig-Kreis. Auch hier rechnen wir mit einem positiven Ausgang, da die Sperrungen ausschließlich aufgrund von schlechten Straßenverhältnissen vorgenommen wurden, und es dort nicht einmal Geschwindigkeitsbeschränkungen gibt. lz



200.000 Km-Dauertest

Eigentlich war es damals „Zuneigung auf den ersten Bericht“. Meine alte R 80 fuhr ich über zehn Jahre, und der Tacho zeigte schon 125.000 Kilometer an. Da schaut man schon mal wieder nach etwas Neuem. Alltags-tauglich sollte es sein, mit so wenig Zylindern wie möglich und Kardan. Und da gab es Mitte 1995 die ersten Berichte über die RT von BMW mit reizvollen neuen Features wie höhenverstellbarer Scheibe, geregeltem Katalysator oder der Möglichkeit, sich die Kühlerabluft auf die Hände leiten zu lassen. Vorab: Letzteres ist zwar eine gute Idee, eine wärmende Wirkung war aber nicht wirklich feststellbar. Das Interesse war geweckt, und so ging es zu fünf verschiedenen „Freundlichen“ im Raum Köln mit 6 kniffligen Fragen zu dem Motorrad. Drei Fragen Interessierten mich, und zu dreien wusste ich bereits die Antwort. Natürlich wusste auch keiner der Verkäufer die Antwort auf die 6 Fragen. Dumm für drei Verkäufer, dass sie ihre Unwissenheit überspielen und mir definitiv falsche Auskünfte gaben. Die anderen beiden Verkäufer waren wenigstens ehrlich, und nur einer bemühte sich, auch alle Fragen beantwortet zu bekommen. Die letzte Frage (welche Schadstoffe kommen denn nun wirklich aus dem Auspuff mit geregeltem Katalysator in g/km) konnte mir zwar erst beantwortet werden, als ich die RT bereits zwei Monate fuhr. Aber der Verkäufer hat sich bemüht und mir zudem noch das beste Angebot gemacht. Vor der Kaufentscheidung stand natürlich eine Probefahrt. Zumindest hier punkte-



Das Foto beweist, die 200.000 sind voll. Penibel hat Olaf alle Ausgaben und Vorfälle rund um die BMW R 1100RT erfasst. (Fotos: Biethan)

te der Verkäufer, der seine Unwissenheit am dreistesten überspielt hatte. Er gab mir direkt einen Schlüssel. So ging es wochentags um 16 Uhr Berufsverkehr über eine chronisch verstopfte Hauptstraße aus Köln raus.

Mit Respekt begegnete ich den 280 kg Trockenge-wicht. Aber nach kurzer Eingewöhnung punk-tete die RT hier gewaltig. Im Stau den etwas schnelleren Weg finden - ohne Koffer kein Problem. Über-all wo die beiden Spiegel durchpas-sen, kann man bedenkenlos durch-fahren. Kein unwichtiges Kriterium, wenn das Motorrad zum täglichen Weg zur Arbeit genutzt werden soll. Und schmaler als die alten Boxer ist sie auch noch. Kurvige Landstraßen gab es zwar nicht auf der Probe-fahrt, aber das Handling war deut-lich leichter als bei meinem alten Boxer. Irgendwann rückte der letzte Abgabetermin um 18.30 Uhr näher und so ging es auf der Autobahn zu-rück. Scheibe hoch und aufrecht sit-zend entspannt bei 160 bis 180 dem Ziel entgegen. Auch diese Eigen-schaft schätze ich nach 14 Jahren RT sehr. Immerhin 11 davon ohne Auto ,und es gibt immer mal die Notwen-digkeit schnell ein paar hundert Ki-lometer irgendwo hin zu fahren. Um 18.15 Uhr noch schnell an die Tanke



Auch abseits befestigter Wege war Olaf mit seiner RT unterwegs.

um den verfahrenen Sprit aufzufüllen. Kräftig an der Aufbockhilfe gezogen und schon stand das Motorrad einen halben Meter weiter hinten! Ich hatte zu kräftig gezogen. Der Hauptständer sitzt exakt im Schwerpunkt der Maschine und fast alle anderen Motorräder die ich kenne – auch wenn sie deutlich leichter sind – lassen sich schwerer aufbocken. Nach dieser Fahrt war die Entscheidung eigentlich gefallen. Am 29.2.96 überreichte mir der Verkäufer, der mir am ehrlichsten geantwortet und sich am meisten bemüht hatte, den Schlüssel für meine R 1100 RT in sierrarot-metallic.

Die RT erfüllte in vielen Punkten die Erwartungen, die ich in sie gesetzt hatte, vor allem als Alltagsfahr-

zeug. Längere Etappen unter Einbeziehung der Autobahn sind problemlos möglich. Täglich zur Arbeit auch bei schlechten Wetter: genial. Auch bei tiefen Temperaturen und Nieselregen bietet die Verkleidung besten Witterschutz, und so lange man nicht steht (z.B. rote Ampel), bleibt man hinter der Verkleidung auch relativ trocken. Über Gepäckunterbringung für die Urlaubsfahrt haben Zeitschriften viel berichtet. Aber wie sieht es mit Fahrt zum Supermarkt aus, um all das zu besorgen was ein (Single-)Haushalt so benötigt? Auch hier gefällt sie. Die Koffer und das Topcase bieten ausreichend Platz. Und unter Einbeziehung des Soziussitzes lassen sich auch bis zu zwei Getränkekästen transportieren. Als Leergut übereinander. Mit vollen Flaschen sollte dann aber der Inhalt der zweiten Kiste gleichmäßig in die Koffer verteilt werden und nur die leere Kiste auf die gefüllte gestellt werden. Ansonsten leidet die Stabilität. Im Laufe der Jahre konnten dann sogar Skier oder Räder mit recht wenig Aufwand sicher auf der RT verstaut werden.

Und am Sonntag oder nach Feierabend gab es die kleine oder größere Tour mit Freunden und Bekannten ins erweiterte Umland. Auch hier Vorteile für die RT. Trotz des Gewichtes lässt sie sich leicht durch alle Kurven zirkeln. Auf Landstraßen der zweiten Kategorie oder mit vielen engen Spitzkehren scheint es sogar besser zu gehen als mit Supersportlern. Und auf Landstraßen der dritten Kategorie (eng, schadhafter und unebener Belag etc.), macht es immer noch Spaß, und man hat jeder-



Bem Jahreswettbewerb Türme legt Olaf einen Stopp in Lübeck ein. (Foto: Biethan)

zeit die Kontrolle über das Motorrad. Begünstigt wird dies durch die aufrechte Sitzposition und den breiten Lenker. Eben durch diese Position verlieren auch Schotterwege ihren Schrecken und lassen sich mit der RT relativ gut befahren, sollte es mal erforderlich werden.

Einmal in Bewegung, merkt man das hohe Gewicht nicht mehr. Es macht einfach Spaß, mit ihr zu fahren und die meisten Grenzen setzt der Kopf und nicht das Motorrad. Dabei brachte sie einem auch stets wieder brav nach Hause. Ein platter Reifen durch einen Fremdkörper konnte geflickt werden. Erst mit 201.000 km blieb sie das erste Mal liegen und brauchte fremde Hilfe. Ohne Vorwarnung fing sie an zu stottern und ging aus. Wie sich in der Werkstatt herausstellte, hatte der Hallgeber seine Funktion eingestellt. Ein Defekt, der bei den Vierventilern wohl öfter mal auftritt. In Anbetracht der Kilometerleistung aber durchaus vertretbar und alles im allen ein sehr zuverlässiges Motorrad.

Über die Vor- und Nachteile der RT ist ja viel in Tests, mehr oder minder fundiert geschrieben worden. Daher zurück zum Dauertest.

Keine sechs Monate nach der Zulassung kam die RT dann planmäßig wieder zum Händler. Zur 10.000-Km-Inspektion. Leider folgten dann in den folgenden Tagen und Monaten einige ungeplante Werkstatt-Aufenthalte. Es begann am Tag nach der Inspektion. Leider hatte man beim Wechsel der Bremsbeläge in der Werkstatt etwas ganz Wesentliches vergessen,



und so musste ich die RT am nächsten Morgen während meines Weges zur Arbeit stehen lassen. Seit diesem Tage hat nie wieder jemand anderes Arbeiten an der Bremse ausgeführt als ich persönlich! Es sei erwähnt, dass ich durch meine Ausbildung und Erfahrung durchaus in der Lage bin, Arbeiten dort auszuführen. Es folgte der erste Austausch der Zylinderkopfdichtungen auf Garantie. Gefährlich wurde dann das nächste Problem, weil es genau zu dem Zeitpunkt auftrat, als ich es am wenigsten gebrauchen konnte. Beim sonn-täglichen Besuch von Freunden in der Eifel wurde ich abends von Raureif und streckenweise glatte Straßen durch überfrierenden Nebel und Nieselregen überrascht. Bei angepasster Fahrweise ist das grundsätzlich kein Problem. Aber die war nicht mehr möglich.

Die RT stotterte und knallte, und im 3. Gang bei fester Gasstellung mit konstant 60 km/h geradeaus zu fahren, war nicht möglich. Sie beschleunigte und verzögerte unvorhersehbar. Mehrmals rutschte das Hinterrad dabei auf der glatten Straße weg. Natürlich passierte das ganze erstmals auf einer Allee, auf der erst kurz vorher die Bäume vor den Autos (oder umgedreht) durch eine gerade verlaufende Leitplanke geschützt wurden. Natürlich ohne Unterfahrschutz. Und während ich damit beschäftigt war, sturzfrei nach Hause zu kommen, sah ich schon die Schlagzeile des nächsten Tages in der Lokalpresse bildlich vor meinen Augen: „Motorradfahrer raste auf glatter Fahrbahn in . . .“ Erst nachdem ich am nächsten Tag beim „Freundlichen“ unfreundlich laut wurde, nahm man sich des Problems nicht erst in zwei Wochen, sondern sofort an, um mir zehn Minuten später mitzuteilen, dass die RT in der Werkstatt bleiben muss. Aus irgendwelchen Gründen hatte die rechte Drosselklappe nicht mehr geschlossen und blieb offen. Die Elektronik

regelte daraufhin hin und her, was zu den gefährlichen Situationen führte. Zum Glück trat dieses Problem nie wieder auf. Aber das war das erste Mal, dass ich die Elektronik und Elektrik der BMW verflucht habe . . .

Es folgten wieder schöne Stunden mit der RT. Erlebnisreiche Urlaubsfahrten. Schöne Wochenendfahrten oder auch Sonntagstouren mit 500 km. Unvergessen eine Tour mit einem Freund auf seiner Tenere in den Vo-

gesen. Irgendwie waren wir nicht ganz auf dem richtigen Weg, den wir uns ausgesucht hatten, und so versuchten wir über eine ganz kleine Straße wieder dorthin zurück zu kommen. Diese Straße ging aber ab einem Bauernhof in einen Schotterweg über. Mein Freund blickte kurz zurück und ich signalisierte mit erhobenen Daumen, dass der Schotter kein Problem ist. Als der Weg dann einen Wald erreichte und es anfang, steiler über nasse grobe Steine bergauf zu gehen, wurde mir dann doch mulmig. Aber irgendwie traute ich mich nicht mehr, anzuhalten. In der Hoffnung, dass es nur ein kurzes Stück ist, hoffte ich, eine Stelle zu erreichen, an der man besser wenden könnte. Aber die kam nicht. Und irgendwann er-

reichten wir dann, stehend in den Rasten, den Gipfel der Anhöhe. Erstaunlich was mit der RT möglich ist! Für die Weiterfahrt wählten wir am Gipfel dann aber sicherheits- halber einen breiten und ebenen Schotterweg. Leider war genau dieser durch das weiße Schild mit roten Kreis außen herum gekennzeichnet.

Auch etwas anderes, eher Motorrad untypisches, geht ganz gut auf der RT. Nach der Arbeit ging es nach Hockenheim. Schrauben für einen Freund beim Autorennen war abgemacht. Leider hatte mein Freund mit seinem Renn- transporter ein Problem, und so kamen sie erst nachts um 2 Uhr im Fahrerlager an. Irgendwann wurde meine Müdig-



Mit Zigarette im Mund fährt Olaf auf einem alten Plattenweg an der ehemaligen innerdeutschen Grenze. (Foto: Lenzen)

keit stärker. Also Topcase etwas gepolstert und Kopf angelehnt. Auf jedes Lenkerende ein Bein aufgelegt und schon habe ich ein bisschen geschlafen.

Kommen wir zu den Fakten. Zunächst war es ratsam, öfter den Ölstand zu kontrollieren. Am Anfang gönnte sie sich schon den einen oder anderen Tropfen. Im Höchstfall über 300 ml auf 1000 km. Ab Kilometerstand 20.000 wurde sie dann schlagartig genügsam. Entweder war gar kein Verbrauch feststellbar oder mit zunehmender Kilometerleistung bis zu 0,5 l auf 10.000 km. Als Besitzer eines so teuren neuen Motorrads wird man schon nervös, wenn sich der Ölverbrauch dem eines Zweitakters nähert. Aber bei den 4-Ventil-Boxern müssen sich die Teile im Motor wohl messbar aufeinander einarbeiten.

Der erste Hinterradreifen wurde bei 17.200 km gewechselt. Es folgten bisher 12 weitere. Vier wurde durch einen Fremdkörper ein vorzeitiges Ende beschert. Die anderen wurden im Schnitt nach 17.400 km gewechselt. Vorne waren es insgesamt 10 Reifen, die im Schnitt nach 19.200 km gewechselt wurden. Zunächst verwendete ich die Bridgestone BT 56 bzw. 57. Ab km 108.000 war es dann der BT020 vorne und hinten. Die Laufleistung des BT020 ist zwar, insbesondere vorne, deutlich geringer als die seines Vorgängers, dafür vermittelt er aber insbesondere bei schlechten, nassen oder gar glatten Straßen ein wesentlich besseres Gefühl und auch mehr Grip. Aber auch die Haftgrenze dieses Reifens ist irgendwann einmal erreicht. Einmal sorgte das hinter mir für eine leere Autobahn. Sonntags, später Nachmittag kurz vor Köln. Aus Österreich kommend, habe ich schon knapp 900 km an diesem Tag hinter mir. Ausschließlich im Regen. Im dichten aber noch relativ zügigen Kolonnenverkehr überhole ich auf der linken Spur mehrere Autos und wechsele danach langsam und im spitzen Winkel auf die mittlere Spur. Auf einmal bricht schlagartig das Hinterrad aus und ich blicke über die linke Schulter in Fahrtrichtung. Mit einer Lenkbewegung und Druck auf die Fußraste kommt sie zurück und bricht noch mal heftig in die andere Richtung aus. Gut, dass meine letzte Rallye nicht lange her ist, und ich noch gut in Übung bin. Als ich dann wieder normal geradeaus fahre, bemerke ich die Ursache. Ein dicker gerader Bitumenstrich läuft in gerader Linie über die mittlere Fahrspur! Beim Blick in den Rückspiegel sehe ich keine Autos mehr auf der A3. Da haben sich wohl einige noch mehr erschrocken als ich.

Kommen wir zum Spritverbrauch und zum Tacho. Jede Tankung wurde in einer Excel-Tabelle festgehalten. Dies lässt zu schönen Auswertungen zu. Zum anderen lassen sich auch über den Verbrauch auch einmal fehlende Kilometer oder Liter hochrechnen, wenn zum Beispiel einmal wieder die Tachowelle kaputt geht. Mittlerweile ist die 4. Welle drin.

Der angezeigte Kilometerstand bei der letzten Tankung am 1.4.10 beträgt 201.382 km. Dazu kommen noch hoch-

gerechnet 290 km die ohne Tachowelle gefahren wurden. Ergibt also 201.672 km. Auf dieser Strecke hat die RT exakt 12,572 l Benzin (Super mit 95 Oktan) verbraucht. Das ergibt einen Durchschnittsverbrauch von 6,24 l/100 km über die gesamte Fahrtstrecke. Natürlich mit starken Schwankungen. Im Winter so um den Jahreswechsel liegt der Verbrauch 0,6 bis 0,7 l/100 km höher. In dieser Zeit noch dazu bei niedrigen Temperaturen wird die RT fast ausschließlich auf kürzeren Strecken zur Arbeit (einfache Strecke 15 km) oder zu Besorgungen im Umfeld der Wohnung benützt. Wenn dann im Frühjahr eine Tankfüllung auf einer schönen Landstraßentour verfahren wird, sinkt der Verbrauch



dann schnell deutlich unter 6 l. Bei einem Autobahntempo von ca. 150 km/h gönnt sie sich ca. 6,5 bis 6,6 l. Darüber hinaus fängt sie an zu saufen. Der höchste jemals gemessene Verbrauch lag, bei hohen Autobahntempo, bei 7,6 l. Der niedrigste Verbrauch lag bei 4,78 l. Das war auf einer ruhigen Sonntagstour noch bei moderaten Drehzahlen in der Einfahrzeit.

Die Balken der Tankanzeige sind eigentlich nur eine grobe Information. Orientiert habe ich mich immer an dem Aufleuchten der gelben Lampe. Wenn sie angeht, habe ich noch maximal 40 km um zu tanken. Das hat immer geklappt, und wenn es dann doch mal eng wurde, gingen auch schon mal über 26 Liter in den Tank. Die größte Menge waren 26,16 l bei einem nominell 26 l großen Tank. Die letzten ca. 2 Liter beim Tanken dauern leider immer etwas länger wegen der Tankentlüftung.

Kommen wir zum Tacho. Anhand der Kilometersteine auf Autobahnen lag schon die Vermutung nahe, dass er etwas vor geht. Seitdem ich gelegentlich ein GPS montiert hatte, wurde diese Annahme bestätigt. Für Orientierungsfahrten montierte ich einen IMO-Wegstreckenzähler. Auf



längeren Autobahnstücken hat die angezeigte Distanz am IMO praktisch keine Abweichung zu den Kilometersteinen an der BAB. Der BMW-Tacho zeigt aber im Schnitt eine um 1,75 Prozent größere Entfernung an. Er geht also vor.

Überrascht hat mich dagegen der Auspuff. Auch nach 14 Wintern ist es immer noch der erste! Und auch die Abgaswerte erfüllten vor einem Monat noch die strengeren Vorgaben für Motorräder mit Katalysator. Es ist schon ärgerlich. Da hat man sich im Sinne des Umweltschutzes vorbildlich verhalten und schon früh ein Motorrad mit regeltem Kat gekauft. Klar, dass das mehr kostet. Eine finanzielle Förderung in Form von Steuervorteilen wie bei Pkw hat es nie gegeben. Und nun wird man vom Gesetzgeber auch noch dafür bestraft. Ohne Kat dürfte bei der nächsten HU fünfmal soviel CO aus dem Auspuff kommen. Daraus habe ich gelernt...

Kupplung und Getriebe: Über die Qualitäten der BMW-Boxer-Getriebe ist schon viel berichtet worden. Meine RT passt da voll ins Bild. So ganz geräuschlos geht es nie bei einem Boxer und auch als „butterweich“ kann man die Gangwechsel nicht bezeichnen. Ist halt ein BMW-Boxer. Bei ca. 67.000 Km beschleunigte ich nach einem Tankstop wieder auf die Autobahn. Nach dem einlegen des 3. Ganges tat es beim Beschleunigen einen Schlag im Getriebe. Leider war dies in der Folge bei jedem Wechsel in den 3. Gang der Fall. Wohl ein Problem mit den Synchronringen, das öfter bei den Vierventilboxern aufgetreten ist. Nachdem mir dann vom Händler ein Angebot über Reparatur bzw. AT-Getriebe vorlag, beschloss ich erst einmal so weiter zu fahren, bis sich ein AT-Getriebe lohnt. Auch 55.000 km später kratzte es immer noch. Das Getriebe und die Wellen hielten aber. Bei ca. 133.000 km merkte ich dann erstmals, dass der Motor schneller hochdrehte als das Motorrad beschleunigte. 3000 km später gönnte ich mir dann eine neue Kupplung und ein Austausch Getriebe. Die Laufleistung der Kupplung ist ja in Ordnung, das neue Getriebe ruckt zwar nicht mehr im 3. Gang, dafür lässt es sich eher hakeliger schalten als das erste. Auch die Verwendung der empfohlenen teureren Getriebeöle brachte keine signifikante Verbesserung. Über die Kosten schweige ich lieber, man gönnt sich so eine Reparatur ja nicht jährlich. Interessant ist jedoch die Preisentwicklung und Lieferzeit für Ersatzteile im Laufe der knapp 14 Jahre. Hier mal ein Beispiel.

Gleich im ersten Jahr (9/96) ging ein rechter Spiegel kaputt (Nächtliches „Motorraddomino“ auf einer aufgeweichten Wiese). Der Ersatz in Originalrot war innerhalb von zwei Tagen beim Händler und kostete 268,10 DM (137,08 Euro). Im Mai 2006 musste ich dann während einer Fahrt dringend meine Blase entleeren und stellte die RT etwas unvorsichtig auf weichen Boden. Wäh-

rend ich mich glücklich erleichterte, hörte ich es hinter mir poltern und da lag sie mit vollem Gepäck. Der nächste rechte Spiegel war fällig. Nun wartete ich bereits mehrere Wochen auf das Ersatzteil in Sierrarot Metallic. Kosten nun 190,40 Euro. Das entspricht einer Preissteigerung von 38,9 Prozent in zehn Jahren oder 3,34 Prozent pro Jahr. Leider lagen meine jährlichen Gehaltssteigerungen nicht in der gleichen Größenordnung.

Kommen wir zu den Sachen, die regelmäßig ausgetauscht und gewartet werden sollten. Das Motoröl einschließlich Ölfilter wurde alle 10 tkm gewechselt. Das Getriebe- und Achsantriebsöl alle 20 tkm. Die Bremsflüssigkeit alle 50 bis 60 tkm. Einen frischen Luftfilter gab es alle 20 tkm und zwischendurch wurde er auch mal ausgebaut und gereinigt.

Am Vorderrad ist mittlerweile der 10. Satz Bremsbeläge eingebaut. Die Original BMW-Beläge hielten 20-22 tkm. Die deutlich billigeren Beläge eines namhaften Bremsen Herstellers 16-20 tkm. Bei vergleichbarer Bremswirkung fährt es sich trotzdem mit den Zubehörbelägen deutlich preiswerter, wenn man den Belagwechsel selber durchführen kann. Bei 85 tkm und 152 tkm mussten zudem die vorderen Bremsscheiben erneuert werden, da die Mindeststärke von 4,5 mm unterschritten

war. Neue Scheiben haben eine Stärke von 5,0 mm. Ärgerlich, das BMW nicht nur das reine Verschleißteil – die Bremsscheibe – als Ersatzteil anbietet. Man muss zudem

noch den Bremsscheibenträger und den ABS-Ring mitkaufen. So kostet der Wechsel der vorderen Scheiben nur an Teilen dann schnell 1000 DM bzw. 500 Euro. Der Verschleiß der vorderen Bremsteile ist ja noch vertretbar für ein Motorrad dieser Gewichts- und Leistungsklasse. Unverständlich ist dagegen der Verschleiß der hinteren Bremsteile. Mittlerweile ist der zwölfte Satz Bremsbeläge eingebaut. Teilweise hielt der Belag noch nicht einmal so lange wie der Hinterradreifen und das, obwohl ich hinten kaum bremsen (und auch mein Fuß nicht auf dem Bremshebel steht, was mir BMW als Ursache nannte). Insbesondere der rechte oder äußere Belag verschleißt, ohne dass gebremst wird. Irgendwann hat BMW reagiert. Seitdem ist der rechte Belag dicker als der linke. Also scheint meine Bremse kein Einzelfall zu sein. Leider haben die Zubehörbeläge gleichdicke Beläge, so dass sich hier der Umstieg nicht unbedingt lohnt, da diese dann noch schneller abgefahren sind. Die hintere Bremsscheibe musste im Schnitt alle 65 tkm gewechselt werden. Die erste kostete bei meinem BMW Händler 274,10 DM (=140,15 Euro) im Februar 2000. Im September 2002 kostete sie dann schon 168,20 Euro. Die Preissteigerung in 2,5 Jahren beträgt somit 20 Prozent.

Kurios war der Ausfall des hinteren Federbeins. Morgens kam ich in die Garage, um zur Arbeit zu fahren. Unter dem

Der Verschleiß der hinteren Bremsteile ist unverständlich.

Motorrad war ein größerer Ölfleck. Ohne dass es sich vorher durch Ölnebel oder nachlassende Dämpfung angekündigt hätte, hat das Federbein nach 99.925 Km einfach so, über Nacht, das Öl herausgelassen. Vorne ist noch das Originalfederbein eingebaut und auch sonst sind viele mechanische Bauteile trotz der vielen Kilometer und des mittlerweile zwölften Winters und des damit einhergehenden Salzes in technisch wie optisch gutem Zustand.

Leider kann man das von der Elektrik und Elektronik nicht so sagen. Kabelstrang und Schalter scheinen nicht für diese Lebensdauer und das mögliche Salz im Winter ausgelegt zu sein. Mehrere Schalter mussten schon erneuert werden, da sie nicht oder nicht mehr richtig funktionierten. Die Kabel am Stecker für die Steckdose im Bereich der linken hinteren Fußraste sind komplett weg korrodiert. Austausch wäre nur mit neuem Kabelbaum möglich. Und dann das leidige Thema ABS. Gerade wenn man es einmal besonders brauchen könnte, bei Temperaturen um 0 Grad und der Gefahr von glatten Straßen, funktioniert es in der Regel nicht. Egal ob man eine billige oder teure (Gel-) Batterie einbaut. Spätestens im zweiten Winter bringt sie bei tiefen Temperaturen

ohne fast tägliches Nachladen nicht die erforderliche Spannung, um das ABS scharf zu stellen. Häufig hilft es nach einer gewissen Fahrtstrecke, die Zündung aus zu schalten und noch einmal neu zu starten, z.B. an einer roten Ampel. Die gleiche Batterie schafft es aber, das Motorrad bei -10 Grad auf Antrieb zu starten. Das ist Murks! Vor allem dieser sinnlose „ABS-Schalter“. Bei Betätigung wechselt er von rotem Blink- auf rotes Dauerlicht. Warum prüft er dabei nicht gleich, ob mittlerweile genug Spannung für die Aktivierung des ABS vorhanden ist?

Aber wie sagte doch ein BMW-Gebietsverkaufsleiter schon vor zehn Jahren zu mir: „Seien Sie doch froh, dass sie solch eine tolle Technik kaufen können. Wenn man so extrem fährt wie Sie, dürfen sie aber nicht erwarten, dass sie dann auch noch immer funktioniert“. Mit extremem Fahren meinte er, dass ich auch bei Tempe-

raturen um die null Grad über Asphaltstraßen zur Arbeit fahre. Diese Aussage hat meine Einstellung zu BMW doch deutlich verändert und leider hat sie sich nicht wieder verbessert.

Werfen wir noch einen kurzen Blick auf die Kosten. Der größte Posten war der Kaufpreis. Inklusive Zubehör (Topcase, Heizgriffe, etc.) waren es 12.527 Euro (24.500 DM). Es folgen die Benzinkosten mit bisher gut 13.495 Euro. Der drittgrößte Posten sind, obwohl ich insbesondere nach Ablauf der Garantie vieles selbst erledigt habe, die Werkstattkosten mit knapp 7.400 Euro. Ein knappes Drittel dieser Kosten geht aber auf Kupplung und AT-Getriebe incl. Einbau. Es folgen die Verschleißteile einschließlich Öl mit knapp 5.900 Euro, Ersatzteile mit 3700 sowie 3.350 Euro für die Haftpflicht und Teilkasko Versicherung. Alles zusammen hat mich die BMW im Lau-

fe der 14 Jahre und 201.672 km 46.350 Euro gekostet. Wenn man davon noch einen Restwert von 2000 Euro für das Motorrad und noch vorhandene Ersatzteile abzieht, ergibt das reale Kosten von exakt 23,0 Cent/Km. Der Gesetzgeber vergütet gerade einmal 13 Cent/Km, sollte ich mein Motorrad für dienstliche Fahrten nutzen.



Wie geht es nun weiter? Bereits vorher bin ich mit zwei Motorrädern über 100.000 km gefahren. Die RT hat jetzt über 200.000 km zurückgelegt. Nur Alternativen sehe ich nicht. Hohe Alltagstauglichkeit mit aufrechter Sitzposition und gutem Wetterschutz. Da werden es weniger. Maximal 2 Zylinder und Kardan. Da bleiben nur noch zwei. Die eine (1200 RT) ist vollgestopft mit elektrischen Hilfsmitteln, die sowieso nicht dafür ausgelegt, sind so extrem zu fahren und zudem total überteuert. Bei der anderen (Moto Guzzi Norge) weiß der Hersteller selber nicht, ob es ihn noch gibt und wie er seine Motorräder verkaufen soll. So ist dies „nur“ eine Dauertest-Zwischenbilanz, und mir bleibt jetzt die Zeit für die Marktbeobachtung in der Hoffnung, dass die gebeutelten Hersteller auch mal wieder ein Motorrad auf den Markt bringen, das meinen Kundenwünschen entspricht.

Olaf Biethan



Um- statt absteigen



Fahren mit dem Gespann ist ein ganz besonderes Erlebnis. Doch es muss nicht entweder Motorrad oder Gespann heißen – zahlreiche BVDM-Mitglieder fahren beides. (Foto: Porz)

Sonntagmorgen irgendwo in Deutschland: „Wenn du bis 14:00 Uhr wieder zurück bist, dann fahr halt, wir wollen doch noch aufs Kindergartenfest. Du weißt genau, dass ich es nicht lange dahinten drauf aushalte und wir könnten Lisa nicht schon wieder abschieben.“ – „Ich glaub ich verkauf die schwere Kiste, das macht keinen Spaß mehr und ist mir viel zu stressig.“

So oder ähnlich gehört, erlebt und ausgesessen, ist das Hobby Motorradfahren für alle Beteiligten in so mancher Partnerschaft und Familie zum reinen Stressfaktor mutiert. Denn spätestens dann, wenn die Liebste keinen Bock mehr hat, sich auf dem Notsitz hinter ihrem selbsternannten Helden zusammenzufalten oder dem Nachwuchs naturgemäß oberste Priorität zugestanden wird, ja dann kommt es genau zu diesen Szenen. Oder auch, wenn motorisiertes Frischlufterleben mit 50+ keinen Spaß mehr macht, weil das mit dem Handling nicht mehr so passt, die Maschine zu unhandlich geworden ist und die Beherrschung im hektischen Verkehrtreiben einfach überfordert und so keinen Spaß mehr macht.

Genau dann findet nämlich der Schlüssel immer seltener seinen Weg ins Zündschloss und der einspurige Untersatz nimmt nur noch Platz in der Garage weg. Und eines Tages findet sich das gute Stück in der Tageszeitung, oder in einem der Internetforen wieder.

Doch es gibt eine von vielen bisher oft belächelte, oder bis dato gar nicht ins Kalkül gezogene Alternative, die da

heißt: Das dritte Rad, mit der urplötzlich manches Problem rund um Familienfrieden und Gemeinsamkeiten gelöst werden könnte. Mit der sich die Komfortzone Motorrad erweitern lässt, so wie es der schönste Tourendampfer nicht vermag, zumal der ja auch wieder auf wackeligen, einspurigen Beinen stünde. Mal ganz abgesehen von dem erst mal zu er-fahrenden Spaß, den ein solches Dreirad vermitteln kann. Und wer Motorradgespannen heute immer noch den Status von leidlichen Transportmitteln, Opa-Fahrzeugen, oder gar Verkehrshindernissen andichtet, der mag doch einmal genauer hinschauen. Oder sich in Erinnerung rufen, wie das denn war auf der Bergstrecke in den Alpen – wo ihm so ein dreirädriges Vehikel im Kurveneschlängel auf und davon gefahren ist.

Vom sportlichen Racer über den zweisitzigen Tourer, bis hin zum fernreisetauglichen Endurogespann, die Palette ist halt so groß und bunt wie die Szene selbst. Vereint doch ein Gespann alle Vorzüge aus Frischlufterlebnis, wenn gewollt weiterhin sportlicher Fortbewegung, gemeinsamer Ausübung des geliebten Hobbys in der Freizeit, oder gar auf der Urlaubsfahrt. Nicht zuletzt haben schon viele Motorradbegeisterte, die nach einem Unfall, oder nach Krankheit körperlich nicht mehr in der Lage waren, eine Solomaschine zu bewegen, mit dem Dreirad einen Weg gefunden, ihr Hobby weiter zu betreiben und das sehr oft äußerst sportlich und ambitioniert. Dabei liegen nicht nur sicherheitsrelevante Aspekte, wie die Signalbildfunktion

BVDM-Gespannfahrerlehrgang

Für alle, die sich für das Gespannfahren interessieren, aber vor der doch recht teuren Anschaffung einmal testen wollen, ob diese Art der Fortbewegung für sie überhaupt das Richtige ist, bietet der BVDM seit vielen Jahren einen Gespannfahrerlehrgang an. An zwei Tagen erfährt der Interessent alles Wissenswerte über die Theorie des Gespannfahrens und damit über die besonderen fahrphysikalischen Eigenschaften der Fortbewegung auf den drei Rädern. Unterschiedliche Gespanne stehen zum Fahren bereit, so dass jeder die verschiedenen Arten einmal erfahren kann. Der Kurs findet vom 17. bis 19. September in Schloss Burg, Solingen, statt. Der Kurs mit Vollpension und Lehrmitteln kostet 265 Euro. BVDM-Mitglieder zahlen 211 Euro., Begleitpersonen 99 Euro. Näherere Informationen und die Ausschreibung gibt es bei BVDM-Sicherheitstraining, Horst-Werner Sassenhagen, Graf-Bernadotte-Straße 35, 51469 Bergisch Gladbach, Telefon 02202/44171, E-Mail: gespannkurs@bvdm.de.

durch die größere Silhouette, der Umfallschutz, die minimierte Gefahr vor Stürzen im Fahrbetrieb auf Nässe, Laub oder sonstige Fahrbahnbeschaffenheiten auf der Hand.

Auch dem Anspruch an Komfort wird in hohem Maße Rechnung getragen und lässt sich von einem Verdeck, bis hin zu Radio, Heizung und Kindersitz, bis zu einem Solomotorrad fremden Transportkapazitäten für Hobby und gemeinsamen Urlaub aufzählen. Und der Einstieg, das Hineinschnuppern in diese faszinierende Art des Motorradfahrens ist ein Leichtes. Es gibt inzwischen ein breitgefächertes Angebot von Informationsmöglichkeiten wie Internetseiten, Fachzeitschriften, Verbände, Interessen-



Auch mit dem Gespann kann man auf zwei Rädern und damit in Schräglage fahren.

vertretungen und Trainingsangebote auch mit gestellten Gespannen. Zudem steht jeder Hersteller mit Rat und Tat dem Interessierten allzu gerne zur Verfügung.

Man muss sich nicht gleich einen Breitreifenboliden zulegen, vielmehr kann man einen Umbau auch in Schritten ganz nach Gusto und Geldbeutel realisieren. Dass man dabei nicht das eigene Motorrad verkaufen muss, sondern es für den Umbau in den meisten Fällen hernehmen kann, ist ein Argument, was der gewohnten Ergonomie ebenfalls entgegenkommt. Zudem gibt es die so genannten „Wahlweise-Umbauten“, bei denen mit relativ geringem Aufwand, das Boot abgebaut und dann auch wieder Solo gefahren werden kann. Man sollte sich jedoch, egal für welche Version man sich entscheiden mag, an einen Fachbetrieb wenden um stets mit einem guten Gefühl unterwegs sein zu können. Verleugnen dürfen wir nicht, dass Gespannfahren nicht mehr viel mit dem Bewegen einer Solomaschine gemein hat, dafür ist die Physik eine gänzlich andere. Aber gerade das macht den Reiz an diesen Fahrzeugen aus und zudem gibt es eine ganze Reihe von Lehrgangs- und Trainingsangeboten vom Schnupperlehrgang, bis hin zum Rennstreckentraining. Rechnet man die eingangs erwähnte soziale Komponente, wie Partner oder Familie hinzu, nicht zu vergessen die Geselligkeit unter Gleichgesinnten und den Sympathiewert in der Bevölkerung, so lohnt es sich allemal, den einen oder anderen Gedanken an diese Art des Motorradfahrens zu verschwenden.

Wo Gespanne auftauchen, sind sie stets umringt von Schaulustigen, und dabei ist das nicht nur der ältere Herr, der sich an seine Jugend erinnert, wo Motorradgespanne lediglich das Auto des kleinen Mannes waren. Erinnern wir uns, das erste Elefantentreffen in den fünfziger Jahren war ein Treffen der Grünen Elefanten, von Gespanntreibern mit ihren legendären Zündappgespannen. Und auch heute noch stellt die dreirädrige Fraktion einen Großteil der Teilnehmer am Wintertreffen des BVDM.

Umsteigen aufs Gespann, statt absteigen und dem geliebten Hobby den Rücken zu kehren, ist eine echte Alternative. Und wie oft stehen wir denn tatsächlich im Stau? Ein öfters gehörtes Argument gegen das Dreirad, wenn man nicht weiß, dass man auch mit dem Gespann auf zwei Rädern - mit erhobenem Beiwagen - fahren kann ...

Es macht unendlich viel Spaß und wer einmal Blut geleckt hat, die Vorteile selbst erfahren konnte, den lässt die Faszination nicht mehr los.

Nähere Informationen zum Thema findet man zum Beispiel im Internet unter www.bvhk-gespannherstellerverband.de, www.motorradgespanne.de, www.gespann-news.de und natürlich unter www.bvdm.de, oder www.gespann-training.de.

Andreas Porz



Im Osten viel Neues

Wohher kommst Du? Aus Deutschland? So weit her! Und alles mit dem Motorrad? Prachtkerl!“ – Irgendwann kann ich diese oder ähnliche Gespräche nicht mehr hören. Dabei will ich doch nur in Ruhe durch dieses Land fahren und hier und da Freunde und Bekannte besuchen. Aber in Russland ist man immer noch etwas Besonderes, wenn man mit dem Motorrad die eine oder andere regionale Grenze überschreitet. Und davon gibt es genug. Für die Einreise in dieses Land hatte ich mir diesmal etwas Besonderes ausgedacht. Es ging von meiner Heimatstadt Lübeck und durch Südpolen, der Slowakei, Ungarn, Rumänien, Moldavien und Transnistrien nach Odessa und der Krim. Wunderschön schlängeln sich die Straßen durch die Karpaten. Ich besuche einige Klöster, die hier zum Weltkulturerbe gehören. Abseits gelegene Schotterpisten fordern das erste Mal meine GS. Natür-



lich verfare ich mich auch, aber das ist nun einmal so, wenn man ohne GPS und High-Tech-Equipment fährt. Ich habe Urlaub und das Gespräch mit dem Dorfpolizisten oder dem Tankwart um die Ecke ist mir wichtiger als das Aufsuchen von Way-Points.

Meine erste Station ist Odessa. Mit widersprüchlichen Gefühlen betrachte ich die Stadt, die ich vor drei Jahren schon einmal besuchte. Immer noch

ist der Verfall groß. Auch wenn der Aufbauwille da ist, so fehlt überall das Geld. „Vor 200 Jahren begann der Aufbau der Stadt, vor 100 Jahren der Zerfall, jetzt wird es wieder 100 Jahre dauern bis Odessa im alten Glanz erstrahlt“ ist ein gängiger Spruch.

Nur wenige Denkmäler werden regelmäßig gepflegt, und die meisten

öffentlichen Gebäude werden auch in den nächsten 30 Jahren so aussehen, wie in den letzten 50 Jahren. Ich besuche die im Aufbau befindliche Sankt Peter Kirche, dem Bischofssitz der deutschen Lutheraner in der Ukraine. Obwohl von den Offiziellen niemand anwesend ist, bin ich begeistert, was hier in den letzten Jahren auch mit deutscher Hilfe geleistet wurde. Für die verstreut lebenden deutschstämmigen Ukrainer ist ein

Begegnungszentrum mit Übernachtungsmöglichkeit im Entstehen. Hier können auch andere Reisende später eine Übernachtung erhalten. Die Kirche, die 1992 durch Brandstiftung völlig zerstört wurde, erstrahlt von außen in neuen Glanz. Im Innern ist hingegen noch viel zu tun. Mit diesen gemischten Eindrücken verlasse ich Odessa.

Bei meiner Fahrt durch die Südukraine bemerke ich, dass sich die Situation in den Häfen am Schwarzen Meer entspannt hat. Versperrten mir noch vor drei Jahren

Bei Freunden

19.7 - 13.8.2009 9500 km



riesige Lkw-Kolonnen den Weg, um ihr Getreide in den Häfen umzuschlagen, so sind die neu errichteten großflächigen Lkw-Parkplätze leer. Sei es, dass weniger transportiert wird oder, dass die Infrastruktur besser ist, die Ursache ist für mich nicht erkennbar. Also fahre ich grübelnd weiter. Obwohl ich auf der Krim noch viele Sehenswürdigkeiten besuchen könnte, zieht es mich weiter in den Kaukasus, dem Hauptziel dieser Reise. Aber die Ukraine will mich nicht so einfach entlassen, bzw. Russland mag mich nicht empfangen.

Der Grenzübergang dauert insgesamt sieben Stunden. Wieder einmal verstehe ich auf ukrainischer Seite kein Russisch und komme problemlos durch alle Kontrollen ohne irgendwelche „kleine Korruption“ oder Betteleien nach Geschenken. Zwar werden auf russischer Seite EU-Bürger zuletzt abgefertigt, aber dank meiner hier wieder vorhandenen Russischkenntnisse erfolgt die Behandlung superfreundlich. Und dann geht doch einiges schief. Von der Fahrt nach Sotschi und dann quer durch das Gebirge wird mir von den Mitgliedern des Motorsportclub in Krasnodar abgeraten. „Dort gibt es nicht nur Bären, und wir fahren da auch nicht lang“- so die eindeutige Aussage der Biker. Statt-



dessen soll ich noch zwei Wochen bei ihnen bleiben, um am größten Biker-Treffen des Nord-Kaukasus und Süd-Russlands teilzunehmen. Zeit müsste man haben!

In Baksan, dem Abzweig zum Elbrus, übernachtete ich bei außerordentlich lieben Menschen. Es sind Kabardinen, eine von über 100 ethnischen Gruppen, die hier im Kaukasus leben. In diesen wenigen Stunden lerne ich ihr hartes Leben in diesem ghettoartigen Dorf kennen, das ihnen die freie Ausübung ihres muslimischen Glaubens und ihrer Riten ermöglicht. Vier Kinder und vier Erwachsene müssen mit 150 Euro im

Monat auskommen. Das Meiste steuern die beiden Alten mit ihrer Rente und der Arbeit in der Landwirtschaft zum Lebensunterhalt bei. Obwohl ich auch hier gedrängt werde länger zu bleiben, zieht es mich weiter zum Elbrus. Dieser empfängt mich mit Regen ab 2000 Meter Höhe. Warum muss ich alles dreimal machen, bis es klappt? Beim ersten mal kam ich nur bis zur Talstation in 2300 Metern, dann ging mein Motorrad kaputt. Diesmal komme ich wenigstens auf 3500 Meter Höhe. Wahrscheinlich werde ich erst beim nächsten Mal bis in das „ewige Eis“ in Gipfelnähe vordringen. Frustriert begeben sich mich





auf die Reise nach Wladikavkas, der Hauptstadt Nord-Ossetiens. Es grenzt an ein kleines Wunder, dass Eduard mich an einer Kreuzung mitten in der Stadt abfängt. Er wusste weder Zeit noch Ort, sondern nur den Tag meiner Ankunft! Welch ein Hallo! Bereits zwei Stunden später wusste jeder Biker in Wladikavkas: „Egon ist da!“ Alle konnten sich an den verrückten Deutschen erinnern, der vor drei Jahren mit seiner BMW RT hier endgültig liegen geblieben war. Damals war mein Russisch so gut, dass ich einige der Einheimischen, die neben ihrer Muttersprache Russisch als Zweitsprache lernen, verbessern konnte – das war damals die Sensation! Die Biker flickten damals die BMW so zusammen, dass die Kugellager aus einem sowjetischen Panzer noch in 50 Jahren in der RT halten werden. Auch bei Edwards Eltern war das Zimmer schon vorbereitet und der Begrüßungswodka stand auf dem Tisch. Es wurde eine lange Nacht.

Die Tage vergingen wie im Fluge. Eduard hatte sich freigegeben, und so konnten wir überall unseren Besuch abstaten. Selbstverständlich zeigte er mir auch den Kaukasus, die Wehrtürme der Svanten (dem einzigen europäischen Volksstamm im Kaukasus), die Begräbnisstätten der Osseten, den



Die Marmures Kirche (Bild oben). Eine Rast am Wegesrand (u.l.). Auch in Kauskasien fand Milbrod schnell Freunde. (Fotos: Milbrod)

Stalin in Gold auf seinem Sockel und vieles mehr. Ebenfalls unvergessen werden für mich die Eindrücke sein, die ich auf dem Biker-Festival der Klubs aus Süd-Russland, Karbadino-

Balkarien, Nord-Ossetien und Tschetschenien gewann. So einen Massenaufbruch wegen 30 Motorrädern habe ich noch nicht erlebt. Beinahe war die Polizei gezwungen, Schlagstöcke gegen die Menge einzusetzen. Und als die Jungs erst anfangen ihre Kunststücke zu zeigen, gerieten die Zuschauer zum Mob. Auch beim anschließenden offiziellen Empfang (ca. vier Flaschen Wodka pro Person waren verfügbar!) gab es für mich viele Eindrücke.

Immer, wenn es am Schönsten ist, soll man weiterfahren. Also ging es am nächsten Morgen durch die kalmykische Steppe nach Norden. Selten habe ich so ein flaches, trostloses Land gesehen. Es ist schwer auszumachen, wovon die wenigen Menschen hier leben. Dabei zeugen die Denkmäler unterwegs von einer reichen Kultur und Geschichte. Auch einige Monumente aus dem großen Vaterländischen Krieg finden sich vereinzelt. Ich





nähere mich Wolgograd, Stätte einer unerbittlichen Schlacht, bei der 1,5 Millionen Russen und rund 400.000 deutsche und verbündete Soldaten ihr Leben ließen und dieser Stadt den Titel „Heldenstadt“ einbrachte. Entsprechend der russischen (sowjetischen) Tradition wird man allerorten daran erinnert. Natürlich besuche ich auch die beeindruckenden Monumentalbauwerke des Mamajew-Hügels mit der nötigen Ehrfurcht. Danach fällt es schwer, sich auf den Spuren der deutschen „Kolonialisato-

Schotterstrecken und Landschaft in Kaukasien (o.). Viel befahren sind die Strecken nicht. Goldene Stalinbüste (o.r.) und Bild mit Eduard, der die Sehenswürdigkeiten des Kaukasus zeigte (r.). Begegnung mit einem Panzer in den Bergen (u.).

ren“ zu bewegen, die hier bereits vor über 200 Jahren siedelten. Abenteuer, politisch oder religiös Verfolgte oder einfach nur Leute, die sich aus schrecklicher Armut befreien wollten: Sie fanden unter einer weltoffenen russischen Regierung hier ein Domi-

zil und konnten viel zur Entwicklung Russlands beitragen.

Daran wurde ich auch auf der nächsten Station meiner Reise, in Moskau, erinnert. Zwar werden die Kunstwerke in der Tretjakow-Gemälde-Galerie noch immer von Tausenden Besuchern bewundert, aber es sind auffällig wenig Ausländer darunter, was bestimmt nicht daran liegt, dass Ausländer immer noch ein Vielfaches des „normalen“ Eintrittspreises bezahlen müssen. In der Stadt selbst fällt der extensive Kaufrausch der Russen von Konsumgütern auf. Sicher ist das eine Reaktion auf die verfehlte Finanzpolitik der letzten 30 Jahre, bei der die Bürger mehrfach durch Geldentwertung um all ihre Ersparnisse gebracht wurden. Also fährt man den größten Lexus Geländewagen, wohnt aber mit seiner Familie in einer kleinen Zweizimmer-Wohnung aus Sowjet-Zeiten, an der 30 Jahre lang keine Reparatur durchgeführt wurde. Nur dank der vielen Rohstoffe kann man sich in Russland auch in den Zeiten einer Wirtschafts-





Freunde besuchen und neue Menschen treffen, Landschaften erleben Geschichte und, neue Länder kennenlernen, ihre Kultur und Geschichte erfahren, Freiheit genießen. Rast am Wege: Womit geht das wohl besser als mit dem Motorrad? (Fotos: Milbrod)

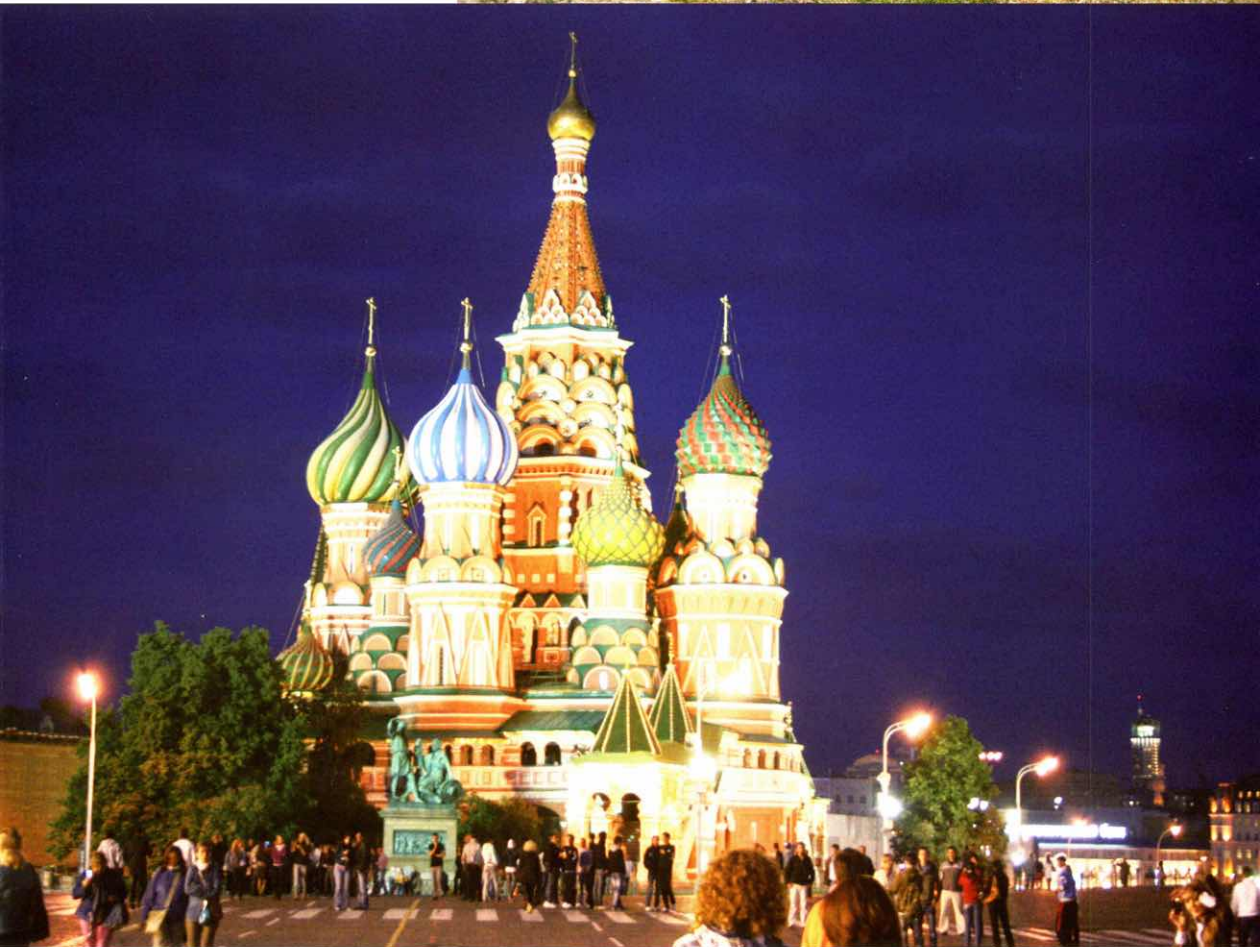


krise ein wenig Nationalstolz leisten, der zwar immer unter einer Diktatur entstand, aber das Land groß gemacht hat. So verlasse ich nach vielen tiefgründigen Gesprächen mit unterschiedlichen Leuten diese Stadt. Ich begeben mich, vorbei an den vielen, nicht allzu gut gepflegten Monumenten des vergangenen Krieges mit den vielen Kränzen (welch ein Widerspruch!) auf den Rückweg.

Ach, die Ukraine. Auch hier im Norden der Ukraine merkt man allort den Verfall, die Korruption, die Stagnation im

täglichen Leben (alles auch Auswirkungen der politischen Machtkämpfe). Ich besuche einige Einrichtungen für schwerhörende Kinder.

Obwohl die materielle Ausstattung hinter der vergleichbarer Einrichtungen bei uns hinterher hinkt, so ist die personelle Betreuung für bundesrepublikanische Verhältnisse paradiesisch. So müssen die Kinder trotz erheblicher Hörbehinderung durchschnittlich fünf Jahre auf ein ganz einfaches Hörgerät warten. Dafür erfolgt eine „Rundum-Betreuung“ in den Internaten durch außerordentlich hoch qualifiziertes pädagogisches Personal. Diesen Kindern aus überwie-





Zum Abschied ein Erinnerungsfoto. Das Motorrad wurde oft bestaunt, und die Menschen waren sehr freundlich. (Fotos: Milbrod)



gend sozial schwachen Familien kann man so wenigstens ihre elementaren Grundbedürfnisse befriedigen. Für die technischen Details zeichneten sich Hörgeräteakustiker aus Vechta aus, die eine große materielle und handwerkliche Hilfe leisten, wovon ich mich überzeugen konnte, bevor es endgültig „nach Hause“ ging.

Ein Resümee oder Fazit dieser Reise zu ziehen, fällt schwer. Es sollte ein etwas längerer Trip werden und sicher waren vier Wochen für diese Strecke sehr knapp bemessen. Andererseits wollte ich vieles Bekannte wieder sehen, Freunde treffen und neue Freunde gewinnen. Das ist mir gelungen.

Die für diese Reise tiefer gelegte BMW F 800 GS entsprach meinen Bedürfnissen nach einem Reisemotorrad, auch wenn es im Detail noch Verbesserungen geben wird. Aber sind diese Überlegungen jetzt nur der Abschluss einer längeren Reise oder schon die Vorbereitungen für eine weitere? Zu diesem Zeitpunkt kann ich die Frage auch noch nicht beantworten! Also warten wir es ab!

Egon Milbrod



Deutschlandfahrt fällt aus

In den Osten mit Ziel Schloss Augustusburg sollte die 33. Deutschlandfahrt für Motorradfahrer führen. Aufgrund der dramatischen Überschwemmungen und der Unpassierbarkeit einiger Straßen hat sich der BVDM kurzfristig entschlossen, die Veranstaltung abzusagen.

Heftige Niederschläge, eine geborstene Staumauer und damit dramatisch angestiegene Flüsse haben in

Teilen des Zielgebietes der 33. Deutschlandfahrt zu dramatischen Zuständen geführt. Kurzfristig ist es nicht mehr möglich, Kontrollstellen umzulegen und Anfahrstellen zu überprüfen. Daher hat sich Organisator Wolfgang Schmitz nach Rücksprache mit dem Vorsitzenden entschlossen, die Veranstaltung, die vom 27. bis 29.

August stattfinden sollte, abzusagen. Alle bereits angemeldeten Teilnehmer werden persönlich benachrichtigt. Es soll eventuell am Zielort eine Notveranstaltung geben, für alle, die zum Schloss Augustusburg kommen wollen. Nähere Einzelheiten standen wenige Stunden vor Drucklegung der Ballhupe, als die Entscheidung zur Absage fiel, noch nicht fest. Über die aktuelle Entwicklung werden die Teilnehmer per E-Mail und auf unserer Homepage www.bvdm.de kurzfristig informiert. Die Veranstaltung selber soll im nächsten Jahr nachgeholt werden, so dass sich der bisherige Organisations- und Planungsaufwand trotzdem noch lohnt.

Aufgrund der Kurzfristigkeit der Mitteilung, konnte die Ballhupe nicht mehr angepasst werden. Daher folgt hier ein Teil des ursprünglichen Textes.

Deine Hausstrecke ist Dir zu langweilig? Immer alleine oder mit den gleichen Leuten fahren auch? Keine Lust auf geführte Touren? Mit der BVDM-Deutschlandfahrt „erfährst“ Du jedes Jahr auf den schön-

ten Motorradstraßen neue und abwechslungsreiche Landschaften. Die Deutschlandfahrt ist ein tolles Angebot, das für jeden etwas bietet: Interessante Ziele für diejenigen, die es gemütlich angehen lassen oder auch das erste Mal dabei sind. Und natürlich auch wieder knifflige Kombinationsmöglichkeiten für die Engagierten. Für alle müssen aber der Spaß und vor allem die Sicherheit an erster Stelle stehen.

Um eine faire Wertung zu ermöglichen, gibt es natürlich Spielregeln. Aber keine Angst! Es ist nicht so kompliziert,

wie es auf den ersten Blick vielleicht aussieht. Die vielen Wiederholungstäter belegen den Spaßfaktor der Veranstaltung. Aktuelle Info zur Veranstaltung gibt es unter: www.bvdm.de.

Das Erzgebirge steht einerseits für Bergbau, Industrie und Waldsterben, aber auch für Spielzeug, Räuchermänner, Nussknacker und Weihnachtspyra-

miden. Die gebirgige Kulturlandschaft im Herzen Europas wurde geprägt durch Holz, Wasserkraft und Bodenschätze. Das alles gilt es zu erkunden, genauso wie alte Eisenbahnen, Motorradgeschichte und vor allem viele schöne Motorradstrecken.

Die Motorradsammlung im Schloss Augustusburg gehört zu den bedeutendsten Zweiradsammlungen Europas mit den Ausstellungsschwerpunkten Motorradgeschichte, Motorradsport, Zschopauer Motorradbau (DKW, MZ). Die Ausstellung bietet einen umfassenden Überblick über die 100-jährige Geschichte des Motorrads. Fast alle bedeutenden Konstruktionen sind im Original vorhanden. Darunter viele Unikate z.B. eine Hildebrand & Wolfmüller (erstes Serienmotorrad 1894), zwei Megola (mit Fünfzylinder Sternmotor 1922), zwei Böhmerland (längstes Serienmotorrad 1928), Rennmotorräder (DKW UL 500, DKW ULD 500, zwölf MZ-Werksrennmaschinen). Das Museum ist derzeit wegen Umbaumaßnahmen eine Interimsausstellung.

Wolfgang Schmitz





Ganz schön bes(ch)wingt

In unserer Rubrik „Vorgestellt“, präsentieren wir unsere BVDM-Sicherheitstrainingsmoderatoren. Heute Franz Josef Scheurer. Eine Geschichte in drei Teilen.

Das also bin ich

Franz Josef „Jupp“ Scheurer, geboren 4.01.1960 in Köln-Kalk, aufgewachsen in Köln-Dünnwald. Ausbildung zum Gas- und Wasserinstallateur in Köln-Rath und -Müngersdorf, 1981 der zweibeinigen Verlockung und einem gutbezahlten Job nach Solingen gefolgt, nach dem Zivildienst da geblieben, in Düsseldorf und Umgebung gearbeitet. 1987/88 absolvierte ich die Meisterprüfung nach der Abendschule, weiter 10. und 12. Klasse, 1993 staatl. gepr. Techniker Sanitär-Heizung-Lüftung-Klima, seit 1994 bin ich selbstständig. Meine vier Kinder (zusammen mit nur einer Frau) sind zwischen 1992 und 2001 geboren. Hobbys: Musik und Motorrad



Fast wäre die Musik auch sein Beruf geworden.

Musik

Von meinem ersten selbstverdienten Geld habe ich 1974 eine Gitarre gekauft. Parallel zur beruflichen Ausbildung begann ich 1975 mit Unterricht. Schon bald, 1977, folgten erste eigene Lieder, die ich in der Kölner Fußgängerzone versuchte. Bis ich mit Klaus dem Geiger die Bühne teilen sollte hat es aber noch lange gedauert. Es folgten diverse Bands und Projekte, Punk und Rockmusik. Mit dem Wegzug nach Solingen gab es einen Bruch. Erst nach dem Alkoholentzug 1983/84 begann ich wieder, zu schreiben und zu spielen.

Diesmal nur noch auf deutsch. 1985 startete ich mit meinem ersten Soloprogramm. Ich bin fortan Liedermacher, oder wie es denglisch heißt „Singer-

Songwriter“. Es folgt eine Laien-Improvisationstheaterarbeit (u.a. mit geistig Behinderten) und diverse Projekte. Unter anderem das Bandprojekt „Galabas“ womit 1989 ein Folk-Pop-Langspielplattenprojekt mit meinen Liedern endete.

Es folgten zwei Top-20-Platzierungen in Deutschland, Belgien und RTL-Einzugsgebiet. Bei der Frage der weiteren Berufswahl habe ich mich 1991 für die Normalität entschieden. (Lou van Burg hatte ich in Form seiner Tingeltöchter auf Kirmes und Kaffefahrten vor Augen). Nach der Beendigung des „Galabas“-Bandprojekts habe ich neben meinen Solo-Geschichten uner anderem mit dem Kontrabassist Andreas Hartschen (jetzt in Aachen) viele Projekte und Konzerte gehabt. Inzwischen habe ich mehrere weitere CDs veröffentlicht und diverse anderer produziert.

Meine letzte CD war 2008 „Sagen Sie meiner Mutter nicht, dass ich Liedermacher bin, sie glaubt, ich wäre Gitarrist in der Bar vom Puff hinterm Bahnhof“. Die Arbeit an der nächsten CD hat begonnen. 2011 wird sie fertig werden. Ich habe dazu die „BVDM-Hymne“ komponiert, auf der JHV vorgestellt und stelle sie im Sommer, nachdem ich sie im Studio aufgenommen habe, offiziell zur Verfügung.

Motorrad & Co.

Kurz nach Beginn der Ausbildung habe ich mein erstes Mofa, eine gebrauchte Vespa Ciao erstanden. Das war die gesteigerte Fortsetzung der Mobilität.

Ein Jahr später folgte ein altes Kreidler Florett, das zwei Jahre weiter von einer DKW RT 125 abgelöst wurde. Meine Freunde fuhren eher RD 250, CB 250, XS 360, oder bald 400er. Ich wählte 1979 eine Yamaha R5. Fortan fuhr ich auch kleinere Wettbewerbe auf Punkte und Zeit, später Geschicklichkeit. 1981 kam dann mein erster Fahrschuljob als Begleiter und Übungsfahrer. Das Dienstmotorrad war eine BMW R100RS. Ende des Jahre 1981 erwarb ich einen Bausatz R90/6, die eigentlich ein Gespann werden sollte und mich bis 1988 ununterbrochen begleitete. Während der Ausbildungen und der ersten Musikkarriere blieb sie stehen. Seit 2006 fahre ich sie wieder ununterbrochen. Dazwischen durfte ich neben Kinderwagen meistens die R45 (m)einer Freundin bewegen. Im Stall

stehen derzeit neben der R90 die Kawasaki EL 252 meiner Frau, die Honda Rebel meiner Tochter, eine Kymco CK 125 und eine BMW K75RT aus ehemaligem Polizeibestand.

Ab und zu liebe ich es, ein Update meiner Fahrfertigkeit und Kontrolle wahrzunehmen. Dabei stieß ich auf Astrid Althoff, eine faszinierende Motorradtrainerin, die mich zur Moderatoren-Ausbildung ermutigt und auch durch die Ausbildung begleitet hat. Seit Herbst 2009 bin ich nun selber Moderator für Motorrad-Sicherheitstrainings

Ich befinde mich in einer neuen Findungsphase. Neben den Ein-Tages-SHT-Klassikern biete ich Trainings für Betriebe und Clubs, Young- und Oldtimern und Boxer an. Wir werden sehen wohin die Reise geht...

Meinen Neigungen entsprechend geht es nicht um perfekte Fahrerinnen und Fahrer und schon gar nicht um Rennfahrer. Ich möchte die Teilnehmer abholen, wo sie stehen und ein bisschen besser und sicherer im Umgang mit ihrem Motorrad machen.

Jupp Scheurer

Mein Motto: Besser oben bleiben.

Webseite: www.besser-oben-bleiben.de



Ganz schön schräg ist Jupp mit seiner BMW unterwegs. Musikalisch hat er uns auf der JHV eine Kostprobe seines Könnens gegeben. Und das war nicht schräg, sondern richtig gut. Der BVDM hat jetzt eine eigene Hymne.



LED-Tagfahrlicht erlaubt

Mit dem Parlamentarischen Staatssekretär Jan Mücke sprach der BVDM über aktuelle Themen wie Führerscheintrichtlinie und LED-Tagfahrlicht für Motorräder.

Als älteste Interessenvertretung der Motorradfahrer in Deutschland setzt sich der BVDM seit mehr als 50 Jahren in Belangen für die Motorradfahrer ein. Dazu gehört auch die politischer Arbeit. Da der Verband in der Lobbyliste des Bundestages registriert ist, wird er bei den Gesetzgebungsverfahren, die mit Motorrädern zu tun haben, beteiligt, das heißt, er kann eine Stellungnahme abgeben. Das alleine reicht natürlich bei weitem nicht aus, um die Interessen der Motorradfahrer zu vertreten. Darüberhinaus ist der persönliche Kontakt mit den Ministerien und den entscheidenden Staatssekretären wichtig. Und so hatte Politik-Referent Harald Hormel einen Termin mit Staatssekretäre Jan Mücke im Bundesverkehrsministerium vereinbart, bei dem es um aktuelle Fragen, wie Führerscheintrichtlinie, Streckensperrung und Tagfahrlicht ging. Begleitet wurde er von Streckensperrungs-Referent Michael Wilczynski und Vorsitzendem Michael Lenzen.

In dem Gespräch machte der BVDM deutlich, dass eine Senkung des Einstiegsalter von 16 auf 15 Jahren beim Führerschein für Mokicks und Mopeds (AM) sinnvoll ist, um die jungen Menschen frühzeitig an die motorisierte Fortbewegung heranzuführen. Hier hat man auch in anderen Ländern gute Erfahrungen gemacht. Die als abschreckendes Beispiel immer wieder angeführten Zahlen aus Österreich sind insofern irreführend, da mit Prozentzahlen und nicht mit absoluten Werten gearbeitet wird. Natürlich gibt es prozentual hohe Anstiege, wenn es vorher in dem Bereich (weil nicht vorhanden) keine Unfälle gegeben hat. Österreich als Beispiel zu nehmen, ist ohnehin einseitig, denn die für Motorradfahrer positiven Dinge, wie das Durchfahren im Stau, werden schließlich als Argument auch nicht angenommen. Das Durchschlängeln war auch ein Thema des Gesprächs. Hier konnte Jan Mücke keine konkreten Zusagen machen. Für das Einstiegsalter von 15 Jahren gebe es gute Argumente, sagte er, der selber zwei Motorräder besitzt. Zum Fahren komme er angesichts seiner politischen Aufgaben und der geringen Freizeit allerdings nur selten, sagte er den Vertretern des BVDM; Harald Hormel brachte den gerade in den Bundestag eingebrachten Antrag der Fraktionen zur Absenkung des Mindestalters ins Gespräch, und Mücke war der Ansicht, dass er gute Chance haben, den Bundestag zu passieren, was mittlerweile auch geschehen ist. Allerdings muss der Bundesrat noch zustimmen, und hier gibt es

zahlreiche Bedenkensträger in den Ländern. Der Ausgang des Verfahrens ist zurzeit noch offen, aber es sieht nicht gut aus. Wir werden auf unserer Homepage unter www.bvdm.de aktuell berichten und später in der Ballhupe ausführlicher über die Entscheidung berichten.

Einen Erfolg konnte der BVDM in dem Gespräch verbuchen. Und zwar beim Thema LED-Tagfahrlicht für Motorräder. Noch vor Einführung des Tagfahrlichts für Pkw (das Österreich nach negativen Erfahrungen wieder abgeschafft hat), hat der BVDM vor den negativen Konsequenzen bei der Wahrnehmung anderen Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer, Fußgänger, Motorradfahrer und Rettungskräfte gewarnt und darauf hingewiesen, dass durch die bessere Sichtbarkeit des LED-Lichts das normale Abblendlicht nicht mehr so ins Gewicht fallen würde und ein wichtiger Sicherheitsaspekt für Motorradfahrer abgeschwächt würde. Durch die Einführung des Lichtpflicht bei Motorrädern waren die Unfallzahlen im Begegnungsverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmern deutlich gesunken. Daher hat der BVDM die Einführung von LED-Tagfahr- und Abblendlicht gefordert. Wie Mücke mitteilte, werde das LED-Tagfahrlicht (zurzeit noch verboten) erlaubt. Das Abblendlicht ist von Seiten der Technik noch nicht serienreif. Es ist zwar gut erkennbar, aber die Ausleuchtung der Fahrbahn ist noch nicht ausreichend. Hier ist aber bald mit guten Ergebnissen zu rechnen. So konnten wir aus dem Gespräch immerhin mitnehmen, dass eine Forderung des BVDM, die zur Erhöhung der passiven Sicherheit (bessere Wahrnehmbarkeit) beiträgt, umgesetzt wird.

Ins Gespräch brachte der BVDM auch das Thema Wechselkennzeichen ein. Zahlreiche Motorradfahrer haben mehrere Fahrzeuge, können aber immer nur eines bewegen, ein Wechselkennzeichen und eine entsprechende Versicherungsprämie werden vom BVDM seit vielen Jahren gefordert. Im Zusammenhang mit der E-Bike-Offensive der Bundesregierung werde es Wechselkennzeichen geben, so Mücke. Doch nur innerhalb einer Fahrzeuggattung spricht nur Pkw/Pkw und Motorrad/Motorrad. Klingt gut, ist aber nur für Elektrofahrzeuge gedacht. Es gibt nur Wechselkennzeichen wenn jemand also ein Motorrad und dazu einen Elektroroller besitzt. Ein Vorschlag, von dem der BVDM nicht begeistert ist. Nichts Neues konnte der Staatssekretär auch zum BVDM-Dauerthema Reifenbindung mitteilen. Harald Hormel wies noch einmal auf die Regelungen in anderen EU-Ländern hin, wo es die Reifenbindung nicht gibt und forderte eine Abschaffung des deutschen Alleingangs. Hier konnte Mücke keine Besserung in Aussicht stellen. Der BVDM bleibt am Ball, weitere Gespräche über Motorradthemen werden folgen. **lz**



Verteiler für die Ballhupe gesucht

Die Ballhupe ist ein wichtiges Informationsmedium für und über unseren Verband. Damit möglichst viele Motorradfahrer die Ballhupe auch lesen können, wollen wir sie an Motorradfahrertreffpunkten und bei Motorrad- und Zubehörhändlern auslegen. Einige Mitglieder machen das auch schon regelmäßig. Wir wollen aber noch mehr Motorradfahrer erreichen. Deshalb bitten wir auch Dich, die Ballhupen bei Deinem Händler und Motorradfahrertreffpunkten in der Nähe zu verteilen. Damit das Ganze koordiniert abläuft, und nicht ein Händler von mehreren BVDM-Mitgliedern beliefert wird, schreibe bitte an die Geschäftsstelle, wo Du die Ballhupe überall verteilen kannst und wie viele Exemplare Du benötigst. E-Mail:

geschaeftsstelle@bvdm.de

Damit unser Magazin noch interessanter und vielfältiger wird, ist auch Deine Meinung und Mitwirkung gefragt. Ob mit einem Leserbrief, einem Zwischenruf, einem Bericht über ein Treffen oder Deine Erlebnisse auf und mit dem Motorrad: Schreibe ein paar Zeilen an die Redaktion, auch wenn Dich etwas ärgert, wie etwa hohe Werkstattkosten, unsinnige Regelungen aber natürlich auch über die positiven Dinge, denn schließlich macht Motorradfahren ja vor allem eins: Viel Spaß. Und das sollten wir auch den Jugendlichen vermitteln, getreu unseres Mottos: BVDM – Seit mehr als 50 Jahren mit Sicherheit mehr Spaß. *lz*

Sauerlandtour des LVRR

Die Sauerlandtour des Landesverbandes Rhein-Ruhr (LVRR) findet in diesem Jahr von 3. bis 5. September statt. Weitere Informationen erteilt Lorenz van der Mee unter E-Mail blmee@gmx.net. Dort könnt Ihr Euch auch anmelden. Aktuelle Informationen zum LVRR gibt es auf der Homepage www.lv-rhein-ruhr.de.

Bilder gesucht

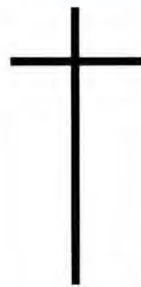
Die Redaktion ist immer auf der Suche nach attraktiven Fotos mit Motorrädern, sei es in Fahrt oder vor maleischer Kulisse. Die schönsten Bilder werden veröffentlicht. Bitte schickt Eure Bilder in einer hohen Auflösung (300 dpi, mindestens 1 MB) an ballhupe@bvdm.de.

Streckenentschärfung

Die Entschärfung gefährlicher Streckenabschnitte ist ein wichtiger Teil des BVDM-Sicherheitskonzeptes zur Reduzierung von Unfällen. Deshalb haben wir auf unserer Homepage eine Möglichkeit geschaffen, für Motorradfahrer unfallträchtige Strecken und Abschnitte zu melden, damit sie entschärft werden können. Dazu ist es wichtig, diese Gefahrenstellen zu begutachten und sie den zuständigen Stellen wie Straßenbehörden und den politisch Verantwortlichen zu melden. Damit der BVDM durch die Entschärfung weitere Unfälle verhindern kann, suchen wir Mitstreiter, die zum einen die Strecken prüfen, zum anderen die Behörden anschreiben. Bitte meldet Euch unter info@bvdm.de oder telefonisch beim Vorsitzenden. *lz*

Achtung, Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe der Ballhupe ist der 20. August 2010!

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



Wir trauern um Helmut-Langhanki

Am 6. Februar 2010 ist unser Gründungsmitglied Helmut Langhanki gestorben. Fast 53 Jahre hat er unserem Verband die Treue gehalten. Nicht nur die älteren, die Helmut aus seiner aktiven Zeit kennen, erinnern sich gerne an ihn. Mit seinem Einsatz für die Motorradfahrer und seiner Kompetenz war er ein wichtiger Mosaikstein, nicht nur in der Gründungszeit des Verbandes. Wir werden Helmut ein ehrendes Andenken bewahren

Der BVDM-Vorstand



- Deutschlandfahrt
- Schottlandreise
- Streckensper-
rungen
- Test
- Frauentour

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:
Olaf Biethan, Harald Hormel, Egon Milbrod, Horst
Orlowski, Andreas Porz, Dagmar Schreiner,
Jupp Scheurer, Wolfgang Schmitz, Michael Wilczynski.

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:
<http://www.ballhupe.de>

Druck:
Warlich Druck, Meckenheim

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzung, Speiche-
rung, Vervielfältigung oder Übernahme auf Datenträger
sowie Einspeicherung in elektronische Medien nur mit aus-
drücklicher Genehmigung der Redaktion.

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 20. Au-
gust. Die Redaktion freut sich über zahlreiche Zuschriften,
Anregungen und Kritik.

Wir möchten Euch künftig über aktuelle Termine, Neuig-
keiten 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. Die erste Ausgabe ist bereits ver-
schickt. Dazu benötigen wir natürlich Eure E-Mail-Adres-
sen, 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 „Newslet-
ter“ an die BVDM-Geschäftsstelle, E-Mail: [geschaeftsstel-
le@bvdm.de](mailto:geschaeftsstelle@bvdm.de).

I INTERMOT

Internationale Motorrad-, Roller- und Fahrradmesse
Köln, 6.–10. Oktober 2010

Durch diese Hallen fließt Adrenalin. Die INTERMOT 2010 – dein ultimativer Biker-Treff in Köln. Die Trendshow für das mobile Zweirad. Erlebe die Weltpremieren der wichtigsten Hersteller. Teile deine Leidenschaft fürs Biken. Mit alten Kumpels, neuen Gleichgesinnten und echten Hightech-Freaks. Lasse dir von Profis den Atem rauben. Bei spektakulären Stunt-Shows und vielen exklusiven Events auf dem Gelände. Erfahre alles rund um die Welt des Zweirads. Gib Gas und komm vorbei. www.intermot-koeln.de · intermot@visitor.koelnmesse.de · Telefon +49 180 502 25 22*

Jetzt Gas geben und Tickets bestellen!
www.intermot-koeln.de/tickets

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

