



Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

Ballhupe

4/2010



**Intermot
Ligurienreise
Rollertest**



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:

☐ 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:

☐ Ehepartner eines Mitglieds

Name:

☐ Mitglied in einem BVDM-Verein

Name:

Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an.

Hinweis nach § 43 BDSG:

Die Daten unserer Mitglieder werden unter Beachtung der Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes mit Hilfe einer EDV gespeichert.



Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Mit der Winterreifenpflicht haben die Bundesregierung und insbesondere das Bundesverkehrsministerium wieder einmal bewiesen, dass sie keine Ahnung von Motorrädern und Motorradfahren haben. Eigentlich ist es noch viel schlimmer, sie haben uns mal wieder schlicht vergessen. Bei der vom Gericht geforderten Nachbesserung musste es schnell gehen und auch die Nachbesserung hat handwerkliche Fehler. So verweist das Gesetz bei der näheren Definition von Winterreifen auf eine EU-Verordnung, die zum einen längst durch eine andere ersetzt wurde, zum anderen aber auch ausdrücklich betont, dass diese Richtlinie nur für vierrädrige Fahrzeuge gilt. Auch wenn das Bundesverkehrsministerium unserer Rechtsauffassung, dass dieses Gesetz aufgrund dieser Verweise nicht für Motorradfahrer gilt, nicht teilt: Die geforderte Präzisierung und Eindeutigkeit des Gesetzes ist nicht gegeben und wird nach unserer Rechtsauffassung, die im übrigen von mehreren Landespolizeibehörden geteilt wird, vor Gericht keinen Bestand haben. Korrekt ausgelegt müsste das Gesetz dann auch für Mofas und Rollstühle mit Zulassung gelten. Echt krank!

Für Verwirrung hat das Ministerium zudem durch mehrere veröffentlichte Aussagen zum Gesetz gesorgt. So teilte ein Pressesprecher des Ministeriums einer Motorradzeitschrift mit, dass es genügend Winterreifen für Motorräder gibt. Jeder Motorrad-

fahrer weiß, dass dies nicht stimmt. Es gibt nur wenige Reifen, die als M+S-Reifen die Bedingungen des unsinnigen Gesetzes erfüllen. Und selbst wenn es entsprechenden Reifen in den passenden Größen geben würde: Die Reifenbindung verhindert, dass wir sie montieren können. Laut einer weiteren Aussage aus dem Bundesverkehrsministerium ist die M+S-Kennzeichnung nicht mehr al-



lein ausschlaggebend. Grob-stollige Reifen können als Winterreifen anerkannt werden. Dass sie bei Regen erheblich gefährlicher sein können, spielt dabei keine Rolle. Um die Verkehrssicherheit geht es schließlich gar nicht.

Eines zeigt diese ganze Misere aber erneut deutlich. Im Ministerium von Peter Ramsauer gibt es niemanden, der Ahnungen von Motorrädern hat und sich damit vernünftig auseinandersetzen will. Da hilft auch nicht, dass wir aller Voraussicht nach bald kleinere Kennzeichen bekommen

werden. Das ist nur eine Anpassung an die anderen europäischen Ländern – und längst überfällig. Viel wichtiger wäre, dass endlich der deutsche Sonderweg der Reifenbindung aufgegeben und die Motorräder von der Winterreifenpflicht ausgenommen werden.

Der BVDM setzt sich intensiv auf diesen Feldern für sinnvolle Lösungen ein. Wir werden weiter politischen Druck machen und notfalls auch auf der Straße gegen das unsinnige Gesetz protestieren.

Dazu brauchen wir die Unterstützung von allen Motorradfahrern. Je mehr sich wehren und Mitglied in unserem Verband werden, um so größer ist die Chance, dass wir auch langfristig weitere negative Gesetze gegen Motorradfahrer verhindern können. Erst kommt das Fahrverbot im Winter, dann weitere Gesetze, die das Fahren im Sommer erschweren, immer mehr Strecken werden gesperrt. Wir kämpfen dagegen, macht mit!

Vier Millionen Wähler wird auch ein Peter Ramsauer nicht ignorieren.

Trotz dieser politischen Störfeuer wünsche ich nicht nur den Winterfahrern eine schöne Motorradsaison. Lasst Euch das Motorradfahren nicht vermiesen!

Michael Lenzen,
BVDM-Vorsitzender



8

Test

Als Motorradfahrer testet Martin Daniels einen Roller, noch dazu einen dreirädrigen, der mit Autoführerschein gefahren werden darf. Der Piaggio MP3 LT überzeugte ihn allerdings nur ansatzweise. Ein etwas anderer Test.

8



21

Jugendarbeit

Bei der Messe „gamescom“ in Köln stehen Computer, Spiele und virtuelle Welten im Mittelpunkt. Die Computergeneration konnte zum zweiten Mal Motorradfahren ohne Führerschein ausprobieren. Der BVDM war präsent und warb um Nachwuchs.

21



24

Reise

Grenzerfahrungen machten unsere Leser Heidi und Thomas Stier, die mit ihrem nicht mehr ganz taufrischen Harley-Gespann auf Tour gingen. Das Abenteuer auf grobem Schotter und enger Piste brachte das Motorrad an seine Grenzen. Auf der Ligurischen Grenzkammstraße gab es viel zu entdecken. Manchmal ging es nur im Schritttempo vorwärts.

24



12



Editorial 3

Das Elefantentreffen wirft seine Schatten voraus. Einen Blick hinter die Kulissen bietet dabei die Arbeit als Helfer. 6

Die Jahreshauptversammlung findet in diesem Jahr ausnahmsweise 14 Tage früher statt. Es geht ins Oberbergische, wir treffen uns im Schloss Gimborn. 7

Mit einem neuen Stand präsentierte sich der BVDM bei der Intermot in Köln. Doch dem Messteam war es viel zu ruhig. 12

Mehr als 8.000 Testfahrten, ein toller Parcours, 60 BVDM-Helfer im Einsatz: Der erste BVDM-Probefahrparcours des BVDM auf der Intermot war ein voller Erfolg. 13

Die Motorradfreunde Weserstein zählen zu den ältesten BVDM-Vereinen. Sie feierten ihren 50. Geburtstag 18

Fahrspaß bietet der MC Sauerland bei seinen Ausfahrten. 19

Frauentouren exklusiv für Frauen bietet der BVDM auch 2011. 20

Alles Logo? Bernhard Reckmann macht sich Gedanken zu einem neuen Logo. 22

Hans-Jochen Kraft hat ein Buch über das Elefantentreffen geschrieben. 29

Impressum/Vorschau 30

6



13



18



20





Einfach näher dran

Das Elefantentreffen wirft seine Schatten voraus. Zum 55. Mal veranstaltet der BVDM das älteste Wintertreffen von Motorradfahrern. Vom 28. bis 30. Januar treffen sich wieder tausende von begeisterten Motorradfahrern im Hexenkessel von Loh im Bayerischen Wald. Es ist ein ganz besonderes Erlebnis für jeden Motorradfahrer, eines der letzten Abenteuer in unserer zivilisierten Welt, und einmal im Leben muss jeder Motorradfahrer das Elefantentreffen des BVDM besucht haben. Wer von den Teilnehmern, die schon häufiger die ganz besondere Atmosphäre genießen konnten, das Treffen einmal aus einer anderen, vielleicht sogar noch intensiveren Perspektive aus erleben möchte, hat dazu Gelegenheit, wenn er sich als Helfer meldet. Das könnt ihr vorab bei Uwe Marcus unter E-Mail uwe.marcus@web.de oder direkt vor Ort im Organisationsbüro. Zu tun gibt es bei einer solchen Großveranstaltung genug und für jeden, der sich meldet findet sich eine passende Aufgabe. Das heißt nicht, dass man das ganze Wochenende nur arbeitet. Natürlich bleibt auch Zeit, das Treffen als Teilnehmer zu genießen. Wer den BVDM tatkräftig unterstützt, erhält freien

Eintritt und bei gutem Verlauf auch eine kleine Aufwandsentschädigung. Ganz sicher aber ist es eine besondere Erfahrung, an dem Mytho Elefantentreffen mitzuwirken, einmal hinter die Kulissen zu schauen und dafür zu sorgen, dass diese einmalige Veranstaltung einen reibungslosen Verlauf nimmt.

Ob Aufbau, Einlasskontrollen, Straßenkontrollen, Rundgang über den Platz, Einweisungen vor der Kasse oder vieles mehr, wer Verantwortung übernehmen will, ist als Helfer an der richtigen Stelle. In der Truppe der Helfer macht der Einsatz Spaß. Helfen ist mehr als nur Dabeisein.

In diesem Jahr ist die Spannung vor dem Elefantentreffen beson-

ders groß, denn der Gesetzgeber hat sich nach (bescheidenen) Kräften bemüht, unser berühmtes Wintertreffen zu torpedieren: Durch die Winterreifenpflicht (siehe Editorial). Wir sind dennoch sicher, dass die Motorradfahrer sich nicht von dem unsinnigen Gesetz abhalten lassen. Vor Gericht werden das Gesetz und eventuelle Geldbußen und Punkte in Flensburg keine Chance haben. Ob Österreich, Schweiz, Italien oder Frankreich, die Alpenanrainer haben keine Winterreifenpflicht für Motorradfahrer, ebenso wenig die Spanier, die in den Pyrenäen auch ein Wintertreffen veranstalten. Der deutsche Sonderweg, nicht nur bei der Reifenbindung, sorgt für Kopfschütteln bei



Motorradfahrern in ganz Europa.

Doch wir lassen uns durch solch unsinnige Gesetze unserer motorradunfreundlichen Politiker nicht das Feiern und unser Elefantentreffen vermiesen. Wir laden alle Motorradfahrer ein, mit uns wieder ein friedliches Treffen an den Lagerfeuern im Hexenkessel zu feiern.

Und wenn Ihr Euch als Helfer für das Elefantentreffen meldet, tragt Ihr dazu bei, dass auch das 55. ET für alle Teilnehmer ein unvergessliches Erlebnis wird.

lz

Jahreshauptversammlung

Die Jahreshauptversammlung des BVDM findet im Jahr 2011 aufgrund des späten Ostertermins nicht wie sonst üblich am letzten Aprilwochenende statt, sondern bereits am Samstag, 16. April 2011. Deswegen folgt auch hier schon die Einladung an alle Mitglieder. Aller Voraussicht nach treffen wir uns auf Schloss Gimborn im Bergischen. Eine Bestätigung stand bis Redaktionsschluss noch aus. Das gilt in gleichem Maße für das Rahmenprogramm. In der nächsten Ballhupe folgt die genaue Ortsangabe sowie ein ausführliches Programm. Schon jetzt sei darauf hingewiesen, dass wir am Freitagabend wieder Bundesbeiratssitzung haben. Alle Vereinsvorsitzenden, Referenten und Funktionsträger sind am Freitag um 19 Uhr dazu eingeladen.

Die Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung sieht derzeit folgende Tagesordnungspunkte vor:

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Genehmigung des Protokolls der letzten Beiratssitzung
- TOP 3 Zusammenarbeit mit den Vereinen
- TOP 4 Aktivitäten 2011
- TOP 5 Mitgliederwerbung
- TOP 6 Verschiedenes

Am Samstag beginnt die Jahreshauptversammlung um 17 Uhr. Es stehen wieder Wahlen auf dem Programm und es sind auch Vorstandsposten neu zu besetzen. Jeder ist gefordert, einmal zu überlegen, ob und wie er sich und seine Fähigkeiten für den Verband einsetzen kann, ganz in Abwandlung eines bekannten Mottos: Überlege nicht, was der Verband für Dich tun kann, überlege, was Du für den Verband tun kannst.

Tagesordnung der Hauptversammlung:

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Berichte der Referenten

- TOP 3 Berichte des Vorstandes
- TOP 4 Bericht des Kassenprüfers
- TOP 5 Ernennung eines Versammlungsleiters
- TOP 6 Entlastung des Vorstandes
- TOP 7 Neuwahl des Vorstandes
- TOP 8 Neuwahl der Kassenprüfer
- TOP 9 Siegerehrung Tourenzielfahrt
- TOP 10 Verschiedenes

Anträge an die Jahreshauptversammlung lagen dem Vorstand bis Redaktionsschluss der Ballhupe nicht vor. Sie sind aber noch bis zum nächsten Redaktionsschluss der Ballhupe bzw. sechs Wochen vor der JHV möglich. Dringlichkeitsanträge sind noch auf der JHV möglich.

Um eines schon gleich vorweg zu nehmen. Die Situation des Verbandes stellt sich einigermaßen erfreulich dar. Wir können wieder steigende Mitgliederzahlen vorweisen, haben uns in der Öffentlichkeit auf den Messen hervorragend präsentiert und stehen auch finanziell ordentlich dar. Bei den Sicherheitstrainings sind wir einer der wichtigsten Umsetzer nach DVR-Standard, haben aber mittlerweile auch einen eigenen Standard, der sich nicht hinter den DVR-Richt-

linien zu verstecken braucht. Bei allem Positiven gibt es dennoch viel zu tun und vor allem brauchen wir noch mehr Mitglieder, die Aufgaben übernehmen und sich einbringen. Das fängt bei der Betreuung oder Einrichtung eines Stammtisches an, reicht über die Arbeit als Referent bis hin zu einem Vorstandsamt. Helfende Hände werden überall benötigt. Wie wichtig ein starker BVDM ist, zeigt aktuell die Winterreifenpflicht. Mit mehr Mitglieder und mehr aktiven Kräften können wir erheblich besser gegen unsinnige und motorradfeindliche Gesetze und Verordnungen vorgehen. Und bei aller Arbeit im Ehrenamt kommt der Spaß nicht zu kurz. Gemeinsames Fahren zu Veranstaltungen, unsere Tourentrophy, der Jahreswettbewerb oder die Deutschlandfahrt bieten Gelegenheit, die schönsten Strecken in Deutschland auf zwei oder drei Rädern zu erkunden. Auch unsere Vereine, allen voran der Landesverband Rhein-Ruhr bieten abwechslungsreiche Programm mit zahlreichen Aktivitäten und Fahrten an. Für BVDM-Mitglieder sind fast alle diese Angebote kostenlos. Ihr müsst Sie nur nutzen. **lz**



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

Ein Roller geht fremd

Der dreirädrige Piaggio MP3 LT soll Autofahrer erobern – unser Testteam hat das Fahrzeug einmal näher unter die Lupe genommen – aus Motorradfahrersicht.

Ein Rollertest für eingefleischte Motorradfahrer, wie kann das gehen – insbesondere, wenn es um ein Zweirad mit drei Rädern für eine Auto fahrende Zielgruppe geht?

Die interessierte kritische Testcrew schaut sich den MP3 von Piaggio näher an. Als erstes findet sich Roller-Fan Bea aus der Zielgruppe der „jugendlichen Käuferschaft“ mit der Frage ein, ob drei statt zwei Räder wirklich cooler sind. Da auch der/die Sozius/Sozia beim Roller ein Wörtchen mitzureden hat, unterstützt sie Freundin Elli beim Test. Als dritter wurde Motorradfahrer Martin zum Test überredet. Er ließ sich nicht auf dem Roller fotografieren, hier ist die Frage nach „cool“ wohl schon vor dem Test entschieden. Aber da er als Trainer auch Roller-Trainings durchführt, waren größere Berührungssängste nicht vorhanden.

Als Testgelände dient das Bergische Land bei

Köln und die Stadt Lindlar, wo der Testroller seine Station hat. Da steht er nun, versehen mit unübersehbaren Aufklebern „Fahren mit Autoführerschein“ und „Jetzt Probefahren“. Dem Test-Team steht der 250er LT zur Verfügung, der Mitte 2010 durch den 300er LT ersetzt wurde. Eine weitere Motorvariante bietet sogar die für Rollerverhältnisse



Bis zu 40 Grad Schräglage sind möglich. Landstraßen sind das bevorzugte Revier des dreirädrigen Rollers.

großzügigen 399 Kubikzentimeter Hubraum.

Das Modelkürzel „LT“ steht für „Large Tread“ und nutzt eine deutsche gesetzliche Bestimmung, die ein Fahrzeug mit 46,5mm Spurweite als Zweispurfahrzeug wertet und damit das Fahren mit Autoführerschein erlaubt. Im Gegensatz zu der ebenfalls erhältliche „RL“-Version. Beim MP3 hat Piaggio dies erst nach der offiziellen Präsentation des ersten Modells und Hinweisen aus der Händlerschaft als Chance erkannt und ihn mit Spurbreiterung und zusätzlicher Fußbremsanlage als zweispuriges Kraftfahrzeug homologiert. Sogar einen Kühlergrill hat man ihm spendiert, um die Hürden für die Auto fahrende Zielgruppe vorm Dreiradvergnügen zu senken!

Ein reiner Autofahrer fehlt in der Testcrew, aber der Wirt einer Lindlarer Kneipe ist den Piaggio aus Neugierde auch schon gefahren. Und er hat sein Urteil schnell gefällt „Ganz nett, aber mir als Spielzeug zu teuer“. Der Straßenpreis liegt Mitte 2010 für den 250/300er MP3 unter 7.000 Euro, der für den 400er etwa 700 Euro darüber. In Zeiten hochpreisiger Großroller eigentlich ein faires Angebot für den „motorisierten Einkaufswagen“ – meint Martin.

„Was geht, Bea?“ Bea übernimmt den MP3 und fährt zum Einkauf. Auf der kurvigen Landstraße geht es vom Vorort Richtung Zentrum der Kleinstadt. Etwas wackelig fühlt sich Bea anfangs auf dem Dreirad. Der Doppelspurer lenkt etwas sturer in die Kurven als ihr einspuriger Roller. Auch das Anfahren ist für sie durch die Spurbreite der beiden Vorderräder ungewohnt. Damit der Roller bei Start oder Anhalten nicht kippt, gibt es serienmäßig das „Roll Lock-System“ welches bei Geschwindigkeiten unter 10 km/h und geschlossenem Gasgriff die Vorderachse arretiert. Beim



Zum Shoppen eignet sich der MP, auch, allerdings passt kein Helm in den Stauraum unter der Sitzbank (o.). Klassische Rundinstrumente und digitale Anzeigegeräte informieren (M.). Viel breiter als bei einem herkömmlichen Roller fällt die Frontpartie nicht aus. (Fotos: Daniels)



Nur von vorne zeigt sich direkt, dass es sich nicht um einen normalen Roller handelt.

Anfahren löst sich diese Arretierung automatisch. Eine prima Sache beim Parken, auch wenn Bea es irritierend findet, dass die einsetzende Arretierung eine Schräglage des Rollers zu diesem Zeitpunkt im Stand beibehält. Die Fahrleistungen gehen für Bea absolut in Ordnung und so wird auch Freundin Elli zum Einkauf abgeholt und macht es sich auf dem großzügigen Soziusplatz mit Rückenlehne (!) bequem. Erst im Sozusbetrieb wünschen sich die beiden doch etwas mehr Leistung als die 16,5 kW / 22,4 PS, der

400er hätte dafür 16,5 kW / 32,6 PS zu bieten.

Die beiden haben es heute beim Einkauf auf Klamotten abgesehen. Das zweigeteilte Staufach ist mit 65 l groß genug dimensioniert, diese kleineren Einkäufe aufzunehmen aber einen Integralhelm oder Sperriges bekommt man durch die ungünstigen Abmessungen leider nicht hinein. Da haben Bea und Elli schon bessere Einkaufs-Verstau-Fächer kennen gelernt, auch wenn sich dieses sehr elegant per Fernbedienung öffnen lässt. Dafür ist die überraschend schmale Silhouette des Rollers nett, und er lässt sich mit den Griffen prima auch in schmale Parklücken bugsieren. Auf der Wunschliste von Bea wären noch das größere Windschild für weniger sonnige Tage und ein Topcase. Beim Einkauf-Nachbereitungs-Eis lobt sie besonders, dass man unterwegs beim Ampelhalt die Füße einfach auf den Fußbrettern lassen kann – echt cool!



Handlich ist der MP3 LT, aber nicht direkt spielerisch im Handling.

„Und Martin, was meinst’?“ Erst mal durch die Kurven schwingen und gleich die Überraschung für Martin: die Parallelogramm-Vorderradaufhängung lenkt für jemanden, der Motorradreifen mit größerem Durchmesser gewohnt ist, bei mittleren und höheren Geschwindigkeiten gar nicht

stur ein. Damit sind sogar bis 40 Grad Schräglage drin! Auch die Fahrleistungen des Antriebs reichen solo aus. Nur auf der Landstraße dauert's lang, wenn mal langsamere Pkw überholt werden sollen. Bei höheren Geschwindigkeiten um die 100 km/h beginnt die Front der 236 Kilogramm Roller Masse hinter den kleinen 12 Zöllern, angeregt durch Bodenwellen, leicht zu dreh-schwingen. Was mag hier erst beim 262 Kilogramm fetten 400er passieren? Ok, ein Roller ist kein „ultra-stabiles“ Motorrad, will es zugunsten der Wendigkeit gar nicht sein. Aber wie steht es mit den Bremsen? Der MP3 kommt (meint der Hersteller) ohne ABS aus, weil das Blockieren der Vorderräder durch die Anordnung zweier Räder nebeneinander die Sturzgefahr wirkungsvoll mindert. Laut Verkaufsprospekt „(. . .) besticht der Piaggio MP3 mit hervorragender Bremsleistung und bietet damit ein enormes Plus an Sicherheit.“ Vorsichtiges Anbremsen ist bei diesem Rollertest also nicht notwendig und siehe da, es passt auch auf losem Untergrund. Die Verzögerung der 240mm großen Bremsscheibe über die größere Aufstandsfläche der beiden Räder vorn ist gut, und auf ein eventuelles Blockieren bei zu ambitionierter Bremsung lässt sich schnell noch reagieren. Doch halt, als Motorradfahrer an die Konzentration auf die Hebele am Lenker gewöhnt, hat Martin auf das Fußpedal verzichtet. Überhaupt ist es ihm nur im Weg, wenn er seine Füße auf den Fußbrettern abstellen will, es zwingt seinen rechten Fuß zu einer leichten Drehung nach außen. Beim Brems-test fällt die über das Pedal betätigte zweite hydraulische



Eine Spielkonsole der etwas anderen Art.

Bremsanlage, welche alle Räder bedient, mit miserabler Dosierbarkeit bei Motorradfahrer Martin durch.

Beim Zurückfahren des Testrollers federt die gelungene Vorderradaufhängung das Einparken über die Bordsteinkante prima weg – eine wirklich gelungene Konstruktion. Abschließend fehlt's dem Motorradfahrer Martin beim MP3 (wie bei Rollern allgemein) am „Bums“ (Motorradfahrersprache für die gepflegte Drehmoment-Welle). Und dann lachen noch ein paar vorbeikommende Teens über das Dreirad und seinen Fahrer mit Knieschleifern. Aber ein älterer Herr steht schon am Parkplatz und winkt freundlich. Er ist der nächste Probefahrer mit (nur) Autoführerschein und wird sich nach eigenem Bekunden höchstwahrscheinlich einen MP3 kaufen – erst recht, wenn sogar schon Motorradfahrer ihn zur Probe fahren . . .

Weitere Infos, auch zu Probefahrten, gibt es im Internet unter www.de.piaggio.com.

Martin Daniels



Auch für zwei Personen ist der Platz ausreichend. (Fotos: Daniels)



BVDM auf der Intermot

Vom 06. bis 10. Oktober 2010 fand in den Kölner Messehallen die INTERMOT 2010 statt, die internationale Motorrad-, Roller- und Fahrradmesse. Der BVDM präsentierte sich in Halle 8 in einem etwas ungewohnten „Kleid“. Durch den Rücktritt der langjährigen Messebauer Friedrich-Wilhelm Sprenger und Uli Lipowski nach der Messe Dortmund im März wurde nun ein Messestand bei der KölnMesse angemietet. Großer Vorteil der Anmietung: die enorm aufwendigen Auf- und auch Abbauarbeiten sowohl körperlich wie auch zeitlich, sind deutlich reduziert. Der Nachteil auf der Intermot: Das große BVDM-Transparent – sonst weit- hin in der Messehalle sichtbar – fehlte.



Das neue BVDM-Messekonzept, das zur Zeit in Arbeit ist, wird dieses und mehr berücksichtigen.

Der Messestand selbst war von seiner Größe gut gestaltet und auch präsentabel. Infotheke, Sitzcken, hoch motiviertes Standpersonal und einiges mehr. Uwe Philipp hatte sein „Side-Bike-Kyrnos-Gespann“ zur Verfügung gestellt – ein guter Aufhän-

ger zu einem Gespräch über Sicherheitstrainings und Gespanne. Michael Wilczynski – unser Experte in Sachen „Strecken-sperrung“ – hatte zeitweise reichlich zu tun. Judith Karrasch vertiefte ihre Gespräche mit den „Neulingen der Deutschland-fahrt“.

Obwohl nach Pressemitteilungen der KölnMesse 210.000 Besucher die Intermot besucht haben sollen, so waren die Messetage für uns bis auf den Samstag doch sehr verhalten. So hatte wir viel Zeit, uns mit den Besuchern auf unserem Messestand zu unterhalten und uns selbst umzuschauen. Auch

auf den vergangenen Motorradmessen Dortmund/Hamburg konnte ich feststellen, dass die Messebesucher insgesamt weniger werden, auch das Interesse nimmt immer



Etwas mehr Andrang am BVDM-Stand hätte sich das Team um Dagmar Schreiner schon gewünscht. (Fotos: Schreiner)

mehr ab. Woran das liegt, mag ich nicht beurteilen. Trotzdem konnten wir vier neue Mitglieder für den BVDM begeistern.

Dagmar Schreiner

BVDM-Probefahr-Parcours

Der BVDM richtete erstmals den Probefahrparours auf der Intermot aus und es wurde ein großer Erfolg: Rund 60 Helfer sorgten für den reibungslosen Ablauf von mehr als 8.000 Probefahrten!

Vorabend der Intermot: Die Wettervorhersagen für die nächsten Tage sind gut. Entsprechend weht ein für die Jahreszeit laues Lüftchen über den Rhein und die Zoobrücke in Köln. Hier, von der Deutzer Seite aus, spannt sie ihren imposanten Bogen über den Rhein Richtung Zoo. Im Schatten der Brücke auf dem Parkplatzgelände vor Halle 8 der KölnMesse sammelt sich ein verlorenes Grüppchen BVDMler für den Aufbau vor einem kleinen Stapel Strohhallen. Einem sehr kleinen Stapel Strohhallen für einen Probefahrparcours. Es nützt nichts, die Mannschaft muss bis Morgen einen respektablen und sicheren Parcours bauen und schwärmt aus aufs Messegelände. Bald sammeln sich unzählige Drängelgitter und Pylone aus den BVDM-Sicherheitstrainings auf dem Platz. Nach und nach entsteht unter Olaf Biethans strenger Aufsicht

ein winkliger exakt 232 Meter langer Parcours: zwei Spitzkehren, zwei lang gezogene Rechts- und eine lange Linkskurve, eine Schikane, eine normale 90 Grad-Rechtskurve und neben drei kurzen auch eine etwas längere Gerade für die Beschleunigung des Motorrads. „Wenn das mal nicht zu verwinkelt ist“, raunt ein Anwesender.

Erster Messetag, früher Morgen: Draußen ist es noch kühl. Die Intermot 2010 öffnet gleich die Tore. Annähernd 90 glänzende Motorräder und ein paar Roller der verschiedensten Hersteller stehen unter der Brücke am Parcours. Auf Bierbänken im Betreuerlager friert eine jetzt größere Gruppe Helfer beim Frühstück, und vier Kaffeemaschinen stehen unter Dampf. Die Stimmung ist gut, auch die Mann-/Frauschaft von Motovation fürs Fahren ohne Führerschein/den 125er Parcours auf dem benachbarten Gelände ist dabei. Astrid Althoff und Bernhard Reckmann stimmen ihre Leute locker auf die kommenden Tage ein. Ausdrucke der detaillierten Listen weisen jedem der über die Tage verteilten 60 BVDM-Helfer seine Aufgabe zu. Beispielsweise die Streckenposten an der Einfahrt des Parcours, ausgerüstet mit Startflagge, gelber und roter Karte



und dem Regelwerk-Mantra „Fahr vorsichtig, halt Abstand, nicht überholen, ist nicht dein Motorrad, und jetzt: viel Spaß“. Oder Catering und Logistik hinter den Kulissen, welche das Team mit Mittagessen und Getränken über die Messetage versorgt haben.

Erster Messetag, später Morgen: Die Tore sind auf! Erste Besucher finden ihren Weg übers Messegelände zu den zahlreichen Aktionen im Außenbereich der Intermot und zum Probefahrparcours des BVDM in Partnerschaft mit verschiede-



Einen tollen Parcours hatte Olaf Biethan entworfen (oben). Jeden Morgen wurde eine Teambesprechung abgehalten. Frauen-Power: Astrid (l.) und Dagmar. (Fotos: Bruns)

nen Motorradherstellern. An den Absprerrgittern im Parcours hängen unübersehbar Banner mit BVDM-Schriftzug. Ballhupe-Zeitschriften liegen an Stehtischen aus. Das Team ist bereit!

Als Besucher wirst du vor dem Parcours von KEC Motors in Empfang genommen. KEC ist ein Anbieter mit kreativen Motorradreiseprogrammen in fernen Kontinenten. Im weißen Pavillon unter Postern mit leuchtenden Landschaften von Australien oder Namibia werden Führerscheine kontrolliert und als Fahrberechtigung entsprechend Bändchen ums Handgelenk geknüpft.

Rotes Bändchen: du hast noch keinen Führerschein und darfst hinterm Pavillon zum Fahren ohne Führerschein links abbiegen. Dort beglei-

ten dich laufstarke Trainerinnen und Trainer von Motovation bei ersten Fahrversuchen auf kleineren Maschinen und Rollern. Grünes Bändchen: du hast den Führerschein, darfst rechts abbiegen zu den ausgewachsenen Stahlrössern und Großrollern.

Du hast keine Kleidung dabei? Kein Problem, in der Mitte auf einem Lkw mit Zugangsrampe begrüßt dich die Einkleidecrew:

„Hallo, welche Größe brauchst du bei den Handschuhen?“ Er, Endedreißiger: „Hallo, Handschuhe in XL.“ – „Und bei der Jacke?“ – „Auch XL, bitte.“ – „Welche Größe beim Helm?“ „XL, bei mir ist alles XL.“

Die umstehenden Motorradfahrer johlen, er wird rot...

Jetzt gehst du weiter – grünes Bändchen vorzeigen, du darfst zum rechten Parcours, wo dich jemand vom Motorrad-Übergabeteam empfängt und nach den Wünschen für deine Probefahrt fragt:

Sie, Anfangdreißigerin, verträumt: „Also so ein freundliches Motorrad wäre schön? Die sieht gut aus, die grün-weiße Triumph Bonneville, die fahr' ich!“ Rollt auf den Parcours und kommt einige Runden später strahlend zurück „Ich hab mich entschieden, ich kauf mir jetzt ein Motorrad, für mich, und nur für mich!“

Oder:

Zwei Mittvierziger, forschend: „Wir sind vom Club der Doppel-X-Fahrer. Ihr habt doch wohl auch die neue VFR da? Mit Automatik...“ Der Freund knufft und meint streng



Kein Weg zu weit war Bernhard Reckmann, der mit Olaf und Astrid den Einsatz organisierte.



Immer auf Achse für den Parcours und den Verband war Olaf Biethan. (Fotos: Biethan)

„Keine Automatik! Das heißt Doppelkupplungsgetriebe: Deh-Ceh-Teh! Da ist dann die eine Kupplung Servo angesteuert für die ungeraden Gänge zuständig und die andere...“ Einige Diskussionszeit später sind die beiden doch noch gefahren, streiten sich anschließend aber weiter: Ist das „DCT“ „einfach pfiffig“ oder „doppelt überflüssig“?

Oder:

Er, Mittzwanziger, gespannt: „Hab gehört, Ihr habt ne Aprilia R-S-V-Vier-Racing?“ Und mit einem unheimlichen Leuchten in den Augen „Die kann gerad' nich' fahren – DAS würde man wohl hören...“ Nach einigen Versuchen, den Gashahn auf dem Parcours aufzudrehen, greift einer der aufpassenden Trainer ein, zeigt die gelbe Karte und droht mit Fahrverbot „Noch so'ne Aktion und dein grünes Bändchen ist ab!“

Nebenan schallen Maschinengewehrsalven über den Platz. Weißer Rauch steigt auf. Stuntfahrer Kevin Carmichael reißt locker die 400 Kilogramm der Triumph Rocket aufs Hinterrad, dass das Kennzeichen kreischend über den Boden schleift. Unbeeindruckt davon „flirtet“ Astrid Althoff mit Vertretern von IVM oder KoelnMesse – wenn sie nicht gerade wieder fix irgend etwas organisiert oder ein waches Auge auf das Team hat. Und Olaf Biethan spricht derweil im Betreuerlager am Parcours mit Vertretern verschiedenster Interessensverbände von FEMA über Biker Union und Kuhle Wampe bis Woman on Wheels.

Auf dem Parcours wird es nachmittags noch voller:

Er, Mittsechziger, gelassen: „Ich hatte die R60/2, da waren Sie ja noch nicht auf der Welt...“ Und einige (Zeit-)Geschichten später: „Also deshalb kommt für mich nur ein



Für die Moderatoren und Helfer gab es viel zu tun, der Andrang war groß. Die Motorradfahrer wurden einzeln auf den Parcours gelassen. (Fotos: Bruns)

BMW-Tourer in Frage“. Steigt auf die BMW-RT, schaltet das Radio an und zieht endlos (!) viele Runden auf dem Parcours – Tourer bleibt eben Tourer. Am nächsten Tag kommt er übrigens wieder: um RT zu fahren.

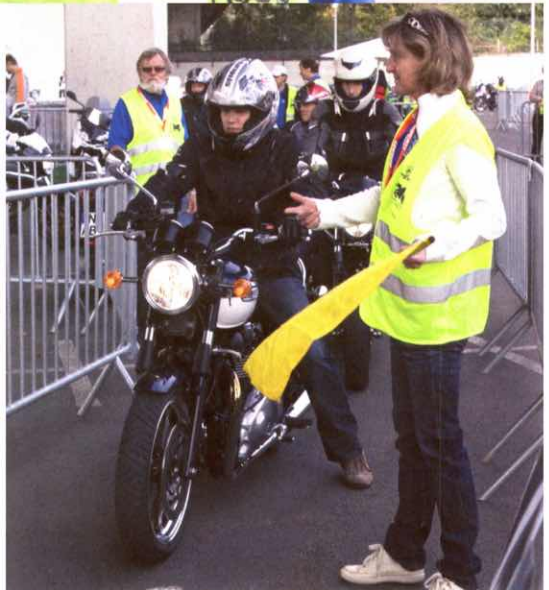
Oder:

Sie, Besucherin aus England, friendly: „Im interested in the Gusiehs, in England it's difficult to get a test drive with a Gusieh“ und lässt sich die Moto Guzzi zeigen.

Oder: Sie, Enddreißigerin, bestimmt: „Harley, wo habt ihr denn die Harleys stehen!“ Und nach dem Hinweis auf die perlmutt schimmernde Harley Sporster 1200 auf (und alternative Motorräder anderer Marken neben) der Strecke „Ach, fährt gerade? Nein danke, ich warte – die anderen interessieren mich nicht.“

Oder:

Er, Endfünfziger, vorsichtig: „Guten Tag, können Sie mir



Knapp 100 Motorräder fast aller Anbieter standen zum Probefahren zur Verfügung.

etwas leicht zu Fahrenes empfehlen, ich bin schon einige Zeit nicht mehr gefahren“. Erst etwas wackelig aber zunehmend sicherer (wenn auch nicht schneller), zieht er auf einer Suzuki GSF seine Runden. Später steht er am Rand mit Tränen in den Augen (ungelogen!). „Weihnachten, das ist ja wie Weihnachten, dass ich fahren darf.“

Während der Messetage tauschen im Gewusel der Probefahrer die Teammitglieder planmäßig untereinander die Positionen, damit zum Beispiel keinem der beobachtenden Trainer im Parcours auf Dauer schwindlig wird. Jeder hilft jedem und es herrscht eine gute Stimmung (wer das auch einmal erleben will, melde sich einfach zum nächsten Messeinsatz). Ein einhelliges Lob des Teams geht nach der Messe an die Organisatoren wie Astrid Althoff – immer mit Blick fürs Ganze: „Überlegt Euch, wie und wo Ihr noch Sicherheitstrainingsflyer an Probefahrer verteilen könnt ... Dagmar Schreiner – die standhaft den BVDM in der Halle 8 repräsentiert – Bernhard Reckmann (meistens) mit Hut – und mit detaillierten Teamarbeitseinsatzübersichtsplänen – Olaf Biethan mit seinem funktionierenden (doch) nicht zu winkeligen Parcours – über 8.000 Probefahrten ohne nennenswerten Unfall!

Worüber sich auch Martin Grein, Projektleiter Intermot des IVM, im Anschluss an die Messe freute: „(...) herzlichen Glückwunsch zum Parcours und zur abgelieferten Leistung! Keine Unfälle und reichlich Probefahrten – genau das erwartet auch die Industrie. Und wird auf der nächsten Mitgliederversammlung diese Fakten und mein Lob an den BVDM zu hören bekommen. Nochmals Ihnen und dem ganzen Team meinen besten Dank für die tolle Mitarbeit!“

Martin Daniels



Eine gute Kondition brauchten die Trainer, die auf dem Parcours „Fahren ohne Führerschein“ neben den Motorrädern herlaufen mussten. Mehr als 8.000 Fahrten, ein guter Parcours, keine Unfälle, kaum Umfaller, lautete die tolle Bilanz der rund 60 Mann starken BVDM-Truppe auf dem BVDM-Probefahrparcours. (Fotos: Bruns)

50 Jahre MF Weserstein

Einer der ältesten Landesverbände des BVDM, die Motorradfreunde Weserstein, feierte im November 2010 sein 50-jähriges Bestehen.

Ich war klein, ca. 4 Jahre alt, und durfte bei meinem Vater auf dem Tank einer 100er Adler Platz nehmen, durfte mal hupen und Gas geben. Oh Graus, der Bazillus war übergesprungen. Als ich 14 war, fuhr ich mit einem auch infizierten Freund mit dem Fahrrad ins 25 Kilometer entfernte Kassel, dort gab es einen Motorradhändler, der hatte aber schon geschlossen. Hinter dem Schaufenster stand eine 125er Honda Bently; Mann, war das eine große Maschine. Wir drückten uns die Nasen an der Scheibe platt.

Ich wurde irgendwann 16 Jahre. Jetzt ging's los, jetzt fing mein Leben an mit einer Kreidler Florett. Dann kam für mich ein großer entscheidender Tag. Der LV Weserstein im BVDM veranstaltete ein Wintertreffen im Februar 1964. Von den ca. 60 Teilnehmern des Treffens beteiligten sich zehn, davon vier mit Gespannen an der mit dem Treffen verbundenen Zielfahrt. Es mussten Orte angefahren werden, deren Anfangsbuchstaben in der richtigen Reihenfolge das Wort EISBEIN ergaben. Am 7.2.1964 fuhr ich mit meiner Florett in aller Frühe bei etwa -10 Grad C los. Nach zwei Tagen kam ich nach 571 Kilometern bei Eis und Schnee am Ziel an. Ich belegte den 5. Platz. Der damalige Vertrauensmann (so wurden damals die heutigen 1. Vorsitzenden genannt) Heinz Heide fragte mich, ob ich denn im BVDM Mitglied werden wollte. Noch nie fiel mir eine

Entscheidung so leicht, wollte ich doch ein richtiger Motorradfahrer werden. Irgendwann in 1964 nahm mich unser Vertrauensmann mit ins Ruhrgebiet, ich glaube nach Wuppertal, zu einer Versammlung des Bundesverbandes. Ich fühlte mich als richtiger Motorradfahrer und war stolz, Leute kennen zu lernen wie z. B. Horst Briel, Harry Waldschmidt, Max Eduard Schmidt, Willi Reuter, Hasso Kramer, Ulli Lipowski und andere mehr.

Mit 18 Jahren kaufte ich meine erste Große, eine gebrauchte R 50/2, wechselweise mit und ohne Seitenwagen. So konnte ich 1965 gleich mein erstes Elefantentreffen am Nürburgring besuchen. In den folgenden Jahren habe ich mich soweit möglich bei allen Weserstein-Aktivitäten mit eingebracht und wurde Ende der 1960er Jahre 1. Vorsitzender. Dieses Amt hatte ich ca. zehn Jahre inne.

Hatten wir in den 70er bis 90er Jahren bis zu 40 Mitglieder, so ist ihre Zahl aus familiären, Berufs- und Altersgründen kontinuierlich zurückgegangen. Jetzt im Jahre 2010 zählen wir noch neun Mitglieder. Dies konnte uns jedoch nicht davon abhalten, am 20. November in privater Atmosphäre nach einer kleinen Wanderung unser 50-jähriges Bestehen zu feiern. Alle Mitglieder wurden bei diesem Anlass für langjährige Treue mit einer Urkunde geehrt: Sylvia Brückner (St. Andreasberg, 26 Jahre), Roland Kalusch (Ronnenberg, 28 Jahre), Thomas Thiel (Dransfeld, 35 Jahre), Horst Stakelies (Gertenbach, 37 Jahre), Werner Brückner (St. Andreasberg, 43 Jahre), Bernd-Otto Kruse (Bad Sooden-Allendorf, 45 Jahre), Volker Lefèvre (Meinhard, 45 Jahre), Manfred Zindel (Ziegenhagen, 46 Jahre) und Gründungsmitglied Dieter Gössel (Hann. Münden). *Manfred Zindel*



Fahrspaß im Sauerland

Seit über 30 Jahren organisieren Reinhard Kaiser und ich den Fahrspaß unter dem Motto „Wir lernen Land und Leute kennen“. So auch wieder in 2010. An drei Sonntagen ging es auf Tour ins heimische Sauerland. Immer findet man noch geeignete Ziele.

So war im Juni die alte Hansestadt Schwerte das Ziel. Auf bekannten und unbekannten Wegen steuerten wir den Marktplatz in Schwerte an und wurden dort am Ruhrtal-Museum vom Museumsleiter Herrn Fuhrmann begrüßt. Ein Rundgang durch das Museum brachte uns

Kaffee) und dann zur Eimbergsee-Talsperre. – Als hätten wir nicht schon genug Wasser gehabt. – Einen Vorteil hatte die Sache aber doch: Die angesteuerte Gartenwirtschaft war nicht stark besucht und der Kuchen schmeckte uns dennoch gut. Nach einer ausgiebigen Pause – wir wollten des Ende des Dauerregens abwarten – ging es dann wieder nach Hause. Der Regen zeigte sich noch mal von seiner „schönsten“ Seite. Land unter war angesagt. Es war in der Tat keine Fahrt für Warmduscher und Schattenparker. Die Besteckfabrik Hesse in Fleckenberg,

im Schmallenberger Sauerland, war das Ziel am 26. September. Albert Strauß hatte die Fahrt vorbereitet. Unter der Führung von Bernd Keggenhoff steuerten wir die alte Fabrikanlage an. Bei einer sachkundigen Führung konnten wir die Entstehung der täglich von uns benutzten Werkzeuge wie Messer, Gabel und Löffel miterleben. Es war schon beeindruckend, wie die großen Freifall-Pressen auf das kalte Eisen eindröckten und dieses in Form gebracht wurde.

Aber auch die anderen Arbeitsgänge bis hin zum Versand wurden anschaulich



Genuss und Kultur kommen bei den Fahrten ebenfalls nicht zu kurz.

die Geschichte der Stadt und das Leben der Bürger in kurzweiliger Form näher. Anschließend konnten wir noch bei herrlichem Sommerwetter in den Straßencafés auf dem Marktplatz vor der altherwürdigen Kirche St. Viktor in gemütlicher Runde Kaffee trinken. Die Organisation hatte Gerd Hintzke übernommen.

Im August stand der Termin unter keinem guten (Wetter) Zeichen. Eine Fahrt ins Blaue war angesagt. Gonzo (Günter Willeke) hatte die Strecke ausgesucht. Vom Treffpunkt in Arnsberg ging es bei mäßigem bis starkem Regen zuerst zum Küppelturm mit einer Aufwärmeinlage (heißer

dargestellt. In der Zwischenzeit hatten die Damen des Fördervereins die Kaffeetafel gedeckt. Mit Waffeln, heißen Kirschen und Sahne bei gutem Kaffee ließen wir den Tag ausklingen. Mal sehen, was 2011 auf dem Plan steht. Die Termine stehen fest: 15. Mai, 19. Juni und 18. September. Wer mitfahren möchte, kann Infos beim MC Sauerland auf den Clubabenden (jeden 2. Freitag im Monat) in den „Bierstuben“ in Lendringsen, im Internet: www.MC-Sauerland.de oder unter den Telefonnummern 0 29 34/693, oder 0 23 04/52 74 erhalten.

Hans Lothar Reinehr

Exklusiv für Frauen

Zu den vielen Angeboten des BVDM zählen auch Sicherheitstrainings und Touren nur für Frauen.

Auch im BVDM gibt es engagierte Tourenfahrerinnen und SHT-Moderatorinnen, so dass wir 2011 wieder tolle Trainings und Touren exklusiv für Frauen im Bergischen Land, Sauerland, Siegerland und in der Pfalz anbieten können.

Herma Janssen und Ute Gruetzmacher haben 2009 und 2010 schon Frauentouren durchgeführt und nun gibt es noch neue BVDM-Sicherheitsmoderatorinnen. Martina Homrighausen, Johanna Mootz-Diehl und Astrid Althoff werden ab April 2011 Sicherheitstrainings und Touren mit Sicherheitscharakter anbieten.

Das heißt, neben Bremsen und Ausweichen, wird auf die verschiedenen Kurventechniken eingegangen und das Wenden am Lenkanschlag wird zum Normalen. Wenn die Teilnehmerinnen dann noch ihr Motorrad allein aufheben, ist die tolle Tour anschließend perfekt. Auch Trialfahren

mit gestellten Motorrädern mit und ohne Führerschein wird angeboten.

Erweitert wird das ganze Frauen-Exklusivprogramm von BVDM-Trainerin Bärbel Giebat, die jeder Interessierten auch das dritte Rad beim Motorradfahren nahe bringt. Mit ihrem Ural-

gespann bringt sie mühelos diese neue Dimension auch ungeübten Gespannfahrerinnen bei.

Aktuelle Termine gibt es auf der BVDM-Homepage unter www.bvdm.de.

Astrid Althoff



Wie man ein vermeintlich zu schweres Motorrad aufhebt, können die Frauen lernen.

Gefährliche Strecken entschärfen

Mehr Sicherheit für Motorradfahrer, das ist seit Jahrzehnten die vordringliche Aufgabe des BVDM. Und wir haben in dieser Zeit viel erreicht. Doch wir wollen noch mehr, denn immer noch verunglücken zu viele Motorradfahrer, auch wenn die Zahlen für 2010 einen Rückgang bei getöteten und verletzten Motorradfahrern aufzeigen. Wir wollen wieder daran mitwirken, dass diese Zahlen auch 2011 weiter sinken. Dazu brauchen wir aber Eure Hilfe. Auf unserer Homepage haben

wir eine Rubrik, unter der uns Motorradfahrer gefährliche Streckenabschnitte melden können. Diese Strecken müssen dann begutachtet und die Gefahrenstellen dokumentiert werden. Dazu brauchen wir Helfer, die gelegentlich eine Strecke in ihrer Nähe entsprechend überprüfen. Wenn die Strecke Gefahrenpotenziale für Motorradfahrer aufweist, können wir aktiv werden. Zuerst einmal muss der betreffende Abschnitt den zuständigen Behörden gemeldet werden. Das ist wichtig, damit diese

im Zweifelsfall zu Schadenersatz herangezogen werden können. Dann schlagen wir auf Basis des Leitfadens für motorradgerechten Straßenbau (MVMot), Entschärfungsmaßnahmen vor und beteiligen uns je nachdem auch finanziell an der Entschärfung der Strecke. Wer einen Beitrag zu mehr Sicherheit für alle Motorradfahrer leisten möchte, kann uns per E-Mail an ballhupe.de oder per Post (Adresse erster Vorsitzender) unter Stichwort Streckenentschärfung kontaktieren.

lz



Die motivierte Truppe rund um Astrid Althoff ermöglichte Fahren ohne Führerschein.

Spaß am Motorrad vermitteln

Auf der Gamescom 2010 sollte der Gernartion Co-müuter der Spaß am Motorradfahrer näher gebracht werden.

„Fahren ohne Führerschein“ hieß es vom 18.-22. August 2010 auf der Messe „gamescom 2010“ in Köln. Der BVDM hat sich wieder positiv ins Licht gestellt. Die beiden Sicherheitstrainingsanhänger sind komplett im Arbeitseinsatz gewesen. Ein Anhänger wurde genutzt für die Anmeldung. Dort haben Jessica, Anita, Nico und Jelena alle Besucher über die Haftungsausschlussklärung informiert, so dass wir tatsächlich niemanden vom Pfeiler abkratzen mussten :-).

Der andere BVDM-Anhänger war mit Leihbekleidung gefüllt und wurde passgenau von Patricia und Dimitri verteilt.

Es gab die Möglichkeit, bei Fritz mit kleinen und großen Enduros über Rindenmulch zu fahren. Und mit BVDM-Sicherheitsmoderatoren von

einer 125 D-Tracker vom Kawasaki, über die 250 Ninja, auch mal mit dem MP3 LT von Piaggio, dem Aprilia RS50 Roller, oder der Suzuki Gladius und der großen 600 Bandit in die Welt des Motorradfahrens zu schnuppern. Martin Orlowski, Martina Homrighausen, Uwe Philipp und Michael Zell zeigten ihr Können auch bei Nicht-Führerschein-Inhabern/innen. So hatten wir wieder einmal, wie schon 2009, die Gelegenheit, junge Menschen für das Motorradfahren

zu begeistern. Ich denke, das war ein voller Erfolg für die Jugendarbeit des BVDM. Den über 700 Einzelanmeldungen, ca. 2500 Probefahrten und viele interessierte Zuschauer sind eine beachtliche Messequote bei einer Branchenfremdenveranstaltung.

Zu sehen auch auf www.youtube.de Stichwort Motorrad und gamescom 2010. Hier sei allen Beteiligten herzlich gedankt, vielleicht können wir uns 2010 wieder so klasse präsentieren.

Astrid Althoff



Bei der Veranstaltung waren auch die BVDM-Anhänger im Einsatz.



Alles Logo?

Erst einmal möchte ich Martin Daniels ein dickes Lob aussprechen für die viele Arbeit, die er sich gemacht hat, um uns die Logo-Vorschläge präsentieren zu können. Aber leider (oder Gott sei Dank?) sind die Geschmäcker verschieden. Es ist keines dabei, von dem ich sagen könnte: „Das ist mein Favorit!“ Und wie soll so ein Favoritenlogo aussehen? Designer oder Werbefachmann bin ich keineswegs. Also verkünde ich Euch hier auch kein Evangelium. Aber ich habe gute Erfahrungen damit gemacht, ein komplexes Problem in kleinere Teilprobleme zu zerlegen und aus Teillösungen wieder eine Gesamtlösung zusammenzusetzen. Das will ich hier auch versuchen.

Warum überhaupt ein neues Logo? Nach 50 Jahren darf man darüber sicher mal nachdenken. Und das Bessere ist der Feind des Guten! Im Forum wird ein Beispiel genannt, wo das neue Logo scheiterte. Ich kann Euch den NWJV (NW-Judoverband) als Beispiel nennen für ein gelungenes neues Logo.

Erst einmal unser altes Logo und wie es auf mich wirkt. Die Elemente: Ein Kreis, darin der Schriftzug „BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e.V.“, dann die Windrose und innen ein Speichenrad. Auf den freien Flächen sind die Buchstaben BVDM verteilt. Das Ganze in Cyan-

blau auf weißem Hintergrund. Bei einem flüchtigen, ich betone flüchtigen Blick, bleibt bei mir folgender Eindruck zurück: Ein Rad, bestehend aus Kreis und Schriftzug als Reifen, Windrose als Speichen, Speichenrad als Nabe und ganz dick BVDM darin. Insgesamt eine runde Sache. Kann ich mich mit identifizieren. Das ist mein

noch eine Rolle spielt, können Euch die Fachleute sagen.

Nun soll ein neues Logo her. Meine Anforderungen daran: Eine „Runde Sache“, hoher Wiedererkennungswert, auf Neudeutsch ein Eye-Catcher, Elemente des alten sollen enthalten sein (alle?), es muss wieder mein Logo sein können. Doch die Vor-

schläge aus der Ballhupe 3/2010 erfüllen diese Forderungen nicht so richtig. Finde ich jedenfalls. Die Vorschläge „Klassisch“, „Kompasskantig“, „Kompass Kontraste“, die sind mir zu krisselig. Da ist zu viel drin. Man muss genau hinsehen, um zu erkennen, was da gemeint ist. Das Rad ohne Speichen in anderen Vorschlägen könnte eine Zielscheibe sein – rein subjektive Assoziation – oder ein Rad in Bewegung. Aber mit den Stacheln der Windrose dran ist es kei-



Logo, wenn ich gerade als BVDMler unterwegs bin. Obwohl das dezente Cyanblau war noch nie meine Lieblingsfarbe und etwas angestaubt ist das Ganze auch.

Zur Entstehung dieses Logos weiß ich eigentlich wenig oder fast gar nichts. Nur die Farbe, dazu hat mir mal einer der Uralthasen erklärt, dass das ein echter Kostendämpfer sei, da Cyanblau eine der Druckergrundfarben ist und somit das Logo einfarbig gedruckt werden kann. Ob das heute

ne „runde Sache“ mehr.

Jetzt will ich aber auch mal kreativ werden. Die Silhouette aus „Silhouette“, vielleicht auch den Mopedfahrer auf der Silhouette aus „Quadrat-Piktogramm“ finde ich ganz ansprechend. Beim Vorderrad würde ich die Windrose in das Rad verlegen, quasi als Speichen. Oder Speichen und keine Windrose mehr? Und links daneben in dicken Lettern BVDM, in rot oder in einem roten Viereck. Wäre ein Blickfang! Aber das Bedrucken

eines T-Shirts kostet dann nicht mehr 5, sondern 10 Euro! Also doch lieber einfarbig? Und flächige Bestickungen machen ein Patch teuer. Ein weiterer Gedanke: Aus Rad und Windrose einen „Motorblock“ machen, also platzierungsmäßig! Links steht dann BVD und rechts M. Übrigens, die Windrose erinnert mich immer an die NATO. Sollten wir die Strahlen etwas kürzer und breiter machen? Oder wir verschieben das Rad aus der Mitte der Windrose ein Stück nach rechts unten?

Gut, entscheide ich mich jetzt und gebe dem Kostenfaktor Priorität: Die Silhouette, links darunter dick BVDM, rechts ein Vorderrad mit Speichen und die Windrose nach links oben verschoben, vor die Motorradsilhouette und hinter das Rad, Mittelpunkt gerade noch hinterm Rad, Strahlen dicker und kürzer. Das ganze in Cyan.

Dann wäre das Logo fertig, aber die Diskussion nicht. Denn da sind noch

ein paar weitere Anforderungen.

Wir sind ja leider noch nicht so bekannt wie der ADAC. Daher muss noch ein Schriftzug „Bundesverband der Motorradfahrer e.V.“ hinzukommen. Aber der muss nicht Teil des Logos sein. Das kann auf einem Briefkopf durchaus anders sein, als auf einem Aufkleber oder einem T-Shirt. Auf einem Briefkopf kann man den Schriftzug über die ganze Blattbreite ausdehnen und das Logo daneben oder darunter platzieren. Logo plus Schriftzug müssen aber auch auf runde Aufkleber oder Aufnäher passen. Eckige Formen sind viel anfälliger fürs Ablösen. Unsere Messteams können wir dagegen mit Shirts ausstatten, auf denen unter dem Logo unser Name bequem zu lesen ist.

Bislang ging ich von dezentem Cyan als unserer Farbe aus. Etwas zurückhaltend, nicht aufdringlich, signalisiert sie mir. Ist durchaus o.k. Als Standardfarbe fürs Logo bin ich auch

dafür. Aber unser Messestand auf der letzten Intermot: Viel Weiß, viel Licht, cyanfarbene Messeshirts, alles gut gelungen. Nur unser Logo oben drüber, dass hätte ich mir da in einem leuchtenden Knallblau gewünscht. Und dann kann man Cyanblau auch nicht mit jedem Hintergrund kombinieren. Bei Blau oder Schwarz z.B. muss das Logo invertiert werden. Geht das bei „Quadrat-Piktogramm“ oder „Klassisch“ ohne Probleme?

Jetzt meine Frage an Martin Daniels: Kannst Du aus diesen Gedanken einen (mehrere) Vorschlag kreieren, der mir und möglichst vielen anderen auch gefällt? Und den oder die müssen wir dann mit dem alten Logo vergleichen. Aber lasst uns das nicht abhängig davon machen, ob andere ihr Logo ändern oder nicht. Und wenn Ihr meinen Überlegungen nicht folgen wollt, dann stellt eigene an und schickt sie an die Ballhupe oder stellt sie ins Forum. **Bernhard Reckmann**

Kreative Köpfe gesucht AG soll Vorschläge für Logo erarbeiten

Zu den Logo-Entwürfen von Martin Daniels haben wir sehr viele Reaktionen erhalten. Zum einen als Abstimmung und Diskussion im Forum, zum anderen als E-Mails an die Redaktion. Ein klares Fazit zu ziehen, fällt schwer, da die Meinungen so unterschiedlich sind. Doch eines steht fest, es gibt keinen klaren Favoriten und auch keinen Entwurf, von dem zumindest einige sagen: Das ist es. Nun könnten wir sagen, okay, wir haben keinen Favoriten, sind nicht überzeugt, also lassen wir alles so wie es. Auch das fordern ja einige Mitglieder. Ihr Argument: Das alte Logo gibt es seit vielen Jahrzehnten, es ist als Marke eingeführt. Das sehe ich allerdings völlig anders. Unser Logo ist keine Marke, es ist nur bei unseren Mitglieder bekannt. Wer es heute sieht, hat meistens große

Fragezeichen in den Augen. Und man muss erklären, was es darstellt. Der Bezug zum Motorrad ist ohne unseren Namen nicht zu erkennen. Genau das soll sich aber ändern und deswegen brauchen wir ein neues Logo, das das Zeug hat, eine Marke zu werden, das die Verbindung zum Motorrad und zu unserem Verband herstellt.

Eines hat die Diskussion klar gezeigt. In einer quasi basisdemokratischen Beteiligung werden wir in absehbarer Zeit keinen mehrheitsfähigen Entwurf finden. Deswegen schlage ich vor, dass sich eine kleine Gruppe (maximal zehn) zusammenfindet, die mit Martin das neue Logo erarbeitet und dann fünf Entwürfe vorlegt, über die die Mitglieder abstimmen können. Wer mitmachen will, schickt eine Mail an ballhupe@bvdm.de, die ersten zehn erhalten den Zuschlag. **lz**

Neuer Stammtisch des BVDM

Es gibt seit Ende 2010 einen neuen BVDM-Stammtisch – für den Bereich Rhein-Sieg. Er ist natürlich nicht nur für BVDM-Mitglieder, sondern richtet sich an alle Motorradfahrer. Benzin reden, aktuelles rund ums Motorrad erfahren, gemeinsame Touren planen, austauschen, Spaß haben, stehen auf dem Programm. Der Stammtisch trifft sich jeden ersten Dienstag im Monat (nächste Mal am 1. Februar) in der Kneipe „Honni“, Hauptstraße 50, in St. Augustin-Niederpleis. Aktuelle Hinweise gibt es im Forum.

Für das Bergische möchte ich gerne einen Stammtisch in Lindlar oder Umgebung ins Leben rufen. Bei Interesse schickt bitte eine Mail an ballhupe@bvdm.de. Wenn sich Interessenten finden, werde ich die Termine auf der Homepage in Zeitschriften und der Tagespresse veröffentlichen. **lz**



Grenzerfahrung

In Nebelschwaden vor dem Monte Saccarello mit der Erlöserstatue. (Foto: Stier)

Mit dem Harley-Gespann fuhren unsere Leser Heidi und Thomas Stier über die Ligurische Grenzkammstraße. Auf der Solo-Maschine begleitete sie Mirco Wagner. Ein Abenteuer der besonderen Art.

Endlich war es soweit. Nach sorgfältiger Vorbereitung stand die Ligurische Grenzkammstraße (kurz LGKS genannt) auf unserem Urlaubsplan. Eine Kriegsstraße aus der Zeit zwischen den Weltkriegen, abgeschieden gelegen im unbesiedelten italienisch-französischen Grenzgebiet auf Höhen über 2000 Meter, inklusive der südlichen Anfahrt 96 Kilometer lang. Nach etwa einem Drittel der Wegstrecke gibt es nur zwei Abfahrtsmöglichkeiten ins Tal. Grob geschottert, nur rudimentär unterhalten, das ist normalerweise eine Herausforderung für Enduros oder Allradfahrzeuge. Doch wir wollten es wissen: geht das auch mit einem Straßengespann aus der „Veteranenabteilung“?

Unser Fahrzeug, eine Harley-Davidson FXRT, Baujahr 1986, hatte schon einige Erfahrung mit italienischen Kriegsstraßen: so z. B. mit den Pasiubiostraßen und dem Tremalzopass (beide heute leider für Motorräder gesperrt), aber die LGKS war da wegen des äußerst schlechten Erhaltungszustandes schon ein deutlich anderes

„Kaliber“. Das vergleichsweise hohe Gesamtgewicht des Gespannes von rund 700 Kilogramm und die bei Straßenfahrzeugen üblichen kurzen Federwege sind dabei keine wirkliche Unterstützung. Auf der anderen Seite steht der Motor mit seinem schon legendären Drehmomentverlauf und – nicht zu vergessen – die Bodenfreiheit, die unser Harley-Gespann einerseits den klassischen Motorradreifen (16 Zoll vorne, 19) und andererseits der Trockensumpfschmierung und dem damit einhergehenden Verzicht auf eine Ölwanne verdankt.

In der ersten Augustwoche geht es los. Über den Großen St. Bernhard, den kleinen St. Bernhard und den Col de l'Iseran wärmen wir uns schon mal auf der Anfahrt ein wenig auf. Als „Basislager“ für die Befahrung der LGKS hatten wir das Örtchen Monesi am Fuß des Monte Saccarello vorgesehen. Nach einer kurzen Erkundungsrunde entscheiden wir uns aber dann doch für den Nachbarort San Bernado di Mentatica und die Albergo San Bernado de Setima. Diese Entscheidung haben wir nicht bereuen müssen. Das Essen ist hervorragend. Wir haben stets eine Auswahl aus verschiedenen landestypischen Gerichten und die Portionen sind auch geeignet, große Biker zu sättigen. Und für Gäste mit ausbaubaren Italienischkenntnissen spricht die Wirtin sogar englisch.

Am nächsten Morgen dann der große Moment: Auffahrt

zum Monte Saccarello, mit 2200 Metern der höchste Berg Liguriens, erreichbar über eine Stichstraße, die von der LGKS abzweigt. Was würde uns unterwegs erwarten? Natürlich hatten wir vorher die Karten studiert, den Alpenstraßenführer „Denzel“ auswendig gelernt, der immerhin Teile der LGKS mit der Kategorie fünf geadelt hat, dem höchsten dort zu vergebenden Schwierigkeitsgrad. Wir hatten im Internet Bilder angeschaut und Reiseberichte gelesen. Und auch unser TomTom war mit von der Partie. Ein kleiner Teil der LGKS ist tatsächlich auch dort wiederzufinden: „Das Ziel liegt an einer nicht asphaltierten Straße“. Nun dann – Anker auf.

Von dem kleinen Wintersportort Monesi ausgehend, windet sich der Weg in vielen Serpentineen zunächst in südwestlicher Richtung, um dann mit einem kleinen Schwenk nach Westen auf die LGKS zu treffen. Kurz vor dem Passo di Tanarello (2042 Meter) zweigt dann die Stichstraße hinauf zum Monte Saccarello ab. Grober Schotter erwartet uns, das Gespann wird mächtig gebeutelt, aber der einspurige Weg ist relativ breit und die Haarnadeln nicht extrem ausgefahren, so dass wir zwar langsam, aber stetig vorankommen. Leider ziehen ein paar Wolken auf, dennoch wird kurz darauf der Blick frei auf die von der Sonne beschienene fast zehn Meter hohe Erlöserstatue „Il Chiso Redentore“ in unmittelbarer Nähe zum Gipfel. Dieser liegt genau auf der Grenze nach Frankreich und bietet

eine schöne Rundumsicht. Man kann auch den weiteren Verlauf der LGKS gut einsehen.

Wieder aufsitzen! Zurück zur Einmündung der Stichstraße und dann Richtung Norden, der nördliche Endpunkt der LGKS endet am Fort Central nahe der Passhöhe des Colle di Tenda. Doch bis dahin werden noch einige Stunden Fahrzeit vor uns liegen. Wegweiser sind spärlich bis gar nicht vorhanden. Der Weg ist überraschend gut, bietet damit etwas Erholung nach der herausfordernden Anfangspassage. Er führt durch einen ausgedehnten Wald. Vereinzelt sehen wir Hirten, die in alten Wohnwagen oder bescheidenen Hütten Unterschlupf gefunden haben. Der Weg führt uns mit moderater Steigung über die Baumgrenze hinaus. Ursprünglich war die LGKS als Militärstraße für den Transport von Geschützen, Munition und sonstigem Nachschub angelegt worden. Deshalb liegen die Steigungen auch nicht über 13 Prozent. Mehr hätten die damaligen Lkw mit Holzrädern, Holzkeilbremsen und Kettenantrieb vermutlich auch nicht überlebt. Noch heute ist der Untergrund sehr gut erhalten, doch die Oberfläche hat infolge der ständigen Erosion arg gelitten. Je höher wir kommen, desto schlechter wird der Zustand. Der Weg wird schmaler, Randsicherungen gibt es nicht. Wir kommen teilweise nur sehr langsam voran. Wir sind fast alleine unterwegs, sehen aber zwei Endurofahrer aus Deutschland. Das Wetter schlägt überraschend um.



Ein Quad eignet sich für die grob geschotterte Strecke besser als das Harley-Gespann. Neue Kräfte sammelten die Fahrer bei der Rast an der Berghütte Rif. Don Barbera. (Foto: Wagner)



Wir bekommen leichten Regen. Der Weg mit seinen vielen Steinen und Felspassagen wird dadurch sehr rutschig. Später zieht in einiger Entfernung ein Gewitter vorbei. Bevor wir den höchsten Punkt erreichen, liegt rechts auf einem kleinen Plateau eine bewirtschaftete Berghütte: Rif. Don Barbera. Boxenstopp! Eine handvoll Wanderer macht ebenfalls Rast. Wir treffen auch die Endurofahrer wieder. Sie kommen wie wir aus dem Westerwald. Wir werden sehr fürsorglich bewirtet, der Wirt kommt sogar aus der Küche und erkundigt sich nach der Zufriedenheit seiner Gäste.

Doch die Zeit drängt. Aufbruch! Vor uns liegt jetzt das schwierigste Stück. Der Abschnitt über den Colle Mallaberghe (2225 Meter) zum Col de la Boaire (2102 Meter) gilt als der schwierigste Streckenabschnitt der gesamten LGKS. Werden wir es schaffen? Der Schotter wird immer gröber, die Auswaschungen immer tiefer, der Weg schmaler. Und genau da liegt unser Problem. Wir können mit dem Gespann auf dem Weg nicht wie ein Solofahrer rechts oder links ausweichen und die größten Hindernisse umfahren. Wir haben an den Seiten nur wenige Handbreit Platz. Längst fahren wir so langsam, wie es ohne Einsatz der Kupplung überhaupt möglich ist. Die Harley zieht uns mit rund 1000 Umdrehungen auf dem losen Schotter bergauf. So langsam, dass der Tacho noch nichts anzeigt. Im Navi kann man es aber ablesen:

12 bis 14 km/h. Doch das ist an vielen Stellen noch viel zu schnell! Kindskopfgroße Steine, felstreppenähnliche Auswaschungen, nass vom Regen – wir müssen halten! Motor aus! Gang rein! Steine unterlegen! Wir haben ja keine Handbremse. Nach Trialmanier wird die Strecke abgegangen. Wie kommen wir durch die nächsten 20 Meter? Steine werden weggeräumt, die Ideallinie festgelegt. Heidi ist längst aus dem Beiwagen ausgestiegen. Jetzt zählt jedes Kilogramm! Können wir an dieser Steigung auf diesen Felstrepfen wieder anfahren? Wird die Kupplung halten? Sollen wir besser umdrehen?

Zumindest die letzte Frage ist schnell beantwortet: Umdrehen ist keine wirkliche Option. Es würde nämlich nicht unbedingt helfen. Die LGKS führt in diesem Abschnitt über zahlreiche Pässe. Das Streckenprofil ist ein ständiges Auf und Ab. Bergabpassagen sind für uns vergleichsweise einfach zu befahren. Da können wir nämlich so langsam fahren, wie es der Streckenzustand erfordert. Und wir haben schon einige Bergabstücke hinter uns, die bereits ernsthaft die Frage aufgeworfen hatten, ob man da notfalls in Gegenrichtung wieder rauf kommen könnte. Und noch ein weiterer Umstand erleichtert uns die Entscheidungsfindung ungemein. Der Weg ist an dieser Stelle nämlich schlicht zu schmal, um das Gespann sicher wenden zu können.

Eine helfende Hand für die erste Felstreppe, eine beherzte



Wie beim Trialfahren wurden die schwierigen Passagen zu Fuß abgegangen und manche Steine aus dem Weg geräumt. Das Gespann kam dabei an seine Grenzen. (Foto: Wagner)



Zwischendurch musste Beifahrerin Heidi immer wieder aussteigen, beim Foto am Col die Signori konnte sie im Beiwagen sitzen bleiben. (Foto: Stier)

Drehung am Gasgriff, viel Vertrauen in die Mehrscheiben-Ölbakcupplung und schon ist der Abschnitt überwunden. Nach einigen hundert Metern kann auch Heidi wieder zusteigen und wir arbeiten uns gemeinsam weiter voran. Es folgen noch einige kurze Abschnitte, wo aus Gewichtsgründen erneut auf die bewährte Beifahrerin verzichtet werden muss. Der Streckenzustand ist erfreulicherweise so eindeutig hundsmiserabel, dass der Fahrer um längere Erklärungen herumkommt, warum so plötzlich weibliche Pfunde im Beiwagen entbehrlich sein sollen. Ein kleines Beispiel: In einem von zahlreichen grob ausgewaschenen Längsrillen gekennzeichneten Abschnitt verspringt das Gespann seitlich und schwer kontrollierbar in einer vom Regen feuchten Felsrinne. Das passiert, als gerade einem Hindernis am rechten Fahrbahnrand ausgewichen werden musste. Das Gespann rutscht dabei links gegen einen Felsen. Eine kleine Felsnase schlängelt sich blitzschnell zwischen vorderem und hinterem Sturzbügel vorbei direkt Richtung Trittbrett und klappt dieses hoch, während der Schaltfuß noch darauf ruht. Reaktionsschnelles Anheben des linken Beines kann gerade noch Schlimmeres verhindern.

Spannend wird es noch mal kurz hinter dem Col de la Boaire. Der Weg wird noch schmalere, links geht es ohne

Sicherung wie von einer Tischkante nach unten. Der Weg hängt zur Talseite. Ein Gespann hat die ausgeprägte Tendenz, auf einer seitlich geneigten Fahrbahn stets zur Talseite zu laufen. Dazu bringt jede grobe Unebenheit, über die das Beiwagenrad hinweg rollt, durch den großen Hebelarm noch einen Impuls in den Lenker, was einem präzisen Geradeauslauf auch nicht unbedingt förderlich ist. Und der Schotter ist grob! Wir fahren noch vorsichtiger als sonst. Wie heißt es dazu im Denzel wörtlich: „Lenker breiterer Fahrzeuge brauchen für diese Gefahrenstelle starke Nerven“. Nun, jetzt wissen wir endlich, wie breit unser Gespann tatsächlich ist.

Das Wetter wird schlechter. Wolken ziehen auf. Wir erreichen bei schlechter Sicht den Colle di Perla (2086 Meter). Kurzer Halt, sorgfältig überprüfen wir die Navigation. Wir wollen uns auf keinen Fall verfahren. Denn wie schon erwähnt, enden alle Abzweige nach einigen Kilometern als Sackgasse. Bis auf zwei vorbeifahrende Quadfahrer sind wir ganz alleine. Noch rund zehn Kilometer sind es bis zu unserem Zwischenziel, dem Fort Central (1908 Meter). Ein letzter Bergrücken, dann liegt es vor uns. Wir sind noch über 2000 Meter hoch und blicken hinunter auf die Ruine des 1880 erbauten Forts. Es ist geschafft!



Es ist geschafft. Das Harley-Gespann steht vor dem Fort Central. (Foto: Stier)

Doch die Freude wird sofort ein wenig getrübt. Bei der Abfahrt zum Colle di Tenda (1871 Meter) liegen die Wolken plötzlich auf. Die Sicht beträgt vielleicht noch 25 bis 30 Meter. Jetzt wird die Navigation wirklich mühsam. Wir planen daher um und verzichten auf die Befahrung der Südrampe mit ihren 48 Haarnadelkurven und fahren vorsichtig über die Nordrampe des Tenda und den Tendatunnel wieder nach Süden. Dieser einspurige Tunnel bildet die Grenze nach Frankreich. Jetzt geht es ein kurzes Stück auf der Nationalstraße Richtung Ventimiglia bzw. Nizza. Dann müssen wir schon wieder links nach La Brique abbiegen. Es gibt nämlich nur einen Schotterpass zurück nach Italien in unser Quartier. Also nehmen wir die zweite Schotterpassage des Tages in Angriff. Der Straßenzustand ist anfangs recht gut. Die Straße ist breit und für schwere Langholztransporte präpariert. Aber man ahnt es schon: je höher wir kommen, desto weniger Bäume gibt es und somit auch weniger Bedarf für Langholztransporte. So verwandelt sich der Weg schließlich wieder in die bekannte grobe Schotterlandschaft.

Über den Col Linaire (1432 Meter) geht es wieder zurück auf die LGKS. Diese fahren wir jetzt ein Stück nach Norden und biegen dann am Passo di Collardente (1599 Meter) Richtung San Bernardo di Mendatica ab. Nachdem wir dann noch die Schotterpässe Passo della Guardia (1461 Meter) und Colle del Garezzo (1795 Meter) passiert haben, treffen wir nach 140 Kilometer Streckenlänge und über

zwölf Stunden Gesamtfahrzeit um 20.10 Uhr fast pünktlich zum wohlverdienten Abendessen (nebst kräftigem Rotwein) wieder bei unserer Wirtin ein. Die 48 Haarnadeln der Südrampe des Col di Tenda haben wir dann zwei Tage später bei herrlichem Sonnenschein nachgeholt. Aber das ist eine andere Geschichte.

EIN KLEINES FAZIT:

Ja wir haben es geschafft! Und es war in der Tat eine Grenzerfahrung! Wäre die Strecke auch nur um ein wenig unwegsamer gewesen, hätten wir vermutlich aufgeben müssen. Das Fahrzeug hat am Seitenwagenrahmen unmittelbar vor dem Seitenwagenrad 19 cm Bodenfreiheit. Und trotzdem haben wir an dieser Stelle mit dem Rahmenrohr aufgesetzt. Die Technik hat gehalten. Nur den Kupplungseinsteller haben wir eine halbe Umdrehung nachdrehen müssen. Der Motor hat uns trotz seiner bereits hohen Laufleistung die stundenlange Schinderei in den Bergaufpassagen mit nur 1000 Umdrehungen nicht übel genommen. Durch die extreme Hitzeentwicklung haben zwar einige Gehäusedichtungen ein wenig Ölnebel geschwitzt, das hat aber nach Abkühlung sofort wieder aufgehört. Zur Nachahmung ist diese Tour mit einem Straßengespann auch bei langjähriger Gespannerfahrung ausdrücklich nicht empfohlen. Auch sollte man bedenken, dass es keine konstanten Streckenverhältnisse gibt. Die LGKS ändert ihre Beschaffenheit vermutlich nach jedem kräftigen Regen.

Thomas Stier



Buch über den Mythos ET

Elefantentreffen – ein Buch der Reihe „Motorradtouren mit Kraft2go“, Presstext von Heike Feuchter.

Dem „Elefantentreffen“, dem legendären und weltweit größten Wintermotorradtreffen, hat der Münsinger Buchautor Hans-Jochen Kraft sein 2. Buch gewidmet. Viele Tipps, Informationen und Bilder machen den Band zum informativen Nachschlagewerk. Während für viele Biker die Motorradsaison nach dem Herbst zu Ende geht, fiebern unentwegt dem Winter entgegen, um sich der Magie der Wintertreffen hinzugeben. Das unter dem Namen „Elefantentreffen“ legendär gewordene älteste und größte Treffen der Welt im Winter findet alljährlich im Januar im Bayerischen Wald statt und zieht während dieser Tage bis zu 7000 Motorradfahrer aus aller Welt in die schneereiche Walddidylle. Der Münsinger Autor und Zweiradfan Hans-Jochen Kraft beschäftigt sich in seinem 2. Buch mit dem Mythos des Treffens, dessen unvergleichliche Atmosphäre auch ihn in seinen Bann gezogen hat. Schon einige Male hat er daran teilgenommen und hat nun seine Erfahrungen auf und um das Mega-Event auf 96 Seiten zusammengefasst. Neben der Veranstaltungshistorie stellt er die Beweggründe der Teilnehmer, Zeitraum, Ort und Anfahrtswege vor und geht ausführlich auf das umfassende Programm des Treffens ein. Die Magie der Kulturveranstaltung erschließt sich dem Leser durch viele anschauliche und aus der Praxis ge-griffene Schilderungen der gelebten Kameradschaft, dem „Wir-Gefühl“ beim gemeinsamen Kochen, Grillen, Klönen und Fachsimpeln. Unterhaltung, Flair und Geselligkeit bieten Gottesdienst, Wettbewerbe, Lager-

feuer, Feuerwerke, Schaufahrten und Wanderungen in einer atemberaubenden Winterkulisse. Eine umfangreiche Bildergalerie rundet das Buch ansprechend ab, die teils skurrile Szenerie ist darin festgehalten und bringt den Charakter des Treffens anschaulich zum Ausdruck. Weitere Ka-

pitel befassen sich mit der Organisation des Treffs, wertvolle Tipps geben Planungshilfen zu wichtigen Themen wie Gepäck, Unterkunft oder Ernährung.

Das Buch ist zum Preis von 14,99 Euro im Buchhandel oder über www.kraft2go.de zu beziehen.



Das Buch gibt es natürlich auch auf dem Elefantentreffen.



- Elefantentreffen
- Test BMW R 1200RT
- Reisebericht
- Winterreifenpflicht
- Thailändische
Impressionen



Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 13. Februar. Die Redaktion freut sich über zahlreiche Zuschriften, Fotos, Anregungen und Kritik.

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

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V. (BVDM)

Auflage: 5000

Achtung! Neue Adresse!!!

Chefredaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Ossietzkystraße 6
51789 Lindlar
Telefon 0 22 66/99 85 963
Mobil 01 75/412 12 98
Telefax 0 32 22/140 91 84
E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Layout: Jörg Renfordt

Autoren dieser Ausgabe:
Astrid Althoff, Martin Daniels, Heike Feuchter,
Bernhard Reckmann, Hans Lothar Reinehr,
Dagmar Schreiner, Thomas Stier und Manfred Zindel.

Wichtige Adressen:

BVDM-Geschäftsstelle
In den 14 Morgen 9
55257 Budenheim
Tel. 0 61 39/29 32 09
Fax 0 61 39/29 32 10
E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de

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

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

Druck:
Warlich Druck, Meckenheim

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

Das Titelbild auf dem Umschlag stammt von Ralf Schwab.

Faszination ENDURO

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu



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

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Adlerstraße 6
73540 Heubach

Test

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

Sport

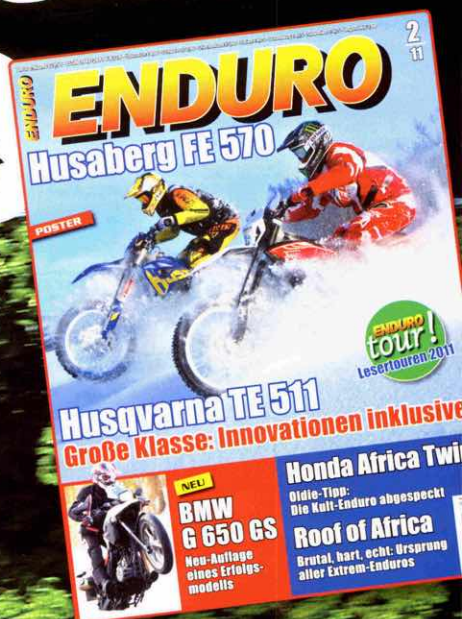
Spektakulär, spannend,
vielseitig – alles über den Rallye-
und Endurosport

Technik

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

Reise

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



Zeitschrift der Gespannfahrer

Seit 1988



Gespann-Freunde

Gespann-Geschichten

Gespann-Tipps

Gespann-Fahrberichte

Gespann-Tests

Bitte zutreffendes ankreuzen

☐ Ja, senden Sie mit unverbindlich zum probieren:

Die aktuelle Ausgabe der Zeitschrift MOTORRAD-GESPANNE gegen Vorausrechnung zu, Preis: 6,80 Euro

Bestellung:

Liefere Sie mir gegen Vorausrechnung:

- ☐ Motorradgespanne im Eigenbau . 14,80 €
☐ Gespannkatalog 2009 11,50 €
 (Katalog erscheint alle vier Jahre)
☐ Das 1 x 1 für Gespannfahrer 17,50 €
 Versandpauschale 3,00 €

Meine Anschrift:

Vor- und Nachname

Straße/Hausnummer

Land/PLZ/Ort

Bestellmöglichkeiten:

Fax: (0) 62 98 - 92 89 81
 info@motorrad-gespanne.de
 Telefon (0) 62 98 - 92 88 84
 www.motorrad-gespanne.de
 MOTORRAD-GESPANNE
 Ahornweg 4
 D 74255 Roigheim

www.motorrad-gespanne.de