



Unter Druck

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Mächtig Druck hat der BVDM in Sachen Winterreifenpflicht im Vorfeld des Elefantentreffens gemacht. In zahlreichen Medien haben wir unseren Standpunkt dargelegt und klar gemacht, dass auch die Bundesregierung nicht etwas per Gesetz verordnen kann, das es gar nicht gibt. Ob Radiostationen, Fernsehsender, überregionale Zeitungen bis hin zur Süddeutschen, dpa, Tageszeitungen und Fachpresse haben über dieses für Motorradfahrer unsinnige Gesetz berichtet. Der Bürgermeister von Thurmansbang, Amtskollegen und Landtagsabgeordnete haben sich dafür eingesetzt, dass der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Dr. Andreas Scheuer, der dort seinen Wahlkreis hat, die Einladung des BVDM zu einem Gespräch am Rande des Elefantentreffen angenommen hat. Dort wiederholte er die Auffassung des Ministeriums, dass die Winterreifenpflicht auch für Motorräder gilt. Aber ganz offensichtlich war dem Ministerium nicht bekannt – trotz mehrfacher Hinweise – dass es gar keine Winterreifen für Motorräder gibt. Auch auf die Sicherheitsproblematik von grobstolligen und nicht speziell für winterliche Bedingungen entwickelte Reifen, haben wir ebenso hingewiesen wie auf die Reifenbindung, die verhindert, dass man einen passenden Reifen einfach montieren kann. Dazu sind teure und aufwendige Einzelabnahmen erforderlich. Der Staatssekretär betonte, dass die Spit-

ze des Ministeriums „motoraffin“ sei und verwies auf die geplanten Wechselkennzeichen und kleinere Kennzeichen für Motorräder.

Dass wir von Dr. Scheuer keine Zusage über die Änderung des Winterreifengesetzes erhalten würde, war uns im Vorfeld des Gesprächs klar. Doch für uns war ganz entscheidend, dass unsere sachlich und ruhig vorgetragenen



Argumente Gehör finden und unsere Sachkompetenz in Sachen Motorrad akzeptiert wird. Das ist uns auch voll gelungen. Dr. Scheuer hat uns gebeten, unsere Argumente und unser Fachwissen für eine Neubewertung des Gesetzes einzubringen. Dieser Bitte kommen wir nur zu gerne nach und wir sind sicher, dass die Winterreifenpflicht für Motorräder bis zum nächsten Winter vom Tisch ist. Wir fordern, dass bei der erforderlichen Novellierung des Gesetzes, die Motorräder explizit von der Winterreifenpflicht ausgenommen werden.

Das Beispiel Winterreifen hat deutlich gezeigt, wie wichtig der BVDM als starke Interessenvertretung der Motorradfahrer ist. Ohne die entsprechende Lobbyarbeit auch in Brüssel gäbe es noch viel mehr unsinnige Gesetze und Auflagen für Motorradfahrer. Damit wir aber mit unserer jahrzehntelangen Erfahrung und Kompetenz noch mehr Gehör finden, brauchen wir noch viel mehr Mitstreiter. Je mehr Mitglieder wir haben, desto größer wird unser Einfluss.

Daher lautet der Appell an alle Motorradfahrer: Werdet Mitglied im BVDM. Wir kämpfen nicht nur für unsere Rechte und mehr Sicherheit auf unseren Straßen, sondern bieten ein vielseitiges Angebot. Das reicht von Sicherheitstrainings in allen Variationen über geführte Touren, Orientierungsfahrten, Jahreswettbewerb, Rallyes und Deutschlandfahrt bis hin zum Elefantentreffen. Spaß, Sicherheit und Politik sind die drei entscheidenden Säulen unserer Arbeit. Wir sind die Lobbyisten für alle Motorradfahrer in Deutschland. Garantiert haben wir auch für Dich ein passendes Angebot. Mach mit!

Ich wünsche uns einen unfallfreien Start in eine tolle Motorradsaison und hoffe, viele von Euch auf einer unserer Veranstaltungen zu sehen.

**Michael Lenzen,
BVDM-Vorsitzender**



8

Politik

Lobbyarbeit ist ein entscheidendes Mittel, um die Interessen von uns Motorradfahrern in der Politik zu Gehör zu bringen und bei der Gesetzgebung mitzureden. In Brüssel sprach Maurice Andeson mit deutschen EU-Parlamentariern über die Positionen des BVDM.

8



12

Elefantentreffen

Die Sorge der Organisatoren, dass angesichts der Diskussion um die Winterreifenpflicht für die Motorräder die Motorradfahrer nicht zum Elefantentreffen kommen könnten, erwies sich als unbegründet. Mehr als 6000 Besucher kamen und feierten im Hexenkessel von Loh ein friedliches Fest.

12



24

Reise

Mit 70 Jahren in 70 Tagen einmal um die Europäische Union zu fahren, ist schon eine ganz besondere Leistung. Peter Vollmers machte sich 2010 unter Schirmherrschaft des BVDM als erster Motorradfahrer auf diese Tour. Ihm ging es dabei um den guten Zweck, denn die 23.000 Kilometer legte er als Benefiz-Tour für misshandelte Kinder zurück.

24



Editorial 3

Die Jahreshauptversammlung wirft ihre Schatten voraus. Sie findet in der Jugendherberge Lindlar statt. Auf dem Programm stehen Neuwahlen. 6

Europa spielt auch in der Gesetzgebung für die Motorradfahrer eine immer größere Rolle. Über die Hauptversammlung der FEMA berichtet unser neuer Referent Maurice Anderson. 7

Bei einem EU-Workshop rund ums Motorrad wurden die Positionen der FEMA zu den geplanten Neuerungen diskutiert. Der BVDM arbeitet daran mit. 10

Einen neuen Services für Motorradfahrer, die zum Elefantentreffen kommen, boten die Motorradfreunde Dorfen-Erding bei ihrem „warm-up-stop“ in Dorfen an 20

Zum ersten Mal war der BVDM mit einem Stand auf der Messe Leipzig präsent. Dagmar Schreiner und Steffi Mäuser freuten sich über zahlreiche Gespräche, auch mit vielen jungen Leuten. 22

Tourentrophy und Tourenzielfahrt des BVDM bieten viel Fahrspaß und immer neue Ziele. Diesmal gibt es 125 Ziele zum Thema Wasser. 28

Leserbrief 29

Impressum/Vorschau 30

7



20



22



28





Jahreshauptversammlung

Die Jahreshauptversammlung des BVDM findet in diesem Jahr aufgrund des späten Ostertermins nicht wie sonst üblich am letzten Aprilwochenende statt, sondern bereits am Samstag, 16. April 2011. Die satzungsgemäße Einladung erfolgt mit diesem Artikel in der Ballhupe, eine separate Einladung auf dem Postweg erfolgt nicht. Auf Wunsch einiger Mitglieder werden Termin und Einladung auch auf unserer Homepage erfolgen.

In diesem Jahr treffen wir uns im Bergischen Land, es geht nach Lindlar. Veranstaltungsort ist die Jugendherberge. Dort gibt es neben geeigneten Veranstaltungsräumen für die Hauptversammlung und die Bundesbeiratssitzung auch genügend Zimmer. Wie üblich müsst Ihr Euch um die Reservierung/Anmeldung selber kümmern. Bitte vergesst nicht, das Stichwort BVDM anzugeben. Das Rahmenprogramm werden wir kurzfristig nach Eurem Interesse gestalten und bitte Euch daher um entsprechend rechtzeitige Rückmeldung. Möglich sind neben geführten Touren die Besichtigung des LVR-Freilichtmuseums Lindlar, des Kuriositätenmuseums oder auch eine Steinbruchführung. Lindlar ist bekannt für sein Grauwacke, die seit vielen Jahrzehnten in den Steinbrüchen abgebaut wird. Ohne Rückmeldung gibt es kein Programm!

Hier die Adresse: Jugendherberge Lindlar, Jugendherberge 30, 51789 Lindlar, Telefon 02266/5264, E-Mail: lindlar@jugendherberge.de.

Der Vorstand baut auf Eure Teilnahme, denn es gilt, die Richtung für die nächsten Jahre vorzugeben und einige Ämter neu zu besetzen. Interessant werden auch die Berichte des Vorstandes und der Referenten, denn im Geschäftsjahr 2010 ist eine Menge passiert, und der BVDM war auf vie-

len Feldern aktiv.

Am Freitagabend beginnen wir mit der Bundesbeiratssitzung, zu der alle Vereinsvorsitzenden, Referenten, Funktionsträger und natürlich der Ehrevorsitzende um 19 Uhr eingeladen sind.

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 der Tagesordnung 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 JHV lagen dem Vorstand bis Redaktionsschluss der Ballhupe nicht vor. Dringlichkeitsanträge sind noch auf der JHV möglich.

Um eines schon gleich vorweg zu nehmen: Die Situation des Verbandes stellt sich einigermaßen erfreulich dar. Wir konnten 2010 wieder steigende Mitgliederzahlen verzeichnen, 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-Richtlinien 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 und 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 (siehe dazu auch das Editorial und den Bericht über das Elefantentreffen.). Mit mehr Mitgliedern und mehr aktiven Kräften könnten 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 Programme mit zahlreichen Aktivitäten und Fahrten an. Für BVDM-Mitglieder sind fast alle Angebote kostenlos. Ihr müsst Sie nur nutzen. Ich freue mich darauf, möglichst viele Mitglieder in Lindlar begrüßen zu können.

lz





Gruppenbild mit Damen: Die Mitglieder der FEMA, die in Europa für die Rechte der Motorradfahrer kämpft.

Hauptversammlung der FEMA

Am 5. Februar habe ich mit Olaf Biethan an der Jahreshauptversammlung der FEMA von 9 bis 18 Uhr in Brüssel teilgenommen. Die FEMA ist die politische Vertretung aller Europäischer Motorradverbände und steht in engem Kontakt mit der EU-Kommission. Sie wirkt bei neuen Gesetzentwürfen beratend mit.

Präsident ist Gerard Livett (MAG United Kingdom), weitere Vorstandsmitglieder (Board of directors) sind Maria Nordqvist (SMC Sweden), Christopher Hodder (BMF United Kingdom),



Maurice Anderson (Andy) vertritt den BVDM in der FEMA.

Theodor Klössner (IGM Switzerland) und Juan Soroa (AMM Spain). Als feste Mitarbeiter arbeiten Aline Delhaye, Philip Vogt, Hugo Roebrock und Christina Gesios für die FEMA.

An den Namen und den Nationalitäten des Vorstands kann man sehen, dass die FEMA

einen wahren Europäischen Charakter hat.

Nach den üblichen Formalitäten wie Entlastung des Vorstands, Wiederwahl des Präsidenten und Neuwahl der Vorstandsmitglieder (für den ausscheidenden Morten Hansen wurde Juan Soroa gewählt) widmeten wir uns den weiteren Punkten der Tagesordnung.

Mehr Effektivität in der Vorstandsarbeit verspricht man sich mit einer schnelleren Verteilung des Protokolls und mit Telefonkonferenzen per Skype anstatt zu reisen.

Der MMF Malta und der MACR Tschechien haben weiterhin Beobachterstatus.

Theodor Klössner von der IGM Schweiz präsentierte das Budget für 2011. Noch ist es mit einem Defizit versehen. Wichtig ist allerdings, dass die FEMA liquide ist. Dies ist gewährleistet. Für das noch fehlende Budget sollen, nach ausgiebiger Diskussion, noch Geldquellen gefunden werden.

Mit dem Rider Scan Projekt bemüht sich die FEMA, Fakten über Motorradunfälle zu sammeln. Da es noch kein Europäisches Berichtswesen über Motorradunfälle gibt, unterstützt die EU dieses Projekt zur 50 Prozent.

Die Einführung von ABS, Umweltplakette, strengere Emissionswerte, Tageslicht und Typenzulassungen waren interessante Themen. ITS (Intelligente Transportsysteme), toter Winkel, Abstand halten, Spur halten und E-call (Automatischer Notruf) wurden ebenfalls diskutiert.

Eine private Delegation aus Spanien und Norwegen präsentierte das Projekt Trans European Route for Touring Bikers von Gibraltar bis zum Nordkap.

Schweden hielt einen Vortrag über die Vorteile von fortgeschrittenem Sicherheitstraining und Norwegen über deren Unfallstatistiken.



Beim Thema regelmäßige technische Überprüfungen waren wir sehr erstaunt zu erfahren, dass es in Frankreich und Holland keinen TÜV gibt. Die wollen sich mit aller Gewalt gegen das neue Gesetz wehren. Dafür hatte die deutsche Fraktion nur ein müdes Lächeln übrig. Wir hoffen, dass sich nicht die englische Lösung durchsetzt, wo man nämlich jedes Jahr zum TÜV muss.

Das nächste FEMA-Meeting 2011 ist das FEMA Spring Meeting am Samstag, 4. Juni 2011 (Muiderberg, Niederlande) – durchgeführt von MAG Netherlands. Das FEMA Spring Meeting findet am 15. Oktober 2011 in Brüssel statt. **Maurice Anderson**

Lobbyarbeit im Parlament

Im Rahmen der „Lobby Days“ im EU-Parlament in Brüssel am 7. und 8. Februar 2011 habe ich folgende deutsche MEP's (Mitglieder des Europäischen Parlaments) um ein Gespräch gebeten: Bernd Lange, Dr. Dieter-L. Koch, Dr. Christian Ehler, Albert Dess und Matthias Groote.

Zweck der Treffen war eine Stellungnahme des BVDM gegenüber den deutschen MEP's zu den vorgeschlagenen Gesetzesänderungen für die Zulassung von motorisierten Zweirädern in der EU „Framework Regulation, L-Kategorie Fahrzeuge“ die am 1. Januar 2013 in Kraft treten sollen.

Bei der Stellungnahme des BVDM orientierte ich mich nach Absprache mit Olaf Biethan (2. Vorsitzender BVDM) an dem von der FEMA herausgegebenen Statement und Diskussionen im Rahmen des FEMA Meetings und den BVDM-Positionen.

Natürlich war dies auch eine gute Gelegenheit, unseren deutschen EU Vertreter einmal persönlich kennen zu lernen. Bernd Lange und Dr. Dieter-L. Koch waren zu einem Gespräch bereit und vereinbarten einen Termin mit mir. Dr. Ehler hat aus Termingründen abgesagt, bat aber um

zusendung von relevanten Unterlagen.

Am 08. Februar traf ich mich dann mit den EU-Abgerordneten im EU-Parlamentgebäude getroffen um die Position der deutschen Motorradfahrer klarzustellen. In den beiden Gesprächen erläuterte ich die Positionen des BVDM zu den neuen Gesetzesänderungen.

Die neuen Gesetze, die am 1. Januar 2013 in Kraft treten sollen sind:

1. Stornieren der 74 kW Obergrenze für Motorräder.

Wir unterstützen die Entscheidung der EU Kommission, dass Motorräder mit mehr als 74kW in allen Mitgliedsstaaten der EU zugelassen werden dürfen. Vorher hatten die einzelnen Länder die Möglichkeit dies zu verbieten.

2. Beobachtung des Marktes für Zubehör und Verschleißteile:

Wir unterstützen die vorgeschlagenen Maßnahmen, um gefährliche und ungeeignete Produkte vom Markt zu nehmen.

3. Ausschluss von Trial- & Enduro-Maschinen von den Gesetzen:

Wir sind gegen den Ausschluss eine Gruppe von Maschinen wie etwa Trial- oder Enduro-Motorrädern, Quads oder ähnliche Wettbewerbsmaschinen, die doch in einer geeigneten Form eine Straßenzulassung brauchen. Bei Landwirtschafts- und Baumaschinen ist es doch auch möglich.

4. Eine einheitliche Prüfmethode für Emissionen:

Alle L-Kategorie Fahrzeuge (Motorisierte Zweiräder) müssen einen einheitlichen Emissionsprüfzyklus bestehen um eine Zulassung zu erhalten.

Wir unterstützen diesen Vorschlag.

5. Anhänger:

Es muss gewährleistet sein, dass alle Motorradfahrer



Bernd Lange sitzt seit vielen Jahren im EU-Parlament.





Maurice traf den EU-Abgeordneten Dr. Dieter-L. Koch, um ihm die Positionen des BVDM näher zu bringen.

einen Hänger ziehen dürfen, falls gewünscht. Da es aber keine Hersteller Spezifikationen bezüglich Kupplungen gibt, unterstützen wir den Norwegischen Vorschlag (NN2010/9011/N) um das Problem zu lösen.

6. Antriebsänderungen:

Änderungen, die dem Motorrad ein persönliche Note verleihen, sollen erlaubt sein. Sie dürfen aber nicht die Sicherheit oder die Umwelt negativ beeinflussen.

7. Einführung von integrierten Diagnosesystemen:

Der Kunde, der den Aufpreis für diese Neuerungen zahlt, soll den gleichen Zugang zu technischen Daten haben wie die Händler.

8. Neue Emissionsstufen Euro 3, Euro 4, Euro 5 (Euro 6 nur für L3e Motorräder):

Wir begrüßen die Verminderung von gefährlichen Abgasen. Die Reinigungsanlage muss langlebig, sein um Kosten im Rahmen zu halten.

9. Umweltbeschilderung:

Kunden sollen Vergleichsdaten zum CO₂ Ausstoß und Verbrauch erhalten – ähnlich wie bei Haushaltsgeräten.

10. Kleine Herstellerserie:

Die Kommission schlägt vor, die Produktionsquoten für kleine Hersteller von 200 auf 50 Stück zu reduzieren. Wir sehen hier keinen Bedarf zur Änderung, weil die Anzahl der Produzenten in Europa so gering ist.

11. Individuelle Fahrzeugzulassung:

Unter bestimmten Bedingungen soll es möglich sein, individuell hergestellte Fahrzeuge zuzulassen, auch wenn sie nicht in allen Belangen den Vorschriften genau entsprechen.

12. Zugang zur Reparatur- und Wartungsinformation:

Die FEMA will einfachen und kostenlosen Zugang zu wartungsrelevanten Informationen für Verbraucher. Alle Motorradbesitzer müssen Zugang zu den gleichen Daten wie die Händler haben.

13. Obligatorische Ausrüstung mit ABS & CBS:

Die EU Kommission schlägt vor, neue L3e-A1 Motorräder mit entweder ABS oder CBS und L3e-A2 und L3e-A3 Motor-

räder mit ABS auszurüsten.

U nserer Meinung nach soll der Motorradfahrer selbst die Wahl haben, ob ihm die neuen Systeme die Mehrkosten von Anschaffung und Wartung wert sind.

14. Automatische Licht einschalten:

Um die Sichtbarkeit von Motorrädern zu verbessern, fordert die Kommission, dass die Scheinwerfer automatisch mit der Zündung eingeschaltet werden.

Wir sind gegen die automatische Einschaltung der Scheinwerfer mit der Zündung, weil manche Maschinen eine zu geringe Batteriekapazität haben.

In Deutschland müssen Motorräder mit Licht fahren und die allermeisten Motorradfahrer halten sich daran.

Maurice Anderson

Zur Person

Hergestellt in Birmingham damals Motorrad City, England am 27.02.1947, Motorrad-Führerschein 1963 mit 16 Jahren. Von 1966 bis 1968 bei der Rhein Armee in Nienburg an der Weser als Kradmelder mit einem Ex-2.-Weltkrieg BSA 500 unterwegs.

Erste Isle of Man TT Besuch auf Suzuki GT 380 im Juni 1978 Renate kennengelernt in mein Wahlheimat Weymouth, Dorset (Südwest Küste), in Sommer 1978. Renate hat einen Sommer Sprachschulekurs für deutsche Schüler in den Ferien geleitet. Sie war wie ich aus zweiter Hand und ein sorglose Besitzer. Umsiedlung nach Darmstadt, Weihnachten 1978. Schon in England bin ich Motocross gefahren, hier OMK Süd B Pokal 500cc Klasse.

Mit 35 Jahren habe ich den Crosshelm an den Nagel gehängt und eine Honda XL 500 gekauft. Erste Fahrt zur I.O.M TT von Darmstadt aus im Juni 1985. Insgesamt zehn Mal auf die Insel gewesen.

Erstes Kurventraing auf dem Nürburgring mit der Zeitschrift Motorrad 1996 mit einer Honda VFR 750. 1997 dann das zweite Training, gleicher Ort, gleicher Veranstalter. Toll!

Im Sommer 2000 dann die erste Tour in die Dolomiten, ich bin Alpensüchtig! Ab jetzt geht es nur noch in den Süden bis nach Lago di Garda. 2002 habe ich nach Kniebeschwerden eine BMW R1150RT gekauft. Mein Dieseltraktor. Läuft unf läuft und läuft, 10 Stunden im Sattel kein Problem. Die Fahrt wird nur durch Tankpausen unterbrochen.

2008 habe ich wieder Sehensucht nach japanischer Perfektion gehabt und mir eine gebrauchten VFR 800 zugelegt. Super tolles Motorrad, perfekt.

Jetzt möchte ich etwas von meinen Erfahrung an anderen Motorradfahrer weitergeben, deshalb lasse ich mich als SHT-Moderator bei Astrid Althoff ausbilden, die Module 1 und 2 sind gemacht, jetzt muss ich noch mehrmals bei den SHTs des BVDM hospizieren. *Maurice Anderson*



EU-Workshop Motorrad

MdEP Wim van de Camp hatte zu einem Workshop über das Thema „Motorradfahren in Europa Heute“ eingeladen. Unter anderen Teilnehmern waren auch sieben Europaabgeordnete einschließlich der beiden deutschen Abgeordneten Bernd Lange und Dr. Dieter-L Koch dabei. Wim van de Camp leitete als Moderator den Workshop.

Der erste Vortrag kam von Maria Nordqvist, SMC Schweden über die Unterschiede zwischen den Motorradfahrern in Europa in Gegenwart und Vergangenheit.

Früher war Motorradfahren hauptsächlich für junge Leute, es war günstig, die Marke spielte keine Rolle, es gab keine Sicherheitskleidung und die Fahrer waren meistens männlich. Heute sind die Motorradfahrer meistens älter, es ist ein teures Hobby, die Markenkultur ist sehr stark, es gibt gute Sicherheitskleidung und immer mehr Frauen fahren. Spaß am Motorradfahren haben alle gemeinsam.

Antonio Perlot von ACEM (Verband der Europäischen Hersteller) hielt einen Vortrag über die Motorradindustrie in Europa. Die europäischen Hersteller produzieren mehr als 30 Marken in 14 Ländern, die ACEM besteht aus 16 Nationalverbänden.

Die Wirtschaftskrise von 2008 und 2009 verringerte die Verkaufszahlen um 500.000 Maschinen von jährlich circa 2 Millionen bis auf circa 1,5 Millionen. In 2010 gab es keine

Verbesserung der Verkaufszahlen.

In Europa ist der Roller das meist verkaufte motorisierte Zweirad mit 53 Prozent Marktanteil und einem Verkaufspreis von 1000 bis 3000 Euro.

Stellvertretend für die Europäischen Hersteller gab Bob Mills von Triumph UK einen kurzen Bericht über die Firma Triumph Motorräder. Die alte Firma Triumph ging 1982 pleite. 1983 wurde das Unternehmen von John Bloor gekauft. Die erste neue Triumph wurde auf der Messe in Köln 1990 vorgestellt. Die Maschinen werden heute in GB und Thailand (Tiger 800) produziert. Vom gesamten jährlichen Umsatz bringt der Verkauf von Zubehör 23 Millionen Euro und der Verkauf von Kleidung weitere 10,5 Mio Euro ein. Größter Absatzmarkt ist Nordamerika mit 21 Prozent, gefolgt von Großbritannien mit 18 Prozent. Deutschland liegt gleichauf mit Italien bei 11 Prozent.

Der weltweite Markt für Motorräder mit mehr als 500 Kubik hat sich von 2007 bis 2010 von 1,3 Millionen auf 750.000 Maschinen fast halbiert. Triumph hat seinen Marktanteil von 1,8 Prozent in 2004 auf 4,5 Prozent in 2010 gesteigert.

Bertrand Nelva-Pasqual von Mutuelle des Motards, einer Versicherungsgesellschaft in Frankreich, präsentierte die französischen Motorrad-Unfallstatistiken. Sie zeigen, dass die Unfallursachen hauptsächlich auf menschliches Versagen und nicht auf technische Mängel zurückzuführen sind.

Mit diesen Statistiken verteidigen die Franzosen ihre Ablehnung gegen regelmäßige technische Untersuchungen, weil nur zwei Prozent der Unfälle mit Versagen der Technik begründet sind. Andererseits fordern sie mehr Sicherheitstrainings, um den Faktor Mensch bei Unfällen zu reduzieren.

Zum Schluss des Workshops gab Aline Delhaye, FEMA Sekretariat, eine Präsentation zum Thema „Motorrad und Umwelt“. Ihr Hauptanliegen war, zu zeigen, dass Motorräder sowohl in der Herstellung als auch im Einsatz, die Umwelt viel weniger belasten als Pkw. Dieser Gedanke ist ein wichtiger Aspekt bei der zukünftigen Planung von Transportsystemen in urbanen Ballungsräumen. Zu allen Präsentationen gab es rege Diskussionen.

Maurice Anderson



Viel Arbeit wartete auf Maurice auch beim Motorrad-Workshop.





Die Mitglieder bei der Arbeit während der Jahreshauptversammlung. (Fotos: Anderson/Biethan)

Aktiv in Europa

8o bis 90 Prozent der Gesetze, die unser tägliches Leben beeinflussen, werden mittlerweile in Brüssel von der EU gemacht. Natürlich auch alles Regularien, die das Motorradfahren betreffen. Egal ob Führerscheinrichtlinie, Sicherheitskleidung oder aktuell die technischen Vorgaben für Motorräder in Europa ab 2013 (Framework regulation for L-Category). Den ersten Satz predigte schon vor über 20 Jahren Henning Knudsen im BVDM, als er aktiv beteiligt war, eine europäische Interessenvertretung der Motorradfahrer in Brüssel zu installieren. Vor über zehn Jahren wurden dann alle Aktivitäten der europäischen Motorradfahrer in der FEMA gebündelt. Heute beschäftigt der Dachverband der europäischen Motorradfahrer vier fest angestellte Mitarbeiter/innen unter Führung von Aline Delhaye. Der FEMA steht der Präsident (Ehrenamt) vor. Regelmäßige Absprachen zu einzelnen Themen erfolgen mit dem „Board of directors“ oder dem „Vorstand“, das aus vier gewählten Mitgliedern der nationalen Organisationen (NO's) besteht, auch alles Ehrenamtler (sofern sie nicht bei einer der Mitgliedsorganisationen angestellt sind).

Wie ich bisher feststellen konnte, machen die vier Hauptamtlichen eine gute Arbeit, sitzen in vielen Entscheidungsgremien für kommende Gesetze und Verordnung und versuchen nach besten Wissen, die Interessen der

Motorradfahrer zu berücksichtigen. Dazu benötigen sie natürlich auch die Unterstützung der Mitgliedsverbände, um Backgroundwissen zu erhalten oder einfach zu erfahren, wie ein Punkt in den einzelnen Ländern geregelt ist.

In letzter Zeit war die Präsenz des BVDM in der FEMA leider aus Kapazitätsgründen etwas gering. Umso mehr freut sich der Vorstand, dass wir wieder ein Mitglied gefunden haben, das sich der Europavertretung des BVDM annimmt und aktiv mit gestalten will. Ein sehr erfahrener Motorradfahrer der im letzten Jahr die Sicherheitstraining Moderator Schulung durchlaufen hat. Er ist noch nicht sehr lange im BVDM, aber bei der Intermot 2010 hat er uns mit seiner Frau Renate schon an allen Tagen unterstützt. Vielleicht stellt er sich ja hier selbst einmal vor. Einen großen Vorteil hat er auf jeden Fall den meisten im BVDM gegenüber für diese Aufgabe, denn seine Muttersprache ist englisch (laut FEMA Präsident Gerard Livett fast der gleiche Dialekt den er auch spricht), und das erleichtert die Kommunikation auf internationalem Parkett ungemein.

Auch wenn noch nicht viele BVDM-Mitglieder Maurice Anderson persönlich kennen, hege ich nach den gemeinsamen Tagen in Brüssel große Hoffnung, dass der BVDM mit ihm in Zukunft wieder gut in „Brüssel“ vertreten ist. Wie wichtig die Arbeit dort ist, dokumentieren die vorstehenden Berichte. Viel Erfolg, Maurice!

Olaf Biethan



Winterreifenpflicht getrotzt

Nicht nur das Organisationsteam und der BVDM-Vorstand waren vor dem 55. Elefantentreffen reichlich angespannt, auch bei den Motorradfahrern herrschte große Unsicherheit. Das Parlament hatte Ende November die Novellierung des Gesetzes zur Winterreifenpflicht verabschiedet. Darin tauchten erstmals auch Motorräder auf. Auf Nachfrage teilte die Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums mit, dass die Winterreifenpflicht auch für Motorräder gelte und bei entsprechend winterlichen Straßenverhältnissen Winterreifen bei motorisierten Zweirädern vorgeschrieben seien. Weder der Hinweis, dass die zur näheren Definition von Winterreifen im Gesetzestext herangezogene EU-Richtlinie Motorräder ausschließt, noch der Hinweis darauf, dass es so gut wie keine Winterreifen für Motorräder gibt, bewirkten einen Sinneswandel beim Bundesverkehrsministerium. Etwas Anderes hätte uns auch sehr überrascht. Leider war der BVDM, obwohl in der Lobbyliste des Bundestages registriert, nicht um eine Stellungnahme zum Gesetz geben worden, obwohl dies sonst üblich. Laut Aussage aus dem Ministerium sei uns aber ein entsprechendes Schreiben zugegangen. Wie auch immer, eingegangen ist es jeden-

falls bei uns nicht. Die Fachpresse und weitere Medien informierten in der Folge jedenfalls über das neue Gesetz. Viele verunsicherte Motorradfahrer fragten bei unserem Verband nach und wir konnten ihnen mitteilen, dass



Eine ganz eigene Interpretation der Winterreifenpflicht.



Mehr als 120 Helfer sorgten wieder für einen reibungslosen Ablauf des Treffens. (Foto: Schmitz)





Auch morgens um 8 Uhr ist die Welt hier in Ordnung.

nach unserer Rechtsauffassung die Winterreifenpflicht nicht für Motorräder gilt. Vor Gericht wird das Gesetz, davon bin ich, ebenso wie viele Experten, überzeugt, keinen Bestand haben. Auf die ersten Klagen derjenigen, die tatsächlich kontrolliert wurden, ein Bußgeld und einen Punkt in Flensburg bekommen haben, bin ich gespannt. (Es sind aber bisher kaum Fälle bekannt, was nicht verwundert, denn auch die Polizei hält das Gesetz im Hinblick auf die Motorradfahrer für unsinnig.)

Nach den ganzen Berichten und entsprechenden Veröffentlichun-



Mit der Herkules geht es auch ohne Hilfe den Berg hoch.

gen des BVDM warteten wir gespannt, wie sich die Motorradfahrer verhalten würden, ob sie zu unserem Elefantentreffen kommen oder zu Hause bleiben würden. Doch die Winterfahrer lassen sich nicht von unsinnigen Gesetzen abhalten, sie kamen. Und das bei tollem Wetter. Nachts war es kalt bis minus zwölf Grad, es lagen einige Zentimeter Schnee und tagsüber wärmte die Sonne. Ideale Winterbedingungen. Und die Straßen war frei, von winterlichen Verhältnissen im Sinne des Gesetzes keine Spur. So gab es auf unsere Nachfrage auch keine Beschwerden über Kontrollen durch die Polizei. Im Vorfeld des Treffens hatte sich auch Bürgermeister Martin Behringer gegen die Winterpflicht ausgesprochen und auf die Bedeutung des

Gute Stimmung herrschte bei allen Teilnehmern angesichts der tollen Rahmenbedingungen.

Treffens für die Region hingewiesen. Der BVDM hatte den parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Dr. Andreas Scheuer, zu einem Gespräch über die Winterreifenpflicht in den Hexenkessel von Loh eingeladen. Am Samstagvormittag erschien er pünktlich. In sachlicher Atmosphäre tauschten wir unsere Argumente aus. Dass die Bundesregierung das Gesetz daraufhin ändern würde, hatten wir natürlich nicht erwartet. Aber es wird nach diesem Winter eine neue Bewertung des Gesetzes stattfinden. Der Staatssekretär hat den BVDM gebeten, mit seiner Sachkompetenz an der Überarbeitung des Gesetzes mitzuwirken, was wir gerne zugesagt haben. Es lässt sich auch per Gesetz nichts verordnen, was es nicht gibt (Winterreifen). Der BVDM ist sicher, dass es im nächsten Winter keine Winterreifenpflicht für Motorradfahrer



Der Platz an der Elefantenstraße 1 ist seit Jahren vergeben. Auch an den „Nebenstraßen“ ist eine Menge los.

geben wird.

Die Winterreifenpflicht war auch das beherrschende Thema auf dem Treffen, zumindest für die deutschen Motorradfahrer. Italiener, Österreicher, Schweizer, Franzosen oder Skandinavier staunten über den Einfallsreichtum des Bundesverkehrsministeriums. In ihren Ländern sind Mo-

lights, mit Rüssel und großen Ohren, die schon von weitem signalisierten, wo hin die Fahrer unterwegs waren.

Schon bei meiner Anreise am Donnerstag fielen mir einige passend ausgerüstete MZ-Gespanne auf und als ich am frühen Nachmittag in Loh eintraf, war schon einiges im Talkessel los. Die Stimmung, auch unter den Helfern war gut. Überhaupt, die Helfer: Ob bei der Organisation des Helfereinsatzes, an der Kasse, in der Küche, beim Aufbau, im BVDM-Servicewagen, mit dem Quad, beim Einweisen, bei den Kontrollen an den Eingängen oder auf dem Gelände, überall sind die Frauen und Männer mit den orangefarbenen BVDM-Westen im Einsatz, natürlich auch nachts. Viele leisten zwölf oder mehr Stunden Dienst und tragen so zu dem Gelingen des ältesten Wintertreffens von Motorradfahrern bei. Mehr als 120 freiwillige Helfer sorgten dafür, dass wir auch in diesem Jahr wieder ein tolles Treffen hatten. An dieser Stelle möchte ich daher ausdrücklich einmal allen Helfern danken. Ohne Euren Einsatz wäre diese tolle Veranstaltung gar nicht möglich.



Schon lange im BVDM aktiv, jetzt zum ersten Mal als Helfer beim ET: Inge und Peter Aufderheide.

torräder von der Winterreifenpflicht ausgenommen.

Mit welchen kreativen Ideen und handwerklich oft hervorragenden Lösungen die Motorradfahrer ihre Maschinen für den Wintereinsatz ausrüsten, ließ sich auch in diesem Jahr wieder beobachten. Selbst gefertigte Schneeketten, Stützkonstruktionen in allen Variationen, Handschützer, Verkleidungen, Heizungen der unterschiedlichsten Art, Gepäcksysteme, wie die beliebten Kunststofffässer, waren zu sehen. Dazu gab es auch wieder rein optische High-



Mehr als 4000 Teilnehmer bevölkerten das Veranstaltungsgelände.



Und in diesem Jahr waren es besonders viele Ehrenamtler, die sich zum Einsatz gemeldet haben. Hoffentlich ein Trend, der sich in den nächsten Jahren weiter fortsetzt. Der Einsatz macht sicher Spaß, ist aber auch Arbeit, für die manche Helfer eine ganze Woche Urlaub opfern. Und der BVDM ist auf diesen Einsatz angewiesen, denn mit dem Gewinn aus dem Elefantentreffen finanziert der Verband seine politische Arbeit und die Aktionen zur Entschärfung gefährlicher Strecken. Ohne dieses Engagement gäbe es viele sinnvolle Einrichtungen nicht und so manches unsinnige Gesetz wäre nicht verhindert oder – wie hoffentlich die Winterreifenpflicht – entsprechend geändert worden. Ihr seht, die Mitgliedschaft im BVDM lohnt sich, nicht nur wegen des Elefantentreffens.

In diesem Jahr gab es zu den üblichen Wettbewerben wie Tauziehen, Sägen, weiteste Anreise, größter Club, älteste und jüngste Teilnehmer auch eine Tombola, bei der es ein Wintermotorrad zu gewinnen gab. Die Lose dazu verkaufte Peter Vollmers, der 2010 mit 70 Jahren in 70 Tagen einmal rund um die Länder der Europäischen Union fuhr. Rund 23.000 Kilometer legte er dabei zurück und das für einen guten Zweck, ein Projekt, das sich um misshandelte und



Peter Vollmers (r.) und Olaf Biethan verkaufen Lose für die Tombola. (Foto: Schmitz)

missbrauchte Kinder kümmert. Seinen Bericht findet Ihr auf Seite 24.

Geschichten wurden natürlich auf dem ET auch viele erzählt, denn schließlich erleben die Teilnehmer das ganze Jahr über auf dem Motorrad viel und erst recht, wenn sie mit dem Motorrad zum Elefantentreffen anreisen. Gerne würde ich in der Ballhupe oder im Programmheft zum nächsten Elefantentreffen einige besondere Erlebnisse auf dem Weg zum Elefantentreffen oder auf dem ET sel-



Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer (r.) und BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen geben ihre Stellungnahmen zur Winterreifenpflicht ab. (Foto: Aufderheide)

ber lesen. Also schreibt doch einfach mal Eure Erlebnisse auf. Wenn eine Geschichte veröffentlicht wird, erhält der Autor im nächsten Jahr kostenlosen Eintritt zum ET. Also ran an die Tastatur, solange die Erinnerung noch einigermaßen frisch ist.

Ganz frisch waren auch die Eindrücke, die alle Interessierten, die nicht zum ET kommen konnten, im Internet erhielten. Denn in diesem Jahr lieferte eine Webcam Bilder vom Eingangsbereich. Verlinkt war das über die Homepage der Gemeinde Thurmansbang, die diesen Service ermöglicht hat und über die BVDM-Homepage. Bilder und Berichte von 55. Treffen gibt es auch reichlich, denn das Medieninteresse war nach der Diskussion über die Winterreifenpflicht entsprechend groß. Zahlreiche Kamerateams, Radioreporter sowie Fach- und Tageszeitungsjournalisten berichteten über das Treffen. Bei youtube finden sich auch zahlreiche Filme, die Teilnehmer gedreht haben. Aufgefallen ist uns dabei besonders Amadeus, der schon von den letzten Treffen recht professionell gestaltete Videos online gestellt hat.

Er war diesmal auch mit einer Zeitrafferkamera dabei und hat das Treffen im Schnelldurchgang ins Internet gestellt. Den Link dazu gibt es im Forum auf unserer Homepage www.bvdm.de. Dort



Kreative Kochrezepte gehören auf dem ET dazu. (Foto: Lenzen)



schenfälle gebe als auf dem Elefantentreffen hat für eine Reaktion des bayerischen Sportschützenbundes gesorgt. Der Vorsitzende betont, dass auch die Schützenfeste in aller Regel friedlich und ohne Zwischenfälle ablaufen und bittet darum, solch „unbedacht“ getätigte Äußerungen künftig zu unterlassen, um das Schützenwesen nicht in Misskredit zu bringen. Was mir auch völlig fernlag, aber

finden sich auch Hinweise auf die verschiedenen Beiträge im Fernsehen. Sie geben ein prima Bild vom Geschehen im Hexenkessel und der Atmosphäre des weltweit ältesten Motorradwintertreffens. Es war wie immer ein friedliche Feier von mehr als 4000 Motorradfahrern aus aller Herren Länder. Meine Äußerung in den Medien, dass es auf jedem Schützenfest mehr Zwi-



Größer können die Gegensätze kaum sein: Eine hochglanzpolierte Harley mit Stützkufen (weit wird die wohl kaum gefahren sein) steht neben einer Enduro (Bild oben). Getriebereparatur an einem Russenboxer (Bild Mitte). Eine Pause verdient haben sich Peter, Lorenz, Olaf und Harald (Bild links). (Fotos: Lenzen)

aus meiner langen Erfahrung als Lokaljournalist kenne ich die polizeilichen Einsätze bei Schlägereien auf Schützenfesten zu Genüge. Und Schläge-





Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Ein bewegender Ausklang des 55. Elefantentreffens war wieder die offizielle Gedenkminute zu Ehren der verstorbenen Motorradfahrer. Die Liste war in diesem Jahr sehr lang. Die Ansprachen von Ehrenvorsitzendem Horst Orłowski und ET-Pfarrer Ingolf Schulz wurden in viele Sprachen übersetzt. Manch ein Motorradfahrer hatte bei der Gedenkminute Tränen in den Augen. Im Anschluss folgte der Fackelzug zur Schartenkirche, wo ein Gottesdienst für die Motorradfahrer stattfand. (Foto: Lenzen)

reien gibt es auf dem Elefantentreffen nicht. Aber ich werde mir das Schreiben zu Herzen nehmen und künftig bei einem Vergleich nicht mehr von Schützen- sondern von Volksfesten sprechen. Auf das friedliche Miteinander der tausenden Motorradfahrer sind wir stolz. Es zeigt, dass Motorradfahren zur Völkerverständigung beiträgt. An den Lagerfeuern im Hexenkessel von Loh ist es egal, wie alt Du bist, was Du beruflich machst oder wo Du herkommst. Hier zählt das Verbindende, das Motorradfahren, das gemeinsame Erleben. Zahllose Freundschaften über Landesgrenzen hinweg sind auf dem Elefantentreffen schon entstanden. Jedes Jahr gibt es neue, die dazubeitragen, den Mythos Elefantentreffen mit Abenteuer und Romantik in unserer hoch technisierten Welt lebendig zu halten.

Ich freue mich auf das nächste Elefantentreffen, das vom 27. bis 29. Januar 2012 in Loh stattfinden wird. Dann sicher ohne Winterreifenpflicht.

Michael Lenzen

Ergebnisse der Wettbewerbe

Teilnehmer: 4230; Tagesgäste: 2100

Weiteste Anreise Damen: Nina Savaleva und Olga Goldoskaya aus Tulu (Russland) 2900 Kilometer
Herren: Walera Tulinov aus Chelabinsk (Russland) 5600 Kilometer

Ältester Teilnehmer: Pokal nicht abgeholt

Älteste Teilnehmerin: Irmgard Zeilinger, 53 Jahre

Jüngster Teilnehmer: Alexander Bösel 17 Jahre

Jüngste Teilnehmerin: Tatjana Hammel, 16 Jahre

Größter Club: Rolling Anarchy, Member of Mongolia, 21 Mitglieder

Schönster Eigenbau: Yamaha XTZ 750 Tenere Gespann von Sebastian Tatsch

Holzsägen: Martin Drislein, 20 Sekunden









Neue Elefantentränke

Neben dem seit vielen Jahren bekannten Versorgungsstopp des RSC Pfaffenhofen an der A 92 gab es in diesem Jahr erstmals einen „warm-up-stop“ in Dorfen.

Rund um Dorfen (Oberbayern) gibt es eine sehr bewegte Motorradszene. Selbst die Gemeinde Dorfen lässt uns das ein oder andere Event durchgehen, so zum Beispiel letzten Mai (am 1.) einen Motorradgottesdienst mitten in der Stadt. War schon klasse, über 100 Mopeds in der denkmalgeschützten Innenstadt zu erleben. Der Pfarrer hatte echt Spaß bei der Sache. Wir feiern viele Feste mit anderen Clubs und machen zahlreiche Ausfahrten mit unserem Verein: Motorradfreunde-Dorfen-Erding e.V. Uns gibt es 2012 schon Jahr 30 Jahre – ne lange Zeit.

Was aber noch fehlte, war ein Winterereignis rund ums Motorrad. Die üblichen Winterpartys sind da nur ein schwacher Trost, beim Warten auf die nächste Ausfahrt im Frühling. Da passte es gut, dass einmal im Jahr die Elefanten aus Italien auf dem Weg nach Solla durch Dorfen ziehen. Weiß



Nach dem Aufwärmen geht es weiter. Der Hexenkessel von Solla lockt.

vor Schnee (oder Salz), mit blauen Rüsseln, äh Nasen, kamen sie bei uns vorbei, und noch gut 150 Kilometer bis ans Ziel nach Solla vor sich.

An unserer Tankstelle kam dann letztes Jahr die zündende Idee, als sich ein paar frierende Italiener (es fiel ja 2010 richtig viel Schnee) nach einem lauen Espresso im Tank-Shop auf die Weiterfahrt machten: Wir bieten den Elefanten einen speziellen

Biker-warm-up-stop an. Die Lage von unserem Vereinsheim direkt neben der B15 ist ja optimal, und Platz haben wir vor und in unserem Vereinsheim genug. Und, wozu gibt es unter unseren Mitgliedern schließlich eine Italienerin?

Schnell war der ganze Verein von der Idee infiziert und es galt, die Idee in die Tat umzusetzen. Wenig später war aufgelistet, was alles dafür gebraucht wird. Von der Genehmigung durch die (mopedfreundliche) Gemeinde, über Hinweisschilder, ein Aufbauteam bis hin zu den Fressalien. Lange konnten wir unser Vorhaben auch nicht vor der Öffentlichkeit verbergen. Irgendwie hatte sich die Idee bis zu den Medien rumgesprochen. Als Folge gab es Berichte in Regionalzeitungen über die „Wagemutigen“ beim Elefantentreffen und unseren geplanten warm-up-stop. Dann schaltete sich noch der regionale Rundfunk ein und am Schluss meldete sich sogar der Bayerische Rundfunk mit einem Kamerateam an.

Bei der ganzen Publicity wurde es uns dann doch langsam etwas mul-



Mir den Spikes gibt es bei Eis und Schnee keine Traktionsprobleme.





Der Chefkoch bereitet die Gulaschsuppe zu (o.). Wiedersehen im Hexenkessel (r.).



mig. Was tun, wenn keiner anhält? Aber, egal. Schon früh am Freitagmorgen gings mit dem Aufbau los und um 10 Uhr war alles fertig. Bei minus 4 Grad ließ sich schon mal das Aufbauteam den heißen Tee schmecken, während die Kaffeemaschine langsam auf Touren kam und der „Chefkoch“ die Gulaschsuppe anrührte.

Gut, die ersten Biker fuhren noch an uns vorbei. Doch, dann kamen sie! Mehrere Gruppen aus Italien nutzen unseren warm-up-stop. Schnell war die Gulaschsuppe verteilt, der Kaffee ausgeschenkt und die Sonne kam

raus (hatten die Kollegen aus Italien wohl im Topcase dabei). Das Kamerateam war ganz aus dem Häuschen. So einfach bekommt man sonst keine interessante Story in den Kasten. Der Beitrag wurde abends tatsächlich im Fernsehen ausgestrahlt.

Lange dauerte es nicht, schon waren neue Kontakte nach Italy geknüpft und die E-Mail-Adressen ausgetauscht. Etwas wehmütig sahen wir den Jungs – Mädels brachten die Italiener keine mit, die vertrauten voll auf die einheimischen Ressourcen – bei der Abfahrt nach. Aber, wir wussten ja, es gibt ein Wiedersehen! Schon

am nächsten Tag konnten wir mit einer Abordnung unseres Vereins (klar mit Mopeds angereist) in Solla einige unserer „Dorfener Gäste“ wieder treffen, und die Völkerverständigung bei einem guten Rotwein aus der 5-Liter-Galone weiter vertiefen.

Leider ging das Wochenende viel zu schnell vorbei. Aber, was soll's? Jetzt haben wir endlich in Dorfen das perfekte Winterereignis: den warm-up-stop der Elefanten aus Italien und alle anderen Motorradvernarnten. Also dann, bis zum nächsten Jahr.

Frank, Schriftführer Motorradfreunde Dorfen-Erding

Vergünstigungen für Mitglieder

Der BVDM wird auch von einigen Firmen, die kooperative Mitglieder sind, unterstützt. Diese bieten den BVDMlern in der Regel besondere Konditionen an. Auf unserer Homepage www.bvdm.de findet Ihr eine entsprechende Liste. Um den Kontakt zu den Firmen zu intensivieren und neue Koop-Mitglieder zu gewinnen, suchen wir ein Mitglied, das Spaß am Kontakt mit Firmen aus dem Motorradbereich hat und Geschick im Um-

gang mit Kunden. Natürlich bieten wir den Firmen auch entsprechende Gegenleistungen an. Die Arbeit als Referent für die Koop-Mitglieder ist gut überschaubar. Mehr als eine Stunde Arbeitsaufwand in der Woche ist für die Tätigkeit sicher nicht erforderlich. Bei Interesse meldet Euch bitte beim Vorstand. Gerne können sich auch mehrere Mitglieder melden, so dass wir die Arbeit regional aufteilen können.

Auch ohne Koop-Mitgliedschaft hat uns das Victoria Hotel, AnneriekBarree, P.A. Heuchsgata 31, 3770 Kragerø in Norwegen Vergünstigungen für BVDM-Mitglieder angeboten: 10 Prozent auf Übernachtungen bis zum 01. Juni und ab 20. August 2011. „Droppin-Preise“ in der Hochsaison. Auch 10 Prozent aber nur bei freier Kapazität am gleichen Tag, nach 15 Uhr buchbar. Der Mitgliedsausweis muss beim check-in vorgelegt werden. lz



Interesse bei der Jugend

„Dor säggs’sche Dialeggt“, viele junge Besucher und bunte Haartrends vielen bei der Motorradmesse in Leipzig auf. Das BVDM-Messteam war im Osten dabei und führte zahlreiche interessante Gespräche.

fuhren wir weiter zum Messegelände – der angemietete Messestand musste noch „BVDM-mäßig“ ausgestaltet werden. Unser Stand befand sich in Halle 3 (einer der beiden Messehallen) gegenüber der Gastronomie und unweit der Aktions-Arena. Schon bald hörten wir die ersten säggs’schen Töne. Wie sollten wir ungeübt mit der und in

Vom 4. bis 06. Februar fand in den Messehallen Leipzig die Motorradmesse 2011 statt. Steffi Mäuser, die auf dem Außenparcours Intermot 2010 in Köln „Blut an Messesepräsenz geleckt hatte“, sagte spontan ihre Unterstützung zu. So fuhren wir beide am Donnerstag, 3. Februar mit voll bepacktem Auto nach Leipzig. Am frühen Nachmittag checkten wir in einem Hotel unweit des Messegeländes, das unser Domizil für die nächsten Tage werden sollte, ein. Nach dem wir uns kurz erfrischt hatten



Steffi und Dagmar (Bild oben) hatte am Stand in Leipzig gut zu tun. Auch viele junge Leute (unten) informierten sich über den BVDM



Anbetracht des Lärms die nächsten Messetage „überstehen“? Es ging besser als gedacht, denn auch hier in Köln hört sich der Kölsche im „tiefsten“ Ehrenfeld anders an als bei mir in Lindenthal.

Freitag, der erste Messetag begann viel versprechend – flaute jedoch gegen Nachmittag ab. Samstag war sehr viel Andrang auch an unserem Stand, so dass wir



die mitgebrachten restlichen Ballhupen mit Berichten vom ET 2010 sparsamer verteilen mussten. Von den insgesamt mitgenommenen 300 Ballhupen (3 Ausgaben) habe ich nur eine Handvoll wieder zurückgebracht. Der Zulauf am Sonntag beschränkte sich im Wesentlichen auf die Mittagsstunden, ab 14 Uhr wurde es dann merklich ruhiger. Mir ist aufgefallen, dass die Reiseberichte in der aktuellen und vorherigen Ballhupe sehr gefragt waren.

Im Gegensatz zu anderen Messen kamen in Leipzig sehr viele jungen Leute an unseren Stand, um sich über den BVDM im Allgemeinen und unserer Sicherheitstrainings im Besonderen informierten. Da war natürlich Steffi aufgrund ihres Alters und ihrer offenen Art genau die richtige Ansprechpartnerin. Ich kümmerte mich unter anderem auch um Nachfragen nach „denen da Gegenüber“. Gemeint war der Stand des runden Tisches Leipzig, ein gemeinsames Auftreten diverser sächsischer Motorradclubs. Viele „Kutten“ mit Aufdruck wie MF Kartoffelkäferbande, Leipzig-Chapter Germany, Motorradfreunde Leipzig e.V., Metal Skulls und Hells Angels. Gerade die letzte Gruppe wurde von den Besuchern argwöhnisch beäugt. Sie waren das erste Mal auf der Messe vertreten. Ein illustres Häufchen, das den ganzen Tag Bier trank und eigentlich immer unter sich war.

Begeistert wurde unser diesjähriges Thema der Tourenzielfahrt „Wasser“ von den Besuchern aufgenommen. Anhand meines Wertungsheftes „Mühlen 2010“ sowie der Liste „Wasser“ war es und aber auch ein Leichtes, die Motorradfahrer im Osten der Republik zu begeistern. Wenn sich nur 10 Prozent derjenigen, die unseren Flyer mitgenommen haben, anmelden, haben wir einen riesigen Erfolg. Ob wir in diesem Jahr mehr Teilnehmer der Thüringer Waldfahrt im Rahmen der TourenTrophy begrüßen können, müssen wir abwarten. Werbung haben Steffi und ich gemacht, aber Orientierungsfahrten sind wohl nicht so gefragt.

Aus dem aktuellen ET-Heft hatte ich Kopien der Ausschreibung unserer diesjährigen Deutschlandfahrt mit Zieleinlauf Schloss Augustusburg ausgelegt. Das war immer ein guter Aufhänger für ein Gespräch – denn das Wintertreffen 2011 Schloss Augustusburg (Anfang Januar) wurde aufgrund des vielen Schnees abgesagt. Und natürlich unser 55. Elefantentreffen im Hexenkessel von Loh (Das noch nie wegen zu viel Schnee abgesagt wurde. Die Teilnehmer werden sich noch an rund 90 Zentimeter Neu-

schnee im vorigen Jahr erinnern.)

Ein Ehepaar, das gerade in Sachsen Urlaub machte und in der Nähe von Thurmansbang zu Hause ist, erzählte von den vielen Motorradfahrern, die sich trotz der Winterreifenpflicht nicht von der Teilnahme am Elefantentreffen abhalten ließen. Die Meinungen der Messebesucher zur neuen Winterreifenpflicht auch für Motorradfahrer waren unterschiedlich. Die einen sprachen von einem unausgegorenen Schnellschuss der Regierung, andere zeigten am Thema keine Interesse, da sie ja schließlich nicht im Winter fahren.



Steffi ist seit der Intermot in Köln begeistert mit dabei.

Laut örtlicher Presse waren in diesem Jahr weniger Messebesucher, jedoch mehr Aussteller zu verzeichnen. Gut besucht waren die Stände der Motorradhersteller wie BMW, Kawasaki, Ducati, Suzuki und Yamaha. Alles in allem hat uns die BVDM-Präsenz in Leipzig sehr viel Spaß gemacht. Vielleicht können wir die Präsenz im kommenden Jahr wiederholen. Lust hätten Steffi und ich. der Termin fürs nächste Jahr steht auch schon fest: 3. bis 5. Februar 2012. Vielleicht findet sich ja dann einer oder gar mehrere Motorradfreunde aus der Region, die uns unterstützen wollen.

Fast hätte ich vergessen, den „bunten“ Osten zu erklären: Der neue Haarfarbentrend geht zumindest bei den Frauen von einem mehr als platinblond gefärbtem Haupthaar versehen mit grellen Haarsträhnen von zartrosa, über pink bis lila. Ist sicherlich nicht ein typisches Phänomen im Osten, die Häufigkeit auf der Messe verblüffte uns jedoch. Naja und der junge Mann mit dem Schachtbrettmuster auf dem Kopf sollte vielleicht doch seinen Frisör mal wechseln. Die weißen „Spielfelder“ waren eher schmutzig gelb.

Dagmar Schreiner



Mit 70 in 70 Tagen um Europa

Peter Vollmers fuhr im Alter von 70 Jahren als erster allein 23.000 Kilometer mit dem Motorrad im Uhrzeigersinn einmal rund um die Europäische Union. Eine gemeinnützige Benefiz-Tour zum Wohle misshandelter Kinder in Kooperation mit dem Aktivverbund Berlin und unter der Schirmherrschaft des BVDM. www.bikers-help-mistreated-kids.de.

Es ist noch stockfinster und recht kühl, kurz vor 6 Uhr früh. Mit meiner schwer bepackten Enduro rolle ich gerade noch bis an die nächste schwach reflektierende SOS-Notrufsäule an der südfranzösischen Autobahn: Gaszug gerissen! – mit Bordmitteln ist hier überhaupt nichts mehr zu machen! Und natürlich funktioniert dieser verdammte Notruf weder für Personen- noch für Fahrzeugschäden. Hat mein Handy

noch genügend Saft? Es hat! Vom ADAC-Auslandsdienst erfahre ich, dass hier nur die südfranzösische Autobahnbetreiber-Gesellschaft abschleppen darf. Mit gnadenlosen 174 Euro Cash bis zur 15 Kilometer entfernten Werkstatt bin ich dabei . . . Es ist eine der eher unangenehmeren Episoden nach weit über der Hälfte meiner abenteuerlichen Reise durch 21 Länder der EU.

Allein der erste Riesen-Trip von Berlin (mit Start am 19. Juni 2010 und vielen Freunden) bis an den nördlichsten EU-Punkt durch Schweden nach Nordfinnland braucht Tage und mehr als 3000 Kilometer (Luftlinie) – von Berlin nach Kairo sind es nur 2900 Kilometer!

Von Berlin geht's zum Teil mit Begleitung nach Warnemünde und abends dann in Rostock auf die Fähre nach Trelleborg (Südschweden), das ich nach ruhiger Fahrt am Sonntag (20. Juni) früh um 6.15 Uhr erreiche.

Leider ist es windig und regnerisch. Allmählich wird's allerdings besser

und herrliche Pippi-Langstrumpf-Landschaften mit bunten Holzhäusern auf Park-Rasen bei Bullerby ziehen vorbei – nette Leute, Pferde und Schafe.

In dem Uni-Städtchen Karlstad finde ich schnell Unterschlupf in einer Art Jugendherberge.

Am Montag (21. Juni) fahre ich bis Funäsdelen. Es liegt in einem reinen Wintersport-Gebiet. Die vielen schönen Hotels sind jetzt nur teilweise belegt aber leider bereits um 23 Uhr für mich geschlossen. Es wird recht kühl, aber nach kurzer Sucherei finde ich schließlich ein geräumiges Bus-Wartehäuschen (aus deftigen Holzbohlen). Erfreulicherweise ist es nicht verschlossen, sogar mit Heizung und super Sanitärraum versehen. Eine Bank zum Pennen gibt's auch – na also!

Am nächsten Tag (22. Juni) führt die Tour auf unbefestigten Sand- und Schotterpisten über die „Fjälle“, das sind weite, einsame, hügelige Hochmoorflächen (Tundra), endlos, teilweise grundlos mit Restschnee und Rentierherden. Urige kleine Höfe der Samen (Ureinwohner) mit zweisprachigen Verkaufs-Schildern für ihre Natur-Produkte kommen in Sicht. Ich schaffe es bis kurz vor Arvidsjaur, wo ich noch eine nette, knallrote Hütte auf einem „deutschen“ Campingplatz für die Nacht ergattern kann.

Dann (23.06.) geht es weiter von Schwedisch-Lapland über die Grenze, die lediglich durch ein Schild markiert wird, in den finnischen Teil Laplands.

Ich erreiche gegen 23 Uhr (24 Uhr osteuropäischer Zeit), den Hauptort Hetta in der Großgemeinde Enontekiö. Und da ich vor einigen Tagen bereits den Polarkreis überquert habe, scheint die Sonne auch jetzt um Mitternacht noch hell und prall vom Himmel auf etwa 30 Grad über dem Horizont. Die Wirtin des recht kom-





fortablen Hotels muss ich allerdings erst raus klopfen. Erschöpft schlafe ich dann nach diesem recht langen Tag sehr schnell ein.

Erst beim Mitsommernachtfest am 24. Juni (mit jährlich über 20 Sauf-Toten allein in Finnland), realisiere ich, dass sich inzwischen ein riesiges Ketten-Problem entwickelt hat: Selbige ist völlig ausgelutscht und natürlich auch die beiden Ritzel. Damit geht's auf keinen Fall weiter! Leider habe ich in der Hektik der Abreise die Ersatzkette plus Ritzel zu Hause liegenlassen, gemäß dem hier besonders passenden Motto „Die schärfsten Kritiker der Elche waren früher selber welche!“ Mit Hilfe des ADAC und mit vielen Zeit und Geld raubenden Aktionen bei der Beschaffung des per Luftfracht von München über Helsinki nach Kittilä (kleiner Airport etwa 1000 Kilometer nördlich von Helsinki und 160 Kilometer südlich meines Hotels) gelieferten Kettensets (außerdem kommt ein neuer Reifen aufs Hinterrad) kann



ich endlich meine Tour weiter nach Norden mit fast fünftägiger Verzögerung fortsetzen. Dabei treffe ich viele Biker auf ihrem Weg zum und vom berühmten norwegischen Nordkap. Anschließend schaffe ich mit vielen Foto- und sonstigen Stopps insgesamt noch 537 Kilometer von Enontekiö nach Norden bis Utsjoki. Auf dieser herrlichen Fahrt sind die Stim-





mung und auch das Wetter wesentlich angenehmer – Sonne mit über 20 Grad Lufttemperatur und vor allem: no wind! Es geht durch eine knallgrüne und zunehmend bergige Landschaft mit Schnee auf rund 100 Meter Höhe. Viele Skigebiete (von September bis April) und vor allem massenhaft urgeströmtes Wasser – tausend Seen, Tundren, Moraste, Bäche und riesige ungebändigte Ströme beeindruckten sehr. So zum Beispiel der Grenzfluss nach Norwegen, der Tenojoki (auch Salmon-River genannt), mit vielen Lachsanglern, hüfttief in silbrigen Mitternachtsfluten, andere in Booten und Trachten – es gibt hier übrigens auch ein Parlament eigens für die Samen. Utsjoki ist die nördlichste Gemeinde Finnlands, circa 3300 Kilometer Wegstrecke für mich von Berlin. Hier gibt's auch den Inari-See, bekannt (nicht nur bei Kreuzworträtslern) wegen tausender Inseln mit Sumpf und Tundra drum herum und doppelt so groß wie unser Bodensee.

Am nächsten Morgen geht's an den nördlichsten Punkt der EU nach Nuorgam – dort befindet sich ein entsprechender Markstein. Kirkenes im benachbarten Norwegen (Endhafen der Hurtigruten- Postschiffe) liegt nur rund 60 Kilometer nördlich und 250 Kilometer weiter südöstlich grüßt Murmansk, berühmt-berühmter U-Boot-Stützpunkt der „ruhmreichen“ baltischen Sowjetski-Flottski.

Montag, 30. Juni: Vom eleganten, aber teuren Hotel in Utsjoki führt eine gut ausgebaute Straße meine herrliche Sommer-Sonnenfahrt weiter am Grenzfluss Tenojoki entlang. Der zeigt sich traumhaft wild, riesig und betörend schön – so etwas einzigartig Impo-nierendes von Fluss habe ich noch nie gesehen! Die



schon erwähnten Lachsangler und sich am Flussufer sonnenden Elche und Rentiere beeindruckten während der Fahrt zum besagten nördlichsten EU-Punkt und Übergang nach Norwegen. Nach erholsamem Stopp wende ich mich für die nächste Etappe mindestens bis Kreta von nun an vorwiegend südwärts – erst aber ein-

mal zurück bis Sodankylä (insgesamt an diesem Tag 410 Kilometer).

Donnerstag, 1. Juli: Durch endlose Taiga- und Offroad-Strecken mit äußerst stur darauf verharrenden Rentierherden und stundenlang ohne Menschen, Autos, Geräusche gelange ich schließlich nach Kuusamo durch das zweigeteilte, geschichtsträchtige

Karelien mit ersten „Grenzerfahrungen“ zu Russland.

Freitag, 2. Juli: An hunderten Seen und Flüssen (es wird gebadet bei rund 15 Grad Wassertemperatur!) geht es vorbei, urtümlich, wild, gewaltig, idyllisch, grün, endlos, einsam – wenn man hier liegen bliebe?!

Samstag, 3. Juli: Ich komme bis Puhos – nur Seen, Flüsse, Taiga und immer noch Mitternachtssonne und immer noch schönes Wetter und immer noch unerträgliche Milliarden von Mücken und ähnlichem Getier!



Sonntag, 4. Juli: Nun habe ich über 5000 Kilometer seit Berlin bis Helsinki geschafft (fast ein Fünftel der doch insgesamt etwa 24.000 Kilometer). Die Stadt wirkt insgesamt groß und hat eine relativ kalte Atmosphäre. Ich treffe allerdings viele nette und unterhaltsame Leute und werbe auch hier für unser Anliegen. Es gibt auch eine sehr attraktive Promenade mit Grünstreifen-Parkanlage, sich sonnenden Leuten, vielen Punks (wegen Heavy-Metal-Konzert), Gründerzeit-Gebäuden mit pompösen Fassaden und grandiosen Cafés. Bei der Hotel-suche gerate ich zum ersten Mal in meinem Leben auf ein so genanntes „Internet-Hotel“, das heißt völlig ohne Personal (nur Tastaturen) – shit! Endlich im Riesenkasten mit mehreren tausend Zimmern gelandet – ist aber o.k., wahrscheinlich stammt es noch aus sozialistischer Zeit. Ich möchte noch heute nach Tallin ins Baltikum wechseln und Estland unter die Räder nehmen. Aber selbige wollen nicht: Kurz vor dem Fährschiffterminal bremst mich ein platter Hinterreifen aus!! Erst am nächsten Morgen lässt sich das Problem lösen.

Montag 5. Juli: Ich erreiche die Fähre um 13.30 Uhr nach Tallin, der altehr-



würdigen Hauptstadt von Estland, bei idealem Sommersonnenwetter und gemeinsam mit internationaler Bikertruppe (ca. 40 Kräder/60 Biker) – alle werden bedient mit Flyern und einem englischen Vortrag auf der etwa einstündigen Fahrt ins Baltikum. Tallin, das alte Reval mit deutschen und Hanse-Spuren, bietet eine traumhafte Altstadt mit viel internationalem Tourismus zu akzeptablen



Kursen. Ich stolche begeistert herum in den schweren Biker-Klamotten. Die Weiterfahrt führt an weniger schönen Restgebäuden und Kombinat-Ruinen aus sowjetischer Besatzungszeit vorbei an Kohla-Järve (150 km östlich von Tallin), hässlicher Ort, alle sprechen russisch, sehr wenig estnisch – aber das verstehe ich ja auch nicht. In Jöhvi einigermassen o.k. übernachtet – alles karascho!

Dienstag, 6. Juli: Heute steht ein Kurztrip nach Tartu an. Ein nettes Hotel und alles weiterhin wie im gesamten östlichen Baltikum vorwiegend russisch – so auf dem Markt daneben – njet englisch, dafür eher ein wenig unwirsch, aber karascho. Mit Hilfe der Hotel-Damen mache ich eine Werkstatt ausfindig gemacht. Super Service – Kettenspannung und Justierung umsonst (hatten die Ochsen in Helsinki falsch gemacht!). Kaufe hier auch eine extra Regenjacke – wurde nötig.



Mittwoch 7. Juli: Übrigens, am internationalen Grenzübergang Luhamaa (Estland) zur Russischen Föderation an der Strecke Riga-St. Petersburg (etwa 420 km) stehen große russische Trucks in einer 20 Kilometer langen Warteschlange. Ich fahre weiter über Grenze nach Lettland: sehr ärmlich und ebenfalls durch die an die



Ostgrenze „zurückgewichene“, ehemals „herrschende“ russische Bevölkerungsgruppe entsprechend stark geprägte Grenzgebiete – skeptisch allem Westlichen gegenüber! Lande abends bei dezentem Dauerregen und ca. 20 Grad noch gerade so gegen 20 Uhr (kürzer als vorgesehen) in Rezekne. Die miesen Straßenverhältnisse ließen es weiter halt nicht zu: Schotterpisten, saugrob aufgeweichte Baustellen, bis zu 50 km nur im Eiertanz- Kriechgang. Völlig ausgepowert falle ich ins Hotelbett für 27 lettische Pieci Lati inklusive Frühstück, das sind knappe 50 Euro. Übrigens führt die offensichtlich ausgeprägte Armut im östlichen Lettland dazu, dass an einigen Tankstellen erst nach vorheriger Bezahlung (im Kassenhäuschen) gezapft werden darf: „Die Leute fahren sonst sofort nach dem Tanken einfach weg“.

Donnerstag, 8. Juli: Weiter geht es von Rezekne Richtung Vilnius (Hauptstadt von Litauen, Wilna). Das berühmte Riga (Hauptstadt von Lettland) liegt im mittleren Westen, passt also nicht in die Route. Bei der komplizierten Suche nach einem Grenzübergang zu Litauen bei Daugavpils (ehemals Dünaburg) hält völlig unerwartet einer der extrem seltenen einheimischer Biker neben mir und fragt in Deutsch(!), wo ich denn hin

möchte. Da wir den gleichen Weg haben, nimmt er mich mit nach Utena (Litauen). Wir fahren gemeinsam rund 65 Kilometer zu seinem dortigen Freund. Die beiden sprechen russisch miteinander. Das wiederum ist der verbindende Vorteil des Russischen, da die drei Landessprachen für eine Verständigung untereinander zu unterschiedlich sind. Und auch im angrenzenden Russland, ebenso in Weißrussland, der Ukraine und anderen funktioniert das Karascho. Es

geht im Gespräch mit Übersetzung auch ins Deutsche natürlich um Motorräder und so – gute alte Benzingespräche halt. Aufkleber werden ausgetauscht. Ich bin seitdem Ehrenmitglied der „RA's“, Rolling Anarchists Lithuania, mit drei Totenköpfen im Emblem – ich kann's euch später zeigen! Abends erreiche ich Vilnius und lande in einem Hotel im Zentrum, auch mehrere deutsche Touris sind dort.

Freitag, 9. Juli: Da es schwierig ist, mit abgefahrenem Vorderradreifen auf glitschigem Altstadt-Pflaster zu fahren, finde ich mittels Hotel-Recherche eine ganz passable Werkstatt zum Wechseln des desolaten Reifens. Vilnius wirkt kalt und unpersönlich auf mich, etwas klotzig-protzig und erstaunlich groß, auch viele imposante Kultur-Gebäude gibt es dort, markant aber ohne Charme. Übrigens: Seit Mitte Lettland fahre ich an der weißrussischen Grenze entlang. Bei Lazdilaiv wechsele ich dann über die Grenze nach Polen, unserem Nachbarland. Ein herrliches Land und unerwartet schön ist dieses Ostpolen mit seinen gepflegten und anheimelnden Städten. Zum Teil grüßt noch das alte Ostpreußen mit Alleinstein





aus der Ferne. In Bialystock finde ich ein gutes und preiswertes Hotel mit Riesenschwimmbad und allem Drum und Dran. Und ich dachte schon, hier würden nur Wisente rum rennen. Man spricht perfekt deutsch – ausgesprochen freundlich. Überhaupt: lasst bitte unbedingt alle Vorurteile (auch ich war skeptisch!) fallen! Dieses Land ist traumhaft schön und sehr gepflegt, erinnert an Schweiz und Österreich, Standard wie bei uns (dabei noch recht preiswert). Unbedingt hinfahren! Ich bin begeistert!

Inzwischen bin ich immerhin über 7500 Kilometer gefahren und weiterhin mit viel Vergnügen, Neugier und Zuversicht (aber auch mit viel Anstrengung) sowie topfitter Maschine on- und offroad on my way!

Übrigens hat mein Unterbewusstsein inzwischen in harter aber erfolgreicher Arbeit eruiert, dass es bei Mathematikern zwar richtig „Milliarden“ heißt (übrigens bekannterweise auch bei Bankern und Politikern!) aber bei Mücken und Ähnlichem (siehe unter 3. Juli!), muss es natürlich „Myriaden“ heißen, was denn sonst!?

Seit Südfinnland, spätestens im südlicheren Baltikum wird's nachts wieder dunkler. Erste Obstbäume ebenso ab Südfinnland (Äpfel) und erster Ackerbau ab dem Baltikum – auch erste Kühe und Weiden und vor allem immer mehr Störche (zur Zeit Eltern mit Jungen) tauchen auf. Nester mit insgesamt bis zu fünf dieser herrlichen Vögel sind zu sehen, teilweise

auch geradezu massenhaft auf den Feldern (30 bis 50). Häufig findet sich in den Kleinstädten (mit grenzübergreifender Storchenschutz-Kooperation

im polnisch-ukrainischen Grenzgebiet) alle 100 Meter ein stolzes Nest – es gibt hier tausende! Wirklich!

Biker grüßen einander wie bei uns, viele Harley-Fahrer! Enduros, wie meine Suzuki DR 650 SE, Baujahr 1996 und inzwischen 61.500 Kilometern auf der Uhr, sind ganz selten. Meinen Typ habe ich hier noch nie gesichtet, obwohl er für mein Vorhaben äußerst gut geeignet ist: leicht, wendig, robust, kräftig, mit gutem(!) Vergaser (50 PS und ohne Gepäck etwa 165 Kilos schwer und gut 140 km/h schnell) sowie mit großem Acerbis-Tank (25 Liter), verstärkter Gepäckhalterung – alles hat sich bisher sehr bewährt! Das Fahrwerk mit Federbein von Wilbers und vorne progressiven Federn für die teilweise äußerst schlechten Nebenstrecken arbeitet prima!

Bei den diversen Sprachen habe ich natürlich noch das eine oder andere Roma/Zigeunerische vergessen: Ab der Slowakei und weiter im wilden Südosten der EU begegnet man vielen dieser offenbar behördlicherseits in einfachsten und herunterge-

kommenen Wohnblocks (hier im Ort gibt's ganze Viertel) „Untergezwängten“. Sie sind arbeitslos (z. T. fegen sie in kleinen Trupps die Straßen), offenbar extrem arm, lärmig bis spät in die Nacht. Aber ebenso auch sehnsüchtig andächtige Gotteslieder singend um Mitternacht vor einer Kirche neben dem Hotel im einzigartig ergreifenden Duett. Es haut mich regelrecht um, so schön ist das! Dagegen werde ich oftmals penetrant angebettelt – Ungarn helfen mir. Mein Motorrad muss nachts immer gesichert abgestellt werden.

Samstag, 10. Juli: Bei Terespol (Polen) gibt es einen riesigen und modernen Grenzübergang (vorwiegend Lkw) nach Weißrussland. Bei Wlodawa zelte ich auf einem Campingplatz mit



Volkes-Massen. Herrlicher Badesee, hunderte Buden, Restaurants und alles – ständige Party für ausgelassene Sommergäste – buntes, fröhliches Treiben zu Tausenden aber nett.

Sonntag, 11. Juli: Neli, my dear wife, hat heute Geburtstag! – Am Waldesrand vor Przemysl beziehe ich ein preiswertes Hotel. Wirt und Freund fahren Harley – leider kontaktarm, dafür aber schöne Stadt.

Montag, 12. Juli: Die Strecke führt durch sehr einsame bergige Land-



schaft mit Serpentina und üppiger Natur, hübschen Dörfern und gepflegten Höfen. Eine sehr schnelle und erst vor wenigen Wochen erstellte günstige Abkürzung bringt mich unerwartet flott über die Grenze in die Slowakei nach Medzilaborce. Dieser Ort ist Herkunftsstätte von Andy Warhol (seine Eltern sind dort geboren) und es gibt auch ein Andy-Warhol-Museum, das allerdings selten geöffnet hat wie auch die Geschäfte. Hier trifft man nun sofort, ganz im Gegensatz zu Polen, auf massenhaft Roma. Und im Hotel auf Bundeswehr-Soldaten! Die sind gerade aus Mainz 1300 km mit dem Kleinbus zum Einsatz für die Kriegsgräber-Fürsorge nonstop hierher gekommen – das hat wohl Tradition. Die Jungs – Zeitsoldaten – 20-30 Jahre alt, zehn an der Zahl plus Stabsunteroffizier. Ich werde offiziell eingeladen, halte meinen Vortrag und alles wird gewürdigt. Die junge Dolmetscherin übersetzt ständig Ansprachen an die Jungs und an mich und das geht auch am nächsten Morgen so weiter mit dem Bürgermeister des nächsten Ortes. Die Truppe ist jetzt in Arbeitsuniform dort erschienen. Mit stehendem quasi Wodka-Begrüßungs-Salut erweist mir

der Bürgermeister unter dem Lokal-Wappen die Ehre, alle erheben sich, ich erwidere entsprechend honorig, alles sehr feierlich und fröhlich. Man trennt sich nach Gruppenbild vor meinem Motorrad. Die Studentin (Dolmetscherin) wird einen Bericht im Lokal-Anzeiger über unsere Kampagne veröffentlichen – alle sind sehr angetan. - Ein pensionierter Lehrer aus Süddeutschland gesellt sich dazu. Er sucht – seit zehn Tagen vor



Ort – die Grabstelle seines im 1. Weltkrieg hier in der Karpatenschlacht 1915 tödlich verwundeten Großvaters. 100.000 Deutsche und Österreicher (dazu gehörten auch noch viele aus der Region) sowie über eine Million Russen mussten hier grausamst ihr Leben lassen.

Nach Einreise in das sonnige Ungarn geht's weiter durch eine wohl typische Puszta-Landschaft, weit und flach. In Rumänien komme ich in den wilderen Teil des südöstlichen Europas: gebirgig, schlechte Straßen mit abgrundtiefen Löchern im brüchigen Asphalt, Schlamm und zig kilometerlange Baustellen, schwer befahrbar. Deshalb suche ich mir vorzeitig ein Quartier mitten im nächtlichen Gebirgswald, auch als Schutz vor tausenden Bären(!) und vielen Wölfen. Das Hotel ist sehr gemütlich und bezahlbar. Die Verständigung klappt immer wieder in verwandtem italienischen „Radebrech“. Irgendwann am darauffolgenden Tag in der Mittagshitze gibt's als nicht willkommene Abwechslung den nächsten Hinterrad-Platten. Die vielen Straßenschäden haben Erfolg. Wie bereits gehabt, hilft wiederum der ADAC-Auslandsdienst hervorragend. Mit dem Platten in der fast baumlosen Hitze kommen auch die ersten Zikaden mit ihrem lauten Gezeter nach mediterraner Melodie – und zwei Harley-Trupps mit netten jungen Rocker-Bikern. Der Kleinste ist natürlich der Präsident. Einer hat 'ne weiße arabische Galabia an als Motorrad-Kluft (ich hab's fotografiert!). Sie laden mich zu ihrem Rockerfest im nächsten Ort ein. Das tut auch die zweite Truppe, die kurz danach bei mir hält. Ich kann's aber leider nicht annehmen. Übrigens gibt's in einigen der schönen Ortschaften die ersten Moscheen mit markanten Minaret-

ten. Pittoresk, aber abends wegen mangelnder Beleuchtung riskant, sind die viele kleine Pferdefuhrwerke, vorwiegend Bauholz transportierend, manchmal auch Unfallautos, und das auch in Bulgarien. Ebenso grenzübergreifend finden sich hier wieder hunderte Storchennester (die Storchpflege wird in Kooperation mit den östlichen Nachbarländern betrieben) und immer wieder schöne Dörfer und Städte, einzigartige Holzkirchen und weniger attraktive bis gräßliche Tourismus-Gebiete, etwa bei Varna am Schwarzen Meer.

Einmal komme ich durch ein reines Roma/Sinti-Dorf. Alle Leute scheinen auf der Dorfstraße zu flanieren. Plötzlich hebt ein Jugendlicher eine ca. 3,5 Meter lange, massive Latte mit beiden Händen nach hinten über seinen Kopf, so als wolle er damit zuschlagen und fixiert mich mit wütendem Gesicht, als ich mich ihm auf der Maschine näherte. Während ich noch an einen Jungenscherz denke, schlägt er (ich mag's immer noch nicht glauben!) doch tatsächlich mit voller Wucht zu! Er trifft mich gerade noch etwas an der Hinterseite des Helms, und die Latte rutscht daran über das Gepäck ab – Gottseidank! Voll auf den Helm getroffen, hätte er mir das Genick brechen können. Was sollte das denn bloß?! 50 Meter weiter muss ich hupen, weil ein offenbar betrunkenener Mann über den Fahrdamm torkelt. Mit zur Grimasse entstelltem Gesichtsausdruck dreht er sich zu mir um, reißt beide Hände hoch wie ein angreifender Löwe, brüllt auch so und ist wohl zu Allem bereit. Ich schaffe es schließlich unversehrt und mit knapper Not aus dem Dorf, durch das ich bestimmt nie wieder fahren werde!

Befremdlich sind auch die wiederholten Dienstleistungsangebote um einige städtische Hotels herum. Ich suche nach Restaurants zum Abendessen. Die haben meist schon um 20 Uhr geschlossen. Dafür fragen selbst seriöse Restaurantbesitzerinnen: „You want Signorita?“



Endlich komme ich in meinem geliebtem Griechenland an, fühle ich mich gleich wie zu Haus: gut aufgehoben, verstanden und freundlichst in herrlicher abendlicher Alexandropolis- oder Volos-Atmosphäre absolut geborgen. Ich treffe ein israelisches Paar auf Enduro (GS-BMW) mit viel Gepäck und wir freunden uns sofort an – auf dem Campingplatz essen (We have kitchen – d.h. einen Kocher!) wir zu Abend und haben uns unendlich viel zu erzählen. Sie kommen aus Elat und sind Ranger in einem Kibutz als Umweltschützer in der Wüste – ich bin dorthin eingeladen. Danke Shani und Jossi! – Leider

finde ich Chalkidiki (die nördliche Halbinsel mit den drei Fingern) inzwischen vom Tourismus völlig überrannt. Meine Griechischkenntnisse kann ich oft nicht einmal bei den Kellnern anbringen: Sie sprechen (wie die meisten ihrer Gäste) nur Bulgarisch!

Genüsslich auf griechischer Wanderfahrt lande ich nach gut 30 Tagen und 11000 Kilometer zur Halbzeit mit der Nachtfähre von Athen-Piräus kommend auf meinem geliebten Eiland Kreta. 30 Tage Urlaub mit der Familie, zum Auftanken für die 2. Etappe, liegen vor mir. Nach insgesamt rund 11.000 Kilometer und erst jetzt bemerkbarem Muskelkater in den Beinen sowie quietschender Hinterradbremse sitze ich im Hotel von Maria Papadakis und rekapituliere. Übrigens kommt morgen die Familie (Nele und Elli) mit dem Flieger nach Chania, wo ich sie – sehnsüchtig erwartet! – mit dem Mietauto abhole.

Solange waren wir noch nie getrennt: 39 Tage, das sind fünf Wochen und vier Tage, das sind 936 Stunden oder 56160 Minuten – oftmals sehr lange Minuten – länger als wir dachten. Umso mehr freuen wir uns aufeinander. Originalton Elli: „Am meisten freue ich mich auf dich, Papa!“

Fortsetzung folgt.



Immer ein neues Ziel

Interessante Alternativen zur Hausstrecke bietet der BVDM mit seinem Jahreswettbewerb und den Orientierungsfahrten der Tourentrophy an. Rechtzeitig zum Saisonstart liegen die Informationen vor und die Termine fest. Die Ausschreibungen und weitere Informationen gibt es auch auf unserer Homepage www.bvdm.de/tourenzielfahrt.html oder unter www.tourentrophy.de. Spaß unter gleichgesinnten, neue Regionen oder Strecken kennenlernen, reizvolle Aufgaben lösen und die richtige Strecke suchen, das können alle, die an den Fahrten der Tourentrophy teilnehmen: Hier die Termine:

- 7. Mai: Pättgesfahrt (Lipperland/Weserbergland)
- 21. Mai: Westerwaldfahrt
- 24.-25. Juni: Thüringerwaldfahrt
- 9. Juli: Märkwürdige Ori (Märkischer Kreis)
- 6. August: BergOri (Bergisches Land)
- 17. September: Flugwachenrallye (Eifel)
- 8. Oktober: Abschlussfahrt (diesmal im Kaiserstuhl)

Nähere Auskünfte zu den einzelnen Veranstaltungen, die auch für Einsteiger geeignet sind, gibt der BVDM-Sportwart Peter Aufderheide per E-Mail tourentrophy@bvdm.de.

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

Das Thema 2011 lautet „Wasser – Abwechslungsreiche Begegnungen mit dem feuchten Element“. 125 Brunnen, Quellen, Wasserfälle, Wasserspiele, Staumauern, Schiffshebewerke und vieles mehr finden sich auf der Liste.

Die Tourenziele sind über ganz Deutschland verteilt. Jedes bietet einen Anreiz für eine lohnenswerte Tour, bei der es sicher auch noch so manch anderes zu entdecken gibt.



Jeder Teilnehmer, der sich zur Fahrt anmeldet, bekommt eine Liste mit den 125 Tourenzielen inklusive Standortbeschreibung sowie ein Wertungsheft. Für jedes Ziel ist eine Punktzahl zwischen 10 und 40 Punkten



ausgeschrieben. Hoch bepunktet werden diejenigen Ziele, die besonders spektakulär sind oder die sich in entlegenen Gebieten Deutschlands befinden.

Man hat dann das ganze Jahr Zeit, so viele Ziele aus dieser Liste anzufahren, wie man möchte. Gewertet werden am Ende maximal 20 Tourenziele. Als Beweis, dass man selbst mit seinem Motorrad vor Ort war, macht man ein Foto vom Ortsschild, auf dem das Motorrad mit Nummernschild, sowie ein Schild mit der Jahreszahl W11 (für Wasser 2011) sichtbar sind. Für jedes Ortsschild gibt es 20 Punkte gutgeschrieben. Um zusätzlich die jeweils ausgewiesene Punktzahl für das Tourenziel zu bekommen, ist ein unverwechselbares Foto anzufertigen. Die Punkte für das Ortsschild und für das Ziel werden, wenn alles korrekt ist, addiert.

Die Tourenzielfahrt ist ein Wettbewerb des BVDM, der 2011 wird vom LV Rhein-Ruhr. ausgerichtet wird Der LV Rhein-Ruhr ist ein Motorradverein im BVDM, unter dessen Regie viele attraktive Veranstaltungen der Tourentrophy durchgeführt werden. Informationen über den LV Rhein-Ruhr gibt es unter www.lv-rhein-ruhr.de.

Teilnehmen können nicht nur BVDM-Mitglieder, sondern jeder interessierte Motorradfahrer. Für BVDM-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos. Nichtmitglieder können sich für eine Teilnahmegebühr von zwölf Euro anmelden. Die Siegerehrung findet auf der Jahreshauptversammlung des BVDM 2012 statt.





Große Verunsicherung

Seid mir gegrüßt!

Die neue Winterreifenpflicht scheint viele Moppedfahrer zutiefst zu verunsichern, und die Ballhupe macht das nicht gerade besser: gegen Ende des Editorials heißt es – etwas provokant – „... Fahrverbot im Winter...“.

Wie man aus den unzähligen Anfragen und leider auch schlecht informierten Antworten in etlichen Moppedfahrer-Foren entnehmen kann, scheinen viele Moppedfahrer die neue Regelung so zu interpretieren: „Im Winter muss auch das Mopped mit Winterreifen bestückt sein.“ Das ist so nicht richtig! Der Wortlaut der neuen Vorschrift ist: „Bei Glätte, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte darf ein Kraftfahrzeug nur mit Reifen gefahren

werden, welche die in Anhang II Nr. 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14.5.1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17.2.2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S-Reifen).“

Das bedeutet, dass man sehr wohl auch im Dezember, Januar, Februar mit normalen Reifen fahren darf, wenn die Straßen trocken und frei von Schnee und Eis sind, oder zwar nass, aber ohne Eis sind. Bei solchen Straßenverhältnissen darf ich auch mit Sommerreifen zur Arbeit fahren!

Sollte es allerdings im Laufe des Tages anfangen zu schneien, dann muss ich die Heimfahrt wohl oder

übel mit dem ÖPNV antreten.

Seit vielen Jahren schon melde ich mein Mopped im Winter nicht ab, weil es in der Regel nur einige wenige Tage im Jahr sind, an denen es Straßenglätte gibt – zumindest hier im Norden (der vorige Winter war da eine Ausnahme). An solchen Tagen lasse ich das Mopped allerdings stehen. Viel zu groß und schwer, um es bei Glätte noch beherrschen zu können – trotz grobstolliger M+S Reifen! An all den anderen Tagen fahre ich auch bei Minus 10 Grad fröhlich Mopped, denn ein Auto habe ich nicht.

Die „Ballhupe“ könnte den vielen verunsicherten Moppedfahrern vielleicht einen Dienst erweisen, indem sie den Irrtum über eine jahreszeitgebundene Winterreifenpflicht beseitigen hilft. **Gut Grip, Michael Henatsch**

Ein unsinniges Gesetz

Lieber Michael, vielen Dank für Deinen Leserbrief, zu dem ich gerne Stellung nehme. Vielleicht hast Du im Editorial oder auch im Bericht über das Elefantentreffen gelesen, dass der BVDM sich erfolgreich gegen die Winterreifenpflicht für Motorräder stark gemacht hat und an einer Novellierung des Gesetzes mitwirkt. Ich bleibe bei dem Wort Winterreifenpflicht, wobei ich natürlich den Gesetzestext sehr gut kennen (und auch seine Fehler). Der Text definiert, was winterliche Bedingungen sind, aber eben nicht hinreichend präzise. Was ist, wenn ich durch ein Waldstück fahre, in dem es noch Reifglätte gibt, muss ich dann stehen bleiben, wenn ich keine Winterreifen habe. Die ich auf mein Motorrad, wie übrigens bei den meisten Maschinen, gar nicht aufziehen dürfte (oder nur nach aufwendiger Einzelabnahme, da wir ja in

Deutschland die Reifenbindung haben), wenn es denn welche gäbe. Also muss das doch in der Praxis heißen, dass ich im Winter mit winterlichen Bedingungen rechnen muss, und daher, wenn ich nicht plötzlich mein Motorrad stehen lassen muss, weil es ein bisschen Schnee gibt, Winterreifen benötige. Das nenne ich eine Winterreifenpflicht. Es gibt für die meisten Motorräder aber überhaupt keine Winterreifen und auch der Gesetzgeber kann nicht etwas anordnen, was es gar nicht gibt. daher kommt das Gesetz einem Fahrverbot für Motorräder im Winter gleich. Die Kennzeichnung M+S heißt im Übrigen noch lange nicht, dass diese Reifen wintergeeignet sind, denn Reifenhersteller, haben gar keine speziellen Winterreifen entwickelt. Das lohnt sich wirtschaftlich bei den hohen Kosten und den geringen Stück-

zahlen gar nicht. Wie sich manche Grobstoller bei Nässe in Kurven und beim Bremsen verhalten, will ich gar nicht näher ausführen!

Du verwendest im Deinem Leserbrief das Wort Sommerreifen. Auch diese gibt es bei Motorrädern nicht. Wir haben Reifen, aber keine Zuordnung nach Jahreszeiten, Um alles Facetten dieses Themas auszubreiten, braucht man viel Platz und eine Menge Hintergrundwissen. Das hat der BVDM und deswegen gibt es nur eine Forderung: Das Gesetz muss für Motorräder entsprechend geändert werden. Nicht umsonst haben andere Alpenanrainer oder die Skandinavier keine Winterreifenpflicht für Motorräder. Wir sind sehr zuversichtlich, dass bis zum nächsten Winter das Gesetz entsprechend abgeändert wird. Wir arbeiten daran!

Michael Lenzen





- Jahreshauptversammlung
- Test BMW R 1200RT
- Reisebericht
- Messe Dortmund
- Streckensperrung



Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 14. Mai 2011. Die Redaktion freut sich über zahlreiche Zuschriften, Fotos (Bitte mindestens 1 MB groß), 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:
Maurice Anderson, Olaf Biethan, Frank, Dagmar Schreiner,
und Peter Vollmers.

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.

