



# Auf ein Neues

## Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

**D**as Jahr 2011 war aus verkehrspolitischer Sicht kein gutes Jahr. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Menschen lag mit 3910 um mehr als sieben Prozent höher als 2010. Auch die Zahl der Verunglückten und Schwerverletzten ist weiter gestiegen. Ob Fußgänger, Auto- oder Motorradfahrer: Bei allen Gruppen stiegen die Zahlen deutlich an.

Erklärungen dafür gibt es bislang kaum. Wir hatten ein sehr warmes Frühjahr, und einen tollen Herbst, aber der Sommer war durchwachsen, so dass das Wetter sicher keine entscheidende Größe für eine Zunahme der Motorradunfälle gewesen sein kann. Denn mehr Motorradfahrer sind kaum unterwegs gewesen, auch wenn die Zahl der Neuzulassungen um mehr als drei Prozent gestiegen ist.

**S**eit Jahren steigt auf Deutschlands Straßen die Zahl der Unfälle immer weiter an. Die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten ging dabei seit 1991 zurück, da die Sicherheitstechnik in den Pkw die Unfallfolgen abmilderte. Das als Erfolg von Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -kampagnen zu feiern, war vermessen. Ganz offensichtlich ist es nicht gelungen, die Fahrer besser zu schulen, so dass es insgesamt zu weniger Unfällen kommt.

Der BVDM arbeitet seit Jahrzehnten sowohl an der Verbesserung der aktiven Sicherheit, also der Schulung der Motorradfahrer, als auch an der passiven Sicherheit beim Motorrad

und dem Straßenraum. Doch das Jahr 2011 zeigt deutlich, dass hier noch viel mehr getan werden muss. Der BVDM weitet auch in diesem Jahr sein Angebot an Sicherheitstrainings in allen Bereichen weiter aus. Wir bilden zahlreiche Moderatoren aus, damit wir möglichst viele Motorradfahrer zu günstigen Konditionen schulen können.



**W**ir könnten noch viel mehr erreichen, wenn unsere ehrenamtliche Arbeit für die Verkehrssicherheit auch von den zuständigen Ministerien gefördert würde. Mit Verordnungen wie etwa der Winterreifenpflicht für Motorräder ist der Gesetzgeber dagegen schnell bei der Hand.

Der BVDM bemüht sich seit der Einführung der Verordnung engagiert darum, diese unsinnige Regelung

wieder vom Tisch zu bekommen und ich bin zuversichtlich, dass und das auch gelingen wird. Aber die Ministerien in Bund und Ländern sollten die Chance nutzen, unsere jahrzehntelange Kompetenz in Sachen Motorradsicherheit zu nutzen, um geeignete Kampagnen mit uns zu entwickeln oder uns zumindest sinnvoll zu unterstützen. Eine gute Gelegenheit dazu wäre etwa der Tag des Motorradfahrens, denn wir 2012 mit Aktionen in einigen Großstädten wieder beleben wollen.

Auch unser Kampf gegen die Streckensperrungen wird 2012 weitergehen. Die Klage gegen die Sperrung der K 19 bei Lindlar ist dafür ein Beispiel. Weiter wollen wir auch in diesem Jahr gefährliche Strecken entschärfen, sei es durch Anbringung von Unterfahrschutz oder andere geeignete Maßnahmen. Bei unserer Arbeit setzen wir auf die Unterstützung unserer Mitglieder. Jeder kann einen Beitrag zu mehr Sicherheit leisten, in dem er dem BVDM beiträgt. Mit noch mehr Mitgliedern, können wir noch mehr erreichen.

**I**ch wünsche uns eine hoffentlich unfallfreie und erlebnisreiche Motorradsaison 2012 mit vielen schönen Kilometern und hoffe, viele von Euch auf einer unserer Veranstaltungen zu sehen. Bis dahin!

**Michael Lenzen,  
BVDM-Vorsitzender**



6

## *Demonstration*

---

Gegen die Sperrung der Kreisstraße 19 zwischen Engelskirchen und Lindlar hat der BVDM eine Demonstration veranstaltet. Streckensperrungs-Experte Michael Wilczynki trug vor dem Kreishaus in Gummersbach die Argumente des BVDM vor. Der BVDM wird Klage einreichen. 6



8

## *Im Osten viel Neues*

---

Schloss Augustusburg war das Ziel der 33. Deutschlandfahrt 2011. Rund 100 Teilnehmer nahmen an der Fahrt teil. Über ihre Erlebnisse berichten ein Helfer, der erstmals dabei war und zwei erfahrene Teilnehmer. Große Hitze und strömender Regen konnten den Spaß nicht trüben. 10



18

## *Abenteuer*

---

Über den zweiten Teil seiner Reise als 70-Jähriger in 70 Tagen durch Europa berichtet Peter Vollmers. Nach einer Pause mit der Familie startete er in Griechenland zur Fortsetzung seiner Tour. Viele spannende und interessante Begegnungen erlebte er. Ein kapitaler Motorschaden hätte fast das Aus bedeutet. Spontan half der BVDM weiter. 20



Editorial 3

Bei einem Besuch im Bundesverkehrsministerium legte der BVDM seine Position in Sachen Winterreifenpflicht für Motorräder dar und forderte deren Abschaffung. 8

Beim Jumbo-Run in Rheine bereiteten die Motorradfahrer den Behinderten der Emsorwerkstätten zum 17. Mal einen schönen Tag. 17

Der BVDM wird am 6. Mai den Tag des Motorradfahrens wiederbeleben. In Hamburg, München, Köln und Berlin steht der Tag unter dem Motto „Wir lassen uns nicht behindern“. 19

Zwei Zylinder sind genug, meint Andreas Porz, der ein BMW HP2 Megamoto-Gespann vorstellt. 28

Zum ersten Mal mit einem Gespann fuhr Dagmar Schreiner beim BVDM-Gespannfahrerlehrgang für Anfänger. 30

Über die aktuelle Arbeit der FEMA berichtet Referent Maurice Anderson. 32

Mit zahlreichen Helfern unterstützte der BVDM die 33. Gedenkfahrt zum Altenberger Dom. 42

Jürgen Moskopp war bei der 40. Krystall-Rally dabei. 50

Impressum 58

26



28



42



50





# Demo gegen Sperrung der K 19

„Schon wieder die Sperrung einer Straße für Motorräder? Das darf doch wohl nicht wahr sein!“ – das war mein erster Gedanke, als ich von der Streckensperrung auf der K 19 nördlich von Engelskirchen hörte. Aber sicherlich werden die Verantwortlichen in der Kreisbehörde ihre guten Gründe dafür haben. Dies zumindest unterstellte ich spontan dem Amt und machte mich auf die Suche nach eben diesen Argumenten.

Lange Rede, kurzer Sinn: Ich fand nichts, bzw. nichts, was mich zufriedenstellte. Bei meinen Recherchen wurde ich aber auf den BVDM aufmerksam, bei dem es genau wegen dieses Themas rumorte. Und bald schon rief der Verband zu einer Demo gegen das neueste, straßenbezogene Fahrverbot für Zweiräder im Bergischen Land auf.

Samstag, den 17. September war es dann soweit. Zusammen mit ein paar Freunden fuhren wir zum Treffpunkt nach Lindlar. Bereits auf der Fahrt dorthin hörten wir einen Beitrag im Radio, in dem über die Demonstration und ihre Hintergründe berichtet wurde. Am Sammelpunkt wurden wir dann von der eindrucksvollen Menge der Motorräder überrascht. Offensichtlich mobilisiert dieses Thema doch mehr Leute, als ich vermutete.

Pünktlich setzte sich dann der Tross aus der bunten Mischung von Tourenmaschinen, Easy-Rider-Typen, sehr sportlich ambitionierten Fahrern, Naked Bikes, usw. zusammen. Es war wirklich von jeder Sorte Motorrad etwas dabei. Mit Polizeieskorte steuerte die Kolonne über für uns abgesperrte Straßen Richtung Gummersbach, dem Sitz der zuständigen Kreisverwaltung. Der Pulk aus rund zweihundert Maschinen zog sich ziemlich in die Länge und erregte in den durchfahrenen Orten durchaus eine gewisse Aufmerksamkeit. Dabei waren die Reaktionen der Anwohner und Passanten in den Einkaufsstraßen überraschend freundlich. Etliche winkten uns aufmunternd zu. Und selbst die Autofahrer, die wegen uns doch recht lange an den Kreuzungen warten mussten, signalisierten positive Zustimmung.

Toll! Damit hatte ich ja gar nicht gerechnet. Ich ging eher davon aus, dass ein solch massives Auftreten von Motorradfahrern ein unsi-



*Die Motorradfahrer treffen sich am Schulzentrum in Lindlar (o.). Michael Wilczynski wird vom WDR interviewt (M.). Von diesem Kreisel ging es über die K 19 nach Gummersbach (u.).*



cheres Distanzieren bei vielen hervorruft. Zumal gerade vor mir zwei Harleys ohne nennenswerte Schalldämpfung dahinrollten. Warum Spaß am Motorradfahren häufig mit der sinnlosen Lärmbelästigung der Umwelt einhergehen muss, werde ich wohl niemals verstehen. Dass man auf diese Art dann auch noch gegen die Einschränkung von Motorradfahrern demonstriert, ist schon kurios.

In Gummersbach vor der Kreisverwaltung erklärte ein Sprecher des BVDM (Michael Wilczynski) ausführlich die Vorgeschichte dieser Streckensperrung. Dies war sehr interessant, da er alle in Frage kommenden Aspekte ansprach. Häufigkeit von Unfällen und deren Ursachen, Geschwindigkeitsübertretungen, Gefährdung Unbeteiligter, Lärmbelästigung der Anwohner usw. Der BVDM ließ keinen Gesichtspunkt aus. Dadurch stellten sich die anschließenden Rechtfertigungsversuche der Kreisverwaltung umso armseliger dar. Der Vertreter (Kreisdezentrat Christian Dick-schen), den der Oberkreisdirektor zu der Demo beordert hatte, konnte einem schon leidtun. Der arme Mann hatte vor der Schar der Motorradfahrer eine Meinung zu vertreten, für die ihm die Argumente fehlten. Recht hilflos zeigte er, dass sich die Streckensperrung wirklich nicht mit Vernunft erklären lässt.



**Die Motorradfahrer versammeln sich in Gummersbach vor dem Kreishaus.**



**Michael Wilczynski erläutert die Position des BVDM und bringt die Argumente gegen die Sperrung vor.**

Es war für mich die erste Demo, an der ich mich beteiligt habe. Ich war angetan davon, wie gesittet sich alle Teilnehmer verhielten und wie gut organisiert das Ganze ablief. Ob diese Demonstration Wirkung auf die Verantwortlichen hat, mag ich jedoch bezweifeln. Daher hoffe ich, dass der BVDM seine Ankündigung, gegen diese Sperrung juristisch vorzugehen, auch umsetzt.

**Gerhard aus Leverkusen**

*Der BVDM führt auf verschiedenen politischen Ebene Gespräche zu der Streckensperrung und bereitet eine Klage vor. Parallel*

*dazu wird überlegt, mit weiteren Demonstrationen auf die nach Ansicht des BVDM unsinnige Streckensperrung aufmerksam zu machen und den Politikern zu verdeutlichen, dass Motorradfahrer sich solche Aktionen nicht gefallen lassen, sondern sich wehren. (Anmerkung der Redaktion)*



**Kreisdezentrat Christian Dick-schen trägt die Begründung des Kreises zur Streckensperrung vor.**



# Winterreifen und kein Ende

Die Winterreifenpflicht für Motorräder ist unsinnig, darüber sind sich Motorradfahrer und Fachleute einig, denn es gibt bis auf ganz wenige Ausnahmen keine Winterreifen für Motorräder. Da ist es auch keine Lösung, dass mittlerweile Enduro-, Trial- oder andere grobstollige Reifen als Winterreifen im Sinne der Verordnung anerkannt werden.

Bereits auf dem Elefantentreffen 2011 hatte der BVDM in einem Gespräch mit dem parlamentarischen Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer auf die Probleme hingewiesen und für Motorräder eine Ausnahme von dieser Verordnung gefordert. Der BVDM hatte mit dem Ministerium vereinbart, Fakten zum Thema zu liefern. So schrieb der BVDM Reifenhersteller und die Motorradhersteller und -importeure der Motorräder aus den Top 10 der Zulassungsstatik an.

Was uns klar war, belegten die Antworten. Es gibt keine Winterreifen

für Motorräder (Ausnahme sind Roller) und die Reifenhersteller planen auch nicht, entsprechende Reifen zu entwickeln. Einige Motorradhersteller empfehlen sogar, das Motorrad bei winterlichen Bedingungen (Eis, Schnee oder Glatteis), stehen zu lassen. Das werden die meisten Motorradfahrer aus ganz sicher tun. Doch was ist, wenn man von einem Schneeschauer überrascht wird oder man ganz gezielt im Winter unterwegs ist? Warum sind etwa in Österreich die Motorräder von der Winterreifenverordnung ausgenommen?

Mit diesen und weiteren Fragen sowie den Antwortschreiben der Motorrad- und Reifenhersteller machte sich der BVDM, vertreten durch den Vorsitzenden Michael Lenzen, Schatzmeister Wolfgang Schmitz und Streckensperrungs-Referent Michael Wilczynski auf den Weg zu einem vereinbarten Termin im Bundesverkehrsministerium. Unterstüt-

zung erhielten sie dabei von Martin Behringer, Bürgermeister von Solla und Helga und Rudi Poschinger. Am 18. Oktober trafen wir pünktlich im Büro von Dr. Andreas Scheuer ein, der aber noch auf sich warten ließ. Nach kurzer Begrüßung kamen wir direkt zur Sache. Per Videokonferenz waren noch zwei Mitarbeiter vom Fachreferat des Verkehrsministeriums aus Bonn zugeschaltet. Sie legten noch einmal die Auffassung des Ministeriums dar, dass bei winterlichen Bedingungen auch Motorräder Winterreifen haben müssen, ansonsten sei mit einem Bußgeld zu rechnen. Sie stellten klar, dass nicht nur M+S, sondern auch andere grobstollige Reifen als Winterreifen im Sinne der Verordnung gelten würden. Auf die Argumente des BVDM, dass es keine Winterreifen gebe und auch der Gesetzgeber nicht etwas verordnen könne, was es nicht gebe, wurde immer nur der Verordnungstext zitiert.



*Michael Wilczynski, Michael Lenzen, Helga Poschinger, Wolfgang Schmitz und Bürgermeister Martin Behringer (v.l.) sind nach dem dem Besuch im Verkehrsministerium verhalten optimistisch. (Foto: Poschinger)*



Das erkennbare Bemühen von Dr. Scheuer, eine entsprechende Interpretationsmöglichkeit der Verordnung in unserem Sinne zu finden, blieb ohne Erfolg. Auch eine Mindestprofiltiefe bei Motorradreifen für den Winter vorzuschreiben (ein Vorschlag des BVDM), war in den Augen der Ministeriumsmitarbeiter keine Lösung.

Ein Bemühen um eine Lösung dieser offensichtlich unsinnigen Regelung war bei den Fachreferenten nicht zu erkennen. Auch unser Hinweis, dass aufgrund der Reifenbindung (auch ein deutscher Sonderweg) nicht einfach grobstollige Reifen auf ein Motorrad montiert werden können, schien den Fachleuten neu zu sein.

Dass moderne Motorradreifen als Ganzjahresreifen konzipiert sind und aufgrund ihrer Konstruktion auch bei winterlichen Verhältnissen gute Ergebnisse liefern, wollte das Ministerium auf Anregung des BVDM durch ein Schreiben an die Reifenhersteller prüfen. Unser Angebot, bei der Formulierung der Fachfragen behilflich zu sein, wurde nicht angenommen. Die Fragen sollten die Hersteller bis Ende November beantworten. Danach, so die Vereinbarung, sollte der BVDM kurzfristig über das Ergebnis informiert und ein neuer Gesprächstermin vereinbart werden. Bis Ende 2012 war aus dem Ministerium trotz mehrfacher Mails und Anrufe keine Antwort und kein neuer Gesprächstermin zu erhalten.

Dass unsere Argumente ernst genommen werden, zeigte sich aber an dem neuen Konzept zur Verkehrssicherheit, das Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer im November präsentierte. In dem Maßnahmenkatalog und den Absichtserklärungen findet sich auch ein Passus zu Winterreifen (Seite 33). Dort heißt es: „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überprüft daher derzeit insbesondere die Kennzeichnung für Winterreifen, die Mindestprofiltiefe für Winterreifen sowie die Ausnahme bestimmter Fahrzeuge und die Aufnahme der Halterhaf-



**Wolfgang Schmitz, Michael Lenzen, Dr. Andreas Scheuer, Helga Poschinger, Martin Behringer und Rudi Poschinger (v.l.) beim Gruppenbild im Büro des Parlamentarischen Staatssekretärs. (Foto: Wilczynski)**

tung bei der Winterreifenpflicht. Die Ergebnisse sollen zukünftig zur Präzisierung und Optimierung in die bestehende Winterreifenpflicht aufgenommen werden, um bei winterlichen Verkehrsverhältnissen sowohl die Verkehrssicherheit als auch den Verkehrsfluss zu verbessern“. Die Lösung für uns Motorradfahrer ist also schon im Verkehrssicherheitsprogramm des Ministers angelegt, jetzt muss nur noch die Ausnahmegenehmigung erfolgen.

Nach einem Gespräch mit dem persönlichen Referenten von Dr. Scheuer, stellte sich Anfang Januar 2012 heraus, dass dem Büro die Antworten der Reifenhersteller noch nicht vorliegen. Auch hatte das Fachreferat den BVDM nicht in die E-Mail-Korrespondenz eingebunden. Dr. Andreas Scheuer steht weiter zu dem zugesagten zweiten Termin.

Wie werden kurzfristig über Internet und die Medien berichten, wie die Antwort aus dem Ministerium lautet. Bis dahin können wir nur allen Motorradfahrern raten, sich durch die Verordnung nicht abschrecken zu lassen und es im Zweifelsfall auch auf eine gerichtliche Auseinandersetzung ankommen zu lassen. Denn die Verordnung kommt faktisch einem Fahrverbot von Motorrädern bei winterlichen Straßenbedingungen gleich. Und ob das so ohne weiteres möglich ist, bezweifeln Verkehrsrechtsexperten.

Wer zum Elefantentreffen kommen will, kann das unbesorgt entgegen

aller irreführender Äußerungen genauso halten, wie in den Vorjahren auch. Nach Aussage aus dem Ministerium habe die Winterreifenpflicht auch schon vor 2010 für die Motorräder gegolten. Eine neue rechtliche Regelung sei nicht erfolgt, lediglich eine Klarstellung. Doch die vom Gericht eingeforderte Klarstellung hat es für uns Motorradfahrer nicht gegeben, das Gegenteil ist der Fall. Es wurde mit Kanonen auf Spatzen geschossen und ein Problem geschaffen, das es gar nicht gibt. Winterreifen für Motorräder anzuordnen und gleichzeitig für Lkw nur Winterreifen auf der Antriebsachse vorzuschreiben, ist schon kurios.

Ausbaden müssen diese Unausgegorenheiten nicht nur wir Motorradfahrer, sondern auch die Polizisten. Denn es liegt zurzeit an den einzelnen Beamten zu entscheiden, was denn ein Winterreifen ist und was nicht. Nicht einfach, wenn kein M+S Zeichen auf dem Reifen ist, denn was heißt schon grobstolliges Profil, wenn keine Maße angegeben sind. Ein Metzeler z 6 ist ja auch im Verhältnis zu einem Slick grob profiliert. Ich möchte in dieser Situation jedenfalls kein Beamter sein, der ohne Handhabe nachher vor Gericht erläutern muss, wieso er den Motorradfahrer verwarnt hat.

Der BVDM rechnet fest damit, in Kürze eine vernünftige Lösung mitteilen zu können. Wir sehen uns auf dem Elefantentreffen und ich komme auch mit dem Motorrad!

**Michael Lenzen**



# Gummibärchen-Kontrolle

Eine tolle Deutschlandfahrt ist nun zu Ende und rückblickend genieße ich alles noch einmal. Am 24.8.2011 bin ich mit meiner BMW von zu Hause los, an einigen Zielpunkten (Wasser 11) vorbei, sowie mit Spannung den 25.8. erwartend. An diesem Tag erreichte ich die HK 12 (Zur Alten Brauerei in Plohn). Da noch etwas Zeit war, schaute ich mir die Umgebung an und genoss die wunderbare Landschaft sowie die schönen Strecken. Abends erschien dann nach langer Fahrt die Hauptperson der Gummibärchen und des Standorts (Dagmar S). Als Neuling in der großen Helferschar bekam ich meine Anweisungen für den nächsten Tag; wo kommen die Hinweisschilder hin, wo die Fahnen, wie setzen wir uns, um für die Teilnehmer gut erkennbar zu sein. Als alles geklärt war, stellte Dagmar fest, dass bei uns noch einige Kollegen übernachteten, jedoch das Frühstück erst um 8 Uhr sein sollte. Nach freundlichem Fragen wurde die Zeit auf 7.15 Uhr vorverlegt. Abends konnten wir alle noch draußen sitzen und über alles und nichts quatschen sowie manche Deutschlandfahrt in Teilstücken neu erleben. Eine Bikerfamilie war zusammen.



*Der Regen an Samstag schreckte die Deutschlandfahrer nicht ab.*

Am nächsten Morgen erlebte ich als Neuling die HK-Aufgaben live, Km-Stand, Zeit, Datum, HK und Unterschrift sowie den Stempel eintragen, Fragebogen abgeben und aufpassen, dass keiner vor 8 Uhr startete.

Am Tag vorher lernte ich die Bedeutung der HK kennen: kein Start ohne Gummibärchen und so war es auch.

Als der erste Schwung auf der Strecke war, wurde der Stand korrekt eingerichtet: Anbringen der Schilder

und Fahnen, Aufbauen des Tisches für die benötigten Unterlagen etc. Und dann war Warten angesagt, wobei Dagmar mir erklärte, wie die Fahrzeiten berechnet werden und worauf ich zu achten habe. Als die ersten Teilnehmer auftauchten,

durfte ich dann einige selbst abfertigen, wobei ich feststellte, dass manche nur wegen der Bärchen sowie Dagmar bei uns waren (beachte die Reihenfolge). Es war beeindruckend, dass sich alle untereinander kannten, freundlich und nett redeten sowie trotz Zeitdruck Zeit hatten. Obwohl wir auf die Teilnehmer warten mussten und es nichts zu tun gab, war die Zeit schön und wie Dagmar sagte am Samstag: ich freue mich jetzt schon auf das nächste Jahr und auf die nächste HK.

Ach ja, liebe Teilnehmer, auch dann warten die Bärchen auf Euch und wir die Helfer – sehen wir uns? **Harald S.**

*Anmerkung von Dagmar: Es wird auch wieder eine Bilder-CD von der DLF 2011 „Schloss Augustusburg“ geben. CD 1 mit Bildern der HKs und NKs sowie den Fragen und Antworten. CD 2 eine Mischung Eurer/meiner Bilder von Besuchen an den HKs, unterwegs, Zieleinlauf und der Abendveranstaltung. Bestellungen nehme ich unter messe@bvdm.de entgegen. Und Harald hat Recht – ich freue mich schon auf die DLF 2012. Die Gummibärchen-HK*



*Jo und Conny starten an der HK 12, diesmal landeten sie nicht ganz vorne.*





# Im Osten viel Neues

- Wozu diente die maritime Anlage am Schloss in Moritzburg bei Dresden?

- In welchem Geschoss wohnten die „Hausgenossen“ in den Umgebendehäusern in Obercunnersdorf in der Oberlausitz?

- Welcher Lkw-Hersteller steht auf dem Kühlergrill des Oldtimerbusses des Sächsisch-Böhmischen Nationalpark Expresses am Grenzübergang Schmilka?

- Wie schnell fährt eine Grubenlokomotive vom Typ B 660?

- Was geschah 1834 mit dem Sächsischen Brauereimuseum in Rechenberg?

- Wie hoch ist die innere lichte Weite des romanischen Portals am Kloster Altzella bei Nossen?

- Wie viele Steine wurden an der weltgrößten Ziegelsteinbrücke im Nördlichen Vogtland verbaut?

Das sind nur einige der 108 Fragen, die Wolfgang Schmitz für die 36 touristischen Zielpunkte der diesjährigen BVDM-Deutschlandfahrt ausgearbeitet hatte.



*Das wasserdichte Büro ist beim Gespann immer dabei. (Fotos: Tubes)*

Nachdem die Fahrt 2010 wegen der starken Hochwasserschäden kurzfristig abgesagt wurde, ging es dann dieses Jahr in den Osten.

Bereits zum 33. Mal machten sich Motorradsfahrer aus ganz Deutschland auf den Weg, eine jährlich wechselnde, touristisch interessante Gegend intensiv zu erkunden.

In diesem Jahr waren die zwölf besetzten Kontrollpunkte, an denen die Fragen verteilt wurden, in der Oberlausitz, dem Zittauer Gebirge, dem Elbsandsteingebirge, dem Erzgebirge und dem nördlichen Vogtland verteilt. 71 Starter machten sich am Freitag, 26. August, ab 8 Uhr auf den Weg um sich am Samstagnachmittag, um viele schöne Erlebnisse und um einige Erfahrung reicher, auf der Augustsburg bei Chemnitz zu treffen.

Bereits zwei Wochen vorher gab es die Unterlagen mit den Kontrollpunkten und zwei Dritteln der Zielpunkte per Post nach Hause, so dass jeder sich seine Strecke nach eigenem Geschmack und Anspruch zusammenstellen und vorbereiten konnte. Ob Karte oder Navi bleibt dabei jedem selbst überlassen. Beide Systeme haben ihre am Ziel heiß diskutierten



*Begegnungen auf der Tour: Hier mit Olaf Biethan.*





Vorteile und Tücken.

Bei der teils nicht vorhandenen Aus-schilderung außerhalb der Bundesstraßen hat das Navi sicher Vorteile. Neue Umgehungsstraßen und Bau-stellen sind aber schneller gebaut als die Updates in beiden Systemen ver-fügbare sind. Zügige Neuorientierung nach Bekanntgabe der unbekannteten Zielpunkte oder das Umfahren von Städten geht mit der zugegebenermaßen etwas unpraktischen Karte im Tischtuchformat besser. Viele der Teilnehmer benutzen inzwischen eine Kombination aus beidem.

Wir als Gespannfahrer haben auf jeden Fall den Vorteil des überdachten, wasserdichten Büros und durch einen Zusatztank keine Sorgen, rechtzeitig eine Tankstelle zu finden. Ein Nachteil ist die Fahrzeugbreite beim Überholen und die kurzen Federwege auf den teils immer noch holprigen kleinen Nebenstraßen. Teerreste auf Pflaster mit Bodenwellen haben den Beiwagen besonders im Elbsandsteingebirge trotz 14 Zentimeter Bodenfreiheit mehrfach aufsetzen lassen. Diese nicht unerwarteten Straßenverhältnisse sind aber für alle Teilnehmer, genau wie die Kontrollen und das Wetter, gleich.

Völlig deutschlandfahrtuntypisch

war es in diesem Jahr auf der Anreise am Donnerstag und am ersten Fahrtag sonnig und mit über 30 Grad fast zu warm. Genügende Flüssigkeitszufuhr war sehr wichtig, um die maximal elf Stunden Fahrzeit des ersten Fahrtages ohne Konditionseinbrüche zu überstehen. Da wir eine für uns unbekanntete Gegend erfahren wollten, sind wir unabhängig von der zu erwartenden Punktzahl an der östlichsten Kontrolle bei Zittau gestartet. Die Oberlausitz ist eine auffallend dicht besiedelte Gegend mit sehr interessanter Geschichte und vielen gut erhaltenen historischen Gebäuden. Baustellen, lange Ortsdurchfahrten und Umleitungen sind aber an den durchwegs schön gelegenen Zielpunkten schnell vergessen. Absteigen, Fragen lesen, Antworten suchen und Antworten ins Wertungsheft notieren, Kilometerstand aufschreiben, Karte gucken, Trinken und weiter geht's zum nächsten touristischen Zielpunkt.

Die Bockwindmühle Kottmannsdorf, der Bahnhof in Oybin, die Körseburgruine bei Kirschau, Hochkirch, die Umgebendehäuser in Obercunnersdorf, Burg Hohnstein und der Grenzübergang Schmilka sind unsere Ziele östlich der Elbe. An kaum einer

Sehenswürdigkeit sind wir alleine. Immer sind andere Teilnehmer da, die sich freudig begrüßen und auch schon mal Tipps zu Umleitungen austauschen. Auch die Einheimischen sind oft sehr interessiert und geben gerne ihr Wissen weiter. Auch wenn dies lieb gemeint ist, verlassen wir uns aus Erfahrung lieber auf die selbst gefundenen Antworten. Ein Prinzip der Deutschlandfahrt ist es, dass die Antwort immer auf einem Schild abzulesen ist, das unabhängig von den Öffnungszeiten der Museen erreichbar ist.

Am Nachmittag geht es dann durch das Bielatal zum Pfaffensteinblick, zum Marie Luise Stollen in Berggieshübel und nach Altenberg-Zinnwald. Da für uns schon bei der Vorbereitung feststand, dass wir nicht die maximal mögliche Anzahl Zielpunkte anfahren wollen, bleibt uns hier die Zeit für eine Erholungspause mit Kaffee und Kuchen. Das Brauereimuseum in Reichenberg und die historische Stadtmitte von Lauenburg lagen dann fast auf dem Weg zu unserer Nachtkontrolle in Rabenau. Dort wurden wir um kurz nach 18 Uhr mit viel Dampf von der Weißeritztalbahn begrüßt.

Nach einem gemütlichen Abend mit anderen Mitfahrern auf der Terrasse einer kleinen Landpension standen wir am Samstag pünktlich um acht Uhr wieder am Start. Das Uhrenmuseum in Glashütte, Schloss Moritzburg und die Porzellanmanufaktur in Meißen waren unsere nächsten Ziele. Bei leichtem Regen ging es danach noch zum Kloster Altzella, zum Silberbergwerk nach Freiberg und an die hölzerne Flöhaberbrücke. Nach einem kurzen Ampelstopp an der einspurigen Auffahrt zur Augustusburg erreichten wir pünktlich kurz vor 14 Uhr nach 650 schönen Kilometern das Ziel und erwarteten mit Spannung die Siegerehrung am Abend.

Der Zieleinlauf musste leider wegen dreier der etwa 200 jährlichen Hochzeitsgesellschaften auf dem hinteren Parkplatz stattfinden. Die Möglichkeit für Fotos mit Motorrad im Burghof



*Dampfzuger unter sich. An den Hauptkontrollen gab es immer etwas zu sehen.*



gab es dann erst am Sonntag zum Frühstück. Ansonsten bot das 1568 bis 1572 errichtete Jagd- und Lustschloss genug Möglichkeiten für einen kurzweiligen Nachmittag. Je nach Interesse galt es, die 175 Raritäten des Motorradmuseums, eine Kutschenausstellung oder das Jagd- und Vogelkundemuseum zu erkunden. Das Burgcafé war bei dem immer noch unfreundlichen Wetter auch eine Alternative.

Am Abend gab es dann beim gemeinsamen Abendessen im Augustuskeller

das große Wiedersehen. Die Teilnehmer und die 30 Helfer der Kontrollen hatten sich viel zu berichten. Sportliches Tourenfahren mit kulturellem Interesse ist es, was viele seit Jahren verbindet. Viel Beifall gab es für die vielen Helfer, den Ausrichter Wolfgang Schmitz und auch für die Sieger. Die meisten Fragen waren eindeutig und problemlos zu beantworten. Eine Ausnahme war die oben genannte maritime Frage an Schloss Moritzburg. Das Schild war wohl kurzfristig abmontiert worden. Das kann trotz mehrfachem Abfahren bei 36 Zielpunkten passieren und obwohl die Frage nachträglich aus der Wertung genommen wurde, haben hier wohl einige Teilnehmer Zeit und damit woanders Punkte verschenkt. Die hohen Temperaturen am Freitag und der Regen am Samstag haben auch einiges dazu beigetragen, die Wertung extra spannend zu machen, da einige Teilnehmer ihre geplante Route nicht umsetzen konnten und unterwegs improvisieren mussten. Trotzdem sind alle mit viel Spaß und ohne große Probleme an der Augustusburg



*Die Göltzschtalbrücke sparten sich Michael und Claudia Tubes für die Rückfahrt auf.*

angekommen. Sogar der Zündfunke an einer etwas betagten Suzuki wurde am Freitagabend zwischen Unterbrecher und Kondensator wiedergefunden.

Bei den anschließend präsentierten Fotos gab es dann auch die fehlenden Antworten auf die vielen Fragen.

- Die Mole mit Leuchtturm am See von Schloss Moritzburg wurde angelegt, um eine Seeschlacht von 1170 nachzustellen.

- Die „Hausgenossen“ (Weberknechte) wohnten im ungeheizten Obergeschoss.

- Auf dem Kühlergrill des Oldtimerbusses des Sächsisch-Böhmischen Nationalpark Expresses steht MAN.

- Eine Grubenlokomotive vom Typ B660 fährt 6 km/h.

- 1834 wurde die Brauerei an die Gemeinde Nassau verkauft.

- Die innere lichte Weite des romanischen Portals am Kloster Altzella ist 4,90 m hoch.

- Die 26 Millionen Ziegelsteine der Göltzschtalbrücke haben wir uns dann am Sonntag nach dem gemeinsamen Frühstück auf der Heimfahrt

angesehen.

Andere Zielpunkte wie der Sachsenring, das alte MZ-Werk in Zschopau, die Holzschnitzerstadt Seiffen, die Papiermacher in Zwönitz und die schönste Ritterburg Sachsens müssen bis zum nächsten Kurzurlaub warten. Für uns waren die Fahrtunterlagen der letzten Jahre immer wieder eine Anregung für weitere Besuche in der jeweiligen Gegend. Die diesjährige Deutschlandfahrt war eine rundum gelungene Veranstaltung in einer sehr schönen, motorradfreundlichen Ecke Deutschlands. Auch nach meiner zwölften Teilnahme hat diese Veranstaltung immer noch ihren Reiz. Trotz guter Vorbereitung ist es jedes Jahr spannend, was die jeweilige Region landschaftlich und touristisch zu bieten hat und ob man die selbst gesteckten Ziele erreichen kann. Für mich standen sportlicher Fahrspaß mit schönen Kontrollpunkten und Geselligkeit auch 2011 mal wieder im richtigen Verhältnis zueinander.

Ich freue mich jetzt schon auf die Deutschlandfahrt 2012.

**Michael Tubes**



# Den ersten Platz verschenkt

Wolfgang rief – hochwasserbedingt zum zweiten Mal – zur Deutschlandfahrt nach Sachsen – und wieder waren viele mit dabei. Vielleicht wären es mehr gewesen, wenn in Nordrhein-Westfalen nicht zu der Zeit immer noch die Sommerferien angestanden hätten...

Für mich persönlich war es die zwölfte Deutschlandfahrt nach 1993. Hatte ich in den vergangenen Jahren als Einzelfahrer oder im Team mit einem meiner drei Kinder teilgenommen, so war ich schon bei der Fahrt 2006 nach Zell an der Mosel und 2007 nach Bad Orb mit Arbeitskollegen in einer Mannschaft unterwegs – der Sohnmann fährt hier schon alleine mit – dabei. 2006 und 2007 hatten wir nicht direkt Ambitionen auf einen Titel, aber in diesem Jahr wollten wir Punkte machen und endlich einen Pokal mit nach Hause bringen: in der Pokalsammlung der Betriebs-sportgruppe der Deutschen Welle (international agierender Medienan-



**Großer Andrang an der Bockwindmühle, hier starten viele Teilnehmer. Danach gibt es für Christel und Horst nicht mehr viel zu tun. (Fotos: Lenzen)**

bieter für Radio, TV und Internet), die alles bietet von Fußball, Handball und Tischtennis bis TaiChi, Segeln oder Yoga, fehlt eindeutig ein Pokal

der Gruppe Motorrad (!)

Als wir die Wertungsunterlagen erhielten war uns schon klar, dass es in diesem Jahr nicht ganz einfach werden würde.

Dafür waren einerseits die Abstände zwischen Haupt- und Nebenkontrollen zum Teil reichlich groß, zum Anderen lagen schwierige Ballungsräume dazwischen: Dresden, Meißen, Chemnitz – und viele dicht besiedelte kleine Täler, die zwar schön zu befahren, aber durch die Besiedlung zeitintensiv sind. Alleine die Frage, ob das Feld von Osten oder doch lieber von Westen her aufzurollen ist, erwies sich als schwierig. Wir haben mehrere Alternativen durchgerechnet und uns dann für diese Reihenfolge entschieden: HK 1/- 2 NK, HK 3/- 2 NK, HK 6/- komplett, HK 7/- 2 NK, HK 11/- komplett



**Bei der Abfahrt von Schloss Augustusburg am Sonntag zeigte sich das Wetter wieder von seiner Sonnenseite.**





**Die Sieger in den einzelnen Kategorien freuen sich über ihre Pokale. Wolfgang Schmitz (r.) hatte auch die diesjährige Deutschlandfahrt ausgearbeitet.**

– Nachkontrolle HK12. Samstag HK12, HK 9, HK 8 mit je 2 Nebenkontrollen. Im optimalsten Falle können wir so auf 4828 Punkte hoffen. Soweit der Plan. Es sollte – wie eigentlich bei jeder Deutschlandfahrt immer – ganz anders kommen.

Das Verschenken von kostbarer Zeit – und Zeit ist und bleibt das A und O bei einer Deutschlandfahrt – beginnt schon damit, dass wir zwar Punkt 8 Uhr an der HK 1, Bockwindmühle in Kottmarsdorf, sind. Da stehen aber zeitgleich auch rund 20 andere Starter, etwas mehr als ein Viertel aller Teilnehmer. So dauert es fast zehn Minuten, bis wir tatsächlich los können. Wir wollen dann zuerst zum Länderdreieck Deutschland, Polen, Tschechien bei Zittau, elegant geführt von drei Navis gleicher Firma – zwei davon sogar baugleich, die jeder für sich eine andere Richtung vorge-

ben.

Als wir die Nebenkontrolle erreichen, stehen wir auf der Deutschen Seite. Die Antworten auf unsere Fragen liegen aber auf der anderen Seite der Neiße, in Polen. Eine Fußgängerbrücke ist verriegelt und verammelt. Bis wir herausgefunden haben, wie wir mit den Motorrädern auf die andere Seite kommen, ist seit Abfahrt am Start eine geschlagene Stunde vergangen, wir hatten lediglich eine halbe Stunde veranschlagt. Ach ja: auf dem Weg dorthin hatten wir, glaube ich, hier nur zwei Umleitungen. Es wimmelte bei der ganzen Deutschlandfahrt nur so von Baumaßnahmen und Umleitungen, dass ich im Nachhinein den Überblick verloren habe – insgesamt waren es sicherlich mehr als 20 – oder 30 – oder so herum ...

Auf zur nächsten Nebenkontrolle:

die Schmalspurbahn Oybin im anderen äußersten Eck der südlichen Lausitz. Über schöne Straßen vorbei am Zittauer Gebirge mit den vielen schönen Umgebendehäusern. Diesen Sprung schaffen wir zwar in weniger als einer halben Stunde, dafür dauert die Fahrt zur letzten Nebenkontrolle, Burg Körse in Kirschau, wiederum über eine Stunde. So treffen wir mit einer Stunde Verspätung im Verhältnis zu unserem Plan erst an der nächsten Hauptkontrolle, HK 3, Stolpen, ein. Wir nehmen die unbekannteste Kontrolle, Burg Hohenstein mit sowie NK 1, Grenzübergang Smilka und wollen natürlich die Gelegenheit nutzen und in Tschechien Zigaretten kaufen. Um 13 Uhr haben wir gerade mal zwei Haupt- und fünf Nebenkontrollen geschafft, wo es doch drei Hauptkontrollen und sieben Nebenkontrollen hätte sein sollen. Wir liegen jetzt



***Viele Helfer sind erforderlich, damit die Deutschlandfahrt starten kann. Allen ganz herzlichen Dank!***

schon fast zwei Stunden im Zeitplan zurück.

Wir beschließen übereinstimmend, dass wir damit jede Chance auf eine nennenswerte Platzierung verspielt haben und schmeißen die Route um, im Bewusstsein dass wir damit freiwillig auf noch mehr Punkte verzichten: HK 4, Bialatal – ohne Nebenkontrollen – war gar nicht vorgesehen. Das gibt uns eine Stunde zur nächsten Hauptkontrolle, die HK 6 an der Rabenauer Mühle – die Hauptkontrolle mit der höchsten Gesamtpunktzahl. Als wir sehen, dass die unbekannte, Schloss Moritzburg, zwar unweit von Meißen, aber trotzdem fahrtechnisch im Abstand von fast 35 Kilometer liegt, lassen wir beide links liegen. In dem einsetzenden Berufsverkehr wollen wir nicht noch mehr Zeit verlieren und nehmen daher auf dem Weg zur HK 5 nur die südlich gelegene Glashütte mit – im Verhältnis zu unserem Plan haben wir wieder 474 Punkte nicht (!) erreicht. Wir entspannen uns bei Inge und Arno Keuser an der Hauptkontrolle 5 mit Kaffee, Kuchen und Eis. Es regnet nicht – für eine Deutschlandfahrt eher ungewöhnlich. Dafür sind wir bei über 35 Grad Hitze von innen nass.

Von der HK 5 schaffen wir auch nur 2 Nebenkontrollen, damit wir rechtzeitig vor 19 Uhr an der HK 8 zur Nachtruhe eintreffen können. Der Tag sollte nach Plan 3209 Punkte bringen – wir haben gerade mal 2167 geschafft. Wir sind aber überall und im Erzgebirge wunderschöne Strecken gefahren, und am Abend verkraften wir den Verlust/Verzicht von mehr als 1000 Punkten bei einer guten Mahlzeit in Marienberg, östlich von Annaberg-Buchholz.

Am Samstag läuft es für uns wie am Schnürchen. Zwar werden wir diesmal dann doch von außen nass – am Fichtelberg ist es 8 Grad, neblig und es pfeift ein gnadenloser regnerischer Wind, aber wir schaffen die HK 8 und 9 komplett mit allen drei Nebenkontrollen – auch hier über wunderschöne Strecken im Erzgebirge und in der Kernregion der Holzschneider von Räuchermännchen, Nussknacker und Co. in und um Seiffen – und treffen fünf Minuten vor Torschluss am Ziel in Augustusburg ein.

Und dann die Überraschung: Wir stehen doch plötzlich als 2. Mannschaft mit auf dem Siegertreppchen, obwohl wir so schlecht gefahren sind. Das kann ja nur bedeuten, dass es

bei allen anderen genau so schlecht gelaufen ist wie bei uns. Das tröstet ungemein. Aber dann der Schock: Uns trennen von der Siegermannschaft bei 11.257 Punkten gerade mal 78 Punkte. Dieter und Michael haben jeder 3752 Punkte gut geschrieben bekommen, ich nur 3675, obwohl wir alle Aufgaben im Einklang gelöst haben. Beim Studium des Wertungshefts zeigt sich, dass ich bei NK 9 /2, Fichtelberg, Oberwiesenthal, bei Frage 3 eine falsche Antwort eingetragen habe, obwohl wir eigentlich schon die richtige Antwort gefunden hatten. Meine beiden Mitfahrer hatten das korrigiert – ich nicht. Flüchtigkeitsfehler bestraft die Deutschlandfahrt sofort! 77 Punkte verschenkt. Mit einer richtigen Antwort hätte uns lediglich 1 Punkt vom Siegertreppchen getrennt. Eine Haupt- oder eine Nebenkontrolle mehr – das wär's gewesen ...

Bei der Deutschlandfahrt zählt kein Wenn-und-Aber. Hier wird gnadenlos abgerechnet. Bei der nächsten Deutschlandfahrt – wo auch immer – greifen wir nach der Krone! Wieder!

Aber in der Deutschen Welle steht jetzt endlich auch ein Pokal der Gruppe Motorrad! **Henning Knudsen**





# Jumbo-Run in Rheine

Bei nur minimaler Feuchtigkeit von oben konnte die diesjährige 17. Ausfahrt für Behinderte der Emstorkwerkstätten mit 50 transportierenden Bikes sowie sieben Sicherheitsbikern, wie eigentlich immer, problemlos durchgeführt werden. „Versüßt“ wurde die Fahrt zur Halbzeit-Pause durch lecker Kaffee und Kuchen bei „Mutter Bahr“ in Uffeln. Je-



weils 65 Kilometer lang, respektive 60 Minuten Fahrzeit, dauerten die zu absolvierenden Etappen. Die Hin-fahrt führte uns über Saerbeck nach Uffeln, nach der Pause ging es über Hopsten zurück zum Startpunkt, der

St. Marien-Kirche in Rheine.

Die Organisation der Veranstaltung hatten Werner Eisenhardt (Motoshop Eisenhardt/Honda Neuenkirchen bei Rheine) sowie die Kirchengemeinde St. Marien-Rheine, Sponsor der Ver-

anstaltung war die Volksbank Nordmünsterland.

Weitere Informationen gibt es im Internet unter: [www.motorradtourmit-freunden.de](http://www.motorradtourmit-freunden.de).

**Norbert Heidergott**

## Helfer für Messe Leipzig gesucht

Die Motorradmesse in Leipzig findet von Freitag, 3. Februar, bis Sonntag, 5. Februar 2012 in den Messehallen Leipzig statt. Geöffnet sind die Hallen 9 bis 18 Uhr geöffnet.

Nachdem Steffi Mäuser und ich Anfang des Jahres 2011 die Messepräsenz für den BVDM dort gemacht haben, war uns klar, das wir das auch 2012 wieder tun wollten. Nun kann Steffi Mäuser leider, wenn überhaupt, erst am Freitagabend anrei-

sen, so dass ich im Moment jemand anderen suche, der mich in Leipzig an allen Tagen unterstützen kann.

Messepräsenz macht sehr viel Spaß und wenn es Leerlaufzeiten gibt, besteht genügend Möglichkeit, sich selbst auf der Messe umzuschauen. Und einmal hinter die Kulissen des BVDM zu schauen, hat auch etwas für sich. Wer also Interesse hat, in Leipzig mal hinter dem „Tresen“ zu stehen, der melde sich bitte bei mir.

Entweder per E-Mail unter [messe@bvdm.de](mailto:messe@bvdm.de) oder unter der Handynummer 0171/498 40 72. Einzige Voraussetzung für den Einsatz: Du musst BVDM-Mitglied sein. Alles andere wird auf dem Messestand selbst vermittelt. Ein Helfer hat sich bereits gemeldet, so dass der BVDM auf jeden Fall in Leipzig vertreten sein wird. Wir freuen uns über weitere Unterstützung.

**Dagmar Schreiner**





# Stürmisch in Trier

Mit einem Info-Stand war der BVDM e.V. auf dem 9. Internationalen Motorradsicherheitstag in Trier vertreten.

Aus Wikipedia: „Trier wurde vor mehr als 2000 Jahren unter dem Namen Augusta Treverorum gegründet und beansprucht den Titel der ältesten Stadt Deutschlands. Die Römischen Baudenkmäler wie Amphitheater, Barbara- und Kaiserthermen, Konstantinbasilika, Porta Nigra, Römerbrücke und Igeler Säule, Dom und Liebfrauenkirche zählen seit 1986 zum UNESCO-Weltkulturerbe.“ Die Stadt ist immer einen Besuch wert.

Unweit dieser historischen Denkmäler fand in den Moselauen der 9. Internationale Motorradsicherheitstag des Polizeipräsidiums Trier und der Polizei Luxemburg statt. Bernd Fries, BVDM Regionalbüro Trier wurde vom Polizeipräsidium gefragt, ob er einen Infostand machen könne und bat mich eigentlich nur um Unterstützung in Bezug auf Info- und Werbemittel. Als gebürtige Moselnerin (aus der Nähe von Bernkastel-Kues) mit Verwandtschaft dort, gab es für mich kein Halten mehr, um Bernd auch personell zu unterstützen – und das in Verbindung mit Ver-



*Gut geschützt trotzte das BVDM-Team dem Wetter.*

wandtschaftsbesuch – was wollte ich mehr.

Die Moselauen sind bekannt für ihren ständigen, manchmal etwas steifen Wind. Am Veranstaltungstag war es noch schlimmer – Windböen und zeitweise kräftige Schauer. Als der Polo-Pavillon uns gegenüber bei einer Windböe aus der Verankerung gerissen wurde, bauten wir den ausgeliehenen Pavillon von einer ortsansässigen Reifenfirma sehr schnell wieder ab. Obdach haben wir dann bei einem Motorradhändler unter seinem gesicherten Zelt gefunden.

Vor der gemeinsamen Rundfahrt mit rund 90 Motorradfahrern fand

ein Motorradgottesdienst statt – danach war der Veranstaltungsort so gut wie ausgestorben und die Aussteller wie wir, ADAC-Prüfstand, Polizeimobil und diverse

Motorradhändler unter sich. Am frühen Nachmittag kam die Sonne zum Vorschein, Besucher stellten sich ein, und, nachdem der Korso von seiner Rundfahrt wieder auf dem Gelände eingetroffen war, fand die Vorführung der Motorradstaffel Rheinland-Pfalz und Luxemburg unter Leitung der Instrukturen des Fahr- und Sicherheitstrainings der Landespolizeischule Rheinland-Pfalz statt: Fahren über die Wippe, Slalom bis die Fußrasten auf dem Asphalt kratzten und zum Schluss viele Motorräder in einem engen 360 Grad-Kurs. Mich hat die Vorführung begeistert. Hoffen wir in 2012 auf etwas besseres Wetter.

*Dagmar Schreiner*



*Die Motorradstaffel der Polizei zeigte ihr Können. (Fotos: Schreiner)*







# Tag des Motorradfahrens

Dass Fortbildungen innerhalb einzelner Referate unseres Verbandes mithin nicht nur sehr konstruktiv, sondern auch innovativ sein können, bewies das Referat SHT Moderatoren im Oktober.

Im Zuge des Tagesordnungspunktes Öffentlichkeitsarbeit und daraus resultierender Marketing Maßnahmen wurde der Tag des Motorradfahrens wieder neu belebt. Diese Veranstaltung war über Jahre hinweg traditionell im Mai eines jeden Jahres im Terminkalender unseres Verbandes zu finden.

Für die Zukunft wurde nun dieser besondere Termin immer auf den ersten Sonntag im Mai festgeschrieben.

Unter dem Motto „Wir lassen uns nicht behindern“, findet am Sonntag, 6. Mai 2012, der Tag des Motorradfahrens statt. Als Veranstaltungsorte wurden Hamburg, Köln, München und Berlin ausgewählt, um dieses Event wieder ganz bewusst bundesweit zu platzieren.

Neben standartisierten Sicherheitstrainings, eingebunden in ein buntes Rahmenprogramm, werden getreu des Mottos ganz gezielt auch Trai-

nings für Motorradfahrer mit Behinderung angeboten.

„Wir lassen uns nicht behindern“ soll somit einer breiten Öffentlichkeit aufzeigen, dass der Motorradsport auch Menschen mit körperlichen Einschränkungen nicht verwehrt bleiben muss.

Mehr Informationen zum Tag des Motorradfahrens erhalten alle Interessierten demnächst hier in der Ballhupe, aber auch an den Ständen des BVDM auf den Motorradmessen, oder unter [www.bvdm.de](http://www.bvdm.de).

**Andreas Porz**

## Neues „Streetwork“

Gespannlehrgänge beinhalten, genau wie Sicherheitstrainings für Solisten, praktische Übungen und theoretische Inhalte. Es werden Grundlagen vermittelt und auch weiterführende Fahrtechniken gemeinsam erarbeitet. Oft bleibt bei der Fülle der Lehrgangsinhalte und den individuellen

Themen der Teilnehmer – selbst bei mehrtägigen Kursen – der Aspekt Realverkehr mit all seinen zusätzlichen Anforderungen buchstäblich auf der Trainingsstrecke. Es besteht Handlungsbedarf und zwar für alle Leistungsklassen. In Anlehnung an das Motorrad-Sicherheitstraining auf der Straße des DVR hat Andreas Porz dieses Trainingskonzept speziell für Gespannfahrer weiterentwickelt.

Erstmalig in der Saison 2012 werden bei den Veranstaltungen von moto-coaching und Sidecar Traveller fahrpraktische Themen, wie zum Beispiel



Linienwahl, Kurvenfahren, Überholen, angepasste Geschwindigkeit, sowie das Fahren in der Gruppe ganz real „on the road“ trainiert.

Eine große Bedeutung kommt der Wahrnehmung und dem vorrausschauenden Fahren, der Gefahrenlehre, wie auch den spezifischen Reaktionen unserer Fahrzeuge in Grenzsituationen zu. All zu oft resultieren aus Schreck- oder Schockerlebnissen ganz persönliche Blockaden, die einem lockeren und souveränen Umgang mit unserem Fahrzeug wahrlich nicht zuträglich sind, ja so-

gar ein nicht zu unterschätzendes Gefahrenpotential darstellen können.

Andreas Porz hat diesen inneren Ballast die „Unbewussten Beifahrer“ genannt. Die aktive Auseinandersetzung mit diesen Erlebnissen und Erfahrungen schafft genau die Voraussetzungen, die wir unabdingbar ganz

real auf der Straße brauchen, wollen wir für uns optimal vorbereitet und damit sicher unterwegs sein.

Attraktiv ist die Einbindung der „Streetworker-Trainings“ auf speziell ausgewählten Strecken durch die schönsten Landschaften in Deutschland und den Alpenländern. Das Konzept wird als Eintages- oder Mehrtagesveranstaltung angeboten, ebenfalls auch in Kombination mit einem Training auf dem Übungsplatz.

Mehr Infos dazu unter [www.moto-coaching.de](http://www.moto-coaching.de) oder [www.sidecar-traveller.com](http://www.sidecar-traveller.com).

**Andreas Porz**



# In 70 Tagen durch Europa

Im ersten Teil seines Berichtes schilderte Peter Vollmers wie es zu der Idee kam, mit 70 Jahren in 70 Tagen durch Europa zu fahren. Er nahm uns auf den ersten Teil der Reise mit. Weiter geht es jetzt in Griechenland.

Genüsslich auf griechischer Wanderfahrt lande ich nach gut 30 Tagen und 11.000 Kilometern m zur Halbzeit mit der Nachtfähre von Athen-Piräus kommend auf meinem geliebten Eiland Kreta. 30 Tage Urlaub mit der Familie, zum Auftanken für die zweite Etappe, liegen vor mir. Nach insgesamt rund 11.000 Kilometern und erst jetzt bemerkbarem Muskelkater in den Beinen sowie quietschender Hinterradbremse sitze ich hier 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 abholen werde.

Solange waren wir noch nie ge-

trennt: 39 Tage, das sind 5 Wochen und 4 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!“.

Hier wird meine Suzi immer wieder bestaunt und viel fotografiert, Flyer werden gern angenommen und es entstehen täglich diverse Info-Gespräche. „Wirklich von Berlin bis hierher?“ und dann geht's los mit oftmals ungläubigem Staunen. Neulich sitzt einer bei Maria und lässt seine große Familie abends irgendwo warten: Er hatte die Maschine gesichtet und erinnerte sich, dass er (in der Nähe der Motorrad-Spinner-Brücke in Berlin wohnend) unsere „Abschieds-Plakate“ am



*Völlig unterschiedliche Landschaften durchfuhr Peter Vollmers auf seiner Tour.*

Berliner Motorrad-Avus-Treff gesehen hatte – kleine interessante Welt! Es wird ein langer Abend... Dabei vergesse ich fast die überfällige Inspektion meiner Maschine. Beim Ölwechsel kündigt sich ein möglicher Motorschaden an. Sicherheitshalber erfolgt eine Motor-Totalreparatur. Mit Hilfe einer äußerst großzügigen finanziellen Unterstützung springt der BVDM als Schirmherr hier spontan in die Bresche und ermöglicht so die Reparatur in einer super-kompetenten Werkstatt im kretischen Rethimno (Adresse bekannt!).

Die nach der Total-Motorradreparatur in Kreta verzögerte Weiterfahrt mit nun hervorragendem quasi „neuen“ Motor lässt mich ächzen unter der sengenden Hitze Süditaliens und stöhnen über die weiterhin unerträglichen Mautgebühren – aber der Zeitdruck treibt mich vorwiegend über die Autobahn vor sich her. Ich kämpfe mit gebirgigen Haarnadel-Serpentinen im idyllischen Cinque Terre, um dann meist bei Sturm von vorn und ekligem Regen sowie 1000 zum Teil glitschigen Tunneln die Riviera und die französische Côte d’Azur (mit Gaszug-Zwangspause in dem herrlichen historischen Ort Bezier) abzuwettern.

Bevor ich die südlichste Spitze Spaniens bei Gibraltar / Algeciras (mit Blick auf die afrikanische Küste) runden und vom Mittelmeer in den atlantischen Einflussbereich „gerate“, versagt am Donnerstag 02.09. mittags um 12 Uhr der Tacho ca. 50 Kilometer vor Sevilla (Kilometerstand: 70.600). Nach



*Riesige Kürbisse werden am Wegesrand verkauft (o.). Stillleben mit Helm am Meer (r.) und Autofahren einmal ganz anders (u.). (Fotos: Vollmers)*





anfänglichem Verdross finde ich mich jedoch damit ab und komme auch ohne dieses „blöde Ding“ gut voran nach Portugal. Das angestrebte Tagesziel nördlich von Lissabon wird allerdings nicht ganz erreicht. Nächtliche mal wieder mit dünner Luma wie so oft „Parterre“ auf einem Tank-Rastplatz etwa 80 Kilometer südlich der portugiesischen Hauptstadt.



Am Freitag, 3.09., weckt mich die morgendliche Kälte. Also geht's früh weiter „soweit die Füße tragen“. Durch das schöne Portugal fahre ich über schnelle Straßen in die nordwestliche Ecke Spaniens, nach Galizien. Dort erreiche ich, begleitet vom Wind und Regen, die berühmte Pilgerstadt Santiago de Compostela, finde auch gleich eine Motorradwerkstatt, die meine Antriebskette samt der beiden Ritzel erneuern soll. Die „alte“ Kette hielt wegen der immen-

sen Belastung (seit Nordfinnland) nur etwa halb so lang wie sonst üblich. Natürlich klappt das Auswechseln wegen der postalischen Beschaffung aus Madrid und dem Wochenende erst am Diens-



**Begegnung am Wegesrand mit anderen Motorradfahrern (o.). Die ganze Tour auf einer Motorradbox (M.). Globetrotter auf dem Campingplatz (u.).**

tag, 07.09.

Also verbringe ich vier Nächte auf dem Campingplatz oberhalb der Altstadt im Zelt. Tagsüber, meistens bei Regen mit nur wenigen Sonnenstunden erkunde ich in Begleitung die faszinierende Altstadt natürlich mit obligatorischem Besuch der berühmten Kathedrale. Tausende Touristen und Pilger aus aller Welt belagern die Stadt u. a. wegen des besonderen Jakobs-Jahres. Die richtige Zeit, ein langersehntes Paket für Töchterchen Elli mit allerlei kindgerechtem Krimskrams zu packen und zu versenden.

Die gut drei Tage verbringe ich gemeinsam mit Werner, einem außerordentlich bemerkenswerten Biker,



der direkt neben mir zeltet. 75 Jahre alt (in Worten: fünfundsiebzig!). Mit seiner alten BMW GS bereist er seit zig Jahren alle (!) Winkel dieser Welt und seit 27 Jahren sogar trotz eines erheblichen Handicaps, einem künstlichen Darmausgang! Er will damit u. a. auch vielen seiner „Leidensgenossen“ Mut machen, weiterhin aktiv das Leben zu gestalten und erlebnisorientiert zu genießen. Nach vielen ausführlichen und anregenden Gesprächen sowie gemeinsamen Unternehmungen mit Werner geht's dann am 07.09. mit „neuem Antrieb“ bei viel Regen und Sturm weiter, zunächst lange auf der Pilgerstraße (extra gekennzeichnet und mit vielen günstigen Hotels) durch eine üppige grüne Landschaft am Meer mit quir-



*Der Motor ist nach der Motorpanne ausgebaut. Sonnenuntergang am Strand, das Motorrad läuft wieder.*



ligen (Bade-) Orten in den Raum der Biskaya im Baskenland.

Frankreich wird zügig durchfahren. In Brest (teures Hotel!) versorge ich mich am nächsten Tag in gutem Motorradladen u. a. mit neuen Handschuhen, Regenhose etc. – Ölwechsel und Tachowellenaustausch sind leider nicht möglich. Am Fr. 10.09., geht's um 18.30 Uhr mit eleganter (!) Fähre von Roscoff (ca. 50 Kilometer nördlich von Brest) direkt nach Rosslare, Irland. Damit spare ich (indem ich nicht nach Plymouth, Südingland, übersetze) eine Hotelnacht, eine weitere Fähre und für einen Tag die Benzinkosten. Außerdem zahle ich für die Fähre nur 115 Euro (einschließlich Pullmann-Sitz für die Nacht). Dieses super ausgestattete Schiff, die Oscar Wilde, (u. a. mit mehreren Kinderspielflächen, Bühnen, Restaurants, Kinos und Roulette) ist nur mäßig (vorwiegend mit Franzosen und Iren) besetzt. Am nächsten Tag, Sa. 11.09., landen wir in Rosslare, Republik Irland. In nur zwei Tagen durchkreuze ich bei sehr wechselhaftem Wetter die gesamte irische Insel mit ihren abwechslungsreichen Landschaften – Stonewalls, bunten Städtchen, Palmen und anderen sukkulenten Pflanzen (Golfstrom). In Charlestown finde ich spät abends noch ein schnuckeliges Hotel. Den Übergang in das britische Nordirland nehme ich nur indirekt wahr: kein Grenzschild (vor über 40 Jahren war diese Grenze fast noch „feindlich“); bemerkbar u. a. nur durch die fehlenden gälischen Beschilderungen und die in Nordirland gültige britische Währung. Treffe dort an einer Tankstelle einen äußerst netten Biker, Frank, genannt Francie, der auch Deutsch spricht. Er begleitet



mich einige Kilometer auf seiner Royal Enfield. Danke für deine lieben Grüße, Frank!

Am Montag, 13.09., lande ich mit der Fähre von Larne, Nordost-Irland, nach nur einstündiger Passage (verkürzt wegen Pisswetter) im schottischen Cairnryan. Nach relativ kurzer Fahrt nach Norden bei äußerst stürmischen und regnerischen Wetterbedingungen (kann mich kaum halten!)

flüchte ich in Ayr in die „North-Harbour-Motorcycles“-Werkstatt: Hier erfolgt die Reparatur bzw. Wechsel von: Hinterradreifen, beiden Hinterradlagern, Öl mit Filter, Kupplungshebel und Protektor sowie Kettenwartung und ich decke mich auch mit Anti-Fog- und Rain-Spray ein. Bei etwas gemäßigttem Wetter geht's weiter in die weltberühmte und sicherlich einzigartig urige Landschaft



am Loch Ness. Am Dienstag, 14.09., auf dem Weg dorthin, komme ich durch die wild-romantischen, berühmten schottischen Highlands mit Gebirge und Wasserfällen sowie peitschendem Regen, heftigem Gewitter und orkanartigen Böen. Ich kann die Maschine, selbst im abgestellten Zustand, kaum halten (so etwas Grässliches habe ich in meinen 50 Jahren Motorradfahrerfahrung noch nie erlebt!). Flüchte mich deshalb in ein etwa sechs Meilen (ca. zehn Kilometer) zurückliegendes heimeliges Hotel mit angeschlossenen Bunkhouse (einfache Wanderunterkünfte). Dort lerne ich ein nettes deutsches Paar auf Hochzeitswanderung im Winz-Ort „Bridge of Orchy“ kennen.



**Auf der Isomatte am Rastplatz, auf dem Zeltplatz oder in der Hütte: Peter war bei der Wahl der Übernachtungsmöglichkeiten nicht wählerisch.**

Am Mittwoch, 15.09., besinnt sich das Wetter eines Besseren, das heißt, die Sonne zeigt sich häufiger. Tausche mich auf einem großen Parkplatz bei einer historischen Burganlage am Loch Ness intensiv mit einem an unserer Kampagne sehr interessierten Ehepaar aus Dortmund aus, das sich für uns einsetzen will. Übrigens schenken sie mir die ADAC-Straßenkarte von dort – hatte meine verloren.

Am Donnerstag, 16.09., bei zwar stürmischem (Wind wird zu meinem Dauerbegleiter!) aber sonnigem Wetter mache ich auf meinem Weg nach Süden eine Stippvisite ins Zentrum von Edinburgh mit Besuch der Princess-Street und Blick aufs berühmte Castle. Auch der Papst ist just



an diesem Tag hier, wie zur gleichen Zeit vorher auch in Glasgow und später in London – wir haben uns aber wirklich nicht abgesprochen und uns auch Nichts zu sagen . . . verständlich, oder? Bei der Thematik meiner Kampagne!!! An diesem Donnerstag erreiche ich noch ein super Bed- and Breakfast-Hotelchen in Eyemouth an der südostschottischen Küste.

Am Freitag, 17.09., schaffe ich, nunmehr in England, weit über das ursprünglich angestrebte Ziel Hull hinaus eine riesige Strecke auf dem berühmten englischen Highway A1 bis kurz vor London und lande leider in teurem und schrecklich unpersönlichem Autobahnhotel. Im schnuckelig-anheimelnden Cambridge sind zwar viele Studenten aber es ist leider kein Hotel zu finden.

Am Samstag, 18.09., durchquere ich das quirlige London, u. a. mit Ferry-Boat über die Themse und schlage mich durch nach Kent. In dieser idyllischen Parklandschaft um Tunbridge-Wells (hatte dort als Pennäler dereinst eine „Schreib-Freundin“, ein Pen-Pal) verabrede ich mich mit Petar, einem unserer Aktion sehr wohlgesonnenen Freund, der mich



eingeladen hatte. Gemeinsam mit seiner ebenso netten und unglaublich freundlichen Ehefrau, der Gabi (beide aus Deutschland und seit langer Zeit in GB), verwöhnen sie mich so liebevoll in ihrem traumhaft schönen alten Herrenhaus (mit riesigem Park und eigenem See) – ich habe so etwas imponierend Schönes noch nie erlebt. Übrigens hat Stefan Hessler, der

außerordentlich hilfreiche DR-Papst aus Suhl in Thüringen, mir eine Tachowelle an diese Adresse geschickt, die ich hier nach einer geruhsamen Nacht (allerdings ohne Schlossgeist) auch einbauen kann – danke dafür Stefan! Herzliche Grüße und nochmals vielen Dank für die unvergesslich tollen gemeinsamen Stunden bei euch, liebe Gabi, lieber Petar!!!



*In der Werkstatt wurden Ritzel und Kette getauscht (o.). Zwangsstopp auf der Piste.*

Am Sonntag, 19.09., quere ich per Fähre den Ärmelkanal über die traditionelle Passage von Dover nach Calais. Unter grauem Himmel schaffe ich es von Frankreich nach Belgien und komme in einem Hotel im Badeort „de Haan“ unter. Von hier fahre ich über die Grenze nach Holland und die dortigen Küstenstraßen (u. a. dem 30 Kilometer langen Abschlussdeich) nach Deutschland, das ich nach ca. einem viertel Jahr wieder „betrete“ – komisches Gefühl! Über Leer durch Ostfriesland gelange ich nach Bredstedt im Nordfriesischen.





Am Mittwoch, 22.09., geht's das letzte Mal ins Ausland, nach Dänemark, und am historischen Ribe mit seinem uraltem Dom vorbei erreiche ich im nördlichen Jütland den bekannten Badeort Lökken an der Jammerbucht. Er ist, was ich nicht erwartet hatte, fast menschenleer, selbst das (meist studentische) Personal ist ausgeflogen. Sie hätten eigentlich nur drei Wochen Saison im Juli, erklärt mir der Hotelier.

An dem berühmten Strand ziehe ich mit meiner Suzie noch einige Kreise, um dann bei Skagen an das einzigartige Zusammentreffen von Skagerrak (nördlichste Nordsee) und Kattegat (nördlichste Ostsee) in Grenen nach Umstieg in den „Sandormen“ (Traktor mit busartigem Anhänger) zu gelangen. Hier schlagen die Brandungswellen beider Meere imposant aufeinander und man kann mit einem Bein hier und dem anderen dort drin stehen – einzigartig! Seehunde begleiten das Spektakel! Jetzt geht's zum letzten Mal gen Süden und in der malerischen

historischen Stadt Ebelstoft genieße ich noch einen Rundgang bevor ich Jütland mit einer Super-Schnell Fähre (fast 70 kmh!) verlasse und in kürzester Zeit nach Havnebyen übersetze. Von dort noch einige Kilometer, eine vorletzte kleine Fähre und dann an Kopenhagen vorbei nach Nyköbing rund 40 Kilometer vor Gedser. Eine letzte „ausländische“ Übernachtung und am Samstag, 25.09., lande ich wieder im schönen Rostock-Warnemünde. Finde wegen hohen Touri-Aufkommens (ganz im Gegensatz zum dänischen Lökken und trotz regnerischem Wetter) gerade noch eine Unterkunft.

Am Sonntag geht's dann mit Wind und Dauerregen über die letzte Autobahnstrecke gen Berlin. Nach nunmehr insgesamt gut 23.000 Kilometern und (einschließlich kretischem Urlaub) genau 100 Tagen begrüßt mich hier in Spandau, im gastlichen G7, eine kleine aber feine Corona aus Familie, lieben Teammitgliedern, Freunden und Interessierten.

Ich hab's geschafft!!

**Peter Vollmers**





# Zwei sind genug

Tatsächlich! Es fiel mir wie Schuppen von den Augen. Ja, das ist es! Ich liege richtig, bin einem – nein meinem eigenen Trugschluss aufgesessen. Zwei Augen schauen mich an.

Die Musik aus dem Radio nehme ich zur frühen Stunde im Bad mit zwei Ohren wahr. Die eine Hand hält die Bürste, die andere die Zahnpastatube . . . Ja, und ich komme zurecht, es klappt . . . und das ganz von alleine ohne Stress, locker, halt wie von selbst.

Ha, und warum hat dann mein Motorrad vier Zylinder? Zwei zuviel! Früher bin ich auch mit einem, höchstens zwei ausgekommen. Hatte Spaß ohne Ende. Spaß beginnend schon ganz unten, im tiefsten Drehzahlkeller. Keine unnötigen Gedanken, kein innerer Druck, es ging von alleine, lief locker entspannt, genauso wie später im Kleinkindalter das Laufen auf zwei Beinen. Und wenn ich Gas geben wollte, dann bitte. Hatte die Kraft schon im Antritt und das ausdauernd in einem Tempo, was nicht einem Sprinter gehörte, sondern eher einem Kraftsportler.

Ich ließ sie schon damals all zu gerne auf der Geraden vorbeiziehen, die Kollegen, die Vier-Zylindersportgetrimmten, die Highspeedfanatiker, um dann im nächsten Kurvengeschlängel doch wieder an ihrem Hinterrad zu kleben.

Natürlich liebe ich auch die Geschwindigkeit. Aber viel schöner ist doch, wenn du die Kraft spürst, die dich locker nach vorne bringt, ohne hektische Schaltvorgänge, mit hochrotem Kopf, dabei selbst die innere Drehzahluhr strapazierend.

Also kurzum, die Marke mit dem weißblauen Propeller hatte es mir schon immer angetan, davon auf jeder Tankseite einer, ergibt zwei – und das ist genug! Genauso wie damals über viele tausend Kilometer mein R 1100 S-Gespann, mit eben jenen



**Viel Druck von unten hat der Zweizylinder. Der Beiwagen lässt dem Passagier viel Platz zum Turnen. (Fotos: Porz)**

Qualitäten, die mir nicht nur völlig ausreichen, sondern genau meinem Verständnis von urbayerischer Gelassenheit entsprach. Klar, zwischendurch geht man auch mal fremd, probiert aus, testet, aber nur, um dann reumütig wieder zurückzukehren. Zwei sind eben genug!

Und so musste ich sie eines Tages einfach finden. Eine Weiß-Blaue, die auf den Namen HP 2 Megamoto hört. Die genauso unkompliziert daherkommt, wie es meiner Philosophie zu eigen ist, ja sogar alle Attribute für einen Gespannaufbau in sich vereint. Von Haus aus schon ein Leichgewicht, ohne elektronischen Schnickschnack,



**Stand der Technik: Die Achsschenkel lenkung der neuesten Generation.**

kein ABS, elegant und gestreckt, mit einem ellenlangen Radstand und einem Motor, der enthusiastisch Fahrspaß ganz direkt zu vermitteln mag. Zudem mit einem Triebwerk, das dermaßen druckvoll und agil zur Sache kommt, dass man die Leistung schon in der sportlichen Ecke ansiedeln kann.

Zwei sind eben genug, gerade dann, wenn man sie in ein Dreirad adaptiert, den Radstand noch etwas verlängert, eine schmale Spur andenkt und das alles schön tief legt. Geboren zum Kurvenräubern auf niedrigem Drehzahlniveau mit einer Power, die einfach nur begeistert. Eben mit der Kraft der zwei Herzen.

Eigentlich, so fällt mir gerade ein, ist die HP die große Schwester meines 2 V-Traumfängers, der ja schon fast alle diese Vorzüge in sich vereinigt und der nur nicht für Touren gedacht ist jenseits aller Straßen zweiter Ordnung. Die sollten halt einem modernen Vierventiler wie der HP 2 vorbehalten bleiben.

Verheiratet wurde die Megamoto



mittels stabilem Vierpunktanschluss mit dem neuen RX Sport Beiwagen aus der Geiselhöringer Gespannschmiede. Diesen ziert neben einer flachen Scheibe ein tiefer Einstieg, der dem Beifahrer ganz nach Gusto alle Möglichkeiten eröffnet und ihn nicht zum statischen Mitfahren verdonnert. Das Boot der neuen Generation ruht auf einem verstärkten Chassis welches, wie die feine Lagerung aller drei Räder, dem sportlichem Einsatz Rechnung trägt.

Und weil der Spaß einfach nicht enden will und soll, wurde der viel zu kleine Originaltank der HP zu Gunsten eines 35 Liter-Spritbehälters im Kofferraum des geräumigen Eineinhalbsitzers stillgelegt. Wer jetzt unkt und dem großen Kofferraum für ausgedehnte Touren nachtrauert, dem sei versichert, dass selbst zwei große Gepäcktaschen ohne Platzangst noch ausreichend Platz finden für so manche ausgedehnte Alpentour.

Die überarbeitete Stern'sche Achsschenkellenkung, die nun mit einem Lenkgestänge auskommt und komplett aus Rundrohr gefertigt ist, passt einfach, wie auch der gefällig integrierte Hilfsrahmen zur HP, die jetzt noch gestreckter und agiler wirkt. Ein wenig wie ein bayuwarischer Berglöwe, auch wenn es diesen eigentlich gar nicht gibt. Aber dieses Megamoto-Gespann ist ja auch die erste Spezies seiner Art.

Die geteilten BBS-Alufelgen tragen rundherum Pneus der Größe 195-45 R 15, die, einmal auf Betriebstempe-



**Auch im Stand macht das Gespann einen agilen Eindruck. (Fotos: Porz)**

## TECHNISCHE DATEN

BMW HP2 Megamoto mit Stern RX Sport-Seitenwagen:

Motor: luft-ölgekühlter Zweizylinder Boxer, Hubraum 1170 ccm  
83 KW bei 7500 U/min., max. Drehmoment 115 NM bei 6000 U/min; Einspritzanlage, 6 Gang Getriebe, Kardantrieb

Fahrwerk:  
Gitterrohrrahmen mit integriertem Stern Hilfsrahmen, Stern Achsschenkellenkung mit Wilbers Federbeinen

Bremsen:  
Hydraulische Bremsanlage, vorne mit der Bremsscheibe DU 310 mm, Brembo Sätteln, hinten Originalscheibe, ebenfalls mit Brembo bestückt. 2 Bremssättel am Seitenwagen, adaptiert je mit Vorder- und Hinterradbremse.

Bereifung:  
rundum 195-45R15 auf mehrteiligen 6,0 Zoll BBS Alufelgen

Beiwagen: Stern RX Sport  
Fahrgestell Vierkantröhrrahmen Sport mit gezogener Schwinge, Wilbers Federbein  
Verstärkte Radlager, Sitzbreite: 750 mm, 40 Ltr. Tank im Kofferraum  
Beleuchtung integriert in Bootsrumppf, Nummernschild eingelassen im Bootsheck  
Kofferraumvolumen: 235 Ltr., kurze Scheibe, Verdeck, Fußstütze, Turnbügel  
Abmessungen Gespann:  
Radstand 1800 mm  
Spurbreite 1280 mm  
Vorlauf 405 mm  
Vorspur 32 mm  
Gewichte:  
Leergewicht: 365 kg  
Zul. Gesamtgewicht: 635 kg  
Höchstgeschwindigkeit: ca. 180 km/h  
Infos: Stern Gespannservice, 94333 Geiselhöring, E-Mail: [info@gespannservice.de](mailto:info@gespannservice.de)  
[www.gespannservice.de](http://www.gespannservice.de)

ratur gebracht, auch in flott durcheilten Kurven in Verbindung mit den aus dem Hause Wilbers stammenden Federelementen innigen Bodenkontakt vermitteln.

Versammelt wird die Weiß/Blaue mit Brembo-Bremssätteln auf einer adaptierten 310-mm-Bremsscheibe am Vorderrad, auf der Hinterhand blieb die serienmäßige Bremsanlage erhalten. Dabei steuert sowohl die Handbremse, wie auch das Fußpedal als Zugeständnis für eine saubere Spurhaltung je einen Bremssattel am Beiwagen mit an.

Die angriffslustige Sitzposition, kombiniert mit dem breiten Lenker, einem entspannten Kniewinkel, auch für Zeitgenossen jenseits der 180

Zentimeter Körperlänge und das Fahrwerk mit einer Bodenfreiheit von knapp 14 Zentimetern sorgen sofort für die richtige Blickführung des Piloten. Den Kopf hoch, den Hals gestreckt auf der Suche nach der nächsten Kurvenkombination am Horizont, vorzugsweise Richtung Bayerischer

Wald, oder den Alpenpässen vor der Haustür. Allein die Anfahrt zu den ersehnten Spielwiesen der Megamoto mit Tempi, die auf bundesdeutschen Autobahnen legal sind, werden versammelt hinter dem Lenker absolviert, zu stark ist der Winddruck auf Helm und Oberkörper. Aber das ist eben nicht die Domäne des HP 2-Gespanns und ein wenig Leidenschaft gehört eben dazu, bevor der Kurvenrausch beginnt. Aber dann, die Linie rund, mit weitem Blick in den Radius der nächsten Biegung hinein, mit Zug am Gas, wie auf Schienen, locker und entspannt, halt wie morgens im Bad, von alleine, ohne Stress, locker, wie von selbst.

Die Saison ist noch jung und ich noch lange nicht zu alt für die Herausforderung auf drei Rädern, so wie es ein Trainingsteilnehmer letztens auf einem meiner Lehrgänge auf den Punkt brachte.

Und so bewahrheitet sich nach den ersten Testfahrten: Zwei sind genug, machen einen Riesenspaß, wie auch der Nummer zwei an Bord – meinem weiblichen Schmiermaxen, die eigentlich ja meine Nummer eins ist. Und so passt es wieder mit der Philosophie: Zwei sind genug!

**Andreas Porz**



# Versuch mit dem Dreirad

Das Abenteuer Gespannfahrerlehrgang für Einsteiger bei dem „Mann mit der Peitsche“ alias Horst-Werner Sassenhagen nahm Dagmar Schreiner auf sich.

Am Freitagabend erfolgte die Anreise zur Jugendherberge nach Schloss Burg, einem Ortsteil von Solingen. Der Ort ist bekannt durch die beeindruckende Burg der Grafen von Berg (mehr dazu in Wikipedia nachzulesen).



Wie sieht's aus? Horst-Werner hat alles im Blick.

Die „Grafen von Berg“, die auch als Erzbischöfe in Köln eine wichtige Rolle spielten, haben dem „Bergischen Land“ ihren Namen gegeben; sonst müsste es nämlich das „bergi-

ge Land“ heißen.

In der unter Denkmalschutz stehenden Jugendherberge trafen sich am Freitagabend 17 Personen, die am BVDM-Gespannfahrerlehrgang teilnehmen wollten; einige von ihnen kamen mit ihren eigenen Gespannen, darunter eine Honda Goldwing und eine Royal Enfield. Abends stand ein gemütliches Beisammensein und erstes Beschnuppeln gemeinsam mit Edmund Peikert, der in der „Gespannfahrerszene“ einen großen Namen hat (Gespannpapst) und einigen der Kursteilnehmer bekannt war, auf dem Programm. Ein weiteres, für mich bekanntes Gesicht war Engelbert Tubes, der mit einer Honda PAN-European als Teilnehmer anreiste.

„Vergesst alles, was Ihr bisher als Motorradfahrer auf Solomaschinen



Dagmar auf dem BMW-Gespann.

kennt“, waren die Eingangsworte von Horst-Werner Sassenhagen am Samstagmorgen zum theoretischen Teil des Lehrgangs. Wir erfuhren viel über Spurweite, Radstand, Vorspur, Vorlauf, Sturz, Nachlauf, Fliehkraft und vieles, vieles mehr. Damit man das auch zu Hause noch mal nachlesen konnte, gab es reichlich „Fachliteratur“.

Nach dem Mittagessen fuhren wir zu einem Übungsplatz, der aus mehreren einzelnen Parkplätzen bestand, so dass jede Trainingsgruppe einen eigenen Übungsbereich hatte. Die Kursteilnehmer wurden von den Instruktorinnen natürlich in den Beiwagen bzw. als Sozius dorthin gefahren. Dann wurden wir auf drei Gruppen aufgeteilt, wobei Arnd und Werner (zwei von fünf Instruktorinnen) sich der teilnehmenden Frauen (fünf) „annahmen“.

Die erste Übung auf unserem „Frauenparcours“ bestand darin, mit dem Gespann von Arnd, einer Honda PAN-European, einen Slalom zu fahren,



Gespannt lauschen die Teilnehmer den Ausführungen der Instruktorinnen.



jeweils drei Runden. Ich machte nach der zweiten schon schlapp. Die Kraftanstrengung, das Gespann im ersten Gang zu bewegen, erschien mir nicht leistbar – und irgendwie hatte ich auch „Schiss“. Aber für solche Fälle ist ja Werner, der zweite Instruktor zuständig. Wir beide fuhren in seinem Gespann, einer BMW 800 auf einen weiteren Übungsplatz und siehe da, mit weniger Kraftanstrengung durch das doch leichter lenkbare Gespann war eine „Acht fahren“ einfacher. Weitere Übungen, wie die Breite des Gespanns einschätzen zu lernen, indem mit dem Reifen des Beiwagens über eine kleine Rampe gefahren werden musste, machten den Nachmittag auch für mich wieder vernünftig.

Beim gemeinsamen Abendessen erfolgte ein Austausch der ersten Eindrücke des Nachmittags.

Am Sonntagmorgen begrüßte uns Regen. „Aber es gibt kein schlechtes Wetter, sondern nur schlechte Kleidung“ – das gilt nicht nur für Besuche an der See, sondern auch für Motorradfahrer. Auf einem anderen, diesmal etwas größeren und zusammenhängenden Übungsplatz wurden vier unterschiedliche Übungen aufgebaut und die Teilnehmer wiederum in Gruppen aufgeteilt, diesmal nicht mehr nach Geschlecht getrennt.

Meine erste Übung in der Vierergruppe bestand darin, geradeaus an einer „Hütchenreihe“ vorbeizufahren,



Bei den Damen ist das alte BMW-Gespann beliebt.



Horst-Werner gibt als Beifahrer in seinem Gespann die Regie-Anweisungen.

ren, vor einem fest stehenden Hindernis auszuweichen, zu drehen und zurück zum Ausgangspunkt zu fahren. Das Übungsgespann war wieder die Honda PAN-European von Arnd. Eine Runde Übung – nein ich wollte nicht! Trotz etwas höherer Geschwindigkeit konnte ich das Gespann nicht wirklich führen, die Lenkung war mir einfach zu schwergängig.

Weiter zur zweiten Übung und zu der BMW 800. Neun „Hütchen“ waren im Quadrat aufgestellt und mussten umrundet werden, ohne das eines umfiel. Das gelang mir mit dem leichter lenkbaren Gespann recht gut und machte Spaß.

Die dritte Übung bestand darin, mit dem Beiwagenrad über eine kleine

Rampe zu fahren und ein ca. fünf Meter davor abgestelltes „Hütchen“ umzuschubsen. Dieses Mal konnten wir mit dem Moto Guzzi-Gespann von Horst-Werner üben. Mit diesem, aus meiner Sicht sehr handlichen Gespann, machte die Übung Spaß, auch wenn ich nicht immer die Breite des Gespanns richtig abgeschätzt habe.

Die vierte Übung

folgte: Durchfahren (mit dem Rad des Beiwagens) einer mit kleinen Holzstücken ausgelegten „S“-Kurve, auf einer Yamaha 900 Diversion – nee kein Gespann für mich, die Lenkbarkeit war wieder fast unmöglich.

Nachdem alle Einzelübungen geprobt waren, wurden alle Gespanne an einem Ausgangspunkt aufgestellt. Jeder Teilnehmer sollte mit dem Gespann seiner Wahl alle vier Übungen hintereinander durchfahren und durfte, sofern die Besitzer es erlaubten, auch die Gespanne der angereisten Teilnehmer nutzen. Keine Frage, auf welche zwei Gespanne ich mich nun konzentrierte habe (sofern nicht durch andere Teilnehmer genutzt).

Wie sagte Arnd zur mir: „schön – Dein breites Grinsen im Gesicht zu sehen“. Ein gutes Zeichen auch für die anderen Instruktorinnen, dass sie tolle Arbeit geleistet hatten an diesem Wochenende.

Ich, als Teilnehmerin, denke über ein „3. Rad“ nach und kann zukünftig diesen Lehrgang, traditionell im September, auf Messen und sonstigen Veranstaltungen des BVDM besser „verkaufen“ – ich habe teilgenommen – und weiß, wovon ich rede.

Ganz herzlich möchte ich mit bei den Instruktorinnen des BVDM-Gespannlehrgangs für Anfänger bedanken.

Dagmar Schreiner



# Bericht aus Brüssel

Am Samstag, 15. Oktober 2011, fand das Wintertreffen der FEMA in Brüssel statt.

Anwesend waren Vertreter folgender Landesverbände: Frankreich, Spanien, Niederlande, Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland, Island, Irland, Großbritannien, Schweiz und Deutschland.

Nach der Begrüßung berichteten Aline Delhaye und Präsident Gerard Livett von ihrer Reise nach Michigan, USA, zum Treffen der amerikanischen Motorradverbände MRF und AMA.

In einer Präsentation erläuterte Philip Vogt, FEMA, den aktuellen Stand zu den geplanten neuen Gesetzen, die die Zulassung von neuen Motorrädern betrifft.

Diese Gesetzesänderungen habe ich bereits in der BALLHUPE 1/2011 erklärt.

Auf Bitten der Europäischen Kom-



mission wurde die FEMA als kompetenter fachlicher Berater herangezogen.

Die FEMA verfügt über wichtige technische Kenntnisse auf dem Motorradsektor und ist für die Mitglie-

der der Kommission bei Erklärungen von Fachbegriffen ein hilfreicher Partner, zum Beispiel bei der genauen Definition des Antriebsstranges (Motor & Getriebe = Powertrain).

Desweiteren ist die FEMA bestens in der Lage, mögliche Auswirkungen der geplanten neuen Gesetze in der Motorradbranche aufzuzeigen. So steht etwa die Frage im Raum, in wieweit ABS für Zweiräder mit weniger als 125 ccm notwendig und finanziell sinnvoll für Hersteller und Kunden ist.

Ein weiteres Thema ist die Absicht, alle Formen von Umbauten an motorisierten Zweirädern, insbesondere an Scootern und Mofas zu verbieten. Die FEMA weiß sehr wohl, dass bei großen Motorrädern Umbauten eine lange Tradition haben und auch als Kult angesehen werden. Umbauten sollen erlaubt sein, solange sie die Sicherheit und Abgasbestimmungen nicht beeinträchtigen. Wirtschaftliche Gründe sind auch hier von erheblicher Bedeutung.

Die Problematik des Frasierens von kleinen Maschinen ist der FEMA bewusst.



*Auch mit Markus Ferber sind Maurice und Olaf in regelmäßigem Kontakt (v.l.).*





*Die Vertreter der FEMA-Mitgliedsorganisationen beim Herbsttreffen.*

Vorschläge der Kommission, die eine Ausstattung von eingebauten Diagnosesystemen (On Board Diagnostics) fordern, lehnt die FEMA als unnötig ab.

In einer zweiten Präsentation informierte Philip Vogt über den neuesten Stand zum Thema Unterfahrschutz.

Nach diversen Kampagnen der Motorradverbände in verschiedenen EU-Ländern, wurde auf europäischer Ebene klar, dass ein EU Standard zum Schutz der Motorradfahrer notwendig ist.

Ein Hauptaugenmerk der momentanen Diskussion ist auf die Festlegung einer Technischen Spezifikation (TS 1317) gerichtet. Diese wurde unter anderem notwendig, weil die Lobbyarbeit der verschiedenen Hersteller sehr stark geworden war.

Die FEMA hat sich entschlossen, mit der Firma Acelor zusammen zu arbei-

ten, um Richtlinien für den korrekten Einsatz von Unterfahrschutz zu entwickeln. Die Abstimmung über TS 1317 ist für den 6. Januar 2012 geplant.

Aline Delhaye zeigte in ihrem Vortrag, mit welchen Themen die FEMA sich beschäftigt.

Die wichtigsten Themen sind Sicherheit im Straßenverkehr, die Umweltaspekte und die Rolle der Motorradfahrer im allgemeinen Straßenverkehr.

In diesen Zusammenhang verteilte sie ein Infoblatt mit 27 Punkten, mit denen sich die FEMA und die Motorradverbände in Zukunft beschäftigen müssen (siehe Infokasten).

Aus England berichtete Nick Brown (MAG UK) über eine Demonstration am 25. September 2011 gegen die geplanten neuen EU Gesetze.

Von mehr als 100 Startpunkten im ganzen Land nahmen pro Startpunkt

im Durchschnitt ungefähr 400 Motorradfahrer teil. Unter den Teilnehmern waren auch Abgeordnete des Parlaments. MAG UK gewann durch diese Aktion mehr als 800 neue Mitglieder.

Aus Frankreich berichtete Frederic Joerg (FFMC) von den Demonstrationen gegen die neuen drastisch verschärften Regelungen, die seit kurzem gelten. In mehreren Städten – besonders in Paris – gingen die Motos im Korso auf die Straßen.

Auch aus anderen EU-Ländern berichteten die Vertreter der Verbände über deren Anliegen, zum Beispiel Spanien über die Unterschiede des Führerscheinerwerbs zwischen Spanien und dem Rest der EU. Aus Island kam ein Bericht über die geplante Einführung der Pflicht, Sicherheitskleidung zu tragen.

Die schwedische Vertreterin Ma-



ria Nordqvist (SVMC) berichtete von ihren Kontakten mit einem Motorradklub aus Rumänien. Von ihnen kommt der Vorschlag, mehrerer kleine osteuropäische Länder in einem Verband zusammen zu führen, um eine Mitgliedschaft in der FEMA möglich zu machen.

Die Finanzsituation der FEMA bleibt problematisch, Geld ist nach wie vor knapp, die Fortführung der laufenden Verpflichtungen gefährdet. Bis 31. Dezember 2011 sind die Finanzen sicher, aber hinter zunehmenden Aufgaben steht ein großes Fragezeichen. So musste zum Beispiel das Rider Scan Project, die europaweite Sammlung von Motorradunfallstatistiken, wegen Geldmangels reduziert werden. Trotzdem wurde beschlossen, den Mitgliedsbeitrag nicht zu erhöhen.

Es wurde beschlossen, den österreichischen Verband (MAG Austria) aus



Bernd Lange, Maurice Anderson und Olaf Biethan (v.l.).

der FEMA auszuschließen, nachdem mehrfache Mahnungen bezüglich des ausstehenden Mitgliedsbeitrags unbeantwortet blieben. Wünschenswert wäre ein Kontakt mit einem

anderen Verband aus Österreich, um die nicht unerhebliche Anzahl von Töfffahrern im Europaverband zu vertreten.

**Maurice Anderson**

## Initiativen zur Verkehrsicherheit

Momentane Initiativen zur Straßensicherheit, mit denen die FEMA und die Verbände sich beschäftigen müssen.

1. Bezahlbare und effektive Trainings von hoher Qualität für Fahranfänger, mit Schwerpunkten auf Maschinenkontrolle, Erkennung von Gefahren und Fahrstrategien.
2. Freiwillige Trainings nach dem Führerscheinerwerb
3. Das Tragen von Sicherheitskleidung unterstützen
4. Die Pflicht, Sicherheitskleidung zu tragen
5. Sicherheitskampagnen, die von Regierungen unterstützt werden
6. Bewusstseinsbildung der Motorradproblematik beim Erwerb des Autoführerscheins
7. Nachrüsten von existierenden Leitplanken in Unfallschwerpunkten und der Einsatz von m o t o r -

radfreundlichen Systemen beim Montieren von neuen Leitplanken.

8. Einführung von motorradfreundlichen Straßeninstandsetzungen, z.B. keine Bitumenflecken
9. Verantwortungsvolles Vorbild sein, Motorradklubs sollen Verhaltensregeln entwickeln.
10. Einführung von ABS an allen Straßenmaschinen auf freiwilliger Basis
11. Zweiräder sollen Busspuren benutzen dürfen
12. Kampagnen gegen aggressives und unverantwortliches Fahren
13. Pflichttragen von gelben Westen
14. Verbot von Vorwarnsystemen vor Radarkontrollen und Abschaffung von entsprechenden Warnschildern
16. Europaweite gleiche TÜV Bestimmungen
17. Strenge Gesetze gegen Umbauten an Motorrädern

18. Intelligente computergesteuerte Geschwindigkeitskontrollen

19. Einführung von Überwachungssystemen, mit denen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Motorradfahrern systematisch erfasst und bestraft werden können
  20. Nummernschild vorne
  21. Verbesserung der Notfalldienste speziell für Motorradfahrer
  22. Förderung des Gebrauchs moderner Technologie (Aktive und Passive Sicherheit, ITS)
  23. Verbesserung der Unfalldatensammlung
  24. On Board Speicherung von Unfalldaten in den Fahrzeugen
  25. Mitführen von Warnwesten für jeden Mitfahrer
  26. Verbesserung und Vereinfachung der Straßenschilder
- Maurice Anderson**





# 56. Elefantentreffen

Vom 27. bis 29. Januar 2012 findet das 56. Elefantentreffen, das weltweit älteste und größte Wintertreffen für Motorradfahrer, wieder statt in Loh bei Solla, Gemeinde Thurmansbang im Bayerischen Wald, etwa 40 Kilometer nördlich von Passau.

Auch nach mehr als 50 Jahren bleiben wir unserer Tradition treu und bieten ein unvergleichliches Erlebnis für alle Motorradfahrer. Für die ganz besondere Atmosphäre sorgen die Teilnehmer aus allen Teilen Europas und auch darüber hinaus. Rund um die Lagerfeuer im verschneiten Talkessel sind die verschiedensten Sprachen zu hören und doch verstehen sich alle und feiern friedlich miteinander. Im „Hexenkessel“ von Loh gibt es keine Unterschiede, egal welche Nation, welcher Beruf, welches Alter oder welches Motorrad. Es versteht sich von selbst, dass das Elefantentreffen kein Festzelt mit Live-Musik

oder andere Animationen braucht. Mindestens einmal im Leben muss jeder echte Motorradfahrer beim Original-Elefantentreffen des BVDM gewesen sein. Die meisten, die einmal die unvergleichliche Atmosphäre erlebt haben, kommen gerne wieder.

So erwarten wir wieder einige Tausend Besucher aus ganz Europa. Da es sich um ein reines Motorradtreffen handelt, sind Quads weiterhin ausdrücklich ausgeschlossen (Pkw sowieso).

Der Eintritt kostet 20,- Euro, BVDM- und FEMA-Mitglieder zahlen 12,- Euro.

Das BVDM-Orgateam war bereits im Juli in Bayern. In den Vorjahren waren Horst Orlowski, Horst-Werner Sassenhagen, Uwe Marcus und Wolfgang Schmitz immer erst im Herbst in Thurmansbang. Der Grund für den frühen Besuch waren Feierlichkeiten zu runden Geburtstagen von Bürgermeister Martin Behringer und dem

Schützenverein Solla. Martins Zahl war dabei die kleinere, der Schützenverein feierte ein halbes Jahrhundert seit seiner Gründung.

Es wurde jedoch nicht nur gratuliert und gefeiert, es wurde auch erfolgreich gearbeitet. So galt es, die Verträge mit den Grundeignern für die Zukunft neu zu verhandeln und abzuschließen. Da die Teilnehmerzahlen des Elefantentreffens in den letzten Jahren auf einem niedrigerem Niveau eingependelt sind, haben wir die bisherigen Kosten für die Pacht für die Jahre 2013 bis 2015 festschreiben können. Damit sind die Weichen für die Zukunft in Thurmansbang-Loh gestellt!

Aber nicht nur Verträge sichern den Fortbestand der Veranstaltung, der BVDM benötigt wie immer viele kräftig zupackende Hände. Und das bereits in der Woche vor dem ET ab Montag bis Sonntag zum Auf- und Abbau. Der größte Club trägt orange Westen (Helfer) und sucht Verstärkung!

Deshalb fragen wir auch bei Dir an, ob Du (wieder) mitwirken willst. Du brauchst nicht mit dem Motorrad anzureisen, der Eintritt ist selbstverständlich frei und Du wirst während der Einsatzzeiten verpflegt. Du kannst gerne noch jemanden mitbringen. Bei der Suche nach Quartier und Fahrgemeinschaft sind wir behilflich. Einen Platz in unserer Sammelunterkunft gibt es kostenlos. Bei gutem wirtschaftlichem Erfolg zahlen wir ein Taschengeld. Es ist einfach ein tolles Erlebnis, bei dieser legendären Veranstaltung mit der BVDM-Helferweste in der ersten Reihe dabei zu sein!

Den Helfereinsatz koordiniert Uwe Marcus: E-Mail [ET-Helfer@bvdm.de](mailto:ET-Helfer@bvdm.de), Telefon 0 21 91/422 29 27, Telefax: 03 22/237 225 89.  
**Wolfgang Schmitz**



**BVDM-Ehrenvorsitzender Horst Orlowski (r.) gratulierte Bürgermeister Martin Behringer zum 40. Geburtstag. Als Geschenk erhielt er vom BVDM einen Elefanten aus Stein, der im Gespann in den Saal gefahren wurde.**



# Noch viele Fragen offen

## FEMA-Interview mit den MdEPs Westphal und Lange über den Vorschlag einer neuen EU-Typzulassungsverordnung.

Die Sozialdemokraten Kerstin Westphal und Bernd Lange sind Mitglieder des Europäischen Parlaments (MdEPs). Im Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz fungiert Westphal für die Vorlage der Verordnung über die Genehmigung von zwei- und dreirädrigen Fahrzeugen als sogenannte Schattenberichterstatterin für ihre Fraktion. Dieser Gesetzesentwurf bestimmt die technischen Voraussetzungen, die Motorräder für den europäischen Markt in Zukunft erfüllen müssen. Bernd Lange ist passionierter Motorradfahrer und tritt von jeher für die Interessen der Biker ein. FEMA hat mit den beiden MdEPs über deren Standpunkte und die neuesten Entwicklungen im EU-Parlament gesprochen.

**FEMA:** Aus praktischer Sicht sind motorisierte Zwei- und Dreiräder schlicht Verkehrsmittel. Für viele Motorradfahrer in Europa ist das Motorrad aber auch eine Leidenschaft und nicht wenige betrachten es als Teil ihres Lebensstils. Wie wird Motorradfahren im Europäischen Parlament wahrgenommen?

**Kerstin Westphal:** Aus einer allgemeinen Betrachtung heraus kann man sagen, dass Motorräder und ihre Fahrer gleichberechtigt am normalen Straßenverkehr teilnehmen. Mit der stetigen Zunahme des Verkehrs besonders im urbanen Bereich werden motorisierte Zweiräder aber zu einer echten Alternative zu Autos. Einige Statistiken gehen davon aus, dass, wenn nur 10 Prozent der Fahrer vom Auto aufs Motorrad oder Scooter wechseln würden, die Dichtigkeit des Verkehrs sich um 50 Prozent reduzierte.

**Bernd Lange:** Motorisierte Zweiräder sind unterschätzt. Sie können gerade für urbane Mobilität in der Zukunft eine größere Rolle spielen. Deswegen muss man auch etwas „Lobbyarbeit“ machen, wie etwa der jährlich von FEMA organisierte MEP Ride. Das EP (Europäisches Parlament) greift aber die Interessen der Motorradfahrer schon seit langem viel besser auf als die Kommission oder einzelne Regierungen.



**EU-Abgeordneter Bernd Lange.**

**FEMA:** Das Erfüllen schärferer Regeln für die Genehmigung und Zulassung wie Zwangs-ABS, strenge Emissionsgrenzen und anspruchsvolle technische Features wird von Privatpersonen kaum geleistet werden können. Warum versuchen Sie mit einem Änderungsantrag die Möglichkeit einzuräumen, Einzelanfertigungen von einigen der strengen Vorschriften auszunehmen?

**Westphal:** In den meisten nördlichen Ländern Europas besonders in Skandinavien gibt es den Trend zum Selbst-/Eigenbau von Motorrädern. Deren Konstrukteure produzieren oftmals ein oder zwei Fahrzeuge pro Jahr im Gegensatz zu der

großen, jährlich emittierten Flotte von Motorrädern der europäischen Motorradindustrie. Die Folgen individuell hergestellter Motorräder für die Sicherheit und Umwelt sind aufgrund ihrer Anzahl daher relativ gering. Deshalb nehmen wir sie von bestimmten Anforderungen aus, die die seriell hergestellten Motorräder erreichen müssen.

**FEMA:** Bereits in den 90er Jahren gab es erste EU-Richtlinien um die technische Modifikation, das „Frisieren“ des Antriebsstrangs von Mofas und Rollern zu unterbinden. Jetzt hat die Europäische Kommission vorgeschlagen „Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe in den Antriebsstrang des Fahrzeugs“ [Artikel 18] (1) auch für schwere Motorräder zu entwickeln. Wie stehen Sie zu diesem Vorschlag?

**Westphal:** Der Vorschlag der Europäischen Kommission, Artikel 18, verweist auf einen Delegierten Akt, der diese Maßnahmen spezifizieren würde. Ein Delegierter Akt bedeutet ein reines Verwaltungsverfahren ohne Beteiligung des Europäischen Parlamentes. Und die Kommission, die dafür zuständig ist, ist noch nicht bereit. Daher haben wir vorgeschlagen, diesen noch zu entwickelnden Delegierten Akt zu streichen und die Verantwortung, um unbefugte Eingriffe bei Änderungen am Antriebsstrang des Fahrzeugs zu entdecken, bei den bereits bekannten mitgliedstaatlichen Behörden zu belassen.

**FEMA:** Noch im Mai dieses Jahres hat ihre Kollegin, die britische Labour Abgeordnete Mary Honeyball, eine parlamentarische Anfrage an die EU-Kommission gestellt. Darin bittet sie die Kommission darzulegen, warum „unbefugte Eingriffe“ überhaupt auf EU-Ebene thematisiert würden, schließlich habe die Kommission bisher keinerlei Zahlen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass durch solche Eingriffe die Sicherheit oder die Um-



welt nachweisbar in Mitleidenschaft gezogen würden. Was hindert das Parlament daran, Artikel 18 einfach zu streichen?

**Westphal:** Artikel 18 ist auch für die Industrie geschrieben worden und verpflichtet sie, Maßnahmen zu ergreifen, die verhindern, dass Fahrzeuge, Komponenten und Systeme auf den Markt kommen, die unbefugte Eingriffe am Antriebsstrang gestatten. Aus diesem Grund hat Artikel 18 einen klaren und notwendigen Zweck.

**FEMA:** Selbst eine Studie im Auftrag der Kommission konnte bisher nicht nachweisen, dass das Ausmaß der Verbreitung „unbefugter Eingriffe“ an Motorrädern überhaupt signifikant wäre, wodurch die Ergreifung von Maßnahmen gerechtfertigt würde. Die FEMA geht zudem davon aus, dass die fortschreitende technische Komplexität moderner Motorräder bereits heute viele Motorradfahrer davon abhält, ihr Fahrzeug technisch zu verändern. Stimmen Sie nicht zu, dass, selbst wenn es aktuell noch ein Problem mit „unbefugten Eingriffen am Antriebsstrang“ geben sollte, dieses, in Anbetracht der weiter fortschreitenden technischen Entwicklung, bis 2020 von selbst verschwinden würde?

**Westphal:** Unsere eigenen Untersuchungen im Europäischen Parlament und Treffen mit den mitgliedstaatlichen Behörden, welche für die Fahrzeuginspektionen zuständig sind, haben ergeben, dass viele Motorradfahrer und besonders junge Motorradfahrer dazu neigen, ihr Fahrzeug zu modifizieren. Dies ist kein neuer Trend, aber mit der großen Verbreitung von Informationen darüber durch das Internet, werden sie deutlich „üblicher“. Motorräder, die nicht mit einem Verbrennungs- sondern Elektromotor laufen, sind bereits jetzt nicht mehr undenkbar und auch für diese erwarten wir, dass sich der Trend zur Fahrzeugmodifikation fortsetzt. Denn mit jeder technischen Entwicklung hält jener Trend bisher

Schritt – letzte Entdeckungen auf youtube.com zeigen, wie leicht ein E-Motor an einem E-Bike modifiziert werden kann. In der Konsequenz ist daher eine Regulierung auch von Modifikationen an Fahrzeugen notwendig.

**FEMA:** Die FEMA lehnt Zwangsmaßnahmen generell ab, so auch im Fall von ABS. Nach unseren Informationen gibt es allerdings einen breiten Konsens zwischen EU Parlament und Rat, nachdem ABS für schwere Motorräder (ab 125 ccm) verpflichtend eingeführt werden soll. Frau Westphal, Sie schlagen vor, ABS auch für Leichtkraftmäder zwischen 51 ccm und 125 ccm verpflichtend einzuführen.

**Westphal:** Auch die Fahrer von leichten Motorrädern sind oft Opfer tödlicher Unfälle. Wie auch bei den großen Motorrädern bleibt ihre Zahl konstant und nimmt sogar in den letzten Jahren leicht zu – im Gegensatz dazu nimmt die Zahl anderer Verkehrstoter aus anderen Fahrzeugbereichen seit Jahren stetig ab. Schätzungen gehen davon aus, dass durch eine verpflichtende Einführung von ABS ab 2015 mehr als 1000 Leben pro Jahr gerettet werden können. Und es ist technisch möglich und wirtschaftlich machbar.

**FEMA:** Die EU Kommission drängt auf die Einführung strengerer Emissionsgrenzen für Motorräder. Aktuell erfüllen Motorräder EURO 3 (Mofas und Roller Euro 2) während Autos bereits EURO 6 erfüllen. Unterstützen Sie die Idee, Euro 6 für Motorräder bis 2020 einzuführen?

**Lange:** Motorisierte Zweiräder sollten genauso sauber sein wie Autos, ansonsten lieferten wir den Gegnern von Motorrädern die Argumente auf einem silbernen Tablett. Die Abgasgesetzgebung für motorisierte Zweiräder hat etwas später eingesetzt als die für Autos und deshalb gibt es auch etwas mehr Entwicklungszeit. Ich finde es persönlich auch beruhigender, wenn ich in meiner Freizeit zu meinem Vergnügen mit einem sehr sauberen Motorrad fahre. Zudem gibt

es ja überall auf der Welt diese Entwicklung, und mit ehrgeiziger und technisch machbarer Gesetzgebung setzen wir Standards, die in anderen Regionen übernommen werden. Das schafft Wettbewerbsvorteile für die europäische Motorradindustrie und sichert so Jobs.

**FEMA:** Auch aus unserer Sicht müssen Motorräder sauberer werden. Daher unterstützen wir die Einführung schärferer Emissionsgrenzen, jedoch nur unter der Bedingung, dass die Dauerhaltbarkeit der Abgasreinigung von den Herstellern garantiert wird. FEMA unterstützt eine Dauerhaltbarkeitsvorgabe von 50.000 Kilometern. Wie stehen Sie zu diesem Punkt?

**Lange:** Für mich ist die Dauerhaltbarkeit der Abgasreinigungs-Einrichtung der zentrale Punkt auf der Umweltseite dieser Gesetzgebung. Als ich für die Stufen EURO 2 und 3 verantwortlich war, konnte ich das im Rat gegenüber einzelnen Regierungen nicht durchsetzen. Es kann aber nicht sein, dass es nach wie vor Motorräder gibt, die zwar die Typprüfung auf dem Prüfstand schaffen, aber schon nach wenigen Kilometern auf der Straße eine viel schlechtere Abgasbilanz haben. Hier haben die Hersteller die Verantwortung, saubere Motorräder auch für einen längeren Zeitraum (50.000 Kilometer) zu garantieren. Was bei Autos selbstverständlich ist, muss auch bei Motorrädern gelten. Die Belastung für die Hersteller ist vertretbar, es bedarf keiner neuen Technologie. Die Verantwortung darf nicht auf die Nutzer abgewälzt werden, die dann, wenn sie bei einer Abgasnachuntersuchung durchfallen, den Schwarzen Peter haben.

**FEMA:** Der Vorschlag einer neuen EU Verordnung über die Genehmigung und Typenzulassung von Motorrädern beinhaltet auch die verbindliche Einführung von On-board Diagnosesystemen (OBD). FEMA lehnt diese Maßnahme nicht ab, solange sichergestellt wird, dass sowohl Anschlüsse als auch Fehlercodes standardisiert



werden, wodurch Schraubern und freien Werkstätten der Zugang und die Nutzung von OBD-Daten erleichtert würde. Wie stehen Sie zu OBD und welche Entscheidung erwarten Sie vom EU Parlament?

**Lange:** OBD ist Stand der Technik und gibt einfache Diagnose-Informationen. Damit können technische Fehler (wie Zündaussetzer, die Bauteile zerstören) einfach behoben werden. Allerdings muss gesichert sein, dass es standardisierte Protokolle gibt und standardisierte Zugänge, so dass unabhängige Werkstätten oder der einzelne Nutzer die OBD auch auslesen und nutzen können. Freier Zugang ist nicht verhandelbar. Dafür stehe ich und habe dies auch bei der

Autogesetzgebung mit durchgesetzt.

**FEMA:** Neben der Verordnung zur Genehmigung und Typenzulassung von Motorrädern hat auch ein Bericht des EU Parlaments große Bedenken unter Motorradfahrern ausgelöst. Der Bericht über die europäische Straßenverkehrssicherheit 2011 - 2020 fordert „die Einführung von Kontrollsystemen, mit denen auch Geschwindigkeitsverstöße von Motorradfahrern systematisch festgestellt und geahndet werden können“, was in unseren Augen eine klare Diskriminierung darstellt. Woher kommen solche einseitigen Sichtweisen? Einige Motorradfahrer sind zudem beunruhigt, dass OBD in Zukunft auch als Teil eines solchen Kontrollsystems

genutzt werden könnte.

**Lange:** Sicherheit im Straßenverkehr ist eine Verantwortung für alle Verkehrsteilnehmer und für alle technischen Weiterentwicklungen. Diskriminierungen helfen hier nicht weiter. Insofern ist dieses Zitat auch Quatsch. Auf keinen Fall dürfen und können elektronische Bauteile zur Überwachung des individuellen Fahrverhaltens herangezogen werden.

**FEMA:** Frau Westphal, Herr Lange, wir danken für dieses Gespräch.

(1) Artikel 18 findet sich in dem Vorschlag für eine Verordnung über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung.

## Mehr Sicherheit im Verkehr

„Mehr Sicherheit im europäischen Straßenverkehr“ war das Thema einer Präsentation des EU Abgeordneten Dr. Dieter-L. Koch, stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) im Europäischen Parlament. Die Veranstaltung fand in Berlin statt, am 19.09.2011, im Informationsbüro des Europäischen Parlaments, Unter den Linden 78. (Nähe Brandenburger Tor).

Mit einem Video von YouTube ([www.youtube.com/watch?v=brDMWlr\\_EQQ](http://www.youtube.com/watch?v=brDMWlr_EQQ)) begann Dr. Koch seinen Vortrag zum Thema.

„Das Netzwerk EBD hat mit ‚EP-Berichterstatter im Dialog‘ ein Format entwickelt, das die deutschen Interessengruppen über anstehende Entscheidungen im Europäischen Parlament informieren soll. Dadurch wird die parlamentarische Arbeit des Europäischen Parlaments auch in Berlin und Deutschland insgesamt sichtbarer und der Dialog zwischen Parlament und Interessengruppen intensiviert.

„EP-Berichterstatter im Dialog“ sind



**EU-Abgeordneter Dr. Dieter L. Koch.**

Veranstaltungen, bei denen ein Mitglied bzw. Berichterstatter des Europäischen Parlaments den Bericht zu einem EU-Legislativverfahren vorstellt. Vertreter der EBD-Mitgliedsorganisationen und anderer Interessengruppen können in einer Diskussionsrunde Fragen stellen und

Kommentare abgeben. Die Veranstaltungen finden in der Regel kurz vor der Beschlussfassung in den relevanten Ausschüssen und der Überweisung in das Plenum des Europäischen Parlamentes statt.“

In diesem Zusammenhang steht der BVDM im Dialog mit den zuständigen EU-Abgeordneten und vertritt die Interessen der deutschen Motorradfahrer in Brüssel.

„Bis 2020 die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union gegenüber 2010 zu halbieren, ist eines der Hauptziele der europäischen Verkehrspolitik. Noch immer sterben jährlich in Europa 35.000 Menschen im Straßenverkehr, was etwa 250 vollbesetzten Flugzeugen entspricht.“ „Sichere Mobilität als Grundrecht“, war daher das Leitmotiv für den „EP-Berichterstatter im Dialog“ Dieter-L. Koch, MdEP, der seinen Berichtsentwurf gemeinsam mit EBD, EP-Informationsbüro und 60 Interessenvertretern diskutierte.

Er beklagt eine zu hohe Unfalltoleranz in der EU, nicht nur die jährlich



35.000 Toten betreffend, sondern auch die 1,5 Mio Verletzten mit 130 Milliarden Euro Folgekosten.

In der Vorstellung seines Initiativberichtes verwies Koch auf sechs Felder, in denen Handlungsbedarf bestehe. Die Ausbildung der Verkehrsteilnehmer müsse verbessert, und die Straßenverkehrsvorschriften in der EU harmonisiert werden. Auch eine sicherere Infrastruktur, moderne Technologien und sicherere Fahrzeuge könnten dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten sowie der Schwerverletzten drastisch zu senken. Besonders die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Kinder müssten außerdem besser geschützt werden.

Um innerhalb der EU die Anstrengungen zu koordinieren, fordert der Bericht die Schaffung eines Koordinators für Straßenverkehrssicherheit und eine Verkehrsbeobachtungsstelle. Außerdem sollen beispielsweise der Austausch bewährter Praktiken wie der Führerschein ab 17 in Deutschland, die Einführung einer 0,0-Promillegrenze mit „Toleranz“ für Fahranfänger und das neu eingeführte Sicherheitssystem „e-call“



dazu beitragen, Europas Straßen sicherer zu machen.“

Dr. Koch wies auch darauf hin, dass bei neuen Initiativen und Gesetzgebungen die Motorradfahrer nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

Die Aufgabe des Koordinators soll die Erstellung einer EU Datenbank für Unfallstatistiken umfassen, um so eine Vergleichbarkeit europaweit zu ermöglichen und daraus die ent-

sprechenden Konsequenzen zu ziehen. Solche Statistiken europaweit aufzustellen ist schon seit längerem eine Initiative der FEMA, die aber wegen mangelnder Finanzierung ins Stocken geraten ist.

In der von EBD-Generalsekretär Bernd Hüttemann moderierten Diskussionsrunde wurde deutlich, dass auch Bund und Länder mehr Initiativen zur Verkehrssicherheit ergreifen müssen, da beispielsweise die Landstraßen, auf denen etwa 55 Prozent der tödlichen Unfälle geschehen, nicht im Kompetenzbereich von Brüssel liegen. Im innerstädtischen Bereich passieren 36 Prozent der tödlichen Unfälle, auf Autobahnen sechs Prozent.

Noch 2011 soll die Kommission dann ein 4. Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit vorlegen und auf den Initiativbericht des EP mit einer Gesetzesinitiative reagieren.

Der Artikel basiert auf der Quelle: <http://www.europaeischebewegung.de/news/ep-berichter-statter-im-dialog-strassenverkehrssicherheit-europaeisches-parlament-draengt-kommission/>  
**Maurice Anderson**





# Messe in Osterode

Osterode, das „westliche Tor zum Harz“ ist eine Kleinstadt mit rund 27.000 Einwohnern. 1293 erhielt Osterode das Stadtrecht und war jahrhundertlang ein wichtiges Handelszentrum im Südharz. Gut erhaltene Fachwerkhäuser prägen die historische Altstadt. Sehenswert sind vor allem die Marktkirche St. Aegidien (16. Jh.) mit einer bemalten Holzdecke sowie das Rathaus (1552) mit dem Wahrzeichen der Stadt, der Walfischrippe, die Osterode vor dem Hochwasser der Söse schützen soll. Bekanntester Bürger ist Tilman Riemenschneider, Bildschnitzer und –hauer, der hier in Osterode um 1500 seine Kinder- und Jugendjahre verbracht hat.

In diesem historischen Umfeld veranstaltete die Stadt Osterode ihren 2. OHA Motorrad 2011. Das Stadtmarketing Osterode stellte an mich die Anfrage, ob der BVDM sich dort präsentieren wollte und ich sagte nach Abstimmung mit Michael Lenzen sofort zu. Um die Örtlichkeiten kennen zu lernen, reiste ich bereits am Freitag an, gönnte mir bei strahlendem Sonnenschein einen Rundgang durch die Stadt und suchte dabei nach dem Platz für unseren Infostand.

Martin Orłowski, SHT-Moderator



*Martin Orłowski spricht mit einem Besucher am BVDM-Stand. (Foto: Schreiner)*

und fast Einheimischer, kam zur Unterstützung am Samstag, und gemeinsam bauten wir den Pavillon bei regem Geschäftsverkehr auf. Das Wetter spielte vorerst auch mit. Wir waren gerüstet, der Wochenmarkt in vollem Gange und einige Motorradfahrer bereits anwesend. Vereine wie „Motorradfreunde Harz“, „Motorradschutzgebiet“, ortsansässige Motorradhändler, andere diverse Einzelhändler und viele mehr (insgesamt 47 Stände) waren präsent. Großes Interesse erweckte der Stand

der Ortsverkehrswacht Osterode/Bad Grund, die ein völlig demoliertes Motorrad ausstellte mit der „Mahnung und Warnung, so vorsichtig zu fahren, dass man seine Maschine immer beherrscht“ (Zitat aus der örtlichen Presse).

Leider schlug das Wetter kurz nach Mittag um und Regen setzte ein. Es war nicht wirklich viel los, zumal der Wochenmarkt seinen Verkauf beendete. Gegen 14 Uhr wurde es noch einmal etwas lebhafter, denn die Vulcanier (von Kawasaki VN-Vulcan) kamen mit 100 Maschinen nach Osterode. Mit einigen interessierten Motorradfahrern kamen wir ins Gespräch und konnten vor allem durch unseren handlichen BVDM-Flyer auf unsere Homepage hinweisen – Motorradfahrer mit Helm am Arm wollen sich nicht mit Ballhupe und Plastiktüte belasten. Alles in allem war nicht wirklich viel los. Trotzdem finde ich es sehr wichtig, auch bei diesen örtlichen Veranstaltungen als BVDM präsent zu sein – der ein oder andere „Bekannte“, unter anderem vom Besuch des Messestandes in Dortmund, schaut doch mal vorbei – wie in Osterode. Danke an Martin für seine Unterstützung. **Dagmar Schreiner**



*Osterode ist ein schönes Städtchen. Viele Motorradfahrer kamen aber nicht.*



# Stammtisch in Bottrop

Es gibt einen neuen BVDM-Stammtisch, den Dagmar Schreiner, Leiterin der neuen BVDM-Geschäftsstelle in Köln schon mit Material versorgt hat. Die Motorradfahrer treffen sich in der Bikerkneipe Hotbike, 46240 Bottrop,

Oberhausenerstraße 330, uns immer dienstags und donnerstags ab 19 Uhr. Neulinge sind jederzeit gerne gesehen. Wir wollen auch Werbung für den BVDM machen und verteilen die Flyer des Verbandes. Wer mehr über

den neuen Stammtisch wissen möchte, kann gerne vorbeikommen oder sich per E-Mail unter [manfredflege@alice-dsl.de](mailto:manfredflege@alice-dsl.de) an Manfred Flege wenden.

**Manni**



Aktive des neuen BVDM-Stammtisches präsentieren sich mit BVDM-Fahne vor der Bikerkneipe.



## Wenn ich groß bin . . .

. . . dann möchte ich auch einmal ein richtiges Motorrad werden. Ob es unbedingt eine BMW GS sein muss, bleibt aber noch völlig offen, denn bis es soweit ist, gehen noch ein paar Jahre ins Land und die Entwicklung wird kräftig voranschreiten.

Man beachte, dass das Laufrad professionell geparkt ist, mit einer Unterlage unter dem Seitenständer. Gesehen hat diese ungleiche Paar Horst-Werner Sassenhagen auf dem Eifelgrundstück des Landesverbandes Rhein-Ruhr. (Lz)



# Zum Altenberger Dom

Der Sound von mehr als 3000 Motorrädern erfüllte die Luft und die Spaziergänger am Kölner Rheinufer staunten nicht schlecht, als diese in drei Pulks jeweils begleitet von Polizeifahrzeugen über die Kölner Prachtstraße im Konvoi fuhren.

Zum 33. Mal organisierte Motorrad-Pfarrer Ingolf Schulz mit seiner „Aktion blauer Punkt“ die Gedenkfahrt vom „Bonner Kreisel“ am Ende der A55 im Kölner Süden zum Altenberger Dom. Trotz des bedeckten Himmels hatten sich viele Biker eingefunden, die dann in Zweier-Formation die Strecke entlang des Rheins, durch Köln-Mülheim und Leverkusen rauf in das beliebte Bergische Land nach Altenberg zurücklegten. Dort waren nicht nur die nahegelegenen gastronomischen Einrichtungen auf den Ansturm vorbereitet, für viele war zunächst der Gottesdienst im Dom zum Gedenken an die in diesem Jahr tödlich verunglückten Motorradfreunde eine selbstverständliche Pflicht.

Der BVDM hatte seine ortsnahen Mitglieder um Mithilfe gebeten, denn entlang der Strecke gab es viele Kreuzungen und Überwege zu sichern,



*Die BVDM-Helfer versammeln sich zur Einsatzbesprechung*

damit der Konvoi unfallfrei über die Strecke kam. In früheren Jahren gab es meist ein nicht ganz so großes Echo auf den Aufruf, diesmal aber konnte Bernhard Reckmann insgesamt 20 Helferinnen und Helfer am Treffpunkt nahe dem Kölner Zoo begrüßen. Die Strecke von der dortigen Rheinbrücke bis nach Köln-Mülheim war dem BVDM zur Sicherung zugewiesen worden und angesichts der vielen Helfer erfolgte das dann am

Ende auch ohne Zwischenfälle. Viele der angehaltenen Autofahrer und Fußgänger waren sogar sehr interessiert und auch beeindruckt von den drei großen Motorradpulks und nutzten die meist wenigen Minuten Wartezeit, um sich bei den sichernden BVDM-Mitgliedern zu informieren oder die Motorräder und ihre Fahrerinnen und Sozias zu bestaunen.

Am Ende gab es für die interessierten BVDM-Helfer noch eine von Bernhard geführte Ausflugstour durch



*Mehr als 3000 Motorradfahrer nahmen an der 33. Gedenkfahrt von Köln zum Altenberger Dom teil. (Fotos: Lenzen)*



das Bergische Land, was einen insgesamt gelungenen Tag für den BVDM abschloss.

#### **Arno Boes**

Den Gottesdienst im Altenberger Dom hielten Agnes Benack und Ingolf Schulz in bewährter Weise. Selbst getextete Lieder auf bekannte Melodien zählen ebenso dazu, wie der bewegende Moment, wenn für die verstorbenen Motorradfahrer die Kerzen angezündet werden. In diesem Jahr war die vorgelesene Liste mit den Namen der Verstorbenen besonders lang. So mancher Motorradfahrer hatte dabei einen Kloß im Hals oder Tränen in den Augen.

Spontanen Applaus gab es für Ingolf Schulz, der schon vor Jahrzehnten als erster Pfarrer einen Motorradgottesdienst in Deutschland veranstaltete, als er das Lied „Knockin‘ on heavens door“ spielte.

Nachdem 2010 die Gedenkfahrt zum Altenberger Dom aufgrund der neuen Auflagen der Polizei nicht stattfinden konnte, hatte die „Aktion blauer Punkt“ der evangelischen Landeskirche lange im Vorfeld genügend Helfer rekrutiert, um entlang der gesamten Strecke die Kreuzungen und Einmündungen abzusperren. In den Jahrzehnten zuvor hatte die Polizei das bewährte System der rollenden Absicherung (Die Polizei sperrt, wird von Helfern abgelöst, diese fahren, wenn der Korso vorbei ist, wieder nach vorne und sperren die nächste



**Das Wetter spielte mit und viele Motorradfahrer grüßten die Helfer.**

Kreuzung.) genehmigt. Eine weitere Neuerung war die Aufteilung der Gedenkfahrt, die als Demonstration angemeldet war, in mehrere kleine Gruppen. Auch wenn das die Wartezeiten der übrigen Verkehrsteilneh-

deutlich, wie viele Motorradfahrer wirklich teilnehmen und ihre Meinung kundtun. Bei einer Demonstration zu Fuß käme die Polizei nicht auf die Idee, diese in Gruppen aufzuteilen. Ich kann mich des Gefühls nicht erwehren, dass hier mit einer Salamtaktik versucht wird, immer mehr Hürden aufzubauen, um die Gedenkfahrt aus Köln zu verdrängen. Sie macht Arbeit, bindet Polizei und behindert den Verkehr. Aber das tun Karneval oder Radrennen auch. Die Gedenkfahrt ist ehrenamtlich organisiert und nicht kommerziell. Sie dient dazu, auf die Motorradfahrer aufmerksam zu machen, für Verkehrssicherheit zu werben und die Gefahren des Motorradfahrens bewusst zu machen. Wir sollten uns gegen Einschränkungen wehren. Erst werden Strecken gesperrt, dann Gedenkfahrten untersagt. **Michael Lenzen**



**Pfarrer Ingolf Schulz.**

mer an den Kreuzungen verkürzte, beeinträchtigt es doch die beabsichtigte Wirkung der Demonstration zu einem Großteil. Denn so wird nicht



**Für die verstorbenen Motorradfahrer wurden Kerzen angezündet. Der Altenberger Dom war bis auf den letzten Platz besetzt.**



# BVDM-Training in Dubai

Wie, ... Dubai? Da ist der BVDM doch gar nicht. Klar. Aber das heißt ja nicht, dass dort keine Motorrad-Sicherheit gelehrt werden kann, oder? Das habe ich mir auch gedacht, und da im Winter hier in Deutschland die Temperaturen (und Saison-Kennzeichen) die Anzahl der Trainings gegen Null laufen lassen, hab ich mich halt ein bisschen umgesehen und durch einen Zufall mit einem „Cruiser“-Club in Dubai Kontakt aufgenommen.

Der Präsident des Clubs und ich sind uns dann auch schnell einig gewesen, dass die Ausbildung des BVDM genau das Richtige für die Club-Member ist. Da ich auch noch fließend English rede, sind wir übereingekommen, Mitte November ein MSHT (Motorsicherheitstraining) in Dubai zu machen.

Ich habe meine Unterlagen ein wenig überarbeitet und die meisten Spezialausdrücke ins Englische übersetzt. Und dann kam auch schon der Abflugtag. Ein bisschen nervös bin ich in den Flieger eingestiegen, ich wusste ja nun wirklich nicht, was mich er-



*Eine große asphaltierte Fläche bot optimale Voraussetzungen für das Training.*

wartet, aber ich war gut vorbereitet, hatte den Trainings-Ablauf in English im Kopf und auch auf Papier und meine Pylonen waren gut im Koffer verstaut. Also los, auf nach Dubai.

Der Club hat neben dem Trainings-Platz auch noch das komplette Drumherum organisiert. Am Flughafen bin ich pünktlich abgeholt worden, die Unterkunft war genial und am nächs-

ten Morgen habe ich ein Motorrad zur Verfügung gestellt bekommen, mit dem ich das Training durchführen konnte.

Der erste Trip führte zum Trainingsplatz. So einen Platz hätte ich gern in Deutschland, 80.000 Quadratmeter asphaltierte Fläche und direkt daneben noch mal rund 30.000 Quadratmeter überdachte Fläche. Also von der Größe das geniale Gelände. Der Platz wurde am Tag vor dem Training auch nochmal von einer professionellen Straßenkehrmaschine gereinigt, und dann konnte ich meinen Parcours abstecken.

Die Teilnehmer haben sich aus mehreren Nationen zusammengesetzt. Von Neuseeland über Jordanien, Libanon, Philippinen, Südafrika, Thailand und Deutschland war es eine hübsch gemischte Gruppe. Die „Umgangssprache“ war natürlich Englisch, aber durch die Vorbereitungen in Deutschland war das kein Problem. Die Motorräder



*Das Motorrad für den Moderator stellte der Club auch zur Verfügung.*



der Club-Mitglieder waren Harley-Davidson und dazu kamen noch zwei BMW und eine Honda. Insgesamt sind an beiden Tagen 23 Teilnehmer beim Training gewesen und natürlich eine Menge Besucher, nicht nur vom Club, auch die Polizei hat sich für ca. Stunde unser Training angesehen.

Anders als in Deutschland kann man zwar über Sicherheitsbekleidung sprechen, aber das ist hier in Dubai durch die Temperaturen nicht die bevorzugte Bekleidung zum Motorradfahren. T-Shirt und Jeans, Helm . . . und das war es dann auch schon. Na ja, bei +35 Grad Schatten (auf der Asphaltfläche sicher +45 Grad) war auch ich froh über die leichte Bekleidung.

Die Teilnehmer waren an beiden Tagen sehr wissbegierig und haben super mitgearbeitet. Es wurde das komplette BVDM-Trainingsprogramm von 9 bis 17 Uhr abgespult und die Trinkpausen wurden für die theoretischen Teile im Schatten genutzt. Ich habe sicherlich sechs Liter Wasser und isotonische Drinks zu mir genommen, denn mein Körper war noch auf die Bayerische Temperatur von -2 Grad



**Die Clubmitglieder fahren Harley. Die Sicherheitsbekleidung besteht in der Hitze meistens nur aus einem Helm. (Fotos: Wenzel)**

eingestellt. Den Teilnehmern hat die Hitze nicht so viel ausgemacht, da sie ja an die Temperaturen gewöhnt waren.

Alles in allem war es eine gelungene Veranstaltung, die sicherlich wiederholt wird, und alle Teilnehmer ha-

ben sich überschwänglich bedankt, da Vergleichbares in dieser Gegend überhaupt nicht angeboten wird.

Kleine Notiz am Rande: das „Hard-Rock Cafe“ hat in Dubai seine Neueröffnung am ersten Trainingstag gefeiert und alle Teilnehmer des Trainings sind die ersten

Gäste des HRC gewesen, auch ein kleines Schmankerl, das man nicht alle Tage bekommt.

Mache ich das jetzt weiter, also MSHT im Ausland? Wenn sich die Gelegenheit ergibt sicherlich, denn im Winter ist hier in Deutschland halt nicht viel los in diesem Bereich. Das ist und wird aber sicherlich ein persönliches Steckenpferd von mir bleiben. Für die MSHTs in Deutschland bin ich dann wieder von März-Mai ausgerüstet, da ich ja keine „Winterpause“ hatte.  
**Jörg Wenzel**



**Spaß hat das Training den Teilnehmern gemacht, die solche Angebote nicht kennen. Auch die örtliche Polizei schaute einmal vorbei.**



# Neuer Standort

Nicht nur die Geschäftsstelle des BVDM ist umgezogen (Adresse siehe Impressum), auch Moderator Andreas Porz ist an einen neuen Standort gewechselt.

Seit 1. September 2011 ist er in Steinach bei Straubing zu Hause. Die Kontaktdaten: Johan-Gnogler-Straße 4a, 94377 Steinach, Telefon 0 94 28/948 01 85.

Mit seinem Motorrad-Trainingszentrum liegt der süddeutsche Anbieter und BVDM-Sicherheitstrainings-Moderator nun direkt an der BAB 3 zwischen Regensburg und Deggen-dorf, am Tor zum Bayerischen Wald. Neben dem vielfältigen Angebot an regionalen Trainings und Touren für Gespannfahrer, sind wie in den vergangenen Jahren, auch in 2012 Veranstaltungen im Rheinland, dem Odenwald und im Osten Deutschlands mit dem BVDM im Programm.

Dazu zählen natürlich wieder die etablierten Highlights wie Ladies First, Streetworker, Umsteigen statt Absteigen und die Kurventrainings.

„Für die Zukunft sind wir mit dem



*Auch als Umzugshelfer lässt sich das Gespann nutzen. Wir oft Andreas damit allerdings hin- und hergefahren ist, bis er alles in seinem neuem Domizil hatte, hat er uns aber nicht verraten. (Foto: Porz)*

neuen Trainingsgelände und einer wesentlich verbesserten Infrastruktur bestens aufgestellt“, freut sich Andreas Porz, der auf eine tolle Saison 2012 hofft. Weitere Informationen

und alle Termine der Sicherheitstraining gibt es auf der Homepage des BVDM unter [www.bvdm.de](http://www.bvdm.de) sowie unter [www.motocoaching.de](http://www.motocoaching.de).

**Andreas Porz**

# Zeitzeugen gesucht

Mein Name ist Heinz Schulze, und ich bin auf der Suche nach Teilnehmern der Dragon Rally 1965. Zur Zeit habe ich fünf Dragonisten aus dem Ruhrgebiet gefunden.

1965 hat Inge Rogge eine Fahrt angetreten, die im süddeutschen Raum gestartet ist und in Wales endete. Für meine Recherche dieser Tour suche ich Zeitzeugen dieses Treffens, und Leute, die Inge unterwegs getroffen hat.

Ein BVDM-Mitglied, Klaus Thiel aus Wuppertal, hat mir nun den Tipp

gegeben, mich an Euch zu wenden. Klaus kennt zwar den Horst Barbutzki, den ich suche, weiß aber nicht, wo er jetzt wohnt. Ich weiß, das er wohl mal in Castrop Rauxel gewohnt hat.

Weiter suche ich noch zwei Wuppertaler Polizisten, die auf der Dragon Rally 1964 waren. Vielleicht waren sie dann auch 1965 dort: Bernd Modro(w) und Helmut Miß(ss)feld. Einer von den beiden soll laut Landesamt für Besoldung und Versorgung, schon tot sein. Aus Datenschutzgründen dürfen sie mir leider nicht sagen, wer.

Falls ihr das mit dem Datenschutz

auch so seht, dann sendet doch bitte Angaben über die gesuchten Personen an meine E-Mail-Adresse [sepulturero60@gmx.de](mailto:sepulturero60@gmx.de) oder leitet mein Anliegen mit meiner E-Mail-Adresse an die Person weiter. Vielen Dank für Eure Unterstützung. Wer Informationen zu den Personen hat, kann diese auch gerne an die BVDM-Geschäftsstelle unter E-Mail [geschaeftsstelle@bvdm.de](mailto:geschaeftsstelle@bvdm.de) weitergeben. Die Mitgliederverwaltung des BVDM gab keinen Hinweis zu der aktuellen Adresse einer der gesuchten Personen.

**Heinz Schulze**

# LV Rhein-Ruhr berichtet

Mit Herrn Osterwind, dem Inhaber unseres Clublokals in Ratingen, haben wir uns auf Anhieb gut verstanden. Der Saal hat die passende Größe für Clubabend und JHV, es gibt nette und einladende Tischdekoration und natürlich



*Vor der Gaststätte stellen sich einige LVRR-Mitglieder zum Gruppenfoto auf.*

ordentliches Essen und Trinken. Aber Herr Osterwind macht sich auch Gedanken um unseren Verein, unser Programm und unsere Mitglieder. So kam es zum Interview und Fototermin mit dem Reporter des Ratinger Wochenblattes, der einen Artikel schrieb. Das Echo folgte auf dem nächsten Clubabend: Sieben Interessenten trudelten ein, um uns kennen zu lernen. Zunächst stellten sie verblüfft fest, dass wir uns in Ratingen treffen, ohne dass einer von uns dort wohnt. Und sie waren sehr erstaunt über unseren Aktionsradius: Ruhrgebiet, Bergisches Land, Eifel . . . Ganz zu schweigen von Deutschlandfahrt und Elefantentreffen. Das sprengte deren Vorstellung von „Ortsclub“: Sie dachten eher an Ausfahrten von zwei Stunden rund um Ratingen: Das wiederum ist bei den meisten unserer Mitglieder weniger üblich. Dieses Bild hatten wir aber auch schon bei Interviews auf dem Polo-Tag gewonnen: Eine Vielzahl von Hobbys lässt neben allen Pflichten nur wenig Zeit für jedes einzelne zu. Wir sind da etwas anders gestrickt, aber eben nicht Durchschnitt – das muss uns klar sein. Daher bekommt unser Programm auch immer nur

den Zuspruch mühsam gesuchter oder zufällig gefundener Interessenten. Unsere Teilnehmergruppen sind dann klein, aber fein! So auch am 21. August auf der Fahrt für „Jungmitglieder“. Am Ende fuhr als einziges echtes Jungmitglied Stefan mit den beiden Vorsitzenden Berndts und deren besten Ehefrauen sowie unserem „Lautsprecher“ Lorenz. Etliche Angekündigte haben sich durch das turbulente und unübersichtliche Wetter abschrecken lassen. Dabei hat am Ende alles gepasst: Bei Sonnenschein fuhren wir zunächst zur unscheinbaren Wupperquelle bei Marienheide. Vor Ort lernten wir dann: es gibt 37 Quellen in einem Moorgebiet, auch der winzige Ort hat eine entdeckenswerte Geschichte. Weiter ging es auf Kringelstraßen zur Mittagsrast bei Schloss Gimborn. Immer noch der Sitz uralten Adels, der aber sein Schloss heute als Seminarhotel für die europäische Polizei vermarktet. Weiter fuhren wir im wohlthuenden Schatten bergischer Baumalleen, vorbei an der großen Dhünntalsperre und Kloster Altenberg zum Ziel: dem Brückenpark unter der Müngstener Brücke. Der Park lädt ein zur Rast und Einkehr, bietet fantasievolle Rätsel und In-

formationen zur Brücke. Die Schwefelfähre vor Ort war ein Ziel unserer Tourenzielfahrt „Wasser“!

Unter der Brücke stehen wir mit gemischten Gefühlen: Sie ist erkennbar marode, eine Schande für den Eigentümer Deutsche Bahn. Die hat diese Meisterleistung über Jahrzehnte verrotten lassen, wie auch andere Strecken und damit ihr Kerngeschäft. Dabei war die Brücke vor 110 Jahren eine Pionierleistung, gebaut in freiem Vortrieb, also ohne Hilfsgerüst, von zwei Seiten in 107 Metern Höhe über der Wupper. Damals hatten die Statiker keine Computer! Heute gibt es auch mit Computer peinliche Rechenfehler. So hatte die Bahn das Gewicht eines Zuges bestimmt, der die Brücke gerade noch befahren dürfe – und dabei glatt die Passagiere vergessen!

Liebe Leser, Ihr merkt schon, auch das war wieder eine „Kult(o)ur“. Den Teilnehmern hat es Spaß gemacht, hier stimmte die Chemie – und wer beim nächsten Mal dabei sein möchte, melde sich beim LV Rhein-Ruhr! Vorsitzender Bernd Luchtenberg, Emminghausen 70, 42929 Wermelskirchen, Telefon 0 21 93/12 07, mobil 01 76/623 435 28, E-Mail [vorstand@lv-rhein-ruhr.de](mailto:vorstand@lv-rhein-ruhr.de), [www.lv-rhein-ruhr.de](http://www.lv-rhein-ruhr.de).



# Eiskalte Erfahrungen

Wir hatten uns in diesem Jahr viel vorgenommen. Wir, das waren Charly aus dem Bayerischen Wald mit einem Moto Guzzi-Gespann und ich aus Wuppertal mit meinem Wintermotorrad, einer BMW R100R Solo. Wir wollten die 40. Krystall-Rally besuchen und anschließend bis zum Nordkap fahren. Charly und ich haben uns vor Jahren in Norwegen auf der Krystall-Rally kennengelernt und sind dann mehrmals wieder dort gewesen. Wir hatten drei Wochen eingeplant, unsere Vorbereitung war gut für diese extreme Motorradtour. Charly musste noch Montag und Dienstag arbeiten und wollte Dienstagabend den Autoreisezug nach Hamburg nehmen. Wir wollten uns am Mittwochmorgen, 9. Februar, in Hamburg treffen, um dann nach Kiel zu fahren und um 14 Uhr die Fähre nach Oslo zu nehmen.

Doch es sollte ganz anders kommen. Die Woche fing schon schlecht an. Ich hatte mir am Montag meine Autotür



*Minus 24 Grad Celsius zeigt das Thermometer an.*

mit voller Wucht gegen meine Nase geschlagen. Durch meine frühere sportliche Tätigkeit hatte sie einen leichten Knick nach rechts, nun einen nach links. Das Gute war, ich bekam wieder mehr Luft durch meine Nase, aber sie wurde ordentlich blau. Kühlen brauchte ich nicht, die Kälte in Norwegen würde es schon machen. Am Dienstagabend, wir wollten uns

ja am nächsten Morgen in Hamburg treffen, das Motorrad stand abfahrbereit in der Garage, klingelte das Telefon und Charly erklärte mir, dass er einen Unfall hatte und im Abschleppwagen auf dem Weg nach Hause war.

Was war passiert? Er konnte die Verladestation in München schon sehen, zwei Ampeln, eine schaltete auf Grün, seine blieb aber Rot, er fuhr los und krachte in ein Auto. Schwinge abgebrochen, er hatte Gott sei Dank „nur“ Prellungen. Für ihn hatte sich Norwegen erledigt.

Vor Jahren hatte ich mir geschworen, nicht mehr alleine mit dem Solomotorrad im Winter nach Norwegen zu fahren. Ich bin dann zuhause zehn Minuten im Kreis gelaufen, bis meine Frau mit sagte, ich sollte ihr einen Gefallen tun und fahren, sonst müsste sie sich die ganze Zeit mein Gemecker anhören. Aber es gab ja noch mehr Probleme, Charly hatte die Fähre gebucht und alle Unterlagen. Auch hatte er die Dinge im Seitenwagen, die man im Winter in Norwegen benötigt, wie Heißluftföhn, Ladegerät, Überbrückungskabel und Verlängerungsschnur.

Was stört mich das Geschwätz von gestern, habe ich mir gedacht, ich fahre, egal, wird schon gutgehen. Allerdings war Nordkap alleine kein Thema mehr, ich wollte aber noch über Trondheim, Mo i Rana, kurz über den Polarkreis, und wieder zurück nach Oslo.

Mittwochmorgen um 4:30 Uhr starte ich in Wuppertal. Gutes Wetter, -4°C, 500 Kilometer bis Kiel zur Fähre. Doch dann ging kurz die rote Lampe der Lichtmaschine an, aber nach ein paar Kilometern wieder aus. Aus Erfahrung habe ich bei solchen Fahrten immer eine Lichtmaschine und den Diodenträger dabei, aber die rote Lampe leuchtete ja nicht mehr. Ich fuhr in Hamburg in den 3,1 Kilometer langen Elbtunnel und genau in der



*Eine Begegnung mit einem Elch hatte der Autor nicht.*



*Etwa 100 Motorradfahrer waren zur 40. Krystall-Rally nach Norwegen gekommen. (Fotos: Moskopp)*

Mitte ging das Motorrad aus. Batterie komplett leer. Es gibt dort keinen Standstreifen, nur einen kleinen „Bürgersteig“. Mit großer Anstrengung gelang es mir, das Motorrad auf den Streifen zu schieben und das auch noch im Berufsverkehr. An dem Nottelefon bekam ich die Auskunft, am Motorrad zu bleiben, die Elbtunnelfeuerwehr schleppe mich raus. Dann kamen zwei Feuerwehrwagen und ein Polizeifahrzeug und brachten mich aus dem Tunnel auf einen Parkplatz.

Norwegen war in weite Ferne gerückt, meine Stimmung auf dem Nullpunkt.

Ich rief den Abschlepper an, das Motorrad wurde aufgeladen und zur BMW Niederlassung Hamburg gebracht. Ich habe dann meine Problem

geschildert, dass ich unbedingt die Fähre in Kiel erreichen müsse, dass es sehr wahrscheinlich der Rotor der Lichtmaschine sei, ich aber alles dabei habe. Man half mir sofort. Hier noch mal einen Dank an die netten Leute von der BMW Niederlassung in Hamburg.

Um 12:50 Uhr war ich endlich auf der Autobahn Richtung Kiel, aber um 13/13.30 Uhr sollte man am Ableger sein. Ob ich es schaffe, es sind noch über 100 Kilometer? Wenig Verkehr, Vollgas, wie früher zu Mopedzeiten machte ich mich klein. Das muss lächerlich ausgesehen haben, aber egal, ich wollte doch die Fähre bekommen. Den Weg zum Norwegenkai kenne ich gut, aber reichte die Zeit?

Um 13:30 Uhr lag die „Magic“ der Color Line noch am Kai und schien auf

mich zu warten. Charly hatte schon angerufen wegen der Reiseunterlagen, und so ging alles ganz schnell, mein Motorrad war das letzte Fahrzeug, das an Bord ging. Schnell zur Kabine, die Klamotten aus, geduscht, denn mir lief das Wasser trotz Kälte irgendwo runter. Jetzt musste sich nur noch der Blutdruck/Puls wieder beruhigen, und ich hatte mir ein Bier verdient (Es können auch mehrere gewesen sein.).

Immer wieder ist es für mich ein Erlebnis, 20 Stunden auf dieser Fähre zu sein. Fähre ist eigentlich ein Schimpfwort, für mich ist es ein Kreuzfahrtschiff. Essen, Trinken, Schlafen und Unterhaltung sind einmalig.

Der erste Blick am Morgen galt natürlich dem Wetter. Draußen tobte ein Schneesturm, man traute sich



nicht aufs Deck. Der Oslofjord war zugefroren, nur die Fahrrinne war frei. Pünktlich um 10 Uhr legte die „Magic“ in Oslo an. Starkes Schneetreiben und minus 17 Grad. Etwas außerhalb von Oslo wollte ich bei einem Reifendienst Spikes in die Reifen machen lassen, aber entweder wollten die nicht oder konnten nicht. Ich habe dann einen Motorradladen gefunden, der das für 240 Euro gemacht hat. Der Seniorchef gab mir zu verstehen, ich sollte ins Vorderrad mehr Spikes reinschießen lassen, was ein sehr guter Tipp war. Auch sagte er mir, dass eine Kältewelle für ganz Skandinavien vorhergesagt wäre. Mittlerweile war es schon Nachmittag. Es schneite immer noch, und so machte ich mich auf den Weg Richtung Bergen. Nach kurzer Eingewöhnung ließ es sich wieder gut angehen, über die geschlossene Schneedecke zu fahren. Ich war auch wieder in der Stimmung, alleine auf mich gestellt, ein kleines Abenteuer zu wagen.

In Norwegen wird es im Winter früh dunkel. Mittlerweile war es 20 Grad unter Null, ein Weiterfahren mit einem Solomotorrad in der Dunkelheit und bei den Temperaturen ist gefähr-



**Rund 1000 Kilometer ging es über verschneite Straßen durch Norwegen.**

lich. Norwegen ist dünn besiedelt, wenn etwas passieren würde, käme wahrscheinlich jede Hilfe zu spät. Also fuhr ich das nächste Hotel an.

Zwischen zwei Orten, sie lagen etwa 30 Kilometer auseinander, fand ich auf einer Hochebene ein Hotel, leider ohne Garage. Mittlerweile hatte es wieder zu schneien begonnen, aber trotzdem war meine Stimmung gut, ich aß und legte mich dann ins Bett. Nur eine Sache ging mir nicht aus dem Kopf: springt das Motorrad morgen früh an? Anschieben ist im Winter in Norwegen nicht möglich, und alle anderen Hilfsmittel waren ja im Bayerischen Wald. Am Morgen führte mich der erste Weg zum Motorrad. Starkes Schneetreiben und -24°C. Schlüssel ins Zündschloss, Anlasser betätigt, und – sie lief. Ich hätte alles umarmen können!

Der Tag fing super an, oft musste ich mich beim Fahren zurücknehmen, schließlich lag auf allen Straßen eine geschlossene Schneedecke. Auch hörte das Schneetreiben auf und die Sonne kam raus. Endlich konnte ich auch die schöne norwegische Winterlandschaft genießen. Hinter Fagernes ging es dann ab nach Oset, dem Ziel



**Mit reichlich Spikes in den Reifen, kommt man auch mit einer Solomaschine auf den zugeschnittenen Straßen gut voran.**





der Krystall-Rally. Nachdem ich mein Zimmer im Hotel bezogen hatte, drehte ich eine kleine Runde, um die Gegend um Oset zu erkunden. Traumhaft.

Rund 200 Motorradfahrer aus zehn Nationen hatten sich eingefunden. Die meisten kamen aus Skandinavien, viele aus Frankreich, etwa zehn Motorradfahrer aus Deutschland und einer aus Spanien mit einem vollbepackten 80er Roller. Also war ich nicht der einzige Verrückte. Im Hotel konnten alle übernachten, es lag traumhaft schön in der Natur und war komfortabel. Essen gab es, ich würde bald sagen, rund um die Uhr, abends gab es Livemusik. Es wurde diesmal die 40. Krystall-Rally veranstaltet und natürlich gefeiert.

Samstagmorgen, es war -26 Grad, das Wetter traumhaft, die Sonne schien, hielt mich nichts mehr im Hotel. Mein Motorrad sprang wieder sofort an. Das war nicht bei allen so, aber wo viele Motorradfahrer anwesend sind, hilft man sich. Fast mit geschwellter Brust machte ich mich auf eine Tagestour durch die Winterlandschaft Norwegens.

Ich kann es nicht beschreiben, mir fehlen die Worte, nur eines, es war einfach nur „traumhaft“. Die Kälte zwang mich zum Anhalten, ich trank einen Kaffee und aß leckere Waffeln, die ich selber zubereiten musste – dann fuhr ich weiter. Nach rund 250 Kilometern kam ich nachmittags wieder ins Hotel, ging in die Sauna und beendete den Abend mit gutem Essen, Quatschen, Ehrungen und Livemusik.

Am Sonntagmorgen erfolgte bei -32°C und Sonnenschein die Abreise. Seit 45 Jahren bin ich mit dem Motorrad unterwegs, meine Saison endet immer Silvester und beginnt am Neujahrstag, aber bei unter -30 Grad war ich noch nicht mit dem Motorrad unterwegs. Meine Vorfreude war aber schnell dahin, denn es war sau-



**Wer alleine bei diesen Bedingungen im dünn besiedelten Norwegen unterwegs ist, sollte vorausschauend planen und für Notfälle gerüstet sein. (Fotos: Moskopp)**

kalt. Länger als 1,5 Stunden hielt ich es auf dem Motorrad nicht aus, ich trank Kaffee, wärmte mich auf und fuhr weiter Richtung Trondheim.

Doch dann nahm das Schicksal wieder seinen Lauf: In Oppdal wollte ich übernachten. In der Nähe von Dombas hielt ich an, weil ich ein Foto machen wollte. Den Fotoapparat muss man ganz unten drunter am Körper tragen, die Batterien machen sonst schlapp. Also holte ich die Kamera raus, machte ein Foto, doch beim Schließen der Kombi ging der Reißverschluss kaputt. Ich hatte den „Zipper“ in der Hand. Mit der offenen Kombi zu fahren, ist bei den Temperaturen nicht möglich. Ich habe im Winter immer für alle Fälle eine große Regenkombi dabei. Eine Stunde dauerte es, bis ich die knochenhart gefrorene Kombi über den Winteranzug bekam. Jetzt hatte ich die Schnauze voll! Ich übernachtete, fuhr zurück nach Oslo, übernachtete dort und buchte eine Fähre nach Kiel. Dabei hatte ich jetzt aber auch mal Glück, denn das Ticket war 100 Euro günstiger als normal,

ich reiste als „Pensjonist“, das sagen die Norweger zu über 60-jährigen.

Fazit in Kurzform:

Ca. 2000 Km, davon 1000 Km in Norwegen, Unmögliches möglich machen, geht nicht gibt es nicht, extreme Kältewelle in Norwegen, kleines Abenteuer, nette Typen kennenlernen, meine blaue Nase fiel nicht mehr auf, alle Nasen waren blau, oft das Wort „crazy“ gehört, im Bekanntenkreis wurde diskutiert, ob ich nicht früher einen Kampf zu viel gemacht hätte, ja man muss schon verrückt sein, aber es ist schön verrückt zu sein.

Ich bin mit den Spikes in den Reifen vorsichtig von Kiel nach Wuppertal gefahren, nun warten sie auf den nächsten Norwegeneinsatz, Norwegische Kronen habe ich auch noch übergehalten, also fahre ich im Februar 2012 wieder zur Krystall-Rally, wenn es sein muss, wieder alleine.

Wer Lust hat, im Internet einen kleinen Film von der Krystall-Rally zu sehen, sucht unter Krystallrally Norwegen 2011.

**Jürgen Moskopp**



# Tour de Maritim-Hotel

Schon seit einigen Jahren bemüht sich die Maritim-Hotel-Gruppe auch verstärkt um Motorradfahrer. Maritim-Hotels – da wird der ein oder andere Motorradfahrer direkt abgewinkt: Vier-Sterne-Hotels sind nichts für mich, wenn ich mit dem Motorrad unterwegs bin. Da habe ich andere Schwerpunkte. Die Reaktion kennt Verkaufsdirektor Frank Jacobs, selbst begeisterter Motorradfahrer, gut. Und er verweist auf die sogenannten Maritim-Landhotels, die mit ihrem speziellen Angebot auf die Motorradfahrer aufmerksam machen. Aber auch immer mehr Stadthotels der Gruppe locken mit entsprechendem Service und Angeboten für die Zweiradfahrer.

Um den Motorradfahrern die Maritim-Hotels näher zu bringen, lädt Frank Jacobs verschiedene Gruppen zu Touren von Hotel zu Hotel ein. 2011 ging es nach ausgiebigem Frühstück



*Die Teilnehmer hatten ihren Spaß an der gewählten Route und dem vorgelegten Tempo. Die Tourguides machten ihre Sache prima.*

im Maritim Hotel Königswinter los. Auf der Frühstücksterrasse, direkt am Rhein gelegen, wurden die letzten Details der Tour besprochen und sich

bei Latte Macchiato und Spiegelei gestärkt. Um 11 Uhr startete der Trupp durch den Westerwald Richtung Fulda. Über Hachenburg und Marien-



*Gruppenfoto vor dem Maritim-Hotel in Bad Wildungen zum Abschluss des Wochenendes.*





berg ging es durch das Lahntal bis in die Barockstadt Fulda. Unterwegs wurde in einer der vielen Fachwerkstädte ein leichtes Mittagessen eingenommen. In Fulda angekommen, erwartete uns bereits Herr Sulzbacher, Direktor des Hauses und selbst Motorradfahrer, auf der Schlossgartenterasse mit Blick auf das Schloss und den Dom.

Bei Kaffee und Kuchen kamen hier bereits knapp 20 Teilnehmer zusammen, die allesamt aus den verschiedenen Himmelsrichtungen nach Fulda gekommen waren. Teilnehmer aus Lübeck genauso wie Berlin oder Frankfurt reisten bereits in Fulda an. Ein Teilnehmer kam gerade von einer Italiertour und nutzte unsere Wochenendveranstaltung als willkommenen Abschluss. Nach dem obligatorischen „Frischmachen“ begrüßte uns erneut das Team des Hotels, um uns die vielen Möglichkeiten des vor zwei Jahren komplett renovierten Hauses zu zeigen. Besonders der Apollosaal mit seinem Deckengemälde, die vielen für Veranstaltungen jeder Art geeigneten Räumlichkeiten



**Die Eingangshalle des Maritim-Hotels in Fulda. Wer nicht nur Motorradfahren, sondern auch Gastlichkeit genießen will, findet ein vielfältiges Angebot vor.**

in jeder Größe und vor allem der Di-  
anakeller in dem wir zu Abend essen  
sollten, sind Highlights. In Erinnerung  
blieben den Teilnehmern vor allem die  
persönliche Betreuung. Der Abend  
klang in der Hotelbar aus, so dass der  
Besuch von Schwimmbad und Sauna auf  
den folgenden Morgen verschoben werden  
musste.

Um 9 Uhr trafen wir uns in der Biker-Corner. Die Tourguides Norbert, Doris und Volker erklärten die Tour sowie die immer wieder wichtigen Details zur Gruppenfahrt. Nach einem abschließenden Kaffee wurden die Motorräder aus der Tiefgarage gefahren und wir starteten um 10 Uhr zu unserer gemeinsamen Tour



**Bei den Pausen trafen die beiden Gruppen zusammen. Vielfalt herrschte auch bei den Motorrädern.**



zum Schottenring und durch das Rotkäppchenland. Über den historischen Schottenring, der in und um Schotten nicht wirklich leicht zu finden ist – oder man sucht und befindet sich bereits darauf – ging es weiter Richtung Rotkäppchenland. Die vielen Werbeplakate, Aufbauten und stabilen Leitplanken zeugen in Schotten von einer absolut rennbegeisterten Stadt. Die geführte Tour durch das Rotkäppchenland ging über den Vogelsberg bis nach Bad Wildungen ins Maritim Badehotel. Wie der Zufall es will, traf die Gruppe an einer Tankstelle dort auch auf Michael Lenzen, der in Bad Wildungen zu der Gruppe stoßen wollte. Gemeinsam ging es weiter zum Hotel, wo nach dem Einchecken ab 19 Uhr der offizielle Teil begann. Nach der interessanten Führung wartete ein leckeres Buffet auf die Teilnehmer, das in einem Tipi eingenommen wurde. Am nächsten Morgen stand nach dem Frühstück eine gemeinsame Motorradtour auf dem Programm, die durch das Waldecker Land an den Edertalsperre und den Diemel- und Twistesee vorbeiführten. Die Tourguides hatten wieder eine tolle kurvenreiche Strecke ausgearbeitet, die auf viel Begeisterung bei den Teilnehmern, die in zwei Gruppen fuhren, stieß. Auch



**Mit seiner Honda Goldwing kann es Tourguide Norbert auch ordentlich krachen lassen. Nicht nur in den Pausen sorgt er für Unterhaltung.**

das Tempo war so gewählt, dass es allen Spaß machte, aber keiner überfordert war. Nach all dem Fahrspaß stand am Abend wieder das leibliche Wohl im Mittelpunkt. Schwimmbad und Sauna lockten und natürlich ein leckeres Abendessen. An der Hotelbar ließen die Teilnehmer dann den Tag ausklingen. Am Sonntag hieß es Abschied nehmen von den Teilnehmern und der Tour, die unter dem Motto

„Cruise und Genuss“ stand, und ihrem Namen auch alle Ehre machte. Neue Pläne wurden schon beim Frühstück geschmiedet und überlegt, welche Maritim-Hotels noch ein landschaftlich reizvollen Gegenden liegen und ideale Ausgangspunkte oder Ziele für schöne Touren bieten. Nach dem obligatorischen Abschlussfoto vor dem Hoteleingang ging es wieder auf den Heimweg. Quer durch das Sauerland war auch diese Fahrt noch ein Genuss.

Mit ihren Angeboten zeigen die Maritim-Hotels, dass sich ein schönes Ambiente und Motorradfahrer keineswegs ausschließen, sondern sich sogar prima kombinieren lassen. Für Motorradfahrergruppen bietet die Maritim Hotelgesellschaft besondere Konditionen an. Gerne vermittelt Frank Jacobs die Kontakte zu den einzelnen Hotels: Frank Jacobs, Verkaufsdirektor, Maritim Hotelgesellschaft mbH, Am Stadtgarten 1, 45879 Gelsenkirchen, E-Mail: [fjacobs.kam@maritim.de](mailto:fjacobs.kam@maritim.de). Weitere Informationen über die Hotels und ihre Angebote gibt es auch im Internet. [www.maritim.de](http://www.maritim.de).

**Frank Jacobs/Michael Lenzen**



**Die Motorräder parken abfahrbereit vor dem Martim-Hotel in Fulda. Über Nacht standen sie in der Ttiefagrage. An der Harley musste viel geschraubt werden.**





# Treffen der „Sachsen“

Lothar rief, und alle kamen aus ganz Deutschland zum 6. Sachs-Bikertreffen vom 12. bis 14. August 2011 nach Mechernich in die Eifel. Aber nicht nur aus Deutschland, nein, sogar aus Toulouse reiste ein Sachs-Fahrer an.

Der Samstag war dann der große gemeinsame Tag und begann mit einem süßen Frühstück und banger Blicken nach oben. Aber der Wettergott hatte ein Einsehen und schickte nur hin und wieder ein paar Nieseltropfen nach unten, um noch an sein Dasein zu erinnern.

War das ein Hallo, als so nach und nach die Teilnehmer eintrafen und sich nach so langer Zeit begrüßten. Überall wurde erzählt und gefachsimpelt, die neuesten Probleme der Sachs-Maschinen besprochen und Lösungen dazu bekanntgegeben.

Als nette Geste/Eintrittskarte bekam jeder Teilnehmer eine „Sachs-Kappe“ von Lothar aus den Restbeständen der Firma Sachs.

Dann ging es los. Um 12 Uhr startete die erste Gruppe zur Ausfahrt. Vier

Gruppen waren es insgesamt, die im Abstand von ca. zehn Minuten losfuhren.

Unsere Tourguides waren Lothar, seine Frau Sabine, seine Tochter Larissa und Holger, ein Freund aus der Nachbarschaft.

Schöne Strecken hatten sie ausgesucht. Über kleine und kleinste Sträßchen führte die Tour und kein Regen! Durch Schleiden und am Rursee entlang wurde zum Mittagessen in Vogelsang gefahren, um dort alle „Sachsen“ in Reih und Glied zu präsentieren. Während am Bagagewa-



Die „Sachsen“ treffen ein. (Fotos: Gruetzmacher)

gen Futter gefasst wurde, klickten die Verschlüsse der Kameras und verewigten die Massenansammlung der letzten Sachs-Bikes. Die Gäste mit den „Fremdfabrikaten“ mussten ihre Motorräder am Rande des Fotoshootings parken, was sie aber auch gerne taten.

Dann ging es zurück in Richtung Grillhütte. Ein kurzer Halt wurde zum Beine vertreten, Klönen und Rauchen noch gemacht. Dann erreichten wir auch schon den Grillplatz. Während die ersten bereits bei Grillwürstchen und Bier den Nachmittag ausklingen ließen, gab es noch immer einige Em-sige, die die Vergaser ihrer Raritäten optimierten.

Nach der Tombola machten sich die ersten auf den Heimweg, etliche aber hatten eine Übernachtungsmöglichkeit und erzählten noch bis spät in die Nacht hinein.

Insgesamt waren 24 Sachs-Motorräder zum Treffen erschienen. Aufgeschlüsselt in drei R125, sieben R650, elf R800 sowie drei b-805, bis auf die 650er alle mit V-Motoren. Als Gäste waren elf Fremdfabrikate vertreten. Wir freuen uns schon auf nächstes Jahr!

Jürgen Gruetzmacher

[www.sachs-biker.de](http://www.sachs-biker.de)



In Reih und Glied präsentierten sich die 24 Sachs-Motorräder.





# Neue BVDM-Geschäftsstelle

Isabelle Schmitz, die jahrelang die Geschäftsstelle (GS) des BVDM mit Sitz in Budenheim leitete, hat ihre Tätigkeit aufgegeben, da sie nach Beendigung ihres Studiums ins Berufsleben eingestiegen ist. Es wurde eine neue Besetzung gesucht. Da ich bereits seit einigen Jahren das Referat Messe im BVDM betreue und im Mai mein aktives Berufsleben beendete, habe ich die Anfrage des BVDM, die GS zu übernehmen, positiv beantwortet. Seit 1. September betreue ich



nun zusätzlich zum Referat Messe die GS mit neuem Sitz in Köln.

Zu meiner Person: Ich bin Dagmar Schreiner und an der Mosel geboren.

Berufsbedingt bin ich in den 70er Jahren nach Köln gekommen und fühle mich hier pudelwohl. 2004



*Vorstand und Michael Wilczynski (l.) bei der Eröffnung der neuen Geschäftsstelle.*

habe ich meinen Motorradführerschein gemacht und bin Anfang 2005 eher durch Zufall in den BVDM eingetreten. Mein Einsatz als HelferIn beim ET und bei der Messe Dortmund im Jahr 2006 brachte mir den BVDM näher, und heute stecke ich mittendrin – mit einer Begeisterung, die mich doch manchmal selbst erschreckt.

Meine eigenen Erfahrungen durch Unterstützung und/oder Teilnahme an unseren BVDM-Veranstaltungen wie Elefantentreffen, Tourenziel-

fahrt, Touren-Trophy, Deutschlandfahrt sowie Sicherheitstraining Solo und Gespann erleichtern so manche allgemeinen Anfragen bei der Geschäftsstelle. Für das Spezielle sind dann natürlich die Experten/Referate zuständig. Die GS ist im Wesentlichen für die Mitgliederverwaltung zuständig, den Service-Bereich (Verkauf von ET-Artikeln) und die Verbindung zum Vorstand. Vieles ist noch neu und ungewohnt, macht aber jetzt schon sehr viel Spaß, auch wegen der guten Einarbeitung durch Isabelle – dafür nochmals herzlichen Dank.

Es gibt einige Baustellen im BVDM, die (wieder) angepackt werden müssen. Zu Beginn des neuen Jahres möchte ich sowohl als GS, aber auch für das Referat Messe den Kontakt zu den BVDM-Regionalbüros intensivieren, damit wir wieder mehr in der Fläche präsent sein können.

Wer die Geschäftsstelle, Claudius-Dornier-Str. 5b, 50829 Köln, mal besuchen möchte, ist herzlich willkommen. Die Geschäftszeiten sind in der Regel montags und donnerstags von 9 bis 12 Uhr mit der Einschränkung, dass es bei mir nur löslichen Kaffee und lauwarme „Kaltgetränke“, aber gute Gespräche gibt. Ich freue mich auf Euch.

*Dagmar Schreiner*



*Bei der Eröffnungsfeier zeigt Dagmar ihren neuen Arbeitsplatz. (Fotos: Lenzen)*



# Party auf neuem Gelände

Clubabende und Ausfahrten gehören zum Clubleben dazu, aber mindestens genauso wichtig ist es, gemeinsam zu feiern. Und nicht nur mit den eigenen Mitgliedern, sondern auch mit Freunden und anderen Motorradfahrern. Und so lud der MC Mammut zu einem langen Wochenende mit Grill, Bierwagen und Zelten ein. Erstmals fand das Treffen der Mammuts auf einem neuen Gelände statt, das im Sülztal idyllisch gelegen ist. Neben einem großen geschotterten Platz bietet das Areal auf einer Wiese auch reichlich Möglichkeiten, die Zelte aufzubauen. Am Freitag



startete die Veranstaltung bei bestem Wetter. Auf zwei und drei Rädern kamen die Mitglieder und Freunde des MC Mammut aus Nah und Fern in das Bergische. Es gab freudige Wiedersehen und auch neue Kontakte, denn Calli hatte über das Internet auf das Treffen aufmerksam gemacht. Zünftige Verpflegung vom Grill bot der Club seinen Gästen ebenso wie ein ordentliches Lagerfeuer. Doch bei den sommerlichen Temperaturen zog es die Motorradfahrer eher in den Schatten, denn an das Feuer. Die Verantwortlichen des Clubs hatten neben der Arbeit viel Spaß, ebenso wie die Gäste, die sich am Sonntag wieder auf den Heimweg machten. lz

[www.mc-mammut.de](http://www.mc-mammut.de)





## Reaktion erwünscht

Liebe Trainingsteilnehmer!

In den vergangenen Wochen habt Ihr ein Motorradtraining mit meiner Moderation durchfahren. Die direkten Echos auf mein immer wieder neu angepasstes Trainings- und Übungsprogramm und die individuelle Instruktion waren erfreulich gut. Das macht Mut, so weiterzumachen.

Nun bin ich durch lange Gespräche angeregt worden, ein Echo bei Euch anzufragen: Bitte schreibt mir oder der Redaktion unserer Vereinszeitung „BALLHUPE“ (E-Mail: [ballhupe@bvdm.de](mailto:ballhupe@bvdm.de)), Echos über Euer Training: Zum Beispiel, wie Ihr es erlebt habt, wie Ihr Euch vor und nach dem Training empfindet und welche Veränderungen in Euren motorradfahrenden Alltag eingeflossen sind.

Vielleicht lässt sich ja mal ein Trainingsbericht daraus machen. Das Feedback ist mir auch wichtig, weil ich nah am Puls und noch näher an den Wunden der Fahrpraxis sein möchte, halt mit Sicherheit viel bewegen und (auch mich und meine Leistung) immer weiter optimieren möchte. Ich freue mich schon auf Eure Post! Und danke im Voraus!

Schreibt an Franz Josef Scheurer, Teschestraße 11a, 42655 Solingen, Telefon 0212/38329445, [www.besser-oben-bleiben.de](http://www.besser-oben-bleiben.de)

Mit herzlichem Gruß – und der richtigen Schräglage  
*„Jupp“ Scheurer*

## TERMINE

### Motorradfahrer-Stammtisch Rhein-Sieg

Jeden ersten Dienstag im Monat ab 19 Uhr: Offener Motorradfahrer-Stammtisch in der „Kneipe Honny“, 53757 St. Augustin-Niederpleis, Hauptstraße 50. Weitere Infos: Uwe Philipp: [nc-philipuw@netcologne.de](mailto:nc-philipuw@netcologne.de) oder St. Mäuser 0177/331 43 63. Die nächsten Termine: 2.8.; 6.9.

### Redaktionsschluss

der nächsten Ausgabe ist der 5. Februar 2012. Die Redaktion freut sich über zahlreiche Zuschriften, Fotos (mindestens 1 MB groß), Anregungen und Kritik. Bitte die Fotos nicht in den Text einbinden und separat als Anhang (jpeg-Datei) schicken. Wir möchten Euch weiter über aktuelle Termine, Neuigkeiten im Verband, verkehrspolitische Entwicklungen und interessante Neuheiten per elektronischem Newsletter, den wir per E-Mail verschicken, informieren. Dazu benötigen wir natürlich Eure E-Mail-Adressen, sowie Euer Einverständnis. Aus Datenschutzgründen können wir die uns vorliegenden E-Mail-Adressen (und das sind nur wenige) nicht ohne Einverständnis verwenden. Selbstverständlich werden die Adressen nicht weitergegeben. Wer den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an die BVDM-Geschäftsstelle, E-Mail: [geschaeftsstelle@bvdm.de](mailto:geschaeftsstelle@bvdm.de).

## IMPRESSUM

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

Auflage: 5000

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](mailto:ballhupe@bvdm.de)

Layout: Jörg Renfordt

Autoren dieser Ausgabe:

Maurice Anderson, Arno Boes, Gerhard, Jürgen Gruetzmacher, Norbert Heidergott, Frank Jacobs, Henning Knudsen, Bernd Luchtenberg, Jürgen Moskopp, Andreas Porz, Harald Schönebeck, Wolfgang Schmitz, Dagmar Schreiner, Michael Tubes, Peter Vollmers und Jörg Wenzel.

### Achtung neue Adresse!!!

BVDM-Geschäftsstelle  
Claudius-Dornier-Straße 5b  
50829 Köln  
Tel. 0 22 1/420 738 88  
Fax 0 32 22/242 38 05  
E-Mail: [geschaeftsstelle@bvdm.de](mailto:geschaeftsstelle@bvdm.de)

Vorsitzender:  
Michael Lenzen  
Adresse siehe Redaktion  
E-Mail: [info@bvdm.de](mailto: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.

