



Sicher in die Saison starten

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde!

Das Frühjahr naht und damit für viele von uns, die nicht das ganze Jahr über fahren, der Start in die Saison 2012. Doch wer mehrere Monate nicht gefahren ist, sollte es langsam angehen lassen, denn nicht nur der Körper ist außer Übung, auch mental dauert es, bis alles wieder auf die Fortbewegung mit zwei und drei Rädern eingestellt ist. Die anderen Verkehrsteilnehmern benötigen ebenfalls Zeit, um sich daran zu gewöhnen, dass wir Motorradfahrer wieder verstärkt unterwegs sind. Zur optimalen Vorbereitung auf die Saison eignet sich für alle Biker ein Sicherheitstraining, egal ob alter Hase, Anfänger oder Wiedereinsteiger. Der Bundesverband der Motorradfahrer, der maßgeblich an der Entwicklung des DVR-Sicherheitstrainings und seiner Standards beteiligt war, bietet für jeden ein passendes Sicherheitstraining an. Die Palette reicht vom eintägigen Training für Anfänger über mehrtägige Angebote mit Ausfahrten, Gespannfahrerlehrgänge, Trainings für Frauen bis zu Rennstreckentrainings. Auf unserer Homepage www.bvdm.de haben wir alle Angebote aufgelistet, und Ihr könnt Euch dort auch direkt anmelden. Unsere Trainer sind gut ausgebildet und selbst erfahrene Motorradfahrer können hier noch etwas lernen, um entspannt und sicher in die Saison zu starten.

Doch der BVDM bemüht sich nicht nur um die aktive Sicherheit. Seit Jahren arbeiten wir intensiv daran, dass die Straßen für Motorradfahrer sicherer werden. So gibt es seit einiger Zeit ein Stan-

dardwerk für Straßenbauer, das die Möglichkeiten zur Gestaltung motorradgerechter Straßen aufzeigt und die Verantwortlichen für die Besonderheiten des Motorradfahrens sensibilisiert. Auch bei der passiven Sicherheit muss noch viel geschehen, denn zahlreiche Straßen sind in einem schlechten Zustand, die Gefahren manchmal nicht erkennbar. Hier sind wir auf die Hilfe aller Motorradfahrer angewiesen, die uns oder den zuständigen Behörden entspre-



chende Streckenabschnitte melden können. Nur wenn Gefahren bekannt sind, können auch Maßnahmen zur Beseitigung getroffen werden.

Zur passiven Sicherheit gehört auch die bessere Wahrnehmbarkeit von Motorradfahrern, aber mit einer Warnwestenpflicht, wie sie in der EU und einzelnen Mitgliedsstaaten diskutiert wird, erreicht man dieses Ziel nicht. Und wenn immer mehr Autofahrer auch tagsüber mit Abblend-

licht fahren, werden wir Motorradfahrer noch eher übersehen. Das liegt dabei nicht unbedingt an der optischen Wahrnehmung, sondern am fehlenden Bewusstsein. Um Motorradfahrer auch richtig wahrzunehmen, muss das Bild „Motorrad“ sozusagen unbewusst „abgespeichert“ werden. Untersuchungen in den USA belegen, dass Autofahrer, die selbst auch Motorrad fahren, nur äußerst selten in Unfälle mit Zweiradfahrern verwickelt sind. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sollten bei der Schulung von Verkehrsteilnehmern berücksichtigt werden.

Politisch werden wir in diesem Jahr weiter gegen die unsinnige Winterreifenverordnung vorgehen und unseren Kampf gegen Streckensperrungen ausdehnen. Die Arbeit auf europäischer Ebene haben wir intensiviert und unser Europareferent Maurice Anderson ist jetzt im Vorstand des europäischen Motorradfahrer Dachverbandes FEMA aktiv. Damit wir insbesondere auf politischer Ebene noch mehr Schlagkraft erhalten, benötigen wir auch Deine Unterstützung. Werde Mitglied und profitiere von unserem Angebot und unserer Arbeit.

Ich wünsche uns eine unfallfreie und erlebnisreiche Motorradsaison mit vielen schönen Kilometern und hoffe, viele von Euch auf einer unserer zahlreichen Veranstaltungen zu sehen. Bis dahin!

**Michael Lenzen,
BVDM-Vorsitzender**



10

Test

Immer mehr Elektrofahrzeuge kommen auf den Markt. Auch im Zweiradbereich gibt es bereits zahlreiche Angebote. Wir testen, was der Elektroroller VX-1 der Firma Vectrix kann, und ob er eine echte Alternative zum Zweirad mit Verbrennungsmotor ist.

10



14

Abenteuer

„Ich fahre eine Enduro.“ Mit diesem Satz als permanente Motivationshilfe im Hinterkopf, bewältigte Olaf Biethan mit einer BMW R1100RT die Enduromania – und das auch noch erfolgreich. Es ist schon erstaunlich, was mit so einem dicken Tourer alles möglich ist, wenn der Fahrer will und kann.

14

56. Elefantentreffen

Mehr als 6000 Besucher kamen zum 56. Elefantentreffen des Bundesverbandes der Motorradfahrer, das zum 24. Mal im kleinen Örtchen Loh im Bayerischen Wald stattfand. Auch die Resonanz der Medien auf das weltweit älteste Wintertreffen von Motorradfahrern war groß. Das ZDF berichtete in seiner Nachrichtensendung „heute“ von der einmaligen Atmosphäre im Hexenkessel von Loh.

40



40



Editorial 3

Eigentlich war der Messestand des BVDM in Leipzig schon abgesagt, doch in letzter Minute kam noch Unterstützung. 6

Auf der Jahreshauptversammlung der FEMA wurde BVDM Europareferent Maurice Anderson in den Vorstand gewählt. 7

Eine Lanze für die motorradfahrenden Frauen bricht Andreas Porz. 22

Die Sicherheitstrainings des BVDM sind bewährt und bieten den hohen DVR-Standard. Jetzt geht es beim Training auch in den realen Verkehr. 24

Von ihren Urlaubserlebnissen in Norwegen mit zwei Motorrädern und einem Gespann berichtet Familie Lixfeld. 26

Auch mit einer Yamaha SR 500 lässt sich Motorradrennsport betreiben. 32

Gedanken zur Sicherheit des Gespannfahrens macht sich unser Leser Stephan Quinkert. 36

Rathäuser sind die Ziele unserer diesjährigen Tourenzielfahrt. 46

Die Deutschlandfahrt führt ins Siegen-Wittgensteiner-Land, Zielort ist Wilnsdorf. 39

Impressum 48

22



26



32



39





Messeauftritt Leipzig

Die BVDM-Präsenz in Leipzig war schon abgesagt. Denn es hatte keine Resonanz auf die Bitte um entsprechende personelle Unterstützung gegeben. Steffi, die mich dort im vergangenen Jahr unterstützt hat, hätte erst am Freitagabend aus dem Rheinland anreisen können. Die Bestückung des Standes und den ersten Messtag hätte ich alleine machen müssen; dazu noch eine zusätzliche Anreise von mehr als 500 Kilometern – da musste ich doch die „Kirche im Dorf lassen“. Nachdem ich im Forum die Absage Messe Leipzig eingestellt hatte, kam kurz danach eine Info von Jörg, dass er gerne unterstützen würde. Jörg ist erst seit kurzem im BVDM, eingetreten durch positive Erfahrung in Sachen Streckenspernung. Da Jörg „fast um die Ecke“ (etwa 150 Kilometer von Leipzig) wohnt, habe ich mich sofort mit dem Messeveranstalter in Verbindung gesetzt. Und es hat geklappt, der BVDM konnte noch kommen.

Auf der Hinreise nach Leipzig habe ich Jörg in Bad Sachsa „eingeladen“. Danke noch an seine Frau Gilla für den leckeren Pflaumenkuchen. Nachdem Jörg und ich am Donnerstagabend den Messestand eingerichtet hatten, konnte es am Freitag losgehen. Youssef, einer unser zahlreichen Sicherheitstrainingsmoderatoren kam am Vormittag zur Unterstützung. Leider ließ der Publikumsverkehr auf sich warten. Einen so „ruhigen“ ersten Messtag habe ich auch noch nicht erlebt. Am Samstag hat uns Wolfgang aus



Am ersten Messtag war auf der Motorradmesse in Leipzig nur wenig los.

Berlin unterstützt. Weiß nicht, ob es an ihm lag, aber der Besucherandrang war auch an unserem Stand sehr rege. Sonntag flaute der Besucherstrom wieder ab.

Ein großes Thema während der Messe war das Elefantentreffen – und einige Besucher erzählten direkt von dem harmonischen Zusammentreffen im Hexenkessel am vergangenen Wochenende. Die unsinnige Verordnung zur Winterreifenpflicht für Motorräder wurde gerade im Verbindung mit dem ET angesprochen, aber sonst nicht sonderlich thematisiert. Überrascht haben mich die Nachfragen nach Sicherheitstrainings – hauptsächlich für Gespanne – obwohl wir dazu noch keine Flyer zur Verfügung hatten. Infomaterial, das wir nicht verteilen konnten, gab ich Sepp Huppenberger, der seinem Stand direkt gegenüber hatte, für die BVDM-Präsenz auf der IMOT in München (am Karnevalswochenende) mit.



Gut besucht war der BVDM-Stand am Samstag.



Viel Beachtung fanden auch die E-Bikes. (Fotos: Schreiner)



Alles in allem verzeichnete die Motorradmesse Leipzig weniger Besucher (49.000) als im Vorjahr. Laut Veranstalter soll es an den eisigen Temperaturen und dem Schneetreiben im Umland gelegen haben. Die großen Motorradhersteller wie BMW, Honda, Yamaha, Suzuki, Ducati etc. waren jedenfalls vertreten. Die neuen Großrollermodelle von BMW, Honda und Aprilia erregten großes Interesse bei den Messebesuchern. Aber auch E-Bikes, die unter anderem auf dem Stand von Münch bestaunt werden konnten. Für mich steht fest, dass wir im kommenden Jahr wieder nach Leipzig fahren. Vielleicht auch schon zwei Wochen früher zur Messe nach Dresden.

Herzlichen Dank noch einmal an Jörg, Youssef und Wolfgang, die den Messeauftritt in Leipzig erst ermöglichten.

Dagmar Schreiner



Groß war die Nachfrage nach Gespanntrainings.

Neues von der FEMA

Am 4. Februar trafen sich die Mitglieder der FEMA in Brüssel zur Jahreshauptversammlung. Anwesend waren Vertreter der folgenden Verbandsmitglieder: BVDM & BU Deutschland, BMF & MAG UK Großbritannien, DMC & MCTC Dänemark, FFMC Frankreich, MAG Niederlande, SMOTO & MP69 Finnland, SMC Schweden.

Vom FEMA Büro waren Präsident Gerard Livett, Hugo Roebroek, Philipp Vogt und Christina Geosis anwesend.

Nach der üblichen Vorstellungsrunde wurde als erster Tagesordnungspunkt der Präsident gewählt.

Gerard Livett war der einzige Kandidat und wurde einstimmig gewählt.

Die JHV akzeptierte den Vorschlag von BMF (British Motorcycle Federation) ihren säumigen Mitgliedsbeitrag in Raten zu zahlen.

Die verspätete Rechnungszustellung und folglich Zahlung von BU (Biker Union) führte dazu, dass die beiden Vertreter kein Stimmrecht hatten.

Rolf Frieling (BU) beschwerte sich, dass die Informationen zu den Vorstandsgesprächen immer sehr spät verkündet werden. Christina Geosis (Sekretärin) versprach Besserung.

Demnächst werde es sowieso Änderungen in der Satzung der FEMA geben, um die vor zwei Jahren beschlossenen Änderungen zu berücksichtigen.

Der alte Vorstand außer Theodor Klössner (IGM) trat komplett zurück. Es wurde ein neuer Vorstand gewählt. Der neue Vorstand besteht aus dem Präsidenten Gerard Livett, Theodor Klössner, Frederic George FFMC, Juha Liesilma SMOTO und Maurice Anderson vom BVDM.

Die erste Skype-Sitzung des neuen Vorstands hat am 14. Februar stattgefunden.

Christina präsentierte in Abwesenheit von Theodor den

Finanzplan für 2012. Wie immer ist es ein Null-Plan, das heißt, die Einnahmen und Ausgaben müssen sich ausgleichen.

Die Dreimonatsliquidität, wie in der Satzung vorgeschrieben, ist gewährleistet.

Die meisten Mitglieder haben die Beiträge bezahlt. Einen detaillierten Finanzplan wird Theodor per E-Mail an alle Organisationen schicken.

Es gab Beschwerden wegen der fehlenden Information zum Finanzplan vor der JHV.

FEMA Aktuell

Hugo Roebroek informierte uns über die aktuellen Aktivitäten der FEMA:

Die dritte Führerscheindirektive ist im EU Parlament beschlossen worden und kann nicht mehr geändert werden. Wir werden uns auf die vierte Führerscheindirektive konzentrieren.

In einer Marketingkampagne hat Hugo die europäischen Händler gebeten, die Namen und Adressen von Kunden, die in den letzten zwei Jahren Motorräder gekauft haben, der FEMA zukommen zu lassen. Gerne möchte die FEMA sie als Mitglieder werben.

PTI (Regelmäßige technische Untersuchungen)

Im Oktober 2011 kurz vor der letzten Sitzung überreichte die FEMA im Parlament Tausende von Unterschriften gegen die geplante Einführung eines vereinheitlichten europaweit gültigen Untersuchungsstandards. Seitdem gab es keine Reaktion seitens der Kommission für Straßensicherheit. Hier wurde das Führungspersonal komplett ausgetauscht, was zu einer Verzögerung der Weiterbearbeitung führte. Nur ein Mitglied der Kommission unterstützt noch den Vorschlag.

Als sich die FEMA über den neuesten Stand erkundigte,





erhielt sie einen Brief mit Dank für die Nachfrage und dem Hinweis, dass noch daran gearbeitet werde. Die FEMA werde umgehend informiert, sobald es Neuigkeiten gibt.

Kommentar: Die FEMA glaubt, dass das Thema in der Versenkung verschwinden wird.

Riderscan Projekt

Die Finanzierung läuft. Etwa die Hälfte des Budgets ist gesichert. Die FEMA verfügt über eine Liste von zahlungswilligen Sponsoren. Ein System für die Sammlung von Unfalldaten

lich der Kategorie 51cm bis 125cm anwenden.

OBD (Eingebaute Diagnosesysteme)

Die IMCO möchte alle Fahrzeuge mit einem On Board Diagnosis System ausstatten, um den Fahrer zu informieren, wenn beispielsweise eine Fahrzeugfunktion ausfällt oder die nächste Inspektion ansteht.

Der Herstellerverband hat Bedenken, dass das OBD Einfluss auf die Abgasemissionen oder die Sicherheitssysteme haben kann.

Einhaltung der Emissionsgrenzen

Mitglieder gewinnen konnte auf Grund der Demonstrationen, die der Club organisiert hatte, um gegen die Einführung von regelmäßigen technischen Untersuchungen (TÜV) und das Pflichttragen von gelben Warnwesten zu protestieren.

Durch Kooperationen und Unterstützung von anderen Clubs und Verbänden, z.B. Geländefahrern, Quadfahrern, Velosolexfahrern und Oldtimerfahrern, waren die betroffenen französischen Fahrer in der Lage, riesige Protestdemos erfolgreich zu



wird zurzeit aufgebaut, um den Experten Daten vorzulegen, die für die Unfallanalysen notwendig sind.

ITS (Intelligente Transport Systeme)

Die FEMA arbeitet zusammen mit MIRA und anderen Organisationen, um heraus zu finden, wie ITS Systeme auf Motorräder angewandt werden können und welche Auswirkungen die ITS Systeme in Kraftfahrzeugen im Zusammenhang mit Motorrädern haben.

Gesetz zur Typenzulassung

Im März 2012 soll die IMCO (Kommission Verbraucherschutz) ihren Bericht dem Parlament zur Abstimmung vorlegen, vermutlich jedoch mit Verspätung.

Unter anderem handelt es sich um die verbindliche Einführung von ABS für alle Motorräder.

Die FEMA versuchte vergeblich, das Gesetz nur auf Maschinen über 125cm zu begrenzen, die Kommission aber will es auf alle Maschinen einschließ-

Die IMCO möchte die Hersteller dazu verpflichten, die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte über eine bestimmte gefahrene Kilometerzahl zu garantieren. Hersteller, FEMA, und IMCO haben sich auf 40.000 Kilometer für Motorräder geeinigt.

Der Herstellerverband ACEM verlangt einen genauen Einführungszeitplan, um eine geeignete Prüfprozedur in die Produktion zu integrieren. Außerdem möchte der Herstellerverband die amerikanische Prüfmethode als Standard akzeptieren. Die IMCO möchte aber ihre eigene Prüfmethode entwickeln, hierzu meint der Herstellerverband, dass dies zu kompliziert wird und zu lange dauern würde, bis es eingeführt wird. Die FEMA unterstützt die Meinung des Herstellerverbands.

Berichte aus den Organisationen FFMC:

Frederic berichtete aus Frankreich, dass der FFMC 2011 25 Prozent mehr

veranstalten.

Zu Beginn der Diskussion, die regelmäßigen technischen Untersuchungen (PTI) europaweit zu vereinheitlichen, haben die Herstellerverbände den Vorschlag unterstützt, weil sie hofften, so mehr Werkstattaufträge für ihre Händler zu erhalten. Nach den Aktionen von FFMC und den heftigen Reaktionen von Kunden und Motorradpresse haben die Herstellerverbände jetzt umgeschwenkt und sind dagegen. (La Revolution continue!!)

Schwedische Unfallstatistiken von Maria Nordqvist SMC Schweden

Die Statistiken zeigen, dass ein Großteil der tödlichen Unfälle auf ungesetzliches Verhalten zurückzuführen ist. In diesen Fällen helfen weder strenge Gesetze noch Sicherheitskampagnen.

Das nächste FEMA-Meeting findet am 2. Juni 2012 in Paris statt.

Maurice Anderson



Ein lohnenswertes Ziel

Die Jahreshauptversammlung des BVDM findet in diesem Jahr am Samstag, 28. April, in Hamburg statt.

Der Vorstand des Bundesverbandes der Motoorradfahrer lädt alle Mitglieder, Förderer und Freunde ganz herzlich zur Jahreshauptversammlung 2012 ein. Damit sich die Anreise in den Norden auch für alle lohnt, hat Organisator Jürgen Lerbs ein attraktives Rahmenprogramm vorbereitet. Ob Hafenrundfahrt, Stadtbesichtigung, Speicherstadt oder Motorradausfahrt, da ist ganz sicher für jeden ein attraktives Angebot dabei. Hamburg ist eine Großstadt mit vielen Sehenswürdigkeiten, nicht nur der berühmten Reeperbahn.

Auch am Sonntag kann für diejenigen, die das lange Wochenende in Hamburg nutzen wollen und nicht direkt wieder nach Hause fahren müssen, ein Programm angeboten werden. Damit wir besser planen können, bitten wir um eine kurze Rückmeldung an die BVDM-Geschäftsstelle per E-Mail geschaeftsstelle@bvdm.de, welches Angebot Euch besonders interessieren würde.

Tagungsort ist das Commundo Tagungshotel, Oberer Landweg 27, 21033 Hamburg. Für die Übernachtungen wurde ein Abrufkontingent für Selbstzahler bis zum 07.04.2012 eingerichtet. Bitte bucht die Zimmer telefonsich unter der Servicenummer 0800 8 330 330 oder per E-Mail: Service-Center@commundo-tagungshotels.de.

Teilt dabei bitte die Veranstaltungsnummer 210008232 und das Stichwort „BVDM“ mit.

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

Die Tagesordnung der JHV, die um 17

Uhr beginnen wird, umfasst folgende Punkte:

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

Anträge an die Jahreshauptversammlung lagen dem Vorstand bis zum Redaktionsschluss dieser Ballhupen-Ausgabe nicht vor. Dringlichkeitsanträge können laut unserer Satzung noch auf der JHV gestellt werden.

Vorstandsposten sind nach meinem derzeitigen Kenntnisstand nicht neu zu besetzen, doch wir suchen noch einige Mitglieder, die sich aktiv mit einigen Themen auseinandersetzen wollen. In Sachen Bitumen und sichere Straßen suchen wir noch Helfer, die gefährliche Strecken melden und den Kontakt mit den Behörden aufnehmen. Das ist eine Aufgabe, die mit überschaubarem Aufwand zu leisten ist, und sie bringt direkt etwas für die Sicherheit aller Motorradfahrer. Überlege doch einmal, ob Du nicht vor Ort in dieser Richtung aktiv werden kannst.

Um unsere lokale Präsenz weiter zu stärken und den Mitgliedern und anderen Motorradfahrern bei Euch als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen oder einfach auch nur, um gemeinsam Spaß zu haben, Motorrad zu fahren oder Benzin zu reden, eignen sich die zwangslosen BVDM-Stammtische hervorragend. Auch hier wollen wir Euch anregen, aktiv zu werden und vor Ort einen Stammtisch zu gründen, wie das unter anderem in St. Augustin geschehen ist, wo regelmäßig auch Vorstandsmit-

glieder teilnehmen. Wir unterstützen Euch dabei gerne. Möglichkeiten, Dich sinnvoll in den Verband und seine Arbeit im Interesse aller Motorradfahrer einzubringen, gibt es viele. Wir stehen gerne mit Rat und Tat zur Seite und sind auch neuen Ideen gegenüber aufgeschlossen. Sprich den Vorstand einfach auf der JHV an oder schicke uns eine Mail an info@bvdm.de.

Wie schon fast traditionsgemäß, steht die Aktivierung von Mitgliedern und die Mitgliederwerbung wieder als ein zentrales Thema bei der Vorstands- und Bundesbeiratssitzung an, die in diesem Jahr aufgrund der weiten Anreise nicht am Freitag, sondern ebenfalls am Samstag, 28. April, in unserem Tagungshotel in Hamburg stattfinden wird. Der Beginn ist auf 14 Uhr festgesetzt. Der Vorstand lädt alle Referenten und Vorstände der Clubs ganz herzlich zur Teilnahme ein.

Die Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung lautet:

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung
- TOP 3 Zusammenarbeit mit den Vereinen
- TOP 4 Aktivitäten 2012
- TOP 5 Mitgliederwerbung
- TOP 6 Verschiedenes

Der Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme an der Jahreshauptversammlung. Sie ist für alle Mitglieder die Gelegenheit, die Ausrichtung des Verbandes mitzubestimmen und Lob und Kritik direkt anzubringen. Das lange Wochenende bietet sich natürlich auch an, um einige der Ziele der Tourenzielfahrt im hohen Norden zu besuchen (Einen Artikel über die Tourenzielfahrt, die diesmal Rathäuser als Ziel hat, findet Ihr auf Seite 44 dieser Ausgabe.). Wir sehen uns hoffentlich im hohen Norden!

Michael Lenzen



Tanken aus der Steckdose

Wie die zukünftigen Fahrzeuge im urbanen Verkehr aussehen, wird viel diskutiert. E-Mobilität wird groß geschrieben im Automobilbereich. Nur an markttauglichen Fahrzeugen fehlt es immer noch. Anders sieht es bei den motorisierten Zweirädern aus. Fahrräder mit elektrischen Hilfsantrieben boomen geradezu. Im Bereich kleiner Roller bis 50 km/h muss man sich schon Mühe geben, um den Überblick zu behalten. Und auch elektrisch betriebene Zweiräder, für die man einen Motorradführerschein benötigt, gibt es schon eine stattliche Anzahl zu kaufen.

Pionier im Bereich der mindestens 100 km/h schnellen E-Bikes sind die E-Roller der Firma Vectrix. Seit 2007 gibt es sie in Deutschland, und sie erfreuen sich steigender Nachfrage. Da liegt es nahe, so einen Roller auch in seinem ureigensten Revier zu testen, dem urbanen Großstadtverkehr. Donnerstagnachmittag, Berlin Friedrichshain, in der Zentrale der Vectrix Deutschland GmbH: Nach einem interessanten Gespräch über Elektroantriebe im Allgemeinen, der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Vectrix im Besonderen sowie ei-



Der Autor bei seinem Test in entspannter Sitzhaltung.

ner kurzen Einweisung in die Technik, stürzte ich mich um 17 Uhr in die Berliner Rush hour. Der Roller verfügt über eine Ladezustandsanzeige der Batterie sowie eine Anzeige über die noch mögliche theoretische Reichweite. Diese wird berechnet aus dem Fahrverhalten der letzten zurückgelegten Kilometer. Und hier schlägt sie gleich,

die Stunde der Elektroantriebe. Stau, Stop and Go im Berufsverkehr. Langsames Beschleunigen, ein paar Meter fahren und wieder bremsen. In den Fahrzeugen um mich herum bewegen sich Tausende von Motorteilen. Durch Kraftstoff in Bewegung gehalten, obwohl es häufig keinen Meter vorwärts geht. Der Elektromotor benötigt im Stand keine Energie und der Multifunktionsgriff mit Bremsenergieerückgewinnung reicht immer aus, um das Fahrzeug in normalen Situationen zu verzögern. Um die Rückgewinnung der Bremsenergie zu aktivieren, muss der Griff nach vorne gedreht worden. Dann bremst das Fahrzeug ab. Dreht man den Griff im Stand nach vorne, fährt der Roller rückwärts.

Mit jedem moderat und unter Ausnutzung der Bremsenergie gefahrenen Kilometer steigt die Anzeige der Restdistanz, anstatt das es weniger wird! Irgendwann sind die Straßen dann auch mal freier. Zügig beschleunigt, zieht der Roller jedem Auto an



Auch in Rot gibt es den Roller, der ein gutes Platzangebot hat.

der Ampel weg. Allerdings fordert diese forcierte Fahrweise gleich ihren Tribut in einer deutlich abnehmenden Reichweitenanzeige. Nach 18 Kilometern habe ich mein Ziel am Berliner Stadtrand erreicht. Die noch mögliche Restreichweite ist mit 50 Kilometern exakt so groß, wie bei meinem Fahrtbeginn in Friedrichshain. Da war ich wohl recht Energie sparend unterwegs. Die Neugier ist geweckt. Schnell noch eine Runde über die Stadtgrenze hinaus. Nach wenigen Metern bin ich in Brandenburg. Die Straße darf mit Tempo 100 befahren werden. Kräftig und ohne Unterbrechung beschleunigt der Roller bis Tempo 90, dann lässt die Beschleunigung nach. Exakt bei Tempo 100 ist zu spüren, wie die Elektronik abriegelt. Sicher und elegant gleitet der Roller nahezu geräuschlos über die Landstraße. Beim folgenden Verkehrsschild das die vorgeschriebene Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen auf 70 km/h beschränkt, frage ich mich schon, ob das auch für E-Fahrzeuge gilt. Hören tut man sie eigentlich fast nicht. Es wäre ein entspanntes Fahren, wenn nicht ein Blick auf die schnell fallende Reichweitenanzeige signalisieren würde, dass dieses Tempo nicht geeignet ist, um weit zu kommen. Also fahre ich langsam wieder zurück zum Ausgangspunkt und der helfenden Steckdose. Kurz vor dem Ziel stehen Batterieanzeige und Restreichweite bei Null. Aber im Gegensatz zum Benzinmotor geht es immer noch weiter. Mit deutlich gebremster Geschwindigkeit. Die Energiereste der Batterie werden mobilisiert. Die Elektronik verhindert dabei ein Tiefenentladen. Die mögliche Geschwindigkeit wird geringer. Erst Tempo 50, dann 30 und nach fünf Kilometern mit angezeigt leerer Batterie erreiche ich mit Tempo 20 die rettende Garage. Also aufladen. Stecker in die 220-Volt-Steckdose und schon leuchten Armaturen



Schneller als gewünscht stehen Batterie und Restweiten-Anzeige bei zügiger Fahrt auf Null.

und die Gepäckmulde unter der Sitzbank. Mit 7,5 Ampere fließen in den nächsten vier Stunden 5,4-Kilowattstunden aus der Steckdose. Das zeigt mir hinterher mein Strommessgerät. Das Laden wird durch das kontinuierliche Laufen eines Lüfters akustisch untermalt und der Roller ist lauter als beim Fahren.

Am nächsten Morgen steht der Landstraßen- und Autobahntest auf dem Plan: Eine großzügige Umrundung der Großbaustelle des neuen Flughafens BBI (Berlin Brandenburg International) in Schönefeld. Es ist kalt, und es nieselt den ganzen Tag.

Die Straßen sind nass. Der Wetterschutz des Rollers ist dafür fast perfekt. Nach der Tour ist die Hose noch trocken und auch die Jacke hat nicht viel Nässe abbekommen. Nur die Scheibe ist für mich zu flach, Wind und Regen treffen mitten auf den Helm, so dass es mit der Sicht manchmal ein wenig schwierig wird. Hier gibt es aber verschiedene Scheiben im Zubehör-Angebot von Vectrix, so dass sich dieses Problem lösen lassen würde.

Ich nehme eine alte Allee unter die Räder, Tempo 60 zeigt der Tacho. Der Straßenbelag ist mit unzähligen geflickten Stellen versehen, zwischendrin fordert auch Kopfsteinpflaster das Fahrwerk. Hier zeigt sich der Roller widerspenstig. Die kurzen Schläge werden nahezu ungefiltert weitergegeben. Das Ansprechverhalten von Feder und Dämpfer ist diesen Straßenverhältnissen nicht gewachsen. Der Roller springt geradezu von Unebenheit zu Unebenheit. Von einer „fein ansprechende Marzocchi-Teleskopgabel“ wie es die technischen Daten versprechen, ist nicht viel zu spüren. Hier gibt es Optimierungsbedarf



Fotostopp vor dem Flughafen in Tempelhof.



oder aber nur ein Problem an dem nicht mehr ganz neuen Testroller. Nach kurzer Zeit hat die Rüttelei ein Ende. Eine neu asphaltierte Straße folgt, und hier liegt der Roller ruhig und ein sauberes und zügiges Fahren ist möglich. Ich kurve auf die Autobahnauffahrt und gebe „Gas“. Innerhalb kürzester Zeit stehen 100 auf der Uhr und ermöglichen ein sicheres Einfädeln. Ein 27 PS-Motorrad würde hier länger brauchen. Die Geschwindigkeit bewegt sich nun permanent zwischen Tempo 70 und 100. Die Reichweite reduziert sich auf einem Kilometer Strecke teilweise um fünf Kilometer. Wer statt Tempo 100 mit Lkw üblichen 80 unterwegs ist, hat eine größere Reichweite. Also schnell wieder runter von der Autobahn und die Garage mit Steckdose anvisiert. Nach 42,5 Kilometer stehen die Anzeigen für Restreichweite und Batteriestand auf Null. Die letzten drei Kilometer geht es wieder im Spargang zur Steckdose. Wieder sind es 5,4 Kilowattstunden die benötigt werden, um den 3,7 kWh-Akku zu füllen. Dass der Strombedarf höher ist als die Akkuladung, liegt am deutlich hörbar mitlaufenden Lüfter der Kühlung. Zudem laufen noch ein paar andere Verbraucher wie die Gepäckfachbeleuchtung und die Instrumente beim Laden mit. Die Reichweite bei höherem Tempo ist eher enttäuschend. Allerdings liegen die Außentemperaturen bei meinen Testfahrten im



Die Landstraße ist nicht die eigentliche Domäne des E-Rollers.

einstelligen Plusbereich. Auch das hat Einfluss auf die Batterieleistung, wie wohl jeder aus eigener Erfahrung weiß und war ein Grund, das E-Bike im Winter zu testen.

Nominell soll der Roller eine Reichweite von 50 bis 100 Kilometern haben, abhängig von Gewicht, Umgebung und Fahrweise. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 110 km/h angegeben. Der VX-1 hat einen NiMH-Akku mit 3,7 kWh. Darüber hinaus gibt es den Roller auch als VX-1Li mit einem gleichgroßen Lithium-Eisen-Phosphat (LiFePO₄) Akku. Die Fahrleistungen sind bei deutlich geringerem Leergewicht von 191 zu 231 Kilogramm

und entsprechend höherer Zuladung identisch. Spitzenmodell ist der VX-1 Li+ mit einem 5,4 kWh großem LiFePO₄ Akku. Für diesen wird eine Reichweite von 80 bis 120 Kilometer angegeben.

Die nächste Stromfüllung

wird im reinen Stadtverkehr ohne Stadtautobahn verfahren.

Die überschaubare Reichweite lässt vorab einen Blick in einen Routenplaner sinnvoll erscheinen. Sind Hin- und Rückfahrt ohne Nachladen in 50 Kilometern möglich?

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt maximal bei 50 km/h und real wird der Roller bei dieser „Tankfüllung“ Tempo 60 nicht überschreiten. Schon nach einigen Kilometern blicke ich wieder fasziniert auf die Restlaufweitenanzeige. Mit jedem moderat gefahrenen Kilometer steigt sie wieder, statt zu fallen. Automatisch verführt diese Anzeige zum Versuch, Energiesparend zu fahren. Ein sehr positiver Nebeneffekt! Im Stadtverkehr ist der Roller wieder voll in seinem Element, es macht geradezu Spaß, mit ihm hindurch zu wuseln. Trotz Nieselregens bleibt man trocken und das Einzige, was man bedienen muss, ist der Multifunktionsgasgriff. Die Bremsrückgewinnung verzögert so gut und dosiert, dass man für über 95 Prozent der gängigen Verkehrssituationen die hydraulische Bremse gar nicht benötigt. Nun reicht die Akkuladung auch für 70 Kilometer, bevor Ladeanzeige und Restlaufweite wieder auf Null sind.



Im Stadtverkehr offenbaren sich die Vorteile des E-Rollers



Am Rande des Tests kam es immer wieder zu interessanten Begegnungen, die es bei E-Fahrzeugen öfter geben soll. Wohngebiet, Baustelle, Rote Ampel. Ich halte direkt vor einer Bushaltestelle. Eine ältere, dort wartende Dame, kommt ganz erstaunt heran und stellt dann – lauter als der Roller – fest: „Der ist aber leise!“.

Keine Frage, die Stärke des Rollers liegt im Stadtverkehr und hier ist er auch jetzt schon absolut geeignet und ausgereift. Aber wie sieht es mit den Kosten aus? Vor die Wahl gestellt, einen kleinen neuen Zweitwagen für den täglichen Weg zur Arbeit oder einen E-Roller zu kaufen, amortisiert sich so ein Roller wahrscheinlich sehr schnell. Dazu kommen die Vorteile im urbanen Verkehr, die man mit einem motorisierten Zweirad hat. Man ist mobiler und hat weniger Probleme bei der Parkplatzsuche.

Wie sieht es aber gegenüber einem ungefähr gleichstarken motorisierten Zweirad aus? Vor gut einem Jahr habe ich mir eine neue 250er gekauft. Ein wesentlicher Kaufgrund war auch, dass ich damit bei winterlichen Straßen zur Arbeit kommen kann. Für beide Fahrzeuge gibt es Reifen, die sogar der unsäglichen Winterreifenverordnung entsprechen. Für den Vectrix Roller von Heidenau, für die 250er Stollenreifen. Mein Testverbrauch mit dem Vectrix Roller lag bei 9,24 kWh/100 Kilometer. Bei dem derzeitigen Strompreis sind das 2,07 Euro pro 100 Kilometer. Mein Motorrad ist recht sparsam und ver-



So sieht die Modellvariante VX 2 von Vectrix aus.

braucht im Schnitt 3,67 Liter Super. Beim derzeitigen Benzinpreis von 1,50 Euro pro Liter sind das 5,50 Euro auf 100 Kilometer. Alleine auf Energiekosten und aktuellen Kaufpreis bezogen (8390 Euro für den Vectrix VX-1 und 6850 Euro für das Motorrad) würde sich der Roller nach 44.800 Kilometern amortisieren. Bezieht man die gleiche Rechnung auf das Spitzenmodell (die Batterie betreffend) der Vectrix Baureihe, den Vectrix-1 Li+, sind es leider schon 150.000 Kilometer. Nicht berücksichtigt dabei sind geringere Wartungs- und Unterhaltskosten des Rollers. Ein E-Bike braucht keinen Ölwechsel oder Ventile einstellen und bei konsequenter Nutzung der Energierückgewinnung beim Verzögern, noch nicht mal Bremsbeläge. Steuer- und Versicherungsvorteile sind noch unklar.

Da ich kein Auto habe, bleibe ich einfach mal beim Vergleich 250er gegen Vectrix Roller. Punkten tut der Roller eindeutig beim Watterschutz auf dem täglichen Weg zur Arbeit. Ein sehr wichtiger Vorteil. Er bietet auch mehr Stauraum als das Motorrad, allerdings fehlen Befestigungsmöglichkeiten (Haken, Ösen, Träger) um auch mal mit Spanngurten etwas Sperrigeres wie eine Getränkekiste zu transportieren. Darüber hinaus besteht Verbesserungspotenzial beim Fernlicht und den Spiegeln. Da gibt es deutlich Besseres auf dem Markt und natürlich ist das Ansprechverhalten des Fahrwerks bei schlechter Wegstrecke ein entschei-



Eine kleine Offroad-Einlage konnte sich Olaf auch mit dem Roller nicht verkneifen.

dender Kritikpunkt.

FAZIT: Es macht Spaß, einen E-Roller zu fahren! Für die Stadt ist er auch von den Kosten her eine Alternative zum kleinen Motorrad, wenn man mit der Reichweite auskommt. Im Gegensatz zu meinem großen Motorrad, das bei tiefen Temperaturen schon mal Probleme mit geringerer Batteriespannung hat (die elektronischen Helferlein funktionieren nicht sofort), habe ich beim Vectrix keine Einschränkungen festgestellt, bei Temperaturen zwischen ein und zehn Grad. Vielleicht ist bei hohen Temperaturen auch die Reichweite geringfügig besser. Der permanente Abgleich zwischen eigener Fahrweise und Restlaufweitenanzeige hat mich sogar zu einer Energie sparenden Fahrweise animiert. Ein sehr positiver Nebeneffekt.

Also in mir brodeln es, taugt ein E-Bike für den täglichen Weg zur Arbeit? Ja, wenn die Anschaffung nur nicht so teuer wäre...

Olaf Biethan



Ein Dickschiff auf Abwegen

Es gibt so Ideen, die hat man. Dann lassen sie einen nicht mehr los – seien sie auch noch so unvernünftig und herausfordernd. Warum nicht mal mit einem voll verkleideten Reisetourer und Straßenreifen bei einer Enduro-Veranstaltung starten? Auch bei Enduro geprägten Veranstaltungen geht es häufig über Asphalt oder ähnliche Straßenbeläge, und die sollten doch mit einem Tourer stressfreier zu fahren sein . . .

Dieser Gedanke schoss mir letztes Jahr durch den Kopf, als wir wieder bei der Enduromania in Rumänien mit Sportenduros auf Punktejagd waren. Nicht gerade im schweren



Schwerstarbeit leisteten Olaf und seine nicht mehr ganz taufrische R1100RT nicht nur auf Geröllpassagen (o.). Mit der Enduro ging es deutlich leichter über die kleinen Pfade (M.). Der Aufkleber auf der Abdeckung signalisiert Olafs Motto bei dem ungewöhnlichen Abenteuer: „Ich fahre eine Enduro“. (Fotos: Norbert/Olaf)



Gelände kam der Gedanke. Aber auf der wunderschönen Straße an der Donau, vorbei am „Eisernen Tor“, die wir mit groben Stollenreifen entlang wackelten. Viermal war ich schon mit Sportenduros bei der Enduromania am Start und viermal hat das Team, mit dem ich unterwegs war, erfolgreich abgeschlossen. Und als wir Richtung Donau fuhren, kam mir der Gedanke, warum nicht mal mit R1100RT? Würde es gehen, mit einer gut eingefahrenen BMW R1100RT, bei der Enduromania zu starten?

Die Enduromania dürfte mittlerweile den meisten, zumindest vom Hörensagen (oder Lesen), ein Begriff sein, es ist eine Enduro-Veranstaltung in Rumänien. Genauer gesagt im Südwesten von Rumänien, der Region Banat. Am grundsätzlichen Ablauf der Veranstaltung hat sich seit der ersten Ausgabe nicht viel geändert. Vor dem Start bekommt man eine Liste mit 80 bis 90 Punkten, die angefahren werden können, sowie sehr gute topografische Karten des Fahrgebietes. Für das nachweisliche Anfahren dieser Punkte gibt es, je



nach Schwierigkeit, Entfernung und kulturellem Wert, 1000 bis 4000 Punkte. Würde man alle anfahren kämen da so 150.000 – 160.000 Punkte zusammen. Dies ist aber praktisch nicht möglich. Gestartet wird im Team, das mindestens aus drei Fahrer/-innen bestehen muss. Man hat Zeit von Montagmorgen bis Freitag um 14 Uhr (dann muss die Bordkarte abgegeben werden), um die Punkte anzufahren. Was man anfährt, wie lange man täglich fährt, welche Wege man fährt (Straße bis Hardcore) und wie viel Pausen man macht, bleibt jedem Team selbst überlassen.

Kaum zurück, markierte ich mir alle Punkte, von denen ich der Meinung war, sie mit der RT anfahren zu können. Dazu muss man wissen, es gibt auch einige Punkte, die einfach über Asphalt zu erreichen sind oder über feste Schotterwege, die Rumänen mit ihren Straßen-Dacias benutzen. Was ein Dacia kann, sollte eine RT auch können – dachte ich und kam zu dem Schluss: Einen Versuch ist es wert. Ein guter Mittelfeldplatz sollte entspannt mit der RT möglich sein.

Nun ging es auf die Suche nach einem Team. Wie es so ist, Interesse haben viele. Konkret wurden es weniger und als der Zeitpunkt der Anreise näher kam, halbierte sich das Team nochmals um 50 Prozent wegen Beruf und Familie – zehn kleine Negerlein . . . Schließlich blieb nur Norbert übrig. Erfahrener Motorradfahrer in den besten Jahren, aber trotz Suzuki DR-Big nur wenig Offroad-Erfahrung. Bisher kannten wir uns nur aus ei-



Norbert reckt den Daumen in die Höhe. Dieser Punkt ist schon mal erreicht.

nem Internetforum. Real trafen wir uns erstmals auf der Anreise nach Rumänien. Wenn man schon mit Tourenmaschinen starten will, fährt man natürlich auch auf eigener Achse und nicht mit Hänger nach Rumänien. Nach einer Pizza und zwei Bier in der Nähe von Wien war mir klar, das passt mit ihm.

Ab Wien fuhren wir dann gemeinsam Richtung Slatina Times, unseren Startort in Rumänien, unmittelbar an der E70. Im Camp, einer von Belgiern eingerichteten Erste Hilfe-Station, gab es erstmal Essen und kühles Bier. Danach bezogen wir unsere Privatunterkunft in der Nähe des Camps, begrüßt mit selbstgemachten Zwetschgensaft, mit dem man wahrscheinlich auch einen Verbrennungsmotor betreiben könnte.

Den Sonntag verbrachten wir, für mich traditionell, mit der Planung der Route für die nächste Woche. Andere Teilnehmer gönnten, nach nicht nach Plan verlaufenen Trainingsrunden, ihren Motorrädern schon Repa-





raturpausen. Auch das gehört wohl zur Enduromania.

Am Sonntagabend folgte die Teamvorstellung mit Veranstalter Sergio im Camp. Erfahrungsgemäß gibt es auch da noch einige Umstellungen in den Teams. Naja, einzelne lächelten schon, dass da einer mit einer BMW R 1100RT starten wollte . . .

Von bewährten Routinen sollte man nicht abweichen: Ab 8 Uhr gibt es im Camp Frühstück. Da sollten wir

einsatzbereit vor Ort sein. Die Route des Tages ist geplant, das Motorrad gewartet (bei RT nur tanken, im Gegensatz zur Sportenduro) und der Trinkrucksack gefüllt. Frühstück und Abfahrt erfolgen vor 9 Uhr. Und im Camp zurück sein sollten wir, bevor die Sonne ganz verschwunden ist.

Am Montagmorgen beim Frühstück wurde mir dann doch ziemlich mulmig. Auf was habe ich mich da eingelassen? Hält die Verkleidung

überhaupt noch nach einer Woche am Motorrad, oder wird sie dann aus mehreren Teilen bestehen. Durch Stürze oder Ähnliches? Wie kann man nur auf so eine blöde Idee kommen. Da hilft nur eins. Losfahren und aufs Fahren konzentrieren. Zunächst fahren wir nach Brebu Nou hoch. Dem Stammsitz der Enduromania. Dieses Mal war es kein anzufahrender Punkt, aber immer noch Punkt der „Long Distance Enduromania“ (LD), die durch ganz Rumänien führt. Da klar ist, dass wir nicht alle Punkte der Enduromania anfahren können, wollte uns Sergio noch Tipps und Infos zu LD geben, deren Punkte wir ebenfalls anfahren wollten. Aber Sergio schläft noch und so holen wir unseren ersten Stempel, allerdings für die LD. Über Asphalt geht es weiter. Runter nach Resita und von da zum Secu Hotel, dem ersten Punkt zur „normalen“ Enduromania. Von hier hätten wir zurück nach Resita fahren oder einen Punkt anfahren können, den ich mir unter RT „Hardcore“ rot markiert habe.

Es ist Montagvormittag, noch frisch und fit probiert man natürlich das „Unmögliche“. Auf zum Talva Campului, einem Wegkreuz, Luftlinie nicht weit entfernt, aber mehrere hundert Meter oberhalb des Secu Hotels. Am



Anfang führt der Weg an einem Bach entlang. Zum Glück hat es länger nicht geregnet. Tiefe zerfurchte harte Spuren zeugen aber davon, wie weich der Boden schon gewesen sein muss. Jetzt heißt es volle Konzentration auf den Weg. Immer so weit wie möglich nach vorne schauen und den besten Weg planen. Wo man mit einer leichten Enduro noch die Spur wechseln könnte, geht dies mit der knapp 300 Kilogramm schweren RT und Straßenreifen nicht mehr. Also bloß nicht festfahren. Vor lauter Konzentration auf dem Weg fahre ich auch noch am Abzweig vorbei, der uns bergauf führen sollte. Nach einem Kilometer zwingt uns ein mit der RT unüberwindbares Schlammloch zum Stopp und Blick auf Karte und GPS. Also umdrehen und ab dem Abzweig bergauf.

Je höher wir kommen, desto schlechter wird der Weg. Mehrfach schabt und kratzt es am aufsetzenden unteren Motorspoiler der Verkleidung. Okay, die Bodenfreiheit ist gering, aber Aufgeben ist nicht. Nach einer gefühlten Ewigkeit erreichen wir den Punkt. Glücklicherweise bin ich fast schon ein bisschen sprachlos, welche Wege möglich sind mit einer RT. Das Rechnen beginnt. „Wenn Du hier hoch kommst, dann geht vielleicht auch dieser und jener Punkt.“ Und so war ab Montag 11 Uhr Schluss mit Enduro-mania touristisch und entspannt. Der Ehrgeiz ist entflammt! Ich will wissen was mit so einem Tourer geht. Aber erst mal Norbert den Nagel im Baum zeigen und wie man den am besten abrubbelt. Anschließend nehmen wir alle Punkte im Norden des Enduro-mania-Gebiets in Angriff.

Eine kleine Kaffeepause machen wir am Dognec See, der den Rumänen als Ausflugsziel dient. Warum dieser nur mit „Reiseenduro“ erreichbar sein soll, wie es die Beschreibung aussagt, wissen wir nicht. Hier fahren die Rumänen nicht nur mit Dacias, sondern mit jedem Straßen-Pkw hin.

Weiter geht es zum nordöstlichsten Punkt. Auf dem Weg dorthin nehmen wir noch zwei Offroadpunkte mit.



Das Fahren auf befestigten Waldwegen klappt mittlerweile hervorragend. Wenn die Sicht auf den Wegverlauf weit genug ist, sogar richtig schnell. Schwierig und Schweiß trei-

bend wird es aber nochmals auf einer verfallenen Dorfverbindungsstraße. Sie bestand wohl mal aus einem mit kleinen Steinen gepflasterten Weg. Mittlerweile ist es nur noch steiniges





Geröll. Große Steine, kleine Steine und steinige Kanten. Das ist nun gar nichts was der RT (und mir) gefällt. Aber aufgeben? Erstmals verbraucht auf den Kilometern der Fahrer mehr Wasser als das Motorrad Benzin. Aber wir kommen an. Weitere Punkte, die nur über steiniges Geröll zu erreichen sind werden für den Rest der Woche gedanklich gestrichen. Gegen 18 Uhr haben wir bereits neun von elf angedachten Punkten angefahren. An den zehnten erinnere ich mich nur vage. Er lag so nie in unserer Sportendurorunde. Vom Dorf Delinesti führt ein steiler Wege in vielen Kurven (natürlich alles Schotterwege) auf einen Bergkamm mit Wiese und fantastischer Aussicht oberhalb des Dorfes. Im Dorf geht es geradeaus, aber mit steinigem Geröll stramm bergauf. Einmal haut es mich fast vom Motorrad. Eigentlich hätte ich ja gewarnt sein müssen, aber das Ende des Gerölls ist absehbar, also weiter. Zunächst geht es auch ganz gut. Zwei drei Kurven weiter, wird der mittlerweile harte Sandweg extrem. Tiefe Spurrillen und zwischendrin noch tiefere harte Auswaschungen von Regenwasser, das einmal den Berg runtergelaufen ist. Und schlagartig erinnere ich mich an die Stelle. Drei Jahre vorher hatte ich hier schon mit meiner Sportenduro Probleme. Das



Verschlaufpause zum Kräfte sammeln und um sich zu orientieren.

kann nicht gehen mit der RT, schießt es mir durch den Kopf. Aber Anhalten geht auch nicht mehr. Das Wenden zwischen der Wand und dem Abgrund ist mit der RT unmöglich. Ich verfluche mich selber: Wie kann man nur so dumm sein. Bloß nicht stehenbleiben. Auch das Anfahren dürfte schwer werden. Und so geht es Meter um Meter weiter.

Plötzlich kommt mir die Elefantendame aus „Ice Age 2“ in den Sinn, die

immer behauptet „Ich bin ein Opposum“ und höre die RT rufen: „Ich bin eine Enduro“. Langsam aber konstant geht es trotz des widrigen Weges voran. Selbst die Reifen haben immer noch Vortrieb. Und irgendwann wird der Weg wieder etwas besser. Wagemutig sage ich mir nun „ich fahre eine Enduro“, was in der nächsten Spitzkehre fast bestraft wird. Okay, die Seitenführung der Reifen ist im sandigen Untergrund nicht wirklich vorhanden. Doch irgendwann sind wir oben. Am Delinesti Top. So habe ich selten eine wunderschöne Aussicht genossen. Zum dritten Mal an diesem Tage bin ich überwältigt davon, was mit einer RT geht, wenn der Kopf mitspielt.

Pünktlich zum Sonnenuntergang, nach 12 Stunden auf dem Motorrad, sind wir wieder im Camp und genießen das „Zielbier“. Nun weiß Norbert, was ihn bei der Enduromania erwartet und ich, was mit einer RT geht.

Der zweite Tag beginnt entspannt. Die Punkte an der Donau sind unser Ziel. Es gibt weniger anstrengende Offroadstrecken, dafür viele Kilometer. Zunächst geht es über die mittlerweile fertig ausgebauten



Nicht nur Geröll, sondern auch Wasser und Schlamm musste die RT meistern.



te E70 kurvig nach Süden. Kurz vor Mehadia folgen wir der B75B. Mehrere Abstecher führen uns zu einem Kloster und zu Mühlen, um dann die 15 Kilometer Schotterweg nach Ravensca in Angriff zu nehmen. Nach den Wegen vom Vortag ist das kein Problem mehr. Aber die Strecke zieht sich. Wieder zurück im Tal, fahren wir über eine hervorragend ausgebaute kurvige Landstraße, auf der jedes Superbike richtig Spaß hätte, nach Anina und Oravita. Das älteste Theater Rumäniens, ein Kloster und mehrere versteckte Bahnhöfe gilt es zu finden und anzufahren. Allesamt Punkte die mit jedem Motorrad zu erreichen sind und für kulturell interessierte Teilnehmer/innen Anreize für ausführlichere Pausen und Besuche bieten würden. Wir wollen aber heute noch bis zur Donau, Fahrtrichtung Süden. Zunächst noch asphaltiert sind die Ortsverbindungswege später geschottert. Egal, wo ein Dacia durchkommt...

Das Tempo sinkt und ausgerechnet das letzte Stück zur Donau runter – in der Karte als befestigter Weg bezeichnet – fordert noch mal alles. Kurz vor Sonnenuntergang sind wir an der Donau. Ein Punkt der Long Distance Enduromania ist als Pension gekennzeichnet und nicht weit. Leider ist die Pension mittlerweile geschlossen. Richtung Osten gibt es auf den nächsten 40 Kilometern keine Unterkunft mehr, also halten wir uns Richtung Westen an der Donau entlang. Die nächste Pension kommt bald, ist jedoch voll. Die nächste auch. Mittlerweile ist es dunkel und wir essen erst einmal etwas. Erst im sechsten Anlauf finden wir ein Bett für die Nacht. Unser Zimmer ist etwas über ein Meter breit, aber ziemlich lang und sauber. Bei einem Bier spülen wir die 400 Kilometer des Tages runter. Nach einem übersichtlichen Frühstück am nächsten Morgen folgen wir der Landstraße an der Donau Richtung Osten zum wohl spektakulärsten Teil der ganzen Donau: dem Karpatendurchbruch mit dem „Eisernen Tor“. Jahrhunderte



Solche Passagen waren für den Tourer und die Großenduro kein Problem.

war diese Stelle kaum überwindbar für Schiffe und sehr gefährlich. Erst mit dem Bau eines großen, Rumänien und Serbien verbindenden Staudamms etwas flussabwärts, ist dieser Teil der Donau seit 1972 relativ sicher beschiffbar. Die kurvenreiche Fahrt durch die Schluchten ist ein Hochgenuss. Abwechslung verschaffen Abstecher zu einzelnen Orten und Punkten, die über Schotterwege mit der Donau verbunden sind. Kurz vor Orsova stoppen wir am mächtigen, in den Stein gehauenen Kopf von Decebal, dem letzten König von Dakien. Aus dieser römischen Provinz ging später Rumänien hervor. Genau hier ist der Abzweig zur Mraconia Bucht. Eine kleine Pension direkt am Wasser ist ein Zielpunkt. Hier hatte ich bei vergangenen Teilnahmen schon übernachtet. Traumhaft konnte man dort am Wasser sitzen, und Abendessen oder Frühstück genießen. Nun ist die Pension leer. Ein großes Schild gibt eine Telefonnummer preis, an die sich Kaufinteressierte wenden können. Nach dem wunderschönen Kloster St. Ana in Orsova folgen wir weiter der Donau, um Punkte der Long Distance Enduromania anzufahren. Zurück auf der E70 folgt aus gleichem Grund ein Abstecher zum Baile Herculene (Herkulesbad). Schon die Römer errichteten hier an der Cer-

na ein Kurbad, das von den Habsburgern wieder auf- und ausgebaut wurde. An einem schönen Sonntag wie heute, ist der ganze Flusslauf hier fest in der Hand rumänischer Touristen.

Mittwochmittag, Halbzeit der Veranstaltung. In einem Restaurant gönnen wir uns die einzige ausgedehnte Mittagspause der Woche. Das Ambiente ist perfekt, nur das Timing von Bedienung und Küche ist noch verbesserungswürdig. Mein Essen kommt erst, nachdem Norbert Vorspeise und Hauptgang gegessen hat. Frisch gestärkt geht es weiter Richtung Norden. In Mehadia zweigen wir wieder auf Schotter ab. Entlang eines Baches warten drei anzufahrende Punkte. Es wird ein hartes und zeitraubendes Unterfangen. Auch der rechte Spiegel will nun nicht mehr. Nachdem er dreimal auf der buckeligen Piste abfällt, landet er im Rucksack. Geht auch ohne hier. Auf dem Weg zurück zum Camp, nehmen wir noch den Punkt „View“ wie Aussicht mit. Eine kleine Anhöhe unweit der E70. Die letzten 200 Meter sind aber zu steil und steinig für die RT. Der einzige Punkt der Woche wo die RT nicht war. Ich schicke Norbert alleine hoch. Hoch kommt er auch. Aber wie das bei noch nicht ganz so ausgeprägter Enduroerfahrung üblich ist, war runter das Problem. Wenn schon



nicht die RT, so war doch wenigstens der Fahrer oben. Im Team befördern wir die Big wieder herunter.

Für Donnerstag habe ich ein großes Ziel. Lindenfeld. Der zu den verschiedenen Enduromania-Camps nächstgelegene 4000 Punkt. Bisher war er nur sehr schwer zu erreichen, und viele Enduromania-Teilnehmer werden ihre eigenen Geschichten von dem Versuch, diesen Punkt anzufahren, erzählen können. Dort will ich hin mit der RT. Gerüchten zu Folge wurde erst vor wenigen Wochen ein Weg dorthin geschoben, um den Ort besser erreichen zu können, und die Gegend wieder vermehrt zu besiedeln. Wo dieser Weg beginnen muss, ergibt sich aus der Topografie. Aber am Ende des befestigten Weges gibt es laut



Die Daten eines weiteren Punktes trägt Norbert ein.

topografischer Karte des Veranstalters drei gepunktete Wege, die nach Lindenfeld führen. Welcher wohl der richtige ist? Wir folgen dem am besten aussehenden. Zunächst entlang eines Baches. Der Weg wird schlechter und irgendwann sind wir nur noch 800 Meter von Lindenfeld entfernt. Aber immer noch im Tal und Lindenfeld liegt auf einem Berg Rücken. Nach einer schweißtreibenden Wendeaktion kehren wir zurück zum Ausgangspunkt am Ende des befestigten Weges. Zweiter Versuch und nach einigen 100 Metern führt von diesem Weg ein neu geschobener Weg spitz zurück. Das muss der Weg sein, aber Weg ist relativ. Hier fuhr mal eine Planieraupe. Selbst nach kurzer Zeit haben Regen und Erosion schon tiefe Spuren hinterlassen. Zunächst geht es in kurzen steilen Stücken, unterbrochen von

engen Spitzkehren, bergauf. Gerade in den Spitzkehren liegt viel Geröll. Gift für die Straßenreifen der RT. Eigentlich wäre es vernünftig, umzudrehen, aber ich will unbedingt nach Lindenfeld! Weiter oben geht es dann etwas besser. Circa einen Kilometer vor dem Ziel wird es aber noch mal richtig hart. Wir ignorieren die Spuren von Einheimischen, die parallel des Weges auf einer Wiese verlaufen, und bleiben auf dem geschobenen Weg. In einer leichten Steigung

mit großen Steinen traue ich mich nicht mehr, am Gas zu bleiben und irgendwann stehe ich dann mitten zwischen den Steinen. Für die nächsten 30 Meter braucht die RT dann mit vereinten Kräften und Pausen über eine halbe Stunde. Endlich wieder am Rollen, fahre ich noch weiter, bis der Weg besser wird und schaue, ob ich Norbert helfen muss. Der passiert die Stelle bravourös. Doch zurück zu meinem Motorrad kommt das nächste Problem. Wild bellend hat uns eine Gruppe Hunde gestellt. Wo war das Pfefferspray im Tankrucksack? In der Ferne sehen wir eine Schafherde und denken, dass die Hunde uns schon in Ruhe lassen, wenn der Hirte weiterzieht. Eine Ewigkeit später nähert sich dann der Schäfer, und gibt uns zu verstehen, dass es nicht seine Hunde sind. Das Knallen seiner Peitsche scheint den Hunden aber Res-

pekt einzuflößen und so versuchen wir, weiter zu fahren. Nach 100 Metern kommt in einer langen Linkskurve das nächste Problem. Der Weg ist komplett ausgespült und unbefahrbar. Am rechten Rand führt noch ein schmaler Singletrail an einem Erdwall entlang. Mit dem Mut der Verzweiflung probiere ich es. Immer darauf wartend, dass entweder die Straßenreifen abwärts rutschen oder der rechte Zylinder an der Wand hängenbleibt. Selbst das schafft die RT.

Die letzten 600 Meter zum Ziel werden zum Hochgenuss. Unglaublich, mit einer BMW R1100 RT bin ich in Lindenfeld. Glücklicherweise bin ich ein bisschen stolz bin ich dazu! Abwärts geht es wieder den gleichen Weg zurück. Mit den letzten Tropfen Benzin rollen wir nach Carancebes zum Tanken. Und weiter geht es nach Borlova. Dieses Jahr

ist es nur ein Punkt der LD-Enduromania. Aber ein Kaffee im Hof von Zacharias, auch ein ehemaliges Enduromania-Camp, muss sein. Geschafft von Lindenfeld, wollen wir in einem großen Bogen über die Straße nach Pojana Marului fahren. Einem neuen Punkt, an einem See nördlich des Muntele Mic. Aber Zacharias zeigt mir auf der Karte einen Schotterweg in nahezu direkter Linie. Meine Einwände, dass ich RT fahre, wischt er weg mit dem Kommentar: „Kein Problem, da fahre ich mit meinem Dacia nach Pojana“. Wo ein Rumäne mit seinem Dacia fährt...

Also ändern wir den Plan und fahren zunächst hoch bis auf 1400 Meter Richtung Muntele Mic. In einer bekannten Kurve finden wir auch schnell den Einstieg zu beschriebenen Schotterweg. Ab jetzt geht es nur noch bergab. Aber wie. Mitunter



steil und steinig. Ich denke an meine Worte, die ich jedem Enduromania Neuling mitgebe. Fahre nie irgendwo runter, wo du nicht mehr hoch kommst. Die Landschaft entschädigt aber für alle Anstrengungen, und in Pojana stoßen wir wieder auf einen asphaltierten Weg. Den Tag beschließen wir mit zwei weiter entfernten liegenden Punkten der LD Enduromania, die auch mir neue Landschaften in Rumänien eröffnen.

Für den letzten Tag habe ich mir noch ein besonderes Highlight aufgehoben: einen beeindruckenden Bergkamm parallel zur E70 und einen wunderschönen Punkt mit Aussicht und drei Bäumen oberhalb des Ortes Sub Margine. Oben auf dem Kamm sollte es mit der RT keine Probleme geben. Aber erst einmal da hoch kommen. Den ersten Versuch müssen wir schnell abbrechen. Zu steil und mit zuviel losem Geröll versehen. Aber es gibt da noch einen anderen Weg. Der fordert von RT und Fahrer noch einmal alles. Wie am ersten Tag frage ich mich, ob ich noch ganz klar bin und rede mir dann wieder ein: „Eigentlich fahre ich eine Enduro“. Auch diesmal geht es gut und der Weg entlang des Bergkamms entschädigt für die Strapazen. Unglaublich, wo man mit einer RT hinkommt. Pünktlich um 14 Uhr geben wir die Bordkarte ab und gönnen uns das wohlverdiente Zielbier.

Bis zur abendlichen Siegerehrung wollen wir packen und ausruhen. Der Wirt unserer Privatunterkunft, dessen Wohnräume und Küche wir seit einer Woche nutzen, empfängt uns aber schon mit seinem bekannten wunderbaren Zwetschgensaft. Ein paar Saftgläser später zweifeln wir daran, die Siegerehrung noch zu erleben. Zum Glück beginnt sie erst später am Abend, und unserer Wirt hat auch noch eine gute Kaffeemaschine.

Die Wertung der Long Distance Enduromania gewinnen wir, als einzige Starter nicht überraschend. Dann wird es spannend. Die 14 Teams werden in umgekehrter Reihenfolge des Ergebnisses aufgerufen. Ein



Team nach den anderen wird aufgerufen und geehrt. Irgendwann ist klar. Wir haben Platz drei erreicht. Bei einer Enduroveranstaltung, mit BMW R1100RT und einem Enduroanfänger auf einer großen schweren DR Big. Vor uns liegt ein Team, das ausschließlich mit XT 500 angetreten ist. Unsere Lieblingskonkurrenten von den Transalp Freunden e.V. haben es nach vielen Anläufen und vielen zweiten und dritten Plätzen endlich geschafft, die Enduromania zu gewinnen (allerdings mit leichteren Enduros als einer Transalp). Glückwunsch! Und die Sportenduros? Ab Platz vier.

Traditionell verspätet, starten wir Samstagmittag zur Rückreise. Natürlich auf eigener Achse vollendet die RT irgendwo kurz vor Köln die 230.000 Kilometer. Tapfer geschlagen hat sich meine „Enduro“.

FAZIT: Es wurde eine nicht so entspannte Woche in Rumänien wie geplant, dafür umso befriedigender. Wo die Rumänen mit ihren Dacias hinfahren, würde ein Großteil der deutschen Geländewagenfahrer wahrscheinlich nicht mal daran denken, hin zu fahren. Ein Lehrsatz besagt, dass Motorradfahren Kopfsache ist. Wie wahr: „Ich fahre eine Enduro“!
Olaf Biethan



Frauenpower



Neulich auf einer meiner Lieblingsstrecken mitten im Bayerischen Wald: Die zwei Maschinen im Rückspiegel werden immer größer, selbst als das Kurvengeschlängel noch anspruchsvoller wird und mir volle Konzentration bei Blickführung und Linienwahl abverlangt. Kaum hab ich mich versehen, sind sie schon vorbei und lassen mir nur noch den Blick in ihre bollernden Auspuffrohre. Wenig später am Arbersee erhasche ich einen Blick auf die beiden, als sie ihre Helme abnehmen und ich traue meinen Augen nicht, fällt doch weibliche Lockenpracht auf ihre lederbewährten Schultern. Respekt denke ich, Mädels?! Ja, die haben es drauf!

Damit müssen wir umgehen lernen – wir Männer, wollen wir nicht irgendwann gnadenlos als Machos abgestempelt werden. Denn der Kreis nicht nur motorradbegeisterter, sondern auch motorradfahrender Frauen wächst stetig. Motorradfah-

ren war einmal allein männlich, hat den Nimbus der harten Jungs längst verloren. Egal ob Enduro-, die Chopper- oder Tourerfraktion, oder gar die selbsternannten Helden, die nur mit einer Hälfte ihres Hinterteils im Sattel, den innigen Kontakt zumindest mit dem Knie auf dem Asphalt suchen. Wir sind nicht mehr allein! Selbst im Rennsport sind Frauen auf dem Vormarsch. Die männliche Domäne hinter dem Lenker ist lange gebrochen und die Herren der Schöpfung müssen sich eine neue Wahrheit für ihre Heldenträume suchen.

Auch dreirädrig sind die Amazonen auf dem Vormarsch, harren nicht nur mehr brav im Seitenwagen als süßer Ballast aus, damit das Beiwagenrad in Rechtskurven schön lange am Boden klebt. Alleine bei uns im Verband gibt es etliche Beispiele für diese herrlich weibliche Entwicklung. War es noch vor vielen Jahren

meine Tochter, die, nachdem sie ungezählte Runden mit dem Vater auf der Nordschleife geturnt war, heute längst selbst am Gasgriff dreht. Auch ist meine Frau inzwischen mit unbändigem Dreiradspaß unterwegs, nachdem sie sich mit 36, in wahrlich hohem Alter, dann doch noch die Legimitation für die ganz eigene große Freiheit abholte.

Für uns Männer ist es allemal immer noch ein Lernprozess und bedeutet für manchen von uns, auch mal loszulassen und hat vielleicht auch so was mit dem kölschen „man muss och jönne könne“ zu tun. Der Markt für Sicherheitstrainings ist schon lange lernfähig und hat für die motorradfahrenden Mädels längst eigenständige Veranstaltungen entwickelt. So bietet der BVDM nicht nur im Bereich der Gespannlehrgänge schon seit mehreren Jahren spezielle „Frauenkurse“ an, auch bei den Solisten sind

diese Kurse fester Bestandteil im Jahreskalender unseres Verbandes. Vorreiterin mit dieser Idee war die Motorradfrau Astrid Althoff aus Lindlar, gefolgt von Andreas Porz mit seinen „Ladies First-Gespannkursen“. Heute bieten unsere Moderatoren ein breitgefächertes Angebot für alle motorradfahrenden Frauen mit ganz unterschiedlichen Inhalten an. Egal ob in einem Individualtraining, einem SHT in der Gruppe oder einer geführten Trainingstour im Realverkehr, egal ob zwei- oder dreirädrig unterwegs, es ist für jede etwas dabei.

Zielsetzung dabei ist immer der geschützte Raum, in dem die Trainings abgehalten werden, ganz ohne Seitenblicke und Hiebe, nach dem Motto „siehst du, hab ich dir doch gleich gesagt“, bis hin zu „nun mach mal dies oder das“. Und das Konzept hat Erfolg, nie hab ich Teilnehmer- (innen) mit einem breiterem Grinsen auf dem Trainingsplatz erlebt. Vielleicht liegt es daran, dass – auch wenn ich mir jetzt selbst gegen das berühmte Schienbein trete – Frauen viel mehr Zugang zu sich selbst haben, selbstkritischer und offener sind. Während bei uns Männern die tolle Fassade mit dickem Motorrad und bunter Kombi noch lange steht, wenn dahinter schon längst das eigene Ego auf der Strecke geblieben ist.

Nehmt es mir nicht übel, liebe Kollegen, aber ich musste einfach ein-



Andreas Porz bricht eine Lanze für die motorradfahrenden Frauen.

mal eine Lanze für unsere Mädels brechen, die oft die bessere „ obere Hälfte des Motorrads“ verkörpern, wie Bernt Spiegel einst sein geniales Werk überschrieben hat. Ich würde mich freuen, wenn wir uns sehen und zusammen genau das unbeschwert und mit diesem breiten Grinsen erfahren würden, was unser Hobby so einzigartig machen kann.

Termine auch zu den Veranstaltungen für Frauen findet ihr unter: www.bvdm.de oder auch www.motocoaching.de.

Andreas Porz



Training im Verkehr

Immer wieder kommt es zu Motorradunfällen. Die meisten passieren im Stadtverkehr und dort sind meist „die Anderen“ schuld. Gut, dass diese Unfälle mit gar keinen bis wenigen Verletzungen ausgehen. Der andere Teil der Unfälle geschieht auf der Landstraße, dort in den Kurven und dort sind nicht die Anderen schuld, sondern der Motorradfahrer selber und das meist ganz alleine. Ganz alleine kommt er von der Straße ab und landet an einem Baum, der Leitplanke oder im Gegenverkehr. Diese Unfälle enden meistens tragisch. Nicht nur für den unfallverursachenden Kradfahrer, nein auch für die Anderen, die Freunde, Angehörigen. Die Zahl der schweren und tödlichen Verkehrsunfälle insgesamt sinkt seit Jahren, die Zahl der Verkehrsunfälle mit Motorradfahrern aber steigt. Dieser Trend muss gestoppt werden.

Hinter jedem Unfall steht ein Schicksal, die Welt ändert sich von einem Augenblick zum anderen, Träume zerplatzen, nichts wird mehr so wie es mal war.

Wie können wir es schaffen, der Vision Zero – keine Unfalldoten auf un-

seren Straßen – näher zu kommen?

Seit Jahren bietet der BVDM durch eigene Moderatoren klassische Fahrsicherheitstrainings an. Diese Platztrainings nach DVR-Standard beinhalten grundlegende Handlingaufgaben, Bremsübungen, kombinierte Brems- und Ausweichübungen, Kurventechniken und Sensibilisierung für Gefahren im Straßenverkehr.

Alles sinnvolle Dinge, geübt im Schonraum Übungsplatz. Allerdings passieren dort im wirklichen Leben kaum Unfälle. Jeder, der schon mal ein Fahrsicherheitstraining mitgemacht hat, wird die Übungen im Langsamfahrbereich zur Stabilisierung des Motorrades kennen. Ja, es ist unbestritten, dass gerade beim Langsamfahren die Umfaller passieren. Abgebrochene Hebeleien und Kratzer an Tank und Verkleidung zeugen davon. Total ärgerlich, aber nicht tragisch, denn dabei kommt kaum ein Mensch zu Schaden. Eine logische und konsequente Überlegung war es, diese Platztrainings in den Realverkehr zu übertragen.

Sicherheitstraining im Realverkehr. Aber wie soll das gehen? Ist es nicht

viel zu gefährlich, jetzt auch noch im öffentlichen Verkehrsraum zu trainieren? Da sind doch noch die „Anderen“, die das ganze Training stören, die uns auch gefährlich werden können.

Stimmt, deswegen ist das Platztraining auch nicht eins zu eins auf ein Training auf der Straße zu übertragen. Allein schon der Gesetzgeber schiebt hier einen Riegel vor.

Daher gilt es, sich von dem klassischen Begriff „Training“ zu lösen und ihn mit neuen Inhalten zu füllen. Einer der ersten, die dies gemacht haben, war Bernt Spiegel. Sein Buch „Motorradtraining alle Tage“ beschreibt, wie jede Ausfahrt zu einem (Individual-)Training werden kann. Mit den systematischen Trainings gehen wir einen Schritt weiter. Ausgesuchte Strecken werden vorher analysiert. Wichtig sind die nachfolgenden Fragen und Überlegungen: Sind dort Unfallschwerpunkte und wenn ja, warum? Was sind die Besonderheiten, warum sind dort gerade diese Verkehrszeichen aufgestellt oder warum sind dort gerade diese Markierungen? Was macht diese Strecke so reizvoll, was macht sie so gefährlich? Die Antworten lassen sich nicht mal eben finden und es bedarf einer genauen Planung.

Wie sieht ein SHT im Realverkehr aus?

Das SHT im Realverkehr besteht aus vier miteinander verbunden Themenblöcken: Fahrtraining, Tour, Gefahrenlehre, Teamarbeit/Gruppenfahren.

Die Umsetzung dieser Inhalte geschieht während einer Gruppenausfahrt über eine definierte Strecke. An festgelegten Haltepunkten oder Stationen werden das letzte Teilstück und die erlebten Situationen analysiert. Es werden den Teilnehmern



Die einzelnen Streckenabschnitte werden nachher ausführlich besprochen.

für den folgenden Streckenabschnitt Aufgaben gestellt, welche in Form von Selbst- und Fremdbeobachtung beim nächsten Halt besprochen werden. Auf der Strecke liegende Plätze werden genutzt, um bestimmte Fahraufgaben im „abgeschlossenen“ Verkehrsraum zu üben.

Im letzten Jahr trat der Landesverband Rhein-Ruhr im BVDM eher durch Zufall an mich heran, mit der Anfrage, ob ich für ihn ein Fahrsicherheitstraining durchführen könnte.

Bei dem Gespräch wurde sehr schnell klar, dass es sich bei den Teilnehmern zum überwiegenden Teil um Wiederholungstäter handeln würde. Die logische Frage war, gibt es nicht mal was anderes? Mein Vorschlag, dass Platztraining mit einem Training im Realverkehr zu kombinieren, fand sofort Zustimmung. Das Training fand in Wermelskirchen statt und der Vorstand des LV Rhein-Ruhr leistet tolle Vorarbeit mit der Analyse der örtlichen Unfallsituation, so dass ich sehr

schnell eine geeignete Tour ausarbeiten konnte.

Im Frühjahr 2011 führten Martina Homrighausen und ich in Wermelskirchen drei Trainings im Realverkehr durch. Auch in diesem Jahr sind wieder Trainings geplant, wobei das Training am Samstag, 21. April, schon ausgebucht ist. Freie Plätze gibt es noch für das Training am Sonntag, 22. April. Anmeldungen beim LV Rhein-Ruhr unter E-Mail BEUTEg7@t-online.de.
Michael Zell

Hotel und Training

Motorradfreundliche Hotels gibt es inzwischen ungezählte, die geführte Touren und Ausfahrten anbieten. Und so war es nur eine logische Konsequenz dieses Konzept weiterzuführen und auch für und mit dem BVDM zu nutzen. Unsere Moderatoren Josef Huppenberger und Andreas Porz griffen die Idee auf und bieten ab der kommenden Saison nicht nur begleitete Touren gemeinschaftlich mit einem geeigneten Hotel an, sondern auch vor Ort Sicherheitstrainings nach dem Status des BVDM.

Basislager für die Trainings ist das Sport & Wellness Hotel Bernrieder Hof am Fuße des Bayerischen Waldes, unweit der A 3 zwischen Regensburg und Passau. Dabei bietet die Region mit ihren verkehrsarmen und herrlich kurvigen Strecken direkt ab Hotel ideale Möglichkeiten, Fahrspaß pur gewürzt mit einer gehörigen Prise Sicherheit, zu genießen. Das Haus plant, für Mitglieder des BVDM eine ganze Reihe von Vergünstigungen bereitzuhal-

ten. Ein Schwerpunkt der Aktivitäten der beiden Moderatoren werden, neben den klassischen Trainings auf einem Übungsgelände, die geführten Trainingstouren im Realverkehr



für Solisten und Gespanne sein. Denn Josef und Andreas kennen den Bayerischen Wald wie ihre Westentasche und halten für die Gäste speziell ausgearbeitete Ausfahrten bereit.

Wir werden gespannt sein, wie unser Konzept angenommen wird, so die Initiatoren des neuen Konzepts.

Im Gespräch mit Kollegen und auch Vorständen unseres Verbandes, stieß die Idee auf große Zustimmung. So wurde von Seiten vieler Moderatoren die Bereitschaft signalisiert, solche Angebote in Zusammenarbeit mit ausgewählten Hotels bundesweit umzusetzen. Denn es gibt viele Vorteile, wenn man mit festen Trainingsstandorten arbeitet, die neben einer idealen Infrastruktur auch mit einer touristisch interessanten Region aufwarten können. Egal ob für ein Wochenende, oder auch für die mehrtägige Motorradtour als Saison-Highlight. Denn wenn sich das Angenehme noch mit dem Nützlichen verbinden lässt, hat man sprichwörtlich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Fliegen, die noch nicht einmal vom Visier gewischt werden müssen - im Gegenteil!

Zumindest dürfte sich der BVDM mit dieser Idee wieder einmal ein Alleinstellungsmerkmal im bunten Angebot all der am Markt befindlichen Anbieter erarbeitet haben.

Andreas Porz



Tripp durch Norwegen



Es ist Samstag, wir sind seit zwei Wochen unterwegs. Heute haben wir einen Gammeltag am Sognefjord eingelegt. War auch nötig. Vorgestern durften wir in der Nähe des Vestkapps feststellen, dass am Gespann der Seitenwagenreifen völlig heruntergefahren war. Schleicherer Platter mit entsprechenden Folgen. Seit Donnerstagnachmittag habe ich versucht, einen Reifen aufzutreiben. Ich habe unseren Autoclub bemüht, selbst herum gesucht, nichts. Die Dimension 195/40 – 16 ist in ganz Norwegen nicht aufzutreiben. Verzweifelt sind wir nach Süden gefahren, um zumindest in die Nähe unserer Fähre nach Bergen zu kommen. Auf dem Weg dahin habe ich dann Freitagnachmittag noch mal bei einer Autowerkstatt gefragt. Die haben herum telefoniert und

mich an einen Reifenbetrieb in Førde verwiesen. Die hatten zwar nicht den passenden, aber einen bis auf die Höhe beinahe gleichen Reifen vorrätig. Passt aber nicht unter den Beiwagenkotflügel. Mist. . .

Zum Glück habe ich rundum die selbe Reifengröße, also den Hinterradreifen auf den Beiwagen montiert und hinten den neuen, größeren Rei-

fen. Das funktioniert zwar, aber ich habe am Hinterrad einen Carbonkotflügel direkt über dem Reifen montiert. Also runter damit, ab zur Post und das Ding nach Hause geschickt. Juchhu, es kann morgen weitergehen, ich hatte schon befürchtet, wir würden hängenbleiben. Wäre nicht das erste Mal in Norwegen.

Losgefahren sind wir Anfang August: Meine Frau fährt das BMW-Gespann, ich fahre die Triumph, dieses Mal ohne Seitenwagen und mein Sohn - Premiere - seine 125er Yamaha YZF-R, so einen Bückling. Wir machten uns schon Sorgen, ob ihm die lange, geplante Strecke, nicht Probleme bereitet, das ist aber bisher nicht der Fall.

Über Landstraßen sind wir Sonntagmorgens vom Ruhrgebiet aus in Richtung Travemünde gestartet. Der



Wetterbericht ließ, wie von diesem Sommer zu erwarten, nichts Gutes erahnen. Zum Glück sind wir bis kurz vor der Fähre von Regen verschont geblieben. Das Einchecken ging ohne jede Wartezeit, noch ein bisschen mit der Befestigung der Solos herumgeärgert und schon hatten wir unsere Kabine für die Nacht in Beschlag.

Um 6 Uhr ging der Wecker, dann folgte das Frühstück und um 8 Uhr spuckte uns die Fähre in Trelleborg wieder aus. Wunderbares, sonniges Wetter erwartete uns, als wir entlang der Küste in Richtung Ystad fuhren. Hier könnte man seinen Alterswohnsitz aufschlagen, Dörfer wie Puppenstuben. Ystad selbst präsentierte sich nicht sehr interessant, so dass wir nach kurzem Halt ins Landesinnere abbogen, Richtung Vänern-See.

Ein relativ ereignisloser Tag führte uns durch schwedische Wälder nach Växjö, unserem ersten Campingstopp. Wer läuft uns auf dem Campingplatz über den Weg, ein Bankangestellter aus unserem Heimatdorf. Die Welt ist klein.

Weiter geht's über Hauptstraßen nach Norden. Am übernächsten Tag erwischt es uns voll, es gießt wie aus Eimern, die Straße steht zentimeterhoch unter Wasser. Meine Stiefel, auch ohne Membran als wasserdicht angepriesen, erweisen sich wirklich als dicht, sie lassen kein Wasser mehr heraus. Da finden wir im Skigebiet und Hüttencenter Klakken Unter-



schlupf in einer Spitze ausgestatteten Hütte. Selbst ein Trockenschrank ist vorhanden, der die ganze Nacht über genutzt wird. Nur Schuhe sollte man wohl besser nicht in so einem Schrank trocknen. . .

Hier ereilt uns auch der erste Schaden an der Triumph: Der automatische Kettenöler steigt aus. Allerdings nicht, weil er defekt ist, sondern weil ich das Zündungsplus mit einem „Stromdieb“ abgezweigt habe, und dieses Schrottding bei dem Regen den Dienst eingestellt hat. Ganze 3,5 Volt kommen noch auf der Leitung

zum Kettenöler an. So ein Mist wie Stromdiebe gehören nicht ans Motorrad. Zum Glück bin ich einigermaßen ausgestattet und habe neben einem Messgerät auch Kabel und Steckverbinder dabei, so dass ich provisorisch eine neue Stromleitung legen kann.

Am nächsten Morgen herrscht wieder eitel Sonnenschein und weiter geht's auf eher einschläfernden Straßen bis nach Särna. Von hier umrunden wir das Fulufjället und schleichen uns auf Nebenstraßen nach Norwegen. Als erstes erwartet uns mal gleich eine Naturstraße. Ich hätte





nicht gedacht, so etwas noch in Norwegen zu finden, denn mittlerweile sind ja selbst kleinste Nebenstraßen super ausgebaut.

Entlang dem Strömsjoen geht es nach Akerstrom und weiter nach Norden in Richtung Tynset. Nirgendwo ist ein Tourist zu entdecken, man ist tatsächlich noch eine halbe Stunde auf der Straße unterwegs, ohne dass einem irgend jemand begegnet. Das ändert sich natürlich schlagartig, nachdem wir durch das Sunndalen in Richtung Andalsnes schwenken. Hier



zweigt die Straße zu den Trollstigen ab, natürlich ein touristischer Höhepunkt und dementsprechend voll. Zum ersten mal bekommen wir mal wieder Spaß mit den Wohnmobilfahrern, die sich durch wirklich jede, noch so enge Straße quälen müssen. Man ist ja schließlich König der Landstraße...

Natürlich sind auch wir Touristen und sehen uns an den Trollstigen um. Was bekommt man zu sehen? Eine riesige Baustelle an der Passhöhe. Seit vier Jahren wird hier an einer Betonburg, einem sogenannten Touristencenter gebaut. Na, danke.

Runter geht's in Richtung Linge, dann mit der Fähre nach Eidsdal, hier haben wir 1985 mal zwei Wochen mit kaputten Bremsbelägen festgesessen. Seitdem habe ich so was immer dabei. Der Ort hat sich seitdem sehr verändert. Gab es früher nur einen kleinen Campingplatz, einen Supermarkt und eine Tankstelle mit Werkstatt,

hat man heute das Gefühl, der Ort platzt aus allen Nähten.

Weiter führt uns der Weg über die Örnevegen nach Geiranger, wo wir Quartier machen. Kein Schiff im Fjord, also auch keine Abgaswolke über dem Fjord. Nützen tut's uns

leider nichts. Nachdem wir das Zelt aufgebaut haben, fängt es an zu regnen. Bis dahin hatten wir Sonnenschein pur, aber dafür bekommen wir es jetzt so richtig. Innerhalb von einer Stunde steht unser Zelt in einer Schlammfütze gewaltiger Ausmaßes. Es regnet so heftig, dass die allgegenwärtigen Spatzen Zuflucht unter den Motorrädern suchen. Ein besonders piffiger Bursche versteckt sich in der Hinterradfelge der Triumph unter der Brems Scheibe.

Plötzlich „klopft“ es am Zelt. Jemand spricht uns an. Ich glaube es nicht. Ein Bekannter vom VG, dem virtuellen Gespannstammtisch, hat unser Gespann erkannt. Er wohnt 50 Meter



weiter auf dem Nachbarplatz. Super, der Abend ist gerettet.

Nach zwei Tagen geht es weiter in Richtung Süden. Die Stabkirche in Lom haben wir schon gesehen, die können wir uns schenken. Über das Jotunheimen soll es weitergehen, die Juvashytta ist als Aussichtspunkt geplant. An der Mautschanke angekommen, dürfen wir feststellen, dass man heute dort nur noch gegen Visa-Card oder Münzen Zutritt hat. Aber wer hat schon drei mal 85 Kronen Eintritt in Hartgeld in der Tasche. So was Blödes... Also wird es doch nichts mit der Aussicht. Am Anstieg zum Jotunheimen beginnt es zu regnen, oben auf der Höhe ist es

bitterkalt. Eigentlich hatten wir geplant, vom Jotunheimen über die Mautstraße nach Ovre Ardal zu fahren, aber welches Schild erwartet uns am Beginn der Straße? Nur mit Kreditkarte. Ja spinnen die Norweger denn total??? Also was tun? Wir fahren erst mal runter zum Lusterfjord und übernachten dort.

Mittlerweile hat auch der Steckanschluss meiner Helmsprechanlage einen Wackelkontakt. Kein Problem, einen Lötkolben habe ich auch dabei.

Am nächsten Morgen fahren wir dann über Sogndal nach



Westen, hier waren wir noch nicht. Entlang einer grandiosen Kulisse aus Fjorden, Bergen und Gletschern geht es in Richtung Skei und Förde. Kurz vor Florö biegen wir auf eine Nebenstraße, die 615 ab. Die führt nach Sandane und ist Motorradspaß pur. Winklig, eng, dann wieder weit, man kann einfach laufen lassen. Auf über 50 Kilometern kommen uns keine fünf Autos entgegen. Vor lauter Fahreierei habe ich tatsächlich vergessen, Fotos zu machen.

Am nächsten Tag fahren wir über Nordfjordeid in Richtung Maløy und dann auf die 618/620 in Richtung Halbinsel Stadlandet. Hier liegt das



Vestkapp. Die Insellandschaft ist ein wahnsinniges Schauspiel. Wir quälen das Gespann die kleine Straße zu Vestkapp hinauf, immer wieder setzt der Beiwagen auf. Was wir zu dem Zeitpunkt noch nicht wissen: Wir haben uns einen schleichenden Platten eingefangen, das Beiwagenrad hat zu wenig Druck und das Profil schmilzt wie Butter in der Sonne.

Die ganze Fahrt über die Halbinsel hat uns Sonnenschein begleitet, aber ausgerechnet hier oben hat sich eine Wolke festgesetzt. Die Sicht beträgt kaum 50 Meter. Schade. Ich frage mich gerade, was die Nordkap-Fahrer machen, wenn die sich tausende Kilometer gen Norden auf der E 6 quälen,

um dann im Nebel zu stehen.

Der Sprit wird knapp, wir steuern den nächsten Ort an, mein Frau geht noch einkaufen, da sehe ich das Malheur. Der Beiwagenreifen ist runter. Verdammt, was tun. Wir nehmen die nächste, größere Straße und versuchen, einen größeren Ort zu erreichen. Volda. Leider sind größere Orte in Norwegen nicht mit deutschen Orten zu vergleichen. Einen Reifenhändler zu finden, gestaltet sich schwierig. Wie immer sind die Norweger jedoch sehr um ihre Touristen bemüht, unser Campingwart setzt alles, was er kann, in Bewegung. Geklappt hat's leider, wie bekannt, nicht. Am Abend versuche ich mein Glück beim Auto-

mobilclub, aber auch die können mir nicht helfen. Am nächsten Morgen geht's erst einmal auf die Hauptstraße Richtung Bergen, die Laune ist am Tiefpunkt. In Sandane meint ein Reifenhändler, man könne den Reifen mit drei Bar Druck noch über 300 Kilometer retten. Naja. Dann treffen wir in der Nähe von Skei auf diesen netten Werkstattmann, der uns mit Telefonaten weiterhilft. Am nächsten Tag ist der Urlaub gerettet. Mal se-



hen, wie es morgen weiter geht.

Es ging dann weiter, diesmal sind wir vom Sognefjord aus in Richtung Sande gefahren. Hier zweigt die Straße 610 zum Viksdal ab. Leider beginnt es, als wir auf die 13 nach Dragsvik abbiegen, zu regnen und hört auch nicht mehr auf. Wir fahren über das Gauldalfjell im strömenden Regen, trotzdem ist die Landschaft eindrucksvoll. Auf der Passhöhe treffen wir auf ein Radrennen. Gott sei Dank verhalten sich die Teilnehmer nicht wie bei uns und knallen an den anderen Verkehrsteilnehmern in selbstmörderischer Absicht zu mehreren nebeneinander vorbei, sondern halten sich, den Gegebenheiten entsprechend hinter den Autos.

Am Vollefjord angekommen, fällt dann aufgrund des Wetters die Entscheidung, statt einer Runde über den Aurlandsvegen direkt in Richtung Voss zu fahren. Leider dauern die Fährfahrt und das Warten auf die Fähre über zwei Stunden, so dass auch nicht besonders viel Zeit für einen Schlenker bleibt, und so fahren wir dann auf der 13 in Richtung Voss weiter.

Auch hier geht es erst mal wieder über ein Fjell. Anscheinend sind an diesem Sonntag die Gemüter der Norweger ein wenig überhitzt, denn plötzlich, auf dem Anstieg zum Fjell, fangen diese trotz Regen und Nebel an, wie verrückt zu rasen. Es kann gar nicht schnell genug gehen, wir wer-

den von allen und jedem überholt. Auf dem Fjell bläst der Wind so heftig, dass die Reifen der Solos auf der regennassen Fahrbahn beinahe die Haftung verlieren. An mehreren Stellen geht mir das Hinterrad nach einer Böe weg. Zudem fängt die BMW an, mit Aussetzern zu nerven. Bei der Triumph spinnt die Tankanzeige. Einzig die 125er meines Sohnes läuft wie ein Uhrwerk. Man darf gespannt sein.

Da wir wieder mal gut durch sind, beschließen wir, für die letzten drei



Nächte in Voss eine Hütte zu nehmen und uns auf Tagestouren zu beschränken.

Eine tolle Tour ist auf jeden Fall „Norway in a Nutshell“, zu buchen in Voss am Bahnhof. Man wird mit einem Bus über kleinste, gesperrte Straßen einen Pass hinauf gefahren, dann zum Naerofjord. Von hier fährt man mit einer umgebauten Fähre über den Naerofjord und den Aurlandsfjord nach Flam. Dort geht es dann in die Flamsbahn, die steilste europäische Normalspurbahn. Diese fährt nach Myrdal, einem Bahnhof mitten auf dem Fjell. Dort steigt man dann in die Bergenbahn um und gelangt wieder zurück nach Voss. Mehr zu sehen an einem Tag gibt es nicht.

Da wir diese Tour schon dreimal gemacht haben, wird sie dieses Jahr wohl ausfallen und wir müssen uns statt dessen etwas anderes einfallen lassen.

Gerade sitze ich in der Hütte und schreibe, da scheint mir die Sonne ins Gesicht. Na vielleicht haben wir ja Glück und können morgen schon wieder in der Sonne Motorrad fahren.

Lange hat der Sonnenschein dann doch nicht gedauert. Es regnet die ganze Nacht und auch am nächsten Tag. So ist also ein wenig Sightseeing in Voss angesagt. Das ist schnell erledigt, die Einkaufsstraße ist kaum 600 Meter lang (im Winter ist der Bürgersteig beheizt!!!) und ansonsten ist nicht besonders viel in fußläufiger Entfernung machbar. Aus Frust lege ich mich am Nachmittag noch unter die stotternde BMW und entdecke an der Einspritzpumpe, die bei mir unter dem Beiwagen sitzt, einen lockeren Stromanschluss mit ordentlich Dreck. War's das???

Der Dienstag, der Tag vor unserer Abreise lockt uns dann wieder mit strahlendem Sonnenschein hinter dem Ofen hervor. Wir haben nur eine kurze Tour auf kleinen Straßen rund um Voss geplant. In Voss geht es auf die Straße nach Gossland. Diese Straße führt rund um den Vangsvatnet



und führt dann über den Berg ins Bergsdalen. Zuerst erwartet uns ein Anstieg auf einer engen, holprigen Straße. Als ich einen Naturtunnel fotografieren will und an die Randbegrenzung trete, erschrecke ich mich zu Tode, denn direkt hinter dem 40 Zentimeter hohen Mäuerchen geht es 300 Meter in die Tiefe. Vom Motorrad aus war das nicht zu sehen. Wir holpern auf dem Sträßchen bergauf und finden uns am Hamlagsgrövatnet wieder. Hier stehen einige Ferienhäuschen. Ich hätte auch gern so eines.

Die Straße führt über eine beängstigend enge Straße die Bergsdalen-Schlucht hinab nach Dale. Hier legen wir einen knappen Kilometer Richtung Voss zurück um dann auf die 569 Richtung Eidslandet abzubiegen. Als größere Verbindungsstraße gekennzeichnet, führt die Straße einspurig nach Norden. Hier fahren, wie fast überall, große Reisebusse als Linienbus. Entsprechende Begegnungen haben wir einige, manche führen fast zum Herzinfarkt. Bei Straume entdecken wir ein Holzhäuschen, das sicher 50 Meter über dem Fjord in der Felswand klebt und mit Leitern mit dem Wasser verbunden ist. Wir finden heraus, dass es sich um einen Teil einer Lachsfalle handelt. Von dieser Hütte aus haben die Lachsfischer, das Senknetz, das sich durch die ganze Fjordbreite zog,

zugezogen. Nach einigen Kilometern zweigt die Straße ins Eksingdalen ab. Hier geht es wieder unmerklich den Berg hinauf. Wir sind fast vollkommen allein unterwegs. Nur ein Pferd steht mitten auf der Straße und bewegt keinen Millimeter weg. Also absteigen und das Pferd von der Straße schieben...

Eine Pause ergibt sich an einem Wasserfall. Als wir gerade über die



Felsen klettern um schöne Aufnahmen zu machen, kippt ein Bus mal wieder eine Ladung Rentner zum Sightseeing aus. Wir ernten für unsere Kletterkünste Kopfschütteln. Ob die wohl auch gern mal auf den Felsen herum getobt wären?

Es geht immer höher hinauf und am Schluss können wir die ganze Szene-

rie mit Wasserfall, See, Dorf und Wiesen von oben beschauen – unglaublich.

Etwas später fallen wir über eine super ausgebaute Serpentinestrecke wieder zu Tal. Diese Straße dürften wir den Reisebussen zu verdanken haben. Wir fahren dann durch das Teigdalen in Richtung Evanger. In Evanger und dort dann auf die E 16 in Richtung Voss. Obwohl nur knapp 140 Kilometer lang, haben wir für die gesamte Strecke gut sechs Stunden gebraucht.

Der Mittwoch ist unser Abreisetag. Um 8:30 Uhr verlassen wir unsere Hütte und fahren in Richtung Bergen. Wie üblich, verirren wir uns etwas, so dass für einen Bergen – Besuch keine Zeit mehr bleibt, obwohl Bryggen, die alte Hansesiedlung, gerade mal 200 Meter vom Fähranleger entfernt ist. Als wollte es uns Norwegen etwas leichter machen, es zu verlassen, beginnt es – wie könnte es in Bergen anders sein – in Strömen zu regnen.

Wir beziehen unsere Kabine an Bord der Bergenfjord und schippern durch die Inselwelt vor der norwegischen Küste in den Abend hinein. Morgen sind wir bereits in Hirtshals und von dort

sind es nur noch knapp 900 km nach Hause.

Wir fahren die 900 km an einem Tag durch. Leider stellen wir unterwegs fest, dass die BMW immer noch stottert. Also geht die Störungssuche zu Hause weiter. Aber da habe ich ja auch etwas mehr Werkzeug als unterwegs...
Nobert Lixfeld

Rennen mit einer SR 500

Mit einer Yamaha SR 500 startete BVDM-Mitglied Uwe Ziegler beim 2-Stunden-Langstreckenrennen in Rijeka

Mancher mag sich fragen, ob das wohl funktioniert und erst Recht, wie langedas arme Mopped dem wohl so standhalten kann. Nun unterschätze der geneigte Leser dieses Motorrad, das doch so gerne und völlig zu unrecht Bauernkarre genannt wird, bitte nicht. Da ist oft von einem miesemn-Fahrwerk die Rede, es sei untermotorisiert und völlig ungeeignet, um sich damit auf Rennstrecken zu bewegen.

Am Motor wurde etwas gemacht, das Fahrgestell wurde auf Diät gesetzt und neben ein paar anderen Dämpfern gab es einen Gabelstabi, einen Satz Wilbers-Federn, eine kleine rahmenfeste Verkleidung, einen anderen Auspuff samt Krümmer, dazu wurden die Sitzbank ersetzt, zurückverlegte Fußrasten montiert, alles ölführende mit Draht gesichert, noch ein paar andere Reifen aufgezo-gen und fertig war das Rennerle.

Fast jedenfalls, weil viele Kleinteile im Eigenbau entstanden. Das kostet zwar Zeit aber nach nunmehr drei Jahren im Einsatz, hat sich bisher nur ein Teil als empfindlich zu erkennen gegeben. Die Platte unter der Sitzbank, auserkoren die CDI zuhalten und gegebenenfalls den großen K&N Luftfilter abzufangen, hat sich zwei Mal durchgerappelt.

In der bereits dritten Saison hat die SR 500 schon etwas gelitten und leider auch die ein oder andere „Sturzoptimierung“ erfahren „dürfen“.

Der Saisonausklang erfolgt mit einem 2-Stunden-Langstreckenrennen, auch dieses mal in Rijeka auf dem Automotodromo Grobnik. Ein schöner Ausklang auf einer Strecke mit

Grip ohne Ende und einer der besten Streckenverpflegungen, die es vermutlich gibt, mal abgesehen von den fahrbaren Hotels mit eingegliederten Verpflegungspalästen der professionellen Rennställe. Leider gibt es in Rijeka ein paar Abstriche zumachen. Sanitäre Einrichtungen sind vorhanden, aber verbesserungsbedürftig, auch wenn schon eine Menge in den letzten drei Jahren gemacht wurde. Lachen ist in Kroatien, so glaube ich mittlerweile, verboten. Ich habe selten so viele so ernst dreinblickende Menschen gesehen.

Am Samstag starten wir. Nachdem alles verpackt ist, geht es erst nach München. Dort übernachteten wir bei Elfie und Sven, nicht ohne vorher noch bei Tom seinen Ford GT40 bewundert zu haben. Ein kleiner Ausritt über die Dörfer lässt erahnen, was in diesem Boliden steckt. „Das drückt ins Kreuz“, hielt ich immer für einen blöden Spruch. Da wurde ich ein-drucksvoll vom Gegenteil überzeugt.

Nach der Ankunft am Sonntag, musste die Maschine wie immer durch die technische Abnahme. Ein lieb gewonnenes Ritual mit abschließendem „TÜV-Siegel“, das einen gleich einer Gruppe zuteilt, auch wie immer. In der schnellen finden sich die großen Guzzis, Bimotas etc.

Am Montagvormittag standen die freien Trainings an, nachmittags wurden bei bestem Wetter die ersten Zeiten genommen. Abends traf mein Endurance-Mitfahrer ein. Hans fährt in der britischen „early-stock“ mit, auch mit einer SR, allerdings mit mehr als 500 ccm. Die Gruppen sind da anders eingeteilt als bei uns. Wir dürfen in unserer Klasse an fast allem „rumoperieren“, nur der Hubraum, die Radgröße von mindestens 18 Zoll und das Verbot von Mehrkolbenzangen sind vorgegeben. Dafür dürfen sie bei Hans keine Verkleidungen anbauen, wenn sie denn auch im Serienzustand mitverbaut waren. Ersatzweise fährt man dann mit 6xx



Alles ist verpackt, das Motorrad verzurrt, los geht's. (Foto: Ziegler)

ccm umher. Verschmerzbar.

Nach einem vorzüglichen Essen werden die Maschine inspiziert und die ersten Anpassungen durchgeführt. Er ist viel größer als ich und sein Fahrstil unterscheidet sich von meinem. Am Dienstag geht es für ihn auf die Strecke. Die Gabel wird zurück geschoben und die Lenkerstummel so hergerichtet, dass wir klarkommen.

Erstaunlich, unsere Figuren könnten unterschiedlicher nicht sein. Er ist groß und schlank, ich eher untersetzt mit zentralem Massenaufbau. Wie auch immer, im nachmittäglichen Sprintrennen erweisen sich die Änderungen als brauchbar, zumindest nicht als störend. Ich lande wieder oder eher immer noch im Mittelfeld, kann mich zwar um zwei Plätze nach vorne fahren, aber mehr ist bei der Hitze irgendwie nicht drin. Ende September herrschen um die 30 Grad und es ist nur im Schatten auszuhalten.

Als der Trubel sich gelegt hat, die Box sich leert, und das rennfahrende Volk sich den berüchtigten Zweipersonen-Fischplatten und anderen Herrlichkeiten hingibt, versuchen wir unbemerkt unsere Langstreckengeheimwaffe in Position zu bringen. Geschickter wäre es, den Umbau erst nach dem zweiten Sprintrennen in Angriff zu nehmen. Wenn das 500er Rennen nicht das letzte auf dem Plan wäre und wir dann gerade 50 Minuten, abzüglich Vorstart, zur Verfügung hätten. Sollte da irgendwas klemmen, stehen wir dumm da, und Hans wäre zu allem Überfluss auch noch ohne einen Rennmeter unverrichteter Dinge nach Hause geflogen. Das wollten wir nicht riskieren. Der kurzfristig von meinen Freund Heinz gedrehte Schnellwechsel-Tankhalter wird montiert, beide Tanks mit den vom Hans mitgebrachten Schnellverschlüssen ausgerüstet und die Unterdruckanschlüsse am Benzinahn und Vergaser mit Blindstopfen außer Betrieb genommen.

Das bleibt „natürlich“ nicht so unbemerkt, wie wir uns das erhofft hatten



Hans (l.) und Uwe suchen bei 30 Grad lieber den Schatten.

und wir reden uns mit einer Ersatz-tankgeschichte raus. Falls der eine kaputtgeht . . . Irgendwie hat man uns das da schon nicht so abgenommen, der lässig über den Schnellwechsler geworfene Lappen lag am Morgen des folgenden Mittwoch anders. Ob da wohl wer was geahnt hat?

Vormittags fahren wir jedes Training im Renntempo, um den Verbrauch zu prüfen. Unsere Theorie,



Schnellverschluss zum Tankwechseln. Auch ohne Training klappte der Wechsel gut.

mit dem Treibstoff eines Tanks zwei Stints fahren zu können, passt, die Strategie auch. Die Enduranceklasse geht bis 750 ccm und wir sollten es ins Mittelfeld schaffen. Der Klassensieg ist mit dem „Dingen“ schlichtweg nicht möglich, dafür stehen zu

viele bessere Fahrer (was mich angeht) und auch schnellere Maschinen im Weg.

16 Uhr, es ist soweit. Wir stehen in der ausgelosten Startaufstellung in Reihe vier, das Team-Karo-Ass bestehend aus eine BMW und einer SR – unser auserkorener Gegner – hatte etwas mehr Glück und geht aus der ersten Reihe ins Rennen. Das sind allein schon beim Start wertvolle Sekunden. Der Starter läuft durch die Linien und schickt uns reihenweise auf die Reise. Hans macht sich auf den Weg und nimmt den kroatischen Asphalt als erster unter die Räder. Die Teamleitung in Form meiner Frau überwacht seine Fahrzeit und holt ihn nach 30 Minuten mit den vereinbarten Zeichen rein. Ich übernehme und mache mich auf die zweiten 30 Minuten. Die „Karre“ läuft, nicht so schnell wie Ingos SR-Renner aber auch nicht so langsam, dass man gleich ganz chancenlos ist. Wir kommen auf knapp 180, mehr ist noch nicht drin.

Im Laufe des Turns nähert sich die Öltemperatur immer mehr den 120 Grad, ich reduziere etwas die Drehzahl und schalte zusätzlich früher. Nutzt ja nix, wenn wir in der ersten Stunde stehen bleiben und uns den Rest von der Box aus ansehen müs-



sen. Es gibt die ersten Ausfälle von Motorradteams und meine Bedenken, ob wir ankommen, steigen.

Doch die erste Stunde läuft problemlos runter und der Wechsel samt unserem Tanktruck steht an. Vorhang auf: Es geht mit Schwung von der Strecke in die Boxengasseneinfahrt. Knapp vor der Reifen-Einfahrt-Schikane bremsen ich auf Tempo 40 runter. Die erste Box ist unsere. Ich

noch anklicken und er kann raus.

Ich stehe vor der Karre, schaue ob die Fastlane frei ist, winke ihn raus und Hans geht auf die Reise. Fast alles hat so funktioniert wie erhofft. Trainieren konnten wir es ja nicht, ohne die anderen Mannschaften neugierig zumachen.

Die Maschine kommt mit der mittlerweile etwas kühleren Umgebung besser klar, Hans kann aufholen und

geht raus. Ein bis zwei Runden später folgt auch unser Wechsel. Hans steigt links ab, ich von rechts auf, der Notaus wird umgeclippst und es geht wieder auf die Strecke. Tempo 40 in der Box ist die Hölle. Man glaubt zu stehen. Das Ende der Schleichspur naht. . . Noch über diese weiße Linie und GAAAAAS. Die Maschine fühlt sich gut an. Es wird immer kühler, die Sonne steht tief und nimmt einem



Die Teamchefin nutzt die Pause für eine anregende Lektüre. (Foto: Ziegler)

bleibe an der mit Gewebepband markierten Linie stehen. Die Teamchefin hat vorher das Schild abgelegt, ist von der Boxenmauer runter zum Wechselplatz gekommen und hält das Mopped fest. Absteigen, Motor aus, Notaus abnehmen, Verschlüsse des Tanks lösen. Hans steht mit dem von mir in seinen ersten Stint befüllten und randvollen „Ersatztank“ bereit. Tank runter, er setzt seinen auf, steigt auf, ich schließe alles wieder an. Kerstin clippt den Notaus wieder an, nun

während seine 30 Minuten herunterlaufen vom Vorsprung abknabbern. Karo-Ass wir kommen!

Das Team kommt auch dieses Mal früher zum Wechsel. Ingo Schrauber winkt die BMW mit einem unübersehbaren Lappen, eher einem Kopfkissen, rein. Erstaunlich mit welchen „Tafeln“ da Zeichen gegeben werden. Selbst Kabeltrommeln wurden genutzt. Die BMW kommt rein, der Schrauber bemächtigt sich des Transponders, steckt ihn um, Ingo

in der „Rijeka 180“ leicht die Sicht. Es geht nicht nur gefühlt schneller. Mir bleiben 30 Minuten, das sind 14 bis 15 Runden, da kann noch viel passieren. Irgendwann kann ich Ingo sehen, der ist zwar noch ein gutes Stück weit weg aber die Entfernung nimmt stetig ab. Je näher ich ihm komme, umso mehr zieht er mich, ohne es zu ahnen, mit. Runde um Runde schwindet sein Vorsprung. Die Spannung steigt, das könnte noch klappen.

An der Boxenmauer wird man hek-



tisch, wild gestikulierend wird mir angezeigt, dass Ingo noch erreichbar ist. Leider schmilzt mit dem Abstand auch die Anzahl der Runden und ran ist ja auch noch nicht vorbei. Ingo ist ein zäher Bursche, der gibt so schnell nicht auf, seine SR ist schneller und dann wiegt der auch noch weniger. Wann also überholen, in der letzten Kurve? Klappt es nicht, bin ich der Depp. Zu früh, und er revanchiert sich, wenn er weiß, dass ich auf ihn lauere, wird er sich darauf einstellen. Entweder macht er zu oder beschleunigt mich auf dem Stück Geraden zum Ziel einfach aus. Dass er das kann, weiß er vom Slovakia-Ring, da hatte ich mich in der vorletzten Kurve außen neben ihm gesetzt und war in der besseren Position. Mit dem langsameren Gefährt hatte es dann aber doch nicht gereicht.

Im Geschlängel komme ich ihm immer näher, ich will ihn vorher packen und hoffen, dass er mich auf der folgenden Gegengeraden nicht abledert. Eine Runde noch und ich bin auf Schlagdistanz. Am Ende der Start-Ziel-Geraden versuche ich auf der Bremse Zeit zu holen. Es gelingt und ich bin dran. Mein Versuch, ihn außen zu überholen, misslingt und es geht im Parallelflug durch die Rechtskurve um den Berg auf die „Rijeka 180“ zu. Eben noch außen, bin ich in der Linkskurve innen und kann mich an ihm vorbeidrängeln. Es geht runter durchs Geschlängel, da bleibe ich vorne, und an der Box kommt Spannung auf.

Die lange Gegengerade naht und ich befürchte, dass er sich mit seinem schnelleren Mopped revanchieren wird. Ich höre die sich überlagernden Auspuffanlagen, ein deutliches Warnsignal. Er muss direkt hinter mir sein. Umdrehen nutzt nix, kostet nur Zeit, Rübe noch weiter runter, Haxen rein, so wenig Windwiderstand wie möglich geben. Es reicht nicht, er schiebt sich kurz vor dem 150 Schild vorbei. Mist! Ich hatte es befürchtet. Aber ich bin auf der Innenbahn, er bremst, ich bremse später und hole

mir die verlorenen Meter zurück, setze mich neben ihn, steche rein und kann kontern. Zwei Kurven späternacht die nächste Gerade. Hatte ich schon erwähnt, dass ich Geraden ziemlich blöde finde?

Auf der Start-Ziel könnte er mich schnappen. Die Retourne bleibt allerdings aus, es reicht, um vorne zubleiben. Schon verfluche ich die Tat, nun komme ich mir gehetzt vor, bilde mir ein, seinen Atem im Nacken zu spüren. Ich suche seinen Schatten. Getrieben geht es in die letzten Runden. Das ist gut für die Rundenzeiten und macht wach. Wird er sich in der letzten Kurve neben mich setzen? Nach der Rijekakurve schaue ich mich kurz um und kann ihn in der Zufahrt der selbigen sehen. Das müsste reichen, jetzt nur keinen Bockmist mehr fabrizieren. Genauso weiter wie vorher, trödeln führt bei mir jedenfalls immer zu deppertem Zeugs.

Erlösend senkt sich die Zielflagge. In der Auslaufrunde reichen wir uns auf der Gegengeraden die Hand, freuen uns über unser feines Gefecht. Wir fahren auf die 180er Zagreb zu, da noch rum und dann sind wir doch „zu Hause“, denke ich – und dann ist Schluss mit Vortrieb. Damit hatte ich allerdings nicht gerechnet, und so geht es fast doch noch in den Kies. Ich schalte nochmal runter, lasse die Kupplung kommen, der Motor dreht, aber das war es auch schon. Bis auf ein „Rrrrr“ geschieht einfach gar nix.

Ich rolle um die letzten Kurven und versuche, die Boxengasse zu erreichen. Hans läuft mir in der Zufahrt entgegen. Wir lachen über den glücklichen Ausgang schieben die gequälte Heldin mit „nur“ abgesprungener Kette die letzten Meter in die schattige Box. Glück gehabt, mal wieder den Papst in der Tasche, wäre die Kette nicht nach innen abgesprungen hätte es vermutlich arg geklemmt und das Kiesbett wäre garantiert meines gewesen. Oder sie wäre mir einfach

fliegen gegangen, der Sicherungsclip hatte sich, wie sich später raustellen sollte, auch schon in die Wiese gelegt. Ebenso wie die linke Verkleidungshalterung und diverse Schrauben der Elektrikhalteplatte. Früher hätte das alles nicht sein dürfen.

Bei der Siegerehrung landen wir erstmal auf dem 10. Platz, schauen uns fragend an und vermuten, dass da was nicht stimmen kann. Wir ahnen bereits, dass uns die Bonusrunde, die die Ein-Motorrad-Teams erhalten, nicht angerechnet wurde. Die Teamchefin ist entsetzt und will lauthals protestieren. Wir können sie beruhigen und warten erstmal die restlichen Ergebnisse ab. Karo-Ass freut sich über Platz 7. Wir bitten die Rennleitung um Prüfung. In der Zeitnahme bestätigt sich unsere Vermutung, wir lagen richtig. Die Korrektur



In der Auslaufrunde hätte die gerissene Kette fast noch zu einem Sturz geführt.

erfolgt sofort und wir bekommen unser neues Ergebnis. Platz 7 in unserer Klasse, Karo Ass um einen Platz geschlagen und in der Gesamtwertung 14 von 29.

Nicht schlecht für eine SR500, mit-tendrin im Pulk Vierzylindriger Hondas, Kawasakis, Bimotas, LM-Guzzis, diversen BMWs, zweitaktenden RDs und Maicos. Leider haben das im Laufe der letzten Zeit etliche andere auch schon bemerkt, und so stieg die Zahl der Klassenteilnehmer mit SR500 auch 2011 wieder. Dieses Jahr, so befürchte ich wird es noch enger.

Alles in allem war das Rennen ein gelungener Abschluss, mehr gibt es nicht zu berichten, jedenfalls nix, was zu verraten ist, und außerdem gibt es ja noch was zu schlüsseln. Nach der Saison ist vor... **Uwe Ziegler**



Mehr Sicherheit

Gedanken über die Sicherheit des Gespannfahrens macht sich unser Leser Stephan Quinkert in seinem Leserbrief.

Aus dem Buch „Erfahrung kommt vom Fahren“ von Ernst Leverkus (Klacks) Motorbuch Verlag 1988: „Ein alter Motorrad-Fahrlehrer sagte mir einmal, dass es im Grunde genommen viel wichtiger sei, dass Fahrschüler vor dem Solofahren das Gespannfahren lernen sollten statt so, wie es heute nur mit Solofahren betrieben wird. Grund: Der neue Motorrad-Enthusiast kommt völlig unbelastet und ohne bereits ins Gefühl eingebrannte Solo-Motorrad-Reaktion auf das Gespann und fährt, ohne dumme Sachen zu bauen, sofort richtig damit.

Wenn aber einer mit den für Solofahren angelernten bewussten bzw. unbewussten Lenkreaktionen zum ersten Male auf eine Maschine mit Seitenwagen kommt, kann er sofort – es ist sozusagen unerbittlich vorprogrammiert – beim ersten Anfahrversuch absolut falsch in dem Augenblick reagieren, in dem er merkt, dass die Last des Seitenwagens das Motorrad nach rechts zieht.

Diese Erscheinungen und unsere automatischen Reaktionen darauf sind uns derart in Blut, Fleisch und Seele eingegangen, dass wir auf der Solomaschine gar nicht anders fahren können. Und genau das ist der größte Haken für Gespann Neulinge.

Es gibt kaum irgendwelche anderen Probleme beim Gespann-Lernen, die so dominierend sind. Und genau das – so der schon erwähnte erfahrene Fahrlehrer – passiert absoluten Motorrad-Anfängern nicht, wenn sie

die Schulung zuerst auf einem Gespann statt auf einer Solomaschine beginnen würden. Weil sie – wie erklärt – noch keine Falschreaktionen gespeichert haben.“

Das oben genannte ist uns Gespannfahrern, die Erfahrung mit den drei Rädern haben, schon irgendwie klar, doch ist es uns auch tatsächlich bewusst? Arbeiten wir wiederholend an unserer Fahrtechnik oder bewegen wir uns mit dem Gespann einfach nur wie gewohnt fort?

1993 habe ich das Gespannfahren



Immer sicher unterwegs?

von Mathias Kautsch (damaliger GF der Firma Moto Aktiv und leider vor vielen Jahren an Herzversagen verstorben) vermittelt bekommen und fühlte mich auf der Straße mit dem Erlernen sicher unterwegs. Nach und nach kam der Wunsch nach mehr Leistung auf, und aus der 500er MZ mit Stoye-Boot wurde eine MG Mille GT mit Lynx-Boot. Drei Jahre später, ich hatte bis dahin rund 15.000 Kilometer Gespann-Erfahrung gesammelt, absolvierte ich einen mehrtägigen Gespann-Lehrgang auf der

Nürburgring-Nordschleife. Bei dem ununterbrochenen Regen an den drei Tagen näherten wir uns nach und nach immer weiter den Grenzbereichen unserer Gespanne und unserer Fahrtechnik. Es waren tolle Erfahrungen und Gefühle, kontrolliert driftend durch die grüne Hölle zu fahren.

Doch dann am dritten Tag passierte es, ganz plötzlich und ohne jede Vorwarnung. Ich war deutlich zu schnell auf eine Kurvenkombination zugefahren und löste eine Schreckbremse mit der Vorderradbremse aus, die mich schlagartig nach links schießen ließ. Geistesgegenwärtig öffnete ich die Bremsband und konnte das Gespann mit Mühe und Not unter Kontrolle bringen. Auf den letzten Metern vor der Leitplanke sind wir zum Stehen gekommen. Um Haaresbreite wären mein Schmiermaxe und ich mit fast 80 Sachen in die Leitplanke geknallt.

Ein klassischer Fahrfehler, der mir aus Übermut, Leichtsinnigkeit und Unachtsamkeit passierte und der im Realverkehr katastrophale Folgen hätte haben können.

Anfang Oktober 2011 habe ich mit ansehen müssen, wie ein Gespann-Anfänger (mit 35 Jahren ausgeprägter Soloer-

fahrung) ums Leben kam, als er mit seinem neu erworbenen Gespann in den Gegenverkehr geriet. Ich selbst bin bei dem Unfall gestürzt und habe körperliche und vor allem auch seelische Verletzungen davon getragen.

Dieser Unfall hat meine Einstellung im Umgang mit dem Motorrad-Gespann deutlich verändert. Daher möchte ich hiermit einen Anstoß geben, damit die Sicherheit beim Gespann- und Motorradfahren mehr in den Vordergrund gestellt wird, ohne dabei jedoch den Spaß und die Freu-



de an unserem Hobby zu verlieren oder zu vermiesen.

Auch wenn ich nicht zu dem harten Kern der Teilnehmer von Gespannfahrer-Treffen zähle, so kenne ich doch genug Situationen, bei denen man sachlich betrachtet nur mit den Kopf schütteln kann.

Habt Ihr schon mal:

- überladene und falsch beladene Gespanne in Richtung Treffen rollen sehen?

- Zustände von Reifen, Federbeinen und Bremsen gesehen, bei denen eine Teilnahme am Straßenverkehr nicht mehr verantwortbar ist?

- nicht angeschnallte Hunde in Beiwagen gesehen? Kein Hundebesitzer dieser Welt kann zu 100 Prozent ein Fehlverhalten seines Vierbeiners ausschließen (Ich habe selbst zehn Jahre lang Hunde gehabt und weiß, wovon ich spreche.).

- Gespann-Kollegen nach durchzechter Nacht morgens losfahren sehen, obwohl die Augen noch nicht richtig geöffnet waren und evtl. der Restalkoholgehalt im Blut noch zu hoch war?

- selbst Fahrten unternommen, bei denen ihr wusstet, dass die Beiwagenbremse alles andere als richtig eingestellt war?

- absolute Neulinge in den Straßenverkehr einbiegen sehen, die da noch nicht hingehören? Drei Gespann-Neulinge kenne ich persönlich, die mit ihren Dreirädern aufgrund von mangelndem Fahrvermögen in irgendwelchen Gärten und Straßenrampen landeten. Bei allen dreien ist nichts Schlimmes passiert, die Leichtsinnigkeit hätte jedoch auch mit einem Querschnitt oder dem Tod enden können!

Bei Stammtischrunden werden solche „Unglücks-Geschichten“, bei de-

nen jemand in Nachbars Garten gelandet ist, gern erzählt und es wird auch meist herzlich darüber gelacht. In Wirklichkeit sind solche Ereignisse überhaupt nicht zum Lachen, sondern sehr ernst.

Jeder von uns, und ich schließe mich ausdrücklich dabei ein, sollte sich diese Fragen und Themen mal bewusst vor Augen führen.

Wie heißt es so schön: „Das Leben ist

den vor allem auch für die alten, gestandenen Motorradfahrer, denen der Umstieg besonders schwerfällt – siehe die obigen Ausführungen von unserem geschätzten Klacks.

In nahezu jedem Autotest werden Bremswege bei kaltem und warmem Bremsenzustand, im beladenen und unbeladenen Zustand ermittelt. Elchtests gehören heute zum Standard eines jeden Autotests. Machen wir mit

unseren Gespannen eigentlich keine Ausweichmanöver? Im Wohnwagenbereich wird in der Fachpresse häufig über die maximal mögliche Zuladung diskutiert. Da wird teilweise um zehn Kilogramm mehr an Lademöglichkeit gefeilscht. Was ist bei unseren Gespannen? Papier ist geduldig! Wer von Euch ist schon mal vollbeladen einen Pass runtergekommen und hat unten angekommen schweißgebadet resümiert, dass es so

grad nochmal gutgegangen ist? Was ändern wir daran? Wie gehen wir damit um?

Die Fachzeitschriften sollten aus meiner Sicht in ihren Tests weg von den teilweise subjektiven Meinungen über die Fahrzeuge, hin zu nachvollziehbaren Test- und Messberichten. Ganz nach dem Motto: Miss es – oder vergiss es! Es wird in Testberichten schon detailliert berichtet über die Bremseigenschaften der Fahrzeuge, jedoch scheinen Messdaten mit den Einheiten „Metern“ und „Sekunden“ für Gespanne offensichtlich nicht recht zu gelten. Der Verbraucher, der für ein Gespann oder einen Umbausatz viel Geld auf den Tisch des Gespannherstellers legt, kann für sein Geld einwandfreie, verkehrssichere



kein Ponyhof“. Das trifft heutzutage besonders auf den immer hektischer werdenden Straßenverkehr zu. Können wir unser Verhalten unseren Mitmenschen und uns selbst gegenüber stets verantworten? Nein, sicherlich nicht immer, oder? Verhalten wir uns nicht manchmal ein wenig unverantwortlich, wissen dies im Grunde auch, und tun es trotzdem?

Ich möchte hiermit die Fachpresse Ballhupe, Motorrad Gespanne und Sidecar Traveller bitten, das Thema Sicherheit beim Gespannfahren zu einem der zentralen Themen in ihren Zeitschriften zu machen. Es ist aus meiner Sicht das wichtigste Thema. Wir sind dem Nachwuchs gegenüber verpflichtet, das gilt nicht nur für die jungen nachrückenden Fahrer, son-



und verkehrstaugliche Ware verlangen. Bei allen anderen Produkten des täglichen Lebens sind wir kleinlicher und erwarten beste Eigenschaften, nur bei den Gespannen haben die meisten von uns ein wenig den Hang zum Unperfekten, oder?

Bei allen wünschenswerten, anzustrebenden Verbesserungen sollen die Gespann-Eigenheiten und das Unsymmetrische natürlich nicht verwässert werden. Wir lieben ja genau das Eigenwillige, Unperfekte an unseren Dreirädern und das soll auch erhalten bleiben. Ergibt sich daraus ein Widerspruch?

Einen weitere Bitte möchte ich an die Fachzeitingungen richten: Termine von Sicherheitstrainings gehören nicht kleingedruckt zwischen irgendwelche Stammtischtermine, sondern fettgedruckt in eine nach Möglichkeit neu zu schaffende Rubrik „Gespannsicherheit“.

Professionelle Organisationen wie ADAC, BVDM, Motocoaching und Prosidecar gibt es schon seit vielen Jahren. Sie bieten für jeden von uns tolle Möglichkeiten des Trainings – vom genussvollen Cruisen bis zum Heizen auf der Rennstrecke – wir müssen deren Dienstleistungen nur annehmen. Ich habe schon mehrfach Sicherheitstrainings im Zwei-, Drei- und Vierradbereich besucht. Komischerweise trifft man dort meist dieselben Leute. Und wenn man die anderen, die dort nicht teilnehmen mal fragt: „Hast Du nicht auch mal Lust auf ein Sicherheitstraining, weil es diese und jene Vorteile für Dich bringt . . .“, kommt meistens die gleiche Antwort „Ne, brauch ich nicht – ich kann fahren, außerdem ist so was viel zu teuer“.

Da sind wir wieder bei der o.g. Selbstüberschätzung. Auch ich muss mich immer wieder anspornen, um an einem Fahrerlehrgang teilzunehmen.

Ich kann Euch nur ermutigen, man lernt nie aus und man hat dort prima Möglichkeiten, seine eingeschlichenen Fahrfehler unter fachkundiger Anleitung zu korrigieren. Außerdem macht die Teilnahme an solchen Lehrgängen mit Gleichgesinnten sehr viel Spaß.

Auch wenn es eine 100 prozentige Sicherheit nie geben wird, so sollte aus meiner Sicht jeder von uns seinen Beitrag dazu leisten, dass wir unser geliebtes Hobby verantwortungsvoll genießen und leben können, ohne dass sich schreckliche Unfälle und Stürze ereignen, die wir hätten verhindern können. Die anderen Ereignisse, die wir nicht beeinflussen können, sind schon schlimm genug.

Ich hoffe, ich rege mit diesem Leserbrief Diskussionen an, die für die Zukunft unseres Hobbys fruchtbar sein werden.

Stephan Quinkert

Einmal Aufwärmen bitte

Über 140 Motorradfahrer aus halb Europa versorgte der RSC Stammtisch bei eisigen Temperaturen mit Kaffee, Tee und Kuchen. Jedes Jahr Ende Januar treffen sich bekanntlich tausende von Motorradfahrern beim legendären Elefantentreffen im Bayerischen Wald. Die Organisatoren vom RSC Stammtisch, Klaus Burgstaller und Jörg Hanusch, standen auch dieses Mal bei Schneetreiben auf einem Parkplatz der Degendorfer Autobahn mit heißen Getränken parat. Der wärmende Kaffee und Tee sowie die mitgebrachten Kuchen waren bei den Bikern sehr begehrt. Neben den einheimischen waren auch viele Motorradfahrer aus Österreich, der Schweiz und Frankreich vertreten. Hoch im Kurs stand das Elefantentreffen auch bei den Motorradfahrern aus Italien. So legte eine Gruppe aus Sizilien einen Stopp am Kaffee-



Die Organisatoren Klaus Burgstaller (l.) und Jörg Hanusch (r.) mit einem französischen Biker, der einen außergewöhnlichen Beiwagen an seiner Moto Guzzi hat.

stand ein. Die am weitesten ange-reisten Motorradfahrer kamen auch in diesem Jahr wieder aus Spanien. Alle Biker waren begeistert vom Zwischenstopp beim RSC Stammtisches und konnten etwas aufgewärmt so-wie gestärkt die restliche Strecke zum

Elefantentreffen in Angriff nehmen. Auch in diesem Jahr wurde die Aktion wieder von der Firma Elektrotechnik Kluger aus Pfaffenhofen mit der kostenlosen Bereitstellung eines Transporters unterstützt.

RSC Pfaffenhofen



Rathäuser erkunden

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

Das Thema der Tourenzielfahrt 2012 lautet „Rathäuser“ – Unterwegs zu den schönsten Rathäusern Deutschlands. Diesmal haben wir insgesamt 119 Rathäuser auf der Liste. Die Tourenziele sind über ganz Deutschland verteilt. Jedes Tourenziel bietet einen Anreiz für eine lohnenswerte Tour, bei der es sicher auch noch so manches andere zu entdecken gibt.

Jeder Teilnehmer, der sich zur Fahrt anmeldet, bekommt eine Liste mit 119 Tourenzielen inklusive Standortbeschreibung, sowie ein Wertungsheft. Für jedes Ziel ist eine Punktzahl zwischen 10 und 40 Punkten ausgeschrieben. Hoch bepunktet werden diejenigen Ziele, die besonders spektakulär sind oder die sich in entlegenen Gebieten Deutschlands befinden.

Man hat dann das ganze Jahr Zeit, so viele Ziele aus dieser Liste anzufahren, wie man möchte. Gewertet werden am Ende maximal 20 Tourenziele. Als Beweis, dass man selbst mit seinem Motorrad vor Ort war, macht man ein Foto vom Ortsschild, auf dem das Motorrad mit Nummernschild, sowie ein Schild mit der Jahreszahl R2 (für Rathäuser 2012) sichtbar sind. Für jedes Ortsschild werden 20 Punkte gutgeschrieben. Um zusätzlich die



Dieses Rathaus ist eins von 119 möglichen Zielen der Tourenzielfahrt.

jeweils ausgewiesene Punktzahl für das Tourenziel zu bekommen, ist ein unverwechselbares Foto anzufertigen. Die Punkte für das Ortsschild und für das Ziel werden, wenn alles korrekt ist, addiert.

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

Teilnehmen können nicht nur BVDM-Mitglieder, sondern alle interessierten Motorradfahrer. Für BVDM-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos. Nichtmitglieder zahlen eine Teilnahmegebühr von 12,- Euro. Die Siegerehrung findet auf der Jahreshauptversammlung des BVDM 2013 statt.

Für Mitglieder des LV Rhein-Ruhr ist die Tourenzielfahrt der traditionelle Jahreswettbewerb mit einer eigenen Wertung. Die Siegerehrung für LV-Mitglieder erfolgt auf der JHV des LV Rhein Ruhr Anfang 2013.

Wer Interesse hat, bei der Tourenzielfahrt mitzufahren, meldet sich bitte per E-Mail beim BVDM-Sportwart Peter Aufderheide tourentrophy@bvdm.de.

Peter Aufderheide



Auch dieses Rathaus findet sich auf der Liste.



Besondere Winterfreuden

Amadeus ist unermüdlich unterwegs, es gibt wohl keine Ecke des Hexenkessels, in der er beim 56. Elefantentreffen des Bundesverbandes der Motorradfahrer nicht gewesen ist. Und vor allem, die er nicht mit seiner Videokamera aufgenommen hat. Amadeus ist als Videoreporter auf dem ältesten Wintertreffen für Motorradfahrer in dem kleinen Örtchen Loh im Einsatz, wo die Elefantentreiber mittlerweile zum 24. Mal zusammengekommen sind. Amadeus führt Interviews, richtet seine Zeitrafferkamera ein und stellt am Freitag fest, dass er nicht mehr genügend Speicherplatz auf seinen Karten hat – und dabei gibt es noch so viel aufzunehmen, so viele interessante Menschen zu befragen, pfiffige Umbauten zu dokumentieren und die Wettbewerbe in der Arena zu filmen.

Aber Amadeus ist ja nicht zum ersten Mal auf dem ET, und er findet auch eine Lösung für seine Speicherprobleme. Das Ergebnis seines Einsatzes kann man auf youtube ansehen. Mehr als eine Stunde lang dauern die verschiedenen Filme, die Amadeus



Amadeus nach getaner Arbeit kurz vor der Heimreise. (Foto: Biethan)



dort eingestellt hat. Sie geben ein tolles Bild und die Stimmung auf dem ET hervorragend wieder. Vielen Dank an Amadeus.

Doch nicht nur bei youtube sind Filme über das Elefantentreffen zu sehen, auch mehrere Kamerateams verschiedener Fernsehanstalten waren vor Ort und zeigten anschließend Berichte über das Treffen. Am Samstagabend sendete das ZDF in der Nachrichtensendung „heute“ um 19 Uhr einen Beitrag. NTV, Sat 1 und Servus TV berichten ebenso und die Fernsehjournalisten zeigten sich von der Stimmung und den Menschen begeistert. Die Kollegen der schreibenden Zunft waren ebenfalls gut vertreten, und auch die lokalen Radiosender machten auf das lokale Großereignis aufmerksam.

Die besondere Atmosphäre des Elefantentreffens, von dem sie immer wieder gehört hatten, wollten auch zwei Engländer erleben. Und sie reis-



Zu den meist fotografierten Motiven zählten in diesem Jahre neben dem Eingangsbereich (o.) auch der Elefant aus Pappmaché (M.) und die Elefantensstraße 1 (u.). (Fotos: Biethan, Eckert, Kellety)

ten mir ihren goccm Hondas an. Etwas Vergleichbares gebe es in Großbritannien nicht, erzählten sie und dass sie im nächsten Jahr wiederkom-





men wollten. Überhaupt waren in diesem Jahr deutlich mehr Besucher aus Großbritannien dabei, und die Motorradfahrer aus dem Osten Europas werden auch immer mehr. Für Aufsehen sorgten rund 300 Tschechen. Sie hatten sich per Lautsprecherdurchsage verabredet. Und vom Haupteingang kam dann der Hilfe-

ruf: „Sofort alle verfügbaren Helfer zum Eingang, hier bahnt sich etwas an!“ Doch die Aufregung entpuppte sich als grundlos, denn die Tschechen vollzogen einen „flashmop“, um den Daheimgebliebenen über die Webcam einfach zuzuwinken. Die Zugriffszahlen auf die BVDM-Homepage, über die die Bilder der Webcam



Mehr als 6000 Besucher kamen in den Hexenkessel (o.). Manche hatten den ganzen Hausstand auf dem Gespann dabei (M.). Matschig wurde es mittags bei leichten Plustemperaturen an einigen Stellen des Geländes (u.l.). Mit dem richtigen Fahrzeug kann man auch den Schnee fliegen lassen (u.r.). (Fotos: Eckert)







zu sehen waren, schossen dermaßen in die Höhe, dass die Seite abgeschaltet werden musste und erst nach ein paar Stunden wieder erreichbar war.

Das stellte aber auch schon die größte Aufregung für Helfer und Organisationsleitung dar, denn das Treffen verlief wieder in einer außerordentlich ruhigen und friedlichen Atmosphäre ab. Die Beschreibung, dass es auf dem Elefantentreffen mit seinen tausenden von Motorradfahrern aus ganz Europa weniger Auseinandersetzungen gibt als auf jedem Schützenfest, werde ich übrigens nach einer Beschwerde des bayerischen Schützenverbandes nicht mehr verwenden. Natürlich wollte ich damit keine Schützen diskriminieren, sondern nur den besonderen Charakter des Treffens herausstellen. Ich gelobe Besserung und werde künftig ganz allgemein den Vergleich mit Volksfesten ziehen.

Für Verunsicherung der Motorradfahrer in ganz Europa sorgt immer noch die unsinnige Winterreifenverordnung in Deutschland, die nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums auch für Motorräder gilt. Bei winterlichen Bedingungen, also Schnee und Eis, müssen danach auch Motorräder mit Winterreifen aus-



Unterstützung boten die Politiker aus den Kommunen und dem Kreis dem BVDM beim Kampf gegen die Winterreifenverordnung an. (Foto: Lenzen)



gerüstet sein. Als Winterreifen gelten Reifen mit M+S-Kennzeichnung, nach schriftlicher Aussage des Verkehrsministeriums aber auch grobstollige Reifen ohne Kennzeichnung. Was allerdings grobstollig ist, wurde nicht definiert. Trotz intensiver Bemühungen hat es der BVDM bisher nicht geschafft, diese unsinnige Verordnung zu kippen. Auf dem Elefantentreffen kamen auf Einladung von Bürgermeister Martin Behringer verschiedene weitere Bürgermeister, Politiker und Landtagsabgeordnete der benachbarten Kommunen zum ET. Sie boten dem BVDM Unterstützung im Kampf gegen die Winterreifenverordnung an. Wir hoffen, dass wir im nächsten Jahr nicht mehr über diese Verordnung reden müssen und die Motorradfahrer aus den Nachbarstaaten über solchen Unsinn nicht mehr den Kopf schütteln werden oder gleich zu Hause bleiben.

Diejenigen, die nicht gekommen sind, haben wirklich etwas verpasst, denn es gab spektakuläre Umbauten zu bewundern, eine super Stimmung und immer wieder tolles Feuerwerk. Das Wetter spielte auch mit, denn auf dem Gelände lagen noch etwa 30 Zentimeter Schnee, und bis Freitag schien auch die Sonne. Die niedrigsten Temperaturen lagen bei etwa Minus zehn Grad, tagsüber taute es dagegen leicht. Am Samstag fiel ein bisschen Schnee, aber die Straßen waren frei. An- und Abreise war für



Viele Besucher reisten schon am Donnerstag zum Treffen an. (Foto: Biethan)



die Teilnehmer, die teilweise mehrere tausend Kilometer Anfahrt in Kauf genommen hatten, um dabei zusehen, kein Problem.

Mehr als 100 Helfer sorgten für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung. An dieser Stelle möchte ich allen, die zum Gelingen beigetragen haben, ganz herzlich danken. Es ist klasse, dass so viele Ehrenamtler zur Verfügung standen. Nächstes Jahr feiert das Elefantentreffen mal wieder ein Jubiläum, denn dann findet es bereits zum 25. Mal in Loh statt. Der Termin steht auch schon fest: 1. bis 3. Februar 2013. Der BVDM freut sich wieder auf tausende Motorradfahrer und ein friedliches Fest.



Vollen Einsatz zeigte Bürgermeister Martin Behringer auch beim Holzsägewettbewerb (l.) Zahlreiche Umbauten (r.) zogen die Blicke an. (Fotos: Kellety/Krämer)

Ergebnisse der Wettbewerbe

Motorradfahrer: 4070, Tagesbesucher: Anzahl: 2000

Weiteste Anfahrt: Andreas Ramirez Rodriguez aus El Portil (Spanien) mit 2920 Kilometern

Ältester Teilnehmer: Giorgio Luppi, 78 Jahre

Jüngster Teilnehmer: Simon Moos, 16 Jahre

Jüngste Teilnehmerin: Tatjana Hammel, 17 Jahre

Größter Club: Name: MK Sairach, Slowenien mit 8 Personen

Schönster Eigenbau: Guy Maas aus Belgien, Eigenbau-Gespann auf BMW 1100 GS Basis

Holzsägen: Reinhard Hupe in 26 Sekunden

Tauziehen: Club Mate



Natürlich gab es wieder Pokale für die schönsten Eigenbauten.



Holzelefant im Abendlicht. Pfarrer Ingolf Schulz (2.v.r.) und Agnes Benack (2.v.l.) verlesen bei der Gedenkfeier die Namen der verstorbenen Motorradfahrer. Die Ansprache hielt BVDM-Ehrenvorsitzender Horst Orłowski (r.). (Fotos: Krämer/Lenzen)



Die walddreichste Gegend

Die 34. BVDM-Deutschlandfahrt findet vom 24.-26. August 2012 statt. Das Veranstaltungsgebiet erstreckt sich in nord-südlicher Richtung zwischen Sauerland und Westerwald, in west-östlicher Richtung zwischen Bergischem Land und dem Rothaargebirge. Zielort ist Wilnsdorf.

Wilnsdorf liegt zentral im oben beschriebenen Zielgebiet und ist verkehrstechnisch gut über die Autobahn 45 zu erreichen. Trotzdem ist die Gegend von allzu viel Lkw-Verkehr, verschont und ländlich strukturiert.

Das Oberzentrum Siegen wird bei der diesjährigen Deutschlandfahrt bewusst außen vor gelassen. Zwar sind in der Stadt kulturell interessante und bedeutende Sehenswürdigkeiten zu finden (z. B. das Obere Schloss oder die Nikolaikirche mit Siegens Wahrzeichen, dem Krönchen), die Verkehrssituation sowie Siegens industrielle Prägung verbieten jedoch die Anfahrt dieser Sehenswürdigkeiten. Umso schöner lässt sich das Motorrad in Siegens Umland bewegen. Die Lage am Rande des Rothaargebirges, des Sauerlandes und des

Westerwaldes sowie die Nähe zum Bergischen Land lädt zu schönen Motortourradtouren ein. Touristisch und kulturell interessante Ziele finden sich in Hülle und Fülle.

Seine Prägung hat das Siegerland insbesondere durch seine Erzvorkommen und dem daraus resultierenden Bergbau erhalten. Auch sind viele alte Stollen und Gruben vorhanden. Erst im Jahre 1965 stellte die letzte Erzgrube ihren Förderbetrieb ein. Heute tre-



ten mehr und mehr die Folgen des exzessiven Bergbaus in dieser Region im wahrsten Sinne des Wortes „zu Tage“.

Im Juli 2009 musste die A45 bei Freudenberg teilweise gesperrt werden, der entstandene Tagbruch war elf Meter tief und befand sich im Bereich der Fahrbahn.

Die Weiterverarbeitung des abgebauten Erzes fand ebenfalls im Siegerland statt, dem zweiten industriellen Standbein dieser Region in der Vergangenheit. Das abgebaute Eisenerz wurde vor Ort verhüttet. Bereits im Jahr 1415 wurden im Siegerland 25 Hütten urkundlich erwähnt. Noch heute sind zahlreiche Zeugen dieser Zeiten im Siegerland vorhanden. Die Stadt Siegen liegt z. B. im Hüt-

tental. ThyssenKrupp Nirosta produziert bis heute am Standort Siegen Edelstahl. Viele weitere Metall- und Stahl verarbeitende Betriebe sind in Siegen zu finden, haben zum Teil dort sogar ihre Wurzeln.

Den nötigen „Brennstoff“ für die Verhüttung des Eisenerzes in früherer Zeit lieferten die Kohlenmeiler. In diesen Kohlenmeilern wurde Holz zu Holzkohle verarbeitet, verkohlt, wie man sagt. Das Holz für die Kohlenmeiler stammte aus den Wäldern des Siegerlandes. Der Landkreis Siegen-Wittgenstein gilt als Deutschlands walddreichster Landkreis. Glücklicherweise war den Siegerländern bereits im Mittelalter bewusst, dass diese Ressource endlich ist. Die Haubergswirtschaft war geboren, das heißt, der nachhaltige Umgang mit der Ressource „Wald“. Es erfolgte ein kontrolliertes Abschlagen des Waldes sowie eine kontrollierte Wiederaufforstung. Die Siegerländer waren ihrer Zeit in diesem Bereich weit voraus.

Nicht nur in den beschriebenen wirtschaftlichen Bereichen gibt es im Siegerland viel zu entdecken. Auch kulturell bietet das Siegerland interessante Punkte: Beispielsweise die Freilichtbühne in Freudenberg, das Schloss Wittgenstein mit einem „waschechten“ Prinzen, das Wisent-Gehege in Aue-Wingeshausen, einer in Europa nur etwa 2000 Stück starken Wildrindart sowie den Rothaarsteig mit seinem Waldskulpturenweg.

Die angrenzenden Gebiete wie das Sauerland und das Bergische mit seinen vielen Talsperren sowie der Westerwald mit seinen vielen Seen gehören ebenfalls teilweise zum Zielgebiet. Auch hier sind lohnenswerte, interessante Sehenswürdigkeiten zu Hauf zu finden.

All das kannst Du bei der diesjährigen Deutschlandfahrt des BVDM erfahren! **Matthias Schneider**



Und so funktioniert's:

Die tourensportliche Orientierungsfahrt führt abseits der großen Ballungsräume und Verkehrsströme über besonders schöne Motorradstrecken zu touristisch und kulturell interessanten Orten.

Das Veranstaltungsgebiet erstreckt sich über Westerwald, Bergisches Land, Sauerland, Rothaargebirge bis in den Kellerwald. Der Zielort Wilnsdorf liegt in Siegen-Wittgenstein im Dreiländereck NRW - Hessen - Rheinland-Pfalz.

Und das ist die Deutschlandfahrt: Die Teilnehmer „erfahren“ jedes Jahr auf den schönsten Motorradstraßen neue und abwechslungsreiche Landschaften. Dabei ist es egal, ob es um lustbetontes Motorradfahren oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb um Pokale geht; die Deutschlandfahrt bietet beides. Jeder Teilnehmer entscheidet für sich selbst, welche Ausprägung für ihn die Richtige ist. Zwölf Haupt-

kontrollstellen mit je drei touristisch und kulturell interessanten Nebenkontrollen ergeben immerhin 48 mögliche reizvolle Zwischenstationen auf der Fahrt zum Zielort. Da jeder Teilnehmer seine persönliche Route aus zahlreichen Variationen zusammenstellt, kann man erst am Ziel sehen, wie viele gleichgesinnte Motorradfahrer den Spaß an der Deutschlandfahrt genießen.

An den Kontrollstellen werden durch Stempel der Posten und durch das Beantworten von Fragen Punkte gesammelt. Damit kein Zeitdruck entsteht, sind Mindestfahrzeiten einzuhalten. Die Teilnehmerzahlen haben sich in den letzten Jahren zwischen 80 und 100 bewegt.



Diese Jahr ganz neu im Angebot der Deutschlandfahrt ist Geodashing. Zusätzlich zum traditionellen Veranstaltungsmodus kann in einer eigenen Geodashing-Wertungsklasse gestartet werden. Hier erhalten die Teilnehmer vorab einen Teil der GPS-Daten von Dashpoints, den Kontrollpunkten.

Wolfgang Schmitz

1. Gespanntreffen im Bayernwald

„Herbstln tuat's“: Unter diesem Motto findet vom 3. bis 7. Oktober 2012 das erste Herbsttreffen für Gespannfahrer im Bayerischen Wald

statt. Eingeladen sind alle dreiradbegeisterten Motorradfahrer, die in einer netten Clique die Saison gemeinsam ausklingen lassen wollen,

denn bis zum Elefantentreffen ist es bekanntlich dann noch weit. Ausgesucht für dieses Event haben sich die Organisatoren den schönen Ort Bernried, zwischen Straubing und Deggendorf am Fuße des Bayerischen Waldes gelegen.

Mit einem tollen Programm, über Trainingstouren, bis hin zu einem Kegel- und Hüttenabend mit Spanferkel vom Grill und Live-Musik, ist für jeden etwas dabei. Unterkunft beziehen können die Teilnehmer im Hotel, oder auf dem Campingplatz vor Ort. Damit wir besser planen können, bitten wir um Anmeldung bis zum 01.08.12 unter der Rubrik „Termine“ auf der Homepage von [motocoaching www.motocoaching.de](http://motocoaching.de).

Andreas Porz





Offene Tür bei Stern Gespannservice

Stern Gespannservice, einer der größten Gespannhersteller, eröffnet am 21. April offiziell den neuen Standort mit einer großen Einweihungsfeier. Nachdem der Betrieb in Geiselhöring aus allen Nähten platzte und Helmut Herrmann seine Produkte auch in einem entsprechenden Umfeld präsentieren mochte, war der Umzug nach 25 Jahren nicht mehr als eine logische Konsequenz. Zudem verspricht sich das niederbayerische Traditionsunternehmen, das auch Importeur für EZS, Watsonian/Squire und LBS Sidecars aus den Niederlanden ist, mit dem neuen Betrieb in der niederbayerischen Metropole eine größere Nähe zur regionalen Kundschaft.

So wird den Gästen ein vielfältiges Programm geboten, Produkt-Präsentationen, Multi Media-Vorträge und Zeit zum Austausch bei niederbayerischen Spezialitäten sind nur einige Highlights auf dem neuen Gelände in der Siemensstraße in Straubing, direkt neben dem TÜV.

Natürlich gibt es eine ganze Reihe Gespanne zu bewundern und damit ist diese Veranstaltung ein netter Aufhänger, vielleicht auch einmal an diesem Wochenende den nahen Bayerischen Wald zwei- oder dreirädrig zu erkunden.

Termin: Samstag, 21.04.2012, ab 10 Uhr, Ort: Siemensstraße 1, 94315 Straubing

Andreas Porz

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 oder St. Mäuser 0177/331 43 63.

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 10. Mai 2012. Die Redaktion freut sich über alle Zuschriften, Fotos (mindestens 1 MB groß), Anregungen und Kritik. Bitte die Fotos nicht in den Text einbinden, sondern als Anhang (jpeg-Datei) schicken.

Wir möchten Euch weiter über aktuelle Termine, Neuigkeiten im Verband und verkehrspolitische Entwicklungen per elektronischem Newsletter, den wir per E-Mail verschicken, informieren. Dazu benötigen wir Eure E-Mail-Adressen, sowie Euer Einverständnis. Aus Datenschutzgründen können wir die uns vorliegenden E-Mail-Adressen nicht ohne Einverständnis verwenden. Selbstverständlich werden diese nicht weitergegeben. Wer den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an die BVDM-Geschäftsstelle, E-Mail: geschaefsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

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

Auflage: 6000

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

Layout: Jörg Renfordt

Autoren dieser Ausgabe:
Maurice Anderson, Peter Aufderheide, Olaf Biethan, Norbert Lixfeld, Andreas Porz, Stephan Quinkert, Wolfgang Schmitz, Matthias Schneider, Dagmar Schreiner, Michael Zell und Uwe Ziegler.

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: geschaefsstelle@bvdm.de

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

BVDM-Homepage: <http://www.bvdm.de>
Druck: Warlich Druck, Meckenheim
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung oder Übernahme auf Datenträger sowie Einspeicherung in elektronische Medien nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.

