



Heißer Herbst

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde!

Mit zahlreichen Neuheiten wartet die Intermot in Köln auf. Gerade im Segment der Reiseenduros präsentieren die Hersteller neue Modelle. BMW, die mit der BMW R 1200 GS das in Deutschland meist verkaufte Motorrad am Start hat, stellt den Nachfolger mit wassergekühltem Boxermotor vor. Auch die Japaner präsentieren ihre Konkurrenten für den Patzhirsch aus Bayern. In einem Markt, der nach Jahren des Rückgangs leichte Aufwärtstendenzen zeigt, ist die Offensive der Produzenten ein positives Signal.

Weniger positiv sind verschiedene Verordnungen und Gesetze, die diskutiert werden oder bereits umgesetzt sind und bei denen Motorräder nicht berücksichtigt werden oder die für Zweiradfahrer unsinnig sind. Ich denke da an die Winterreifenverordnung, die neue Bündelungsbehörde oder die jährliche Hauptuntersuchung für Fahrzeuge, die älter als sechs Jahre sind. Lösungen, die Motorradfahren zur echten Alternative in den Innenstädten machen, wie das Nutzen der Busspur oder mehr Motorradparkplätze in der Innenstadt – Fehlanzeige. Da wird die Straßenverkehrsordnung neu geregelt, aber die große Chance, alte Kamellen wie beispielsweise die Beschränkung auf Tempo 60 für Motorräder mit Anhänger zu kippen oder das Durchschlängeln im Stau zu erlauben, wird nicht genutzt. Eine umfangreiche Stellungnahme des BVDM zur Neuordnung, rechtzeitig eingereicht, wurde mit der lapidaren Bemerkung abgetan, dass die Einwendungen aus Zeitgründen nicht berücksichtigt werden

könnten, aber bei der nächsten Novellierung diskutiert würden. Glauben mag man das kaum. In anderen Ländern, beispielsweise Frankreich, gehen die Motorradfahrer auf die Straße, protestieren gegen unsinnige Verordnungen und wehren sich. Auch wir als Verband für alle Motorradfahrer wehren uns, auch mit juristischen Mitteln, etwa gegen Streckensperrungen. Die lösen keine Probleme, sondern verdrängen nur. Keine Be-




hörde und kein Politiker käme auf die Idee, eine unfallträchtige Strecke nur für Pkw zu sperren.

Es wird Zeit, dass sich mehr Motorradfahrer wehren und demonstrieren. Etwa bei der Gedenk- und Demonstrationsfahrt von Köln zum Altenberger Dom Ende Oktober. Hier können wir zeigen, dass wir nicht einfach zuzusehen, sondern für unser Rechte auch aktiv werden. In diesem Sinne wünsche ich uns allen einen heißen Herbst.

Ein Thema das immer mehr Bürger auf die Palme und gegen Motorradfahrer aufbringt, ist der Lärm. Gerade wenn viele Ruhe und Erholung suchen, sind wir Motorradfahrer unterwegs. Gegen guten Sound ist nichts einzuwenden, doch der hat mit Lärm nicht zu tun und muss überhaupt nicht laut sein. Das kann jeder Akustikdesigner bestätigen. Problematisch ist, dass es keine (anerkannten) sinnvollen Messverfahren für das Vorbeifahren gibt.

Klappen und Steuerungen im Auspuff, die bei entsprechender Drehzahl die Maschine laut machen, bringen für den Fahrspaß nichts, sorgen aber für Konflikte mit Anwohnern. Die bestehenden Lärmgrenzwerte reichen völlig aus, sie müssen nicht verschärft werden. Aber sie sollten für den gesamten Drehzahlbereich gelten. Zudem sind vernünftige Messverfahren und auch Kontrollen erforderlich. Die Politik diskutiert längst über eine Verschärfung der Grenzwerte, und genervte Anwohner fordern immer mehr Streckensperrungen. Wir haben es mit unserem Verhalten selbst in der Hand, etwas für das Image der Motorradfahrer zu tun. Und auch, ob wir uns die unsinnigen Regeln und Gesetze gefallen lassen. Der BVDM wehrt sich, unterstützt uns dabei!

Einen sonnigen Herbst mit schönen Fahrten und tollen Erlebnissen wünscht Euch


Michael Lenzen,
BVDM-Vorsitzender



8

Polnische Kontakte

Über den Tellerrand geschaut hat die MIG Soest, ein Motorradclub im BVDM. Die Soester nahmen Kontakt zu einem Motorradclub in der polnischen Partnerstadt auf. Der Besuch verlief prima, Vorurteile konnten abgebaut werden und die Soester lernten die Gegend und die polnische Art, Motorrad zu fahren, kennen. Die Beziehungen sollen nun weiter ausgebaut werden.

8



14

Deutschlandfahrt

Wilnsdorf war der Zielort der diesjährigen Deutschland, die mit einer Neuerung aufwartete. Erstmals gab es eine Klasse für Geodashing, also diejenigen, die ihre Ziele per GPS-Daten ansteuern. Viele Teilnehmer waren aber auch ganz klassisch mit Karte unterwegs, um sich aus den zwölf Hauptkontrollen mit drei Nebenkontrollen die beste Route auszuwählen. Allen hat es Spaß gemacht hat, eine Region und interessante Ziele kennenzulernen.

14



20

Triumph Tiger Trophy

Als echte Alternative zum meist verkauften Motorrad in Deutschland, der BMW R 1200 GS, erweist sich die Triumph Tiger Trophy, die mit ihrem leistungsstarken Dreizylinder-Motor, einer guten Ausstattung und einem ordentlichen Fahrwerk punkten kann.

20



Editorial 3

Das Eifeltreffen des Landesverbandes Rhein-Ruhr im BVDM ist seit Jahren auch Helfertreffen für die zahlreichen Ehrenamtler, ohne die Veranstaltungen wie Elefantentreffen, Deutschlandfahrt, Messeauftritte oder Tourentrophy gar nicht möglich wären. Der Vorstand dankte den Helfern, die viel Spaß hatten. 6

Orientierungssinn ist bei denjenigen gefragt, die im Rahmen der Tourentrophy an einer der verschiedenen Orientierungsfahrten des BVDM teilnehmen. Die Experten starten in der Profiklasse, für die anderen gibt es die Touristenwertung. 11

Zur Geburtsstätte des legendären Elefantentreffens, der Solitude bei Stuttgart, fuhren BVDM-Mitglieder, um den Verband erstmals bei der Veranstaltung „Glemseck 101“ zu vertreten. In Zusammenarbeit mit der „Rennleitung 110“ machten sie auf die Arbeit des BVDM aufmerksam. 12

Auch mit geringen Mitteln lässt sich Motorradrennsport betreiben. Uwe Ziegler berichtet über seine Rennen mit einer Yamaha SR 500. 26

Verstärkt um Motorradfahrer bemüht sich die Maritim Hotel-Gruppe. Das Maritim in Königswinter wurde als motorradfreundliches Hotel ausgezeichnet. 29

Impressum 30

6



12



26



29



16. Eifeltreffen des LVRR

Das 16. Eifeltreffen des Landesverbandes Rhein-Ruhr für Mitglieder und Freunde des LVRR sowie die Helfer der diversen BVDM-Veranstaltungen fand am Wochenende vom 29. Juli bis 1. September 2012 auf dem Clubgelände des LVRR in der Nähe des Nürburgrings statt. Auf der Hinfahrt am Freitag regnete es heftig und das Wetter sollte auch am Wochenende so bleiben. Als ich auf dem Gelände ankomme, sind einige Clubmitglieder und der „Besuch aus dem Bayerischen Wald“ schon da. Helga und Rudi Poschinger aus Loh, sowie Martin Behringer, Bürgermeister von Thurmansbang. Martin freute sich, die ihm bekannten „Gesichter“ vom Elefantentreffen mal in einem anderen Teil Deutschlands zu treffen. Helga hatte Weißwurst, Brezn und süßen Senf dabei und ich musste nun probieren. Süßer Senf in Verbindung mit Wurst und Salzbrezeln? Ungewohnt für einen „Pommes rot-wiess-Fan“ aus Köln, hat aber wider Erwarten sehr gut geschmeckt! (Helga, nächstes Jahr gerne wieder). Unsere Nordlichter, Familie „Igel“ Weinert aus Heide/Holstein waren mit ihren beiden Mädels auch schon da. Wer hatte denn nun die weiteste Anreise gehabt? Sicher ist, dass Heide die jüngste Teilnehmerin aufweisen konnte. Gegen Abend waren etwa 40 Personen auf dem Gelände, und es wurde ein sehr gemütliches, unterhaltsames Beisammensein.

Samstag konnten noch weitere Gäste/Mitglieder begrüßt werden, trotz des Regenwetters. Gegen Mittag, der Wind hatte die Regenwolken vertrieben, fand die bekannte Jux-Rallye statt. Ausgearbeitet von Uwe und Stefan, führte diese über kleine Straßen in einem Umkreis von 20 Kilometern rund um das Eifelgrundstück mit Kontrollen, an denen Federball gespielt und Münzen mit



Wolfgang Schmitz dankt den BVDM-Helfern für ihren Einsatz (Bild oben). Die Helfer haben sich viel zu erzählen (M.). Bürgermeister Manfred Behringer, Rudi Poschinger und Horst Orlowski (v.r.). (Fotos Schreiner/Lenzen)

verbundenen Augen gezählt werden mussten. Horst Orlowski hatte natürlich wieder ein Geschicklichkeitsspiel zur Abrundung dabei. Auch Eifelkenner wurden von der Streckenführung überrascht und konnten noch neue Sträßchen kennenlernen.

Die Siegerehrung nahm Uwe vor, und die Preise konnten sofort verwertet werden, denn es gab Eis in jeglicher Größe, Form und Farbe, dazu noch ein kleine tänzerische Einlage von Jule aus Heide. BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen und Wolfgang Schmitz, Referent Elefantentreffen und Deutschlandfahrt, bedankten sich für die Unterstützung bei diversen BVDM-Veranstaltungen, wie ET, Messe, Deutschlandfahrt

– ohne die vielen ehrenamtlichen Helfer sind solche Veranstaltungen nicht zu stemmen!!! Auch von mir jetzt ganz speziell an die Messehelfer ein herzliches Dankeschön.

Und wenn Stefan in seinem Anmeldeformular vom opulenten Schwenkbraten schrieb, dann war das nicht übertrieben. Der „bayerische Wald“ hatte zudem noch Leberkas und ein 30-Liter-Fäßchen Freibier mitgebracht. Das Bierfass wurde nach der Siegerehrung der Jux-Rallye von Michael Lenzen unter fachmännischen Augen von Martin Behringer angeschlagen und wie auf dem Oktoberfest hieß es „O’zapft is 2012 in der Eifel“.

Ich habe dieses



Uwe Marcus nimmt die Siegerehrung der Jux-Ori vor (l.), bei der auch Motorrad gefahren wurde, ansonsten wurde viel Benzin geredet (r.).

Eifelreunde-/Helfer-Wochenende genossen. Total harmonisch und gemütlich, auch wenn es von oben des Öfteren mal nass wurde oder die kur-

zen gegen die langen Hosen wegen der aufziehenden Feuchtigkeit von unten getauscht werden mussten.

Dagmar Schreiner



Stefan Winke, Horst-Werner-Sassenhagen, Wolfgang Schmitz, Helga Poschinger und Christel Orlowski (v.l.) haben Spaß beim Eifeltreffen.



Von Sylwester zur schwarzen Ewa



Viel zu entdecken gibt es in Polen. Bei großer Hitze brachte der Besuch im alten Bergwerk Abkühlung. (Fotos: Brill)

Über den Tellerrand hinausgeschaut hat der BVDM-Motorradclub MIG Soest und ist nach Polen gereist, um den Motor-

radclub in der polnischen Partnerstadt zu besuchen. Die deutsch-polnischen Beziehungen werden fortgesetzt.

Die MIG Soest ist ein kleiner Motorradclub mit etwa 25 Mitgliedern. Neben dem, was Motorradclubs so im Allgemeinen veranstalten, hat die MIG Soest Interesse daran, auch einmal über den Tellerrand zu schauen, um festzustellen, wie das eigentlich mit dem Motorradfahren in anderen Ländern, speziell in den Partnerstädten von Soest, so ist. Alle Verwaltungen der Partnerstädte wurden angeschrieben und mit den Motorradfahrern aus der polnischen Partnerstadt Strzelce Opolski kam es dann zu einem ersten Kontakt. Es sind die Eternal Riders aus Polen, die im Internet folgenden Auftritt haben: www.eternalriders.pl.

Auch hierbei handelt es sich um einen kleinen Motorradclub, bei dem das Durchschnittsalter schon etwas höher ist. Wie kommen Motorradfahrer eigentlich dazu, nach Polen zu fahren? „Man hört ja so einiges“. Vorurteile gibt es überall. Na klar, auch in



Mit dem Boot fahren die Motorradfahrer durch die Stollen des Bergwerks Sylwester. Eine Erfahrung der anderen Art.





Zur Nachahmung im öffentlichen Straßenverkehr nicht empfohlen. Auf dem Marktplatz in Strzelce Opolski gab es eine Stuntshow.

Polen werden Motorräder gestohlen, aber weniger als zum Beispiel in Italien. Hält uns das davon ab, nach Italien in die Toskana oder Dolomiten zu

fahren? Nein, natürlich nicht. Also, auf nach Polen. Die Stadt Strzelce Opolski liegt in Schlesien im Kreis Opole. Die Anreise erfolgte ausschließlich über

Landstraßen. Die drei „Botschafter“ aus Soest ließen sich zwei Tage Zeit, um die rund 900 Kilometer zu fahren. Die Ortsschilder im Kreis Opole sind zum großen Teil zweisprachig. Oben steht der polnische Name und darunter der deutsche Name der Ortschaft. Vergleichbar mit Korsika, auf denen der französische Name auf den Ortsschildern oben steht und der korsische Name darunter. Es gibt aber einen kleinen Unterschied: In Polen sind die Ortsschilder im Gegensatz zu Korsika nicht zerschossen. Im Kreis Opole gibt es auch eine Stadt, die offiziell seit einigen Jahren zweisprachig ist.

Eines muss aber ohne wenn und aber zugegeben werden: Der Fahrstil der Verkehrsteilnehmer in der dortigen Region war „etwas gewöhnungsbedürftig“. Es gibt auffallend viele Verkehrsteilnehmer, die ein Ortseingangsschild nicht dazu benutzen, um die Geschwindigkeit zu senken. Sie betrachten dieses Schild als Orientierungshilfe, um festzustellen, wo sie sich gerade befinden. Und Zebrastrai-



Rund 4000 Motorradfahrer kamen zu einem Gottesdienst zusammen. (Fotos: Brill)

fen ermuntern auch nicht unbedingt zum Anhalten, wenn Menschen die Straße überqueren wollen.

Unsere polnischen Motorradfahrer empfingen uns mit großer Gastfreundschaft. Verständigungsprobleme gab es nur minimal, da doch einige der polnischen Motorradfreunde Deutsch sprechen. Das ermutigt natürlich die Soester, etwas von der polnischen Sprache zu lernen. Die polnischen Motorradfreunde zeigten uns natürlich ihre Heimat von der attraktiven Seite. Wir sind in die Beskiden gefahren, in das Quellgebiet der Weichsel, habe die Sudeten gesehen und das Glatzer Bergland.

Da die Außentemperaturen sich so um die 35 Grad Celsius bewegten, war das Fahren auf dem Motorrad nicht immer angenehm. Das verführte uns teilweise dazu, ohne Schutzkleidung zu fahren. Es war aber das „kleinere Übel“. Wir unternahmten einen Ausflug, bei dem wir uns so richtig abkühlen konnten. Wir fuhren zu einem stillgelegten Erzbergwerk zum Schacht Sylwester und stiegen in die Tiefe. Dort angekommen, nahmen wir in einem Boot Platz und fuhren durch die mit Wasser gefüllten Stollen zum Schacht Ewa. In diesen Stollen herrschte eine angenehme Temperatur von etwa 14 Grad. Das half uns dann ganz gut, die doch recht hohen Temperaturen besser zu ertragen. Zusätzlich gab es noch einen Besuch in einem polnischen Jurassic Park und einen offiziellen Empfang im Rathaus. Der erste Kontakt hatte alle Erwartungen übertroffen.

Was uns besonders überrascht hat, war die Tatsache, dass die polnische Stadtverwaltung unsere Kontaktaufnahme mit den polnischen Motorradfahrern im Rahmen der Städtepartnerschaft so ernst und wichtig nahm, dass wir zu einem offiziellen Empfang in das Rathaus eingeladen wurden.

Der Höhepunkt dieser Fahrt folgte am Sonntag. Da fand im Rahmen eines nationalen Motorradfahrertreffens ein Motorradgottesdienst in



Aufwendige Umbauten gab es auf dem Treffen ebenso zu sehen wie Oldtimer. Vor Straßenschäden wird auch schon einmal mit ungewöhnlichen Mitteln gewarnt.

Sankt Annaberg (Swenty Anny) statt. Hier hat schon Papst Johannes Paul II. eine Messe vor etwa 500.000 Menschen abgehalten. So viele Motorradfahrer waren es allerdings nicht. Die etwa 3500 bis 4000 Teilnehmer kamen aus allen Himmelsrichtungen angefahren und nahmen an der Messe auf dem „kleinen Platz“ teil.

Sehr interessant war es, die vielen „Eigenkonstruktionen“ und Oldtimer zu begutachten, die sich dort eingefunden hatten. Am Nachmittag gab es noch eine kleine Fortsetzung auf dem Marktplatz in Strzelce Opolskie, auf denen nochmals die Maschinen präsentiert wurden, Akrobatik auf zwei Rädern gezeigt und sehr leckerer schlesischer Mohnkuchen sowie

Kaffee von der Stadtverwaltung kostenfrei verteilt wurde.

Es gibt noch viel zu sehen und erleben. Die hohe Tatra lockt noch mit ihren interessanten Motorradstrecken und die Tschechei und Slowakei sind ja auch nicht weit entfernt. Ein weiteres großes Ereignis wird von der Stadtverwaltung aus Strzelce Opolski noch geplant: Ein internationales Motorradtreffen mit Motorradfahrern aus den Partnerstädten von Strzelce Opolski. Hier liegen leider noch keine konkreten Termine vor. Aber wenn es soweit ist, werden die Soester auf jeden Fall mit dabei sein. Der Kontakt mit den polnischen Motorradfahrern wird fortgesetzt und intensiviert.

Georg Brill

Orientierungssinn gefragt

Die Bergische Ori fand wieder am Landhaus Orbach statt. Harald und Norbert hatten im Vorfeld schon so rumgefeixt – es würde also keine Kafefahrt, soviel war im Vorfeld klar.

Daher hatten Inge und ich uns entschieden, lieber mit nur einem Moped zu fahren. Bei gutem Wetter sind wir also gemeinsam mit den Linnemännern ins Bergische gefahren. Auf dem Hinweg haben wir noch schnell ein Rathaus für die Tourenzielfahrt mitgenommen.

Die Aufgabenstellung war in der Tat nicht ganz ohne. Norbert hatte die Strecke mit diversen Schmankerln aufgepeppt, es galt ori-technisch wie auch fahrerisch einige Aufgaben zu lösen (es hatte am Tag vorher heftig geregnet, entsprechend lag noch jede Menge Dreck auf der Gass). Auch ein paar unbefestigte Abschnitte waren dabei – aber hey, wofür steht denn das GS auf dem Tank? Am Ende hatten Jupp und Petra die Nase bei den Profis einsam vorne und ließen sich auch von den diversen GZKs nicht

beeindrucken. Bei den Touris war der erste Platz mit Günter und Stefan doppelt vertreten.

Ergebnisse:

Touristen

1. Günter, Kawasaki Z750GT
1. Stefan W., BMW R1150GS
3. Stephan S., Honda Deauville

Profis:

1. Jupp und Petra, Suzuki GS1000 Gespann
2. Peter und Inge, BMW R1200GS
3. Jörg und Stephanie, BMW R1200GS

Märkwürdige Ori

Es war warm. Tierisch warm sogar. Inge war froh, sich im Beiwagen etwas luftiger kleiden zu können. Auch Jupp hatte seine Pfeile gut gewürfelt – es wurde also nicht langweilig.

Die Kuchenkontrolle von Petra (natürlich wieder an einem Feuerwehrgerätehaus) war bei der Hitze er-



holsam, der Kuchen lecker, und alle waren froh, nach der Tour im Schatten sitzen zu können. Alles Schattenparker...

Ergebnisse:

Touristen:

Hans, BMW R45

Profis:

1. Peter und Inge, BMW R100 HBS-Gespann
2. Jörg und Stephanie, BMW R1200GS
3. Renate BMW R100GS

Wer mehr Informationen über die Orientierungsfahrten des Bundesverbandes erhalten möchte oder den Newsletter abonnieren will, wendet sich an Peter Aufderheide, E-Mail tourentrophy@bvdm.de. Die Adressen werden garantiert nur im Sinne der Tourentrophy verwandt.

Peter Aufderheide

Streckensperrung aufgehoben

Unser Referent für Streckensperrungen, Michael Wilczynski weist darauf hin dass die Sperrung Belm Ortsteil Vehrte auf der Venner Straße Richtung Ostercappeln Ortsteil Venne, auch Venner Egge genannt, aufgehoben wurde. Die Einschränkungen am Wochenende gibt es nicht mehr.



Fahrspaß pur versprechen die Orientierungsfahrten der Tourentrophy.



Café-Racer und Sprintrennen

Manchmal ist es gut, wenn man auch noch spontan reagieren kann. Begonnen hatte alles mit einem Facebook-Eintrag unseres Mitglieds Uwe Flammer in der BVDM-Gruppe. Er legte allen einen Besuch des Motorradtreffens „Glemseck 101“ vom 31. August bis 2. September an der Solitude bei Stuttgart nahe. Glemseck was? Also erstmal Infos suchen, und mit der im Internet manchmal möglichen Eigendynamik stand Stunden später der Plan fest. Der BVDM teilt sich mit der „Rennleitung 110“ einen Stand und wird präsent sein. Die Rennleitung 110 ist ein Zusammenschluss von Motorrad fahrenden (nicht nur) Polizisten, mit dem wir eine Kooperation anstreben. Den Stand stellte die Rennleitung 101 zur Verfügung, aber wie sollte ich das benötigte Werbematerial auf dem Motorrad dahin? Glücklicherweise war auch Karin Karisch von der Idee angetan und hatte an dem Wochenende Zeit und ein Auto. Bei Dagmar Schreiner orderten wir noch Messematerial und am Frei-



Zum ersten Mal war der BVDM auf dem Treffen „Glemseck 101“ vertreten. Der Andrang am Samstag und Sonntag war groß. (Fotos: Biethan)

tagmittag machten wir uns dann auf den Weg Richtung Stuttgart, zum Geburtsort des Elefantentreffens: Der Solitude bei Glemseck.

Um es vorweg zu nehmen, Glemseck 101 ist keine klassische Motorradmesse. Es ist ein großes Motorra-

devent. Umsonst und draußen. Vor sechs Jahren wurde es als Treffen für „Café-Racer“ im Stile des „ACE Cafés“ erstmals organisiert. In den letzten Jahren kamen bereits über 50.000 Besucher. Zum vierten Mal fanden 2012 zudem Sprintrennen für Café-Racer auf der ehemaligen Start-Ziel-Geraden der Solitude statt. Nebenbei hat sich „Glemseck 101“ in der kurzen Zeit auch zu einem der größten Triumph-Treffen entwickelt. Die Einsatzzeiten waren dementsprechend ungewöhnlich: Freitag von 18 bis 22 Uhr, Samstag von 10 bis 22 Uhr und Sonntag von 11 bis 18 Uhr. Insbesondere abends war unser Einsatz von der Livemusik einiger Bands, die auf einer großen Showbühne spielten, begleitet.

Während am Freitagabend, wohl auch aufgrund des Wetters, der Andrang noch recht verhalten war, übertraf er am Samstag und Sonntag alle Erwartungen. Trotz immer mal wieder durchziehender Regenschauer am Samstag war viel los. Und Sonntag war es gar nicht möglich, etwas früher zusammenzupacken, mit



Der Ort an dem das Elefantentreffen ins Leben gerufen: Glemseck.

Blick auf den langen Rückweg. Bei schönem Wetter wurde es zum Ende der Veranstaltung immer voller. Hier möchte ich Karin zitieren:

„Ich fuhr neugierig, aber skeptisch nach Glemseck 101 und wollte von der „Rennleitung 110“ den Zugang zu den Rennfreaks lernen. Die Zusammenarbeit klappte hervorragend.“

Es waren überraschend viele Familien und Tourenfahrer vor Ort. Olaf und ich waren also sofort in unserem Element. Uwe Flammer besuchte uns und unterstützte uns aktiv. Das Elefantentreffen war vielen Passanten ein Begriff und ein guter Einstieg für ein Gespräch. Die Ballhupe mit dem Thema Streckensperrung ging weg wie warme Semmeln. Also ich bin nächstes Jahr wieder mit dabei, es kam ein abwechslungsreiches Publikum vorbei. Es gab Oldtimer, Rennmaschinen und viele außergewöhnliche Maschinen zu sehen. Auch Rennsportgrößen kamen vorbei und gaben Autogramme.

Und Dagmar irrte mit ihrer Prognose: ‚Ein Karton Ballhupen reicht je Tag‘. Zum Glück hatten wir doppelt soviel dabei und die letzte ging am Sonntag um 17.20 Uhr weg.

Auf jeden Fall war es eine Veranstaltung, die wir 2013 wieder einpla-

nen sollten. Auch um unsere noch geringe Präsenz im Süd-Westen etwas aufzubessern. Mit den in 2012 ausgebildeten BVDM-Moderatoren von der „Rennleitung 110“ gibt es 2013 vielleicht auch mehr Sicherheitstrainings im Süd-Westen.

Unser Dank gilt Rick Lowag und vor allen der Kathi von der „Rennleitung 110“ für die Gastfreundschaft auf dem Stand und die optimale Zusammenarbeit, und natürlich auch unserem neuen Referenten „Zukunft Motorrad“ Uwe Flammer, der uns an zwei Tagen tatkräftig unterstützt und viel interessante Fotos gemacht hat. Nur eins sollten wir 2013 besser



machen: Das Licht! Denn ohne vernünftige Beleuchtung geht ab 20.30 Uhr nichts mehr am Stand...

Olaf Biethan



Gemeinsam an einem Stand: Vertreter der Rennleitung 110 und des BVDM. (Foto: Flammer)



Punktejagd mit dem Navi

Geodashing-Wertungsklasse? Was ist das? Wo liegt der Unterschied? Diese Frage habe wohl nicht nur ich mir gestellt, als ich die Ausschreibung der Deutschlandfahrt 2012 das erste Mal gelesen habe.

Aber was ist überhaupt die Deutschlandfahrt des BVDM? Ehrlich gesagt, bevor ich letztes Jahr zum ersten Mal daran teilgenommen habe, konnte ich mir auch nicht so richtig vorstellen, was dort abgeht. Darum will ich das hier zunächst mal erläutern. Der Name Deutschlandfahrt ist zunächst einmal etwas irreführend. Die Veranstaltung führt nicht durch ganz Deutschland, sondern jedes Jahr durch eine andere Region Deutschlands. Nachdem im vorigen Jahr das Veranstaltungsgebiet in Sachsen lag, benötigte man 2012 die Generalkarte von NRW, mit Bergischem Land, Westerwald, Sauerland, Rothaargebirge und anderen Gegenden mit schönen Motorradstrecken. Zielort war Wilnsdorf südlich von Siegen.

Kurz vor der Fahrt bekommen alle angemeldeten Teilnehmer eine Liste



Da geht's lang: Calli zeigt Jens an der Hauptkontrolle eins, in welche Richtung es geht. (Fotos: Lenzen)

der zwölf besetzten Hauptkontrollen. Zu diesen Hauptkontrollen (HK) gehören drei Nebenkontrollen (NK). Zwei davon sind vorher bekannt, die

dritte erfährt man erst vor Ort an der HK. Das Anfahren der Nebenkontrollen bringt dann richtig Punkte, wenn man die drei Fragen je Kontrolle richtig beantwortet. Die Fragen lassen sich auch nur vor Ort richtig beantworten. Da es eine Zeitvorgabe gibt (je angefahren HK 1 Stunde und je NK 30 Minuten) ist es also rein rechnerisch schon gar nicht möglich, alle zwölf HK's mit den 36 NK's anzufahren. Und hier beginnt die Planung, die die Spreu vom Weizen trennt.

Im letzten Jahr hatte ich zwei Abende Zeit, die groben Kontrollangaben der bekannten Kontrollen in eine Generalkarte zu übertragen und mir nebenbei die GPS-Daten herauszusuchen und in mein Navi zu übertragen. Der Vorteil: Man sieht, wie die Punkte über Straßen zu erreichen sind und plant gedanklich schon mal, was möglich ist und was nicht. Es lief richtig gut für mich!

Dieses Jahr hatte ich keine Zeit, mich auch nur einen Abend auf die



Seit Jahren als Helfer bei der Deutschlandfahrt dabei: Sigrid und Bernd Laude.



DF vorzubereiten. Daher wählte ich die Geodashing-Wertung, die erstmals angeboten wurde. Hier gab es nun die vollständigen Koordinaten der HKs, sowie zwei der drei NKs. Auch hier blickte ich kurz in den Routenplaner, um zu sehen, wo die Kontrollen liegen. Dann erarbeitete ich einen Plan, in welcher Reihenfolge ich welche HKs (mit NKs) anfahren will. Die große Unbekannte ist natürlich die geheime NK.

Am Freitag, dem ersten Tag der Fahrt, komme ich mit Verspätung, aber im Rahmen des akademischen Viertels, um 8.10 Uhr bei Friedrich Wilhelm an meiner ersten HK an. Kurzer Small-Talk und dann geht es los: Zwei Tage lang auf das Navi verlassen (schnellste Wegstrecke) und die HKs und NKs anfahren. Schnell merkte ich, dass mein Plan nicht umzusetzen war. Ohne je auf eine Generalkarte geschaut zu haben, war die Fahrtzeit zwischen den Kontrollen teils viel zu lang, um alle innerhalb der Zeit anfahren zu können. Und dann die Fragen, die Punkte bringen. Die meisten Antworten waren ja schnell gefunden, aber spricht mich nur nicht auf das Wanderwegzeichen des „Kurkölners“ Wanderweges an. Die Deutschlandfahrt war auf jeden Fall auch 2012 ein Erlebnis als „Geodasher“. Zwei Tage entspannt und mit einem Ziel Motorrad fahren.

Und in welcher Klasse starte ich 2013? Keine Ahnung! Es gibt eigentlich keine Unterschiede in den Wertungen! Was ich 2011 noch manuell rausgesucht hatte, habe ich nun geliefert bekommen. Ohne intensiven Blick in eine Generalkarte mit entsprechender Planung nützen einem die GPS-Punkte auch nichts. Und um als Geodasher erfolgreich zu sein, braucht man die gleiche Zeit der Planung am PC, um die verschiedenen Routen nachzurechnen, wenn man viele Punkte sammeln will. Aber vierter von über 60 hört sich bei gleichem Ergebnis irgendwie besser an als vierter von sechs.

Ein nettes Schmankerl am Rande:



Eine der Nebenkontrollen war besetzt und Uli Lipowski hatte an seinem weithin sichtbaren Standort reichlich zu tun.

möchte ich noch kurz erzählen: Eine Koordinate stimmte auch nicht ganz und lag rund 500 Meter neben dem eigentlichen Punkt. Also bin ich „Luftlinie“ zum ausgeschilderten Parkplatz über wunderbare Schotter-, Wander- und Radwege gefahren. Wahrscheinlich war ich der einzige, der die Brücke am Wanderparkplatz der Ruhrquelle von der anderen Seite angefahren hat. So etwas passiert, wenn man sich Geodasher blind auf

das GPS verlässt. Aber Spaß hat es auf jeden Fall gemacht.

Wir sehen uns hoffentlich im nächsten Jahr zur Deutschlandfahrt im Bayerischen Wald. Das Elefantentreffen wird 2013 zum 25. Mal in Loh, Gemeinde Thurmansbang/Solla ausgetragen. Das ist genau der passende Anlass, das landschaftlich reizvolle Gebiet auch als Zielort für die Deutschlandfahrt auszuwählen.

Olaf Biethan





Spaß am Entdecken

Nicht im neuen Modus als Geodasher, sondern ganz normal mit Straßenkarten, aber unterstützt von einem Navi, ging es diesmal auf die Deutschlandfahrt. Das Reglement ist zwar bekannt (Olaf hat es in seinem Artikel noch einmal erläutert), aber jede Fahrt gestaltet sich anders, auch wenn man, wie der Autor, schon ein paar Mal teilgenommen hat. In diesem Jahr war für mich einiges neu. Dass ich wenig Zeit zur Vorbereitung hatte, und ich mich erst eine Woche vor der Deutschlandfahrt anmelden konnte, ist dabei noch eher normal. Aber ich war das erste Mal mit meinem Motorradgespann dabei. Als Gespanneuling, wenn auch durchaus mit einigen Monaten Fahrpraxis, war das schon ungewohnt, ebenso wie die Unterstützung durch das Navi. Dessen Bildschirm kann ich jedenfalls besser ablesen, als die Karte auf dem Tankrucksack, und das trotz Brille. Zudem gibt es eine Sprachausgabe via Bluetooth in den Helm.

Bei der Vorbereitung musste ich zwei Dinge beachten: Zum einen war völlig klar, dass ich an der Hauptkontrolle eins starten würde, denn die war bei Calli Zuhause, und von ihm hatte ich das Gespann gekauft. Die zwei-

te Voraussetzung: Die Nachtkontroller musste in der Nähe der Heimat liegen, denn am nächsten Tage wollte ich die beste aller Beifahrerinnen (jetzt muss ich ja sagen meine „Seitenwagenbesatzung“) mitnehmen. Also blieb nur die Hauptkontrolle in Lieberhausen, die, wie sich am Abend dann herausstellte, von Friedrich-Wilhelm betreut wurde. Die Rahmenbedingungen mit Start und Zielpunkt für den Freitag standen also fest und damit auch, dass ernsthaft auf Punkte fahren damit nicht möglich sein würde. Aber das habe ich bisher noch nie gemacht. Klar, Letzter werden wollte ich auch nicht, aber wenn man bei der Deutschlandfahrt auf Punkte fahren will, muss man sich sehr intensiv vorbereiten und Alternativen planen.

Meine grobe Kalkulation war am Freitag nach den ersten Nebenkontrollen



Richtig großer Andrang herrschte abends an der Hauptkontrolle zwei, an der viele ihr Nachtquartier nahmen. Die Bonte Kerke in Lieberhausen ist dank ihrer Fresken absolut sehenswert. (Fotos: Lenzen)



Gut ausgeschildert und leicht zu finden waren die Hauptkontrollen.

dann ohnehin hinfällig. Nach dem Calli mir den Fragebogen ausgehändigt hatte und ich die unbekannte Nebenkontrolle (Schloss Homburg) kannte, habe ich nicht richtig geplant. Vielleicht lag es ja daran, dass ich entsprechende Ortskenntnisse



hatte und die schnellste Verbindung zu Schloss Homburg wusste. Jedenfalls bin ich für meine nächste vorgesehene Hauptkontrolle in der falschen Reihenfolge vorgegangen. So musste ich einen Weg quasi doppelt zurücklegen, mit der Zeit konnte ich gar nicht mehr hinkommen. Spätestens jetzt war klar: du fährst gemütlich, schau dir die Gegend und die Ziele in Ruhe an.

Anscheinend habe ich ein bisschen viel in der Gegend herumguckt, denn eine Nebenkontrolle habe ich erst im dritten Anlauf nach einer halben Stunde Suche gefunden. Egal, nach der Fahrt durch das Sauerland war ich pünktlich bei der Nachtkontrolle in Lieberhausen, wo ich viele andere Teilnehmer traf.

Zuhause habe ich dann erstmal von meinen Erlebnissen berichtet, dann aber mit meiner Navigatorin den nächsten Tag vorbereitet. Diesmal etwas intensiver.

Wir starteten am Samstag morgen pünktlich mit den anderen bei Friedrich-Wilhelm an der Bonten Kerke. Die unbekannte Kontrolle lag



Viel zu entdecken gab es bei den Nebenkontrollen wie hier an der Luisenhütte Wocklum. Zur ausführlichen Besichtigung fehlte die Zeit, aber ein Besuch der Anlage lohnt auf jeden Fall. (Fotos: Lenzen)

richtig günstig und brachte viele Punkte, wir fanden die Ziele und die Antwort auf die Fragen auch meistens sehr schnell. Zu zweit geht das doch etwas besser. Immer wieder trafen wir an den Nebenkontrollen den ein oder anderen Mitfahrer, aber eigentlich fuhr jeder eine andere

Route. Wir kamen immer rechtzeitig an den Hauptkontrollen an, hatten Zeit für ein Schwätzchen und machten uns dann wieder auf den Weg. Auch wenn es zwischendurch einen heftigen Regenschauer gab und wir das Wetterverdeck auf den Beiwagen montieren mussten, gab es keinen Grund, zu klagen. Es war nicht



Mit dem Gespann an der Gummibärchen-Kontrolle bei Dagmar und Eimi.



Auf den Schautafeln an den Sehenswürdigkeiten der Kontrollen finden sich oft die Antworten auf die Fragen. Richtig lesen und hinschauen lohnt.



zu heiß und der Regen fand nur als lokales Ereignis statt, obwohl immer wieder an den Steigungen dunkle Wolken drohten. Wir fuhren mit dem Gespann sehr entspannt und waren trotzdem immer im Zeitrahmen. Wir fuhren nicht die Nebenkontrollen mit den höchsten Punktzahlen, sondern diejenigen an, die für unsere Planung am günstigsten lagen. So waren wir an den Hauptkontrollen immer rechtzeitig und hatten noch ein Zeitpolster, um uns mit den Helfern, ohne die eine solche Veranstaltung gar nicht möglich wäre, zu unterhalten. Es ist einfach toll, dass sich immer wieder genügend Freiwillige finden, die ihre Freizeit opfern und sich an die Kontrollen stellen, damit die anderen fahren können. Dazu leisten diejenigen, die die Deutschlandfahrt ausarbeiten, eine Menge Arbeit. Mehrere tausend Kilometer und viele Stunden werden investiert, bis alle Kontrollen und Hauptkontrollen festgelegt und bepunktet und die entsprechenden Fragen erarbeitet sind. Dazu kommt noch die Organisation des Veranstaltungsraumes am Zielort und natürlich die Auswertung der Unterlagen. Und auch diesmal hat alles wieder toll geklappt, der Rahmen stimmte, die Versorgung war prima, und deshalb danke ich an dieser Stelle allen, die zum Gelingen in der einen oder anderen Art beigetragen haben.



Am Ziel in Wilnsdorf war am Samstag viel los. Und zum ersten Mal konnten die Teilnehmer sehen, wer eigentlich alles in diesem Jahr mit unterwegs war. Mancher kam auf den letzten Drücker ins Ziel.

Das Gespann hat uns brav zum Ziel nach Wilnsdorf gebracht und ich starte gerne auch bei der nächsten Deutschlandfahrt wieder damit. Platz zum Anhalten war an den Zielen genug vorhanden, und wenden musste ich auch nicht oft. Vielleicht gibt es ja dann auch eine eigene Wertung für Gespanne, denn immerhin waren einige mit drei Rädern dabei. Dass wir in der Endabrechnung auf Platz 20 gelandet sind, spielte keine Rolle, denn es ging uns um den Spaß. Wir haben viel gesehen, uns gut unterhalten und werden sicher den einen oder anderen Ort später noch einmal besuchen.

Am Samstagabend bei der Siegerehrung und der Präsentation der Ziele und Antworten gab es für manche ein Aha-Erlebnis, denn nicht alle hatten die richtigen Antworten gefunden. Dafür konnten aber jeder über besondere Erlebnisse während der Tour berichten. Und so machten am Abend

auch einige Geschichten die Runde. So auch die von unserem Referenten für Streckensperrungen, Michael Wilczynski, der ebenfalls mit dem Gespann unterwegs war. Wie das bei vielen Gespannfahrer üblich ist (mich eingeschlossen), hatte er einen Reserverkanister dabei. Denn meist ist es so, dass der Sprit knapp wird, wenn gerade keine Tankstelle in der Nähe ist. Und ohne Zusatztank ist die Reichweite bei Gespannen doch begrenzt. Als bei seiner Yamaha der Sprit ausging, griff er zum Reserverkanister und füllte um, bis er entsetzt feststellte, dass Diesel im Kanister war. Also Tank ausgebaut, Diesel zurückgefüllt und gehofft, dass jemand mit einem Benzinkanister im Auto vorbeikam. Die Geschichte nahm schließlich einen guten Ausgang, aber Michael hatte viel Zeit verloren, so dass mit einer guten Platzierung nicht mehr zu rechnen war. Dafür hatte er eine Menge zu erzählen, ebenso wie die anderen Teilnehmer, die nach dem offiziellen Teil mit Siegerehrung und Dank an alle Helfer und Teilnehmer, noch lange zusammensaßen. Die Geschichten wurden ausgetauscht und Kontakte aufgefrischt oder neue geknüpft. Viele verabredeten sich auch bereits für die nächste Deutschland-



Zielankunft: Cornelia Rebbereh und Joachim Lüdcke.



Die Sieger

Einzel:

1. Platz: Norbert Lohaus und Carsten Jacobs
3. Platz: Thomas Strunk

Geodashing:

1. Platz: Michael Bruns
2. Platz: Christoph Hack
3. Platz: Bernd Schmitter

Team:

1. Platz: Burkhard Broßweit-Schwenker und Petra Schwenker
2. Platz: Uwe und Charlotte Roßmann
3. Platz: Joachim Lüdcke und Cornelia Rebbereh

Mannschaft:

1. Platz: Langenfelder mit Werner Conen, Wolfgang Dziuba, Uwe und Charlotte Roßmann, Angelika Stein
2. Platz: Oberberg Touri mit Ulrike Jacobs, Carsten Jacobs, Joachim Lüdcke und Cornelia Rebbereh, Burkhard Broßweit-Schwenker und Petra Schwenker
3. Platz: Hessen 1 mit Franz Lang, Harald Hormel, Christof Misch und Uwe Schneider

fahrt, die im Bayerischen Wald stattfinden wird.

Nach dem gemeinsamen Frühstück am Sonntag herrschte Abschiedsstimmung. Auch wir machten uns auf den Weg, hatten aber noch einen Familientermin in Hemer. Als wir von dort abends wieder heimfahren wollten, war der Vorderreifen platt. Glücklicherweise konnte uns mein Vetter mit einem Kompressor aushelfen, so dass sich der Vorderreifen aufpumpen ließ. Doch es war klar, dass



Wolfgang (l.) interviewt Matthias, einen der Ausrichter der Deutschlandfahrt. Mit seiner Fußballmannschaft übernahm er auch die Bewirtung.

der Schlauch, der bereits geflickt war, wieder ein Loch hatte. Das Navi hatte uns auf der Deutschlandfahrt zweimal über üble Schotterwege geleitet, vielleicht ist ja dabei der Schlauch beschädigt worden. Wir nahmen den Kompressor mit und machten uns auf den Heimweg, immer mit Blick auf das Vorderrad, das langsam weiter an Luft verlor. Nach einem Zwischenstopp, wo der Kompressor erneut gute Dienste leistete und ich wieder einmal darüber geflucht habe, dass das Ventil am Vorderrad so gut wie gar nicht zugänglich ist,

kamen wir dann noch gut Zuhause an (Jetzt habe ich einen Schlauch mit Winkelventil montiert, das aber so lang ist, dass es zusätzlich befestigt werden musste, damit es nicht gegen den Bremssattel schlägt.).

Es war ein tolles Wochenende mit vielen Erlebnissen und zahlreichen neuen Eindrücken. Wenn's irgendwie geht, wollen wir auch im nächsten Jahr dabei sein, wieder mit dem Gespann. Wie viele Punkte wir dann erzielen werden, spielt dabei nur eine untergeordnete Rolle.

Michael Lenzen



Gruppenbilder: Die Helfer der Hauptkontrollen und die Organisatoren (o.). Die Sieger der einzelnen Wertungen mit ihren Pokalen (u.). (Fotos: Lenzen)



Nah dran am Original

Das Feld der großen Reiseenduros hat Triumph mit der Tiger Explorer in diesem Jahr um einen weiteren Konkurrenten für den Zulassungsprimus BMW R 1200 GS bereichert. Doch hat der englische Triple das Zeug dazu, dem bayerischen Dauerbrenner Paroli zu bieten, ihn gar vom Thron zu stoßen? Die Papierform ist eindeutig: Mehr Leistung und mehr Zylinder. 14 Tage mit dem Enduro-Flaggschiff der britischen Marke sollen Klarheit bringen.

Schon im Stand macht die Reiseenduro einen imposanten Eindruck, der von dem hoch aufragenden Dreizylindermotor dominiert wird. Das Rangieren im Stand lässt das Gewicht von rund 260 Kilogramm deutlich werden. Bei montiertem Tankrucksack wird das Rangieren erschwert, weil der Fahrer mit einem Arm weit um den Tankrucksack herumgreifen muss.

Massiv wirken nicht nur der Motor, sondern auch Rahmen, Auspuff und

Haltegriffe. Bei der genaueren Betrachtung fällt der unförmige Seitenständer ins Auge und der Ölkühler, der ungeschützt dem vom Vorderrad aufgewirbelten Dreck und Steinen

ausgeliefert ist. Bei einer Enduro, selbst wenn sie nicht fürs Gelände, sondern in erster Linie für die Straße konzipiert wurde, sollte zumindest ein Gitter angebracht sein. Inwieweit



Gelungene Erscheinung: Die Triumph Tiger Explorer. (Fotos: Triumph/Lenzen)

der massive Motorschutz Auspuff und Motor schützen kann, bleibt offen, da ich nicht in schwerem Gelände unterwegs war und nirgendwo aufgesetzt bin. Das hintere Federbein ist vor Schmutz auch nicht besonders gut abgeschirmt, das Handrad zur Verstellung lässt sich gut erreichen, erfordert aber schmale Finger. Massiv wirkt der Kardanantrieb, dessen Abstützung das Aufstellmoment wirksam unterbindet.

Der Sitz der Testmaschine, die Triumph Deutschland zur Verfügung gestellt hat, ist in der oberen von zwei Positionen arretiert. 860 Millimeter muss ich erklimmen. Zwar erreiche ich bei meinen 176 Zentimetern den Boden, doch für eine bessere Standsicherheit oder im Gelände ist die 20 Millimeter niedrigere Position die bessere Wahl. Bei längeren Touren, die sich mit der Tiger Explorer recht entspannt absolvieren lassen, bevorzuge ich allerdings die höhere Position, da sie einen angespannteren Kniewinkel bietet.

Zahlreiche Knöpfe finden sich an den Lenkerenden doch nach relativ kurzer Zeit und einem Blick in das Handbuch lassen sie sich ohne Probleme bedienen. Der Bordcomputer liefert alle wichtigen Informationen, vom Verbrauch über die Restreichweite bis hin zur Außentemperatur. Als Zubehör gibt es auch die Luftdruckkontrolle. Ein Tempomat ist ebenfalls an Bord, auch er lässt sich einfach bedienen. Für erforderlich halte ich ihn allerdings nicht, und nur auf wenigen Kilometern hatte ich eine so freie Autobahnstrecke oder gerade Landstraße, dass er eine Erleichterung gewesen wäre.

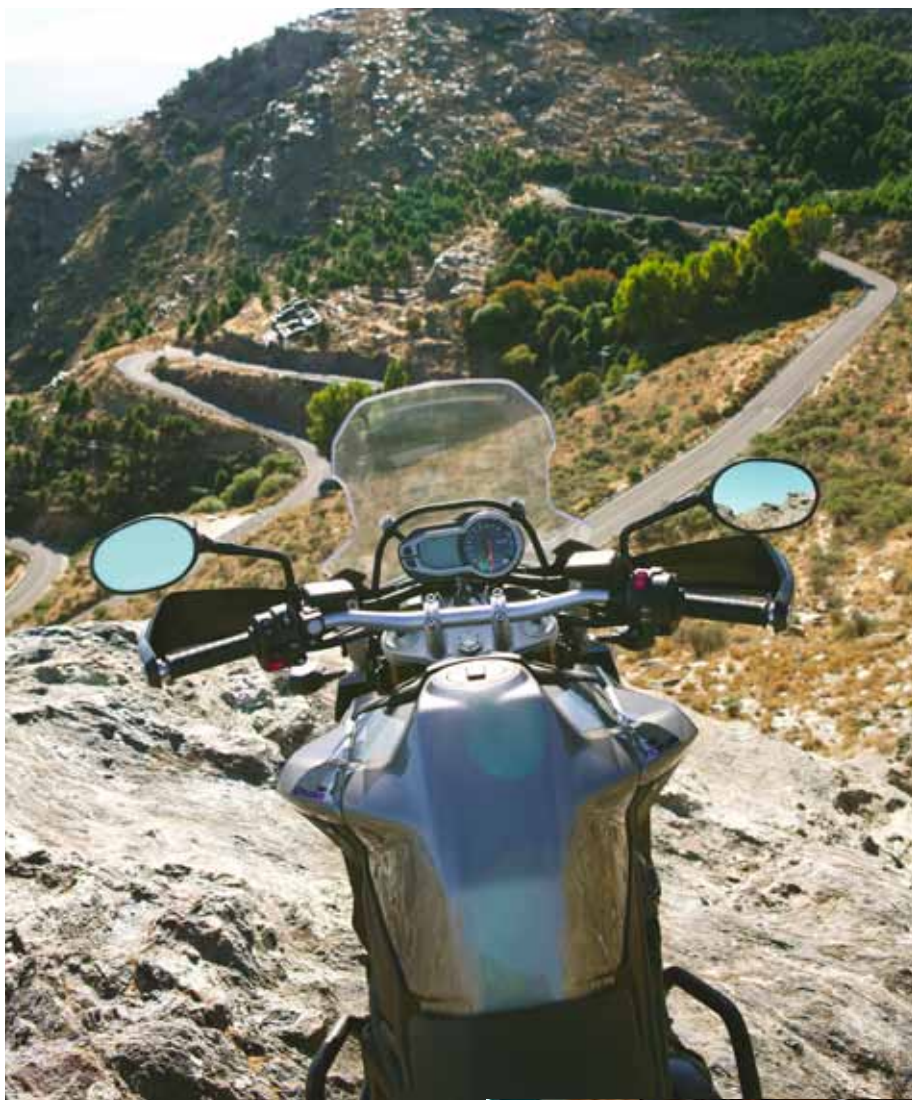
Beim Druck auf den Anlasserknopf nimmt der Dreizylinder willig seine Arbeit auf, läuft schon nach kurzer Zeit rund und nimmt auch aus dem Drehzahler direkt das Gas an. Der Klang des Triples mit seinen 1215 Kubikzentimetern Hubraum und 137 PS (101 kW) begeistert. Ohnehin ist der Motor ein Quell der Freude: Er bietet ordentlich Druck aus dem Keller



Der Motor (l.) beherrscht auch optisch die Maschine. Die Sitzbank (o.) ist höhenverstellbar. Bieten zwar sicheren Stand, ist aber optisch wenig gelungen: Der Seitenständer (l.). (Fotos: Lenzen)



Den Traum von Abenteuer und Freiheit vermittelt die Explorer. Für Fernreisen ist bietet das Motorrad gute Voraussetzungen.



erischen Vorbild orientiert. Der wartungsfreie Kardanantrieb, für viele Langstreckenfahrer ein wichtiges Kriterium, verhält sich allerdings nicht ganz unauffällig. Zwar eliminiert die obenliegende Momentabstützung das Aufstellmoment des Kardans, doch neigt das Hinterrad dazu, in Vertiefungen quasi hineinzufallen und wirkt ein wenig „trampelig“, egal wie das einstellbare Federbein justiert ist. Der Federweg ist vorne wie hinten üppig bemessen. Die Front mit der einstellbaren Gabel ist untadelig, spricht sensibel auf Unebenheiten an, und dämpft auch grobe Schläge gut. Im direkten Vergleich mit der GS taucht die Front bei heftigen Bremsmanövern weit ein, vermittelt aber stets genügend Gefühl für das 19 Zoll große Vorderrad. Der Geradeauslauf ist gut und nur bei Geschwindigkeiten jenseits der 200 kommt bei schlechter Fahrbahn ein wenig Unruhe ins Fahrwerk, die aber nie größere Ausmaße annimmt.

Die verstellbare Scheibe hält den Winddruck ordentlich vom Oberkörper fern, der Lenker liegt gut in der Hand und ist zudem verstellbar, die Sitzhaltung ist entspannt. So lassen

und dreht schnell hoch, bis er vom Begrenzer gestoppt wird. Ob schaltfaules Fahren und Bummeln oder engagiertes Angasen auf der Landstraße, der Wunsch nach mehr Leistung kommt nicht auf. Allerdings konnte ich Durchzug und Beschleunigung nicht mit zwei Personen und Urlaubsgepäck testen, aber auch da wird die Leistung ausreichen, im Zweifelsfall schaltet man vor dem Überholen einfach einen Gang runter. Und das ist bei dem Getriebe mit kurzen Wegen schnell und präzise erledigt. Allerdings gestaltet sich die Leerlaufsuche manchmal etwas schwierig. Auch das Einlegen des ersten Ganges ist meist nur mit entsprechender Geräuschkulisse möglich. Hier haben sich die Engländer ein wenig zu sehr am bay-



Die Explorer ist ein echtes Zugpferd.



sich viele Kilometer am Stück ermüdungsfrei abspulen. Auch nach langen Tagesetappen meldet der Allwerteste keine Beschwerden. Der Verbrauch lag im Test durchschnittlich bei rund sieben Litern, und damit über dem Verbrauch der Konkurrenz aus München. Das mag aber auch daran gelegen haben, dass der Motor dazu verleitet, es oft zügig angehen zu lassen. Aufschluss über die Unterschiede im Verbrauch kann nur eine direkter Vergleichstest der beiden Großenduros geben. Wie schon bei Tests anderer Triumph-Motorräder



Auflösungserscheinung: Die Dichtung des Tachogehäuses machte sich selbstständig. (Fotos: Lenzen)

sehe ich beim Benzinverbrauch noch Optimierungspotenzial.

Die Eingewöhnungsphase auf der Maschine ist kurz, das Gewicht schnell vergessen, sobald die Fuhre erstmal rollt. Mal eben schnell über die Bahn von Köln nach Freiburg und retour ist absolut kein Problem. Aufrecht sitzend lässt es sich auch mit Tempo 200 noch entspannt fahren. Die Scheibe hält den Winddruck weitgehend vom Oberkörper fern, wengleich Wind- und Wetterschutz natürlich nicht mit einem vollverkleideten Tourer verglichen werden können. Schnelles Surfen über gut ausgebauten Landstraßen, mit Druck aus



Die Einarmschwinge mit dem Zehnspeichenrad ist optisch gelungen (o.). Die linke Hand hat mit Schaltern genug zu tun. Am rechten Griff befindet sich der Tempomat. Der Tacho ist gut ablesbar und bietet eine Fülle an Informationen.



Triumph Tiger Explorer



In engen Kehren fühlt sich die Maschine ein wenig kopflastig an, will von selber in die Kurve kippen. Mit ein wenig Zug am Hinterrad lässt sich das aber gut kompensieren und ist keineswegs bedenklich, sondern erfordert lediglich ein wenig Gewöhnung. Die Ausstattung ist reichhaltig, das Zubehör umfangreich, so dass wohl kaum Wünsche offen bleiben dürften. Komfort und Alltagstauglichkeit sind prima. Die kritisierten Punkte bedeuten Meckern auf sehr hohem Niveau und mildern den Spaß an dem tollen Motor in keiner Weise. Die Tiger Explorer kann fast alles, und das Meiste richtig gut. Ernsthafte Geländeausritte sind aber sicher nicht



Eine markante Erscheinung ist die Explorer auch von vorne. (l.) Der Öhlkühler ist ungeschützt (o.). Gut aufgeräumt und leicht zugänglich präsentiert sich die Elektrik unter der Sitzbank. (Fotos: Lenzen)

den Kurven oder über kleine Straßen mit schlechtem Asphalt: Die Explorer meistert die Anforderungen souverän. Dabei dürfte die Hinterhand mit dem schweren Kardan durchaus sensibler ansprechen. Die ABS geregelten Stopper (fürs Gelände abschaltbar) verzögern die Fuhre souverän, die

Traktionskontrolle greift spät ein und verhindert negative Folgen eines allzu heftigen Umgangs mit dem Gasgriff am Kurvenausgang.

Je kleiner die Straßen und enger die Kurvenradien werden, desto stärker machen sich die Ausmaße und das Gewicht der Reiseduro bemerkbar.

ihr Metier. Sie ist eine Maschine für alle Tage, das Universalgerät für die kurze Runde nach Feierabend über die Hausstrecke, die Wochenendtour oder den Urlaub zu zweit, die Fahrt über Schotterpisten, die schnelle Hatz über die Autobahn. Natürlich gibt es für jeden Einsatzzweck Spezi-



alisten, die das besser können, aber der Erfolg des Segmentes Reiseenduro liegt gerade in der Vielseitigkeit. Gegenüber dem Vorbild, der BMW R 1200 GS, hat mir der Motor noch besser gefallen. Er ist drehfreudiger, hat zwar nicht ganz so viel Druck von unten, ist aber insgesamt laufruhiger und noch souveräner. Das Fahrwerk erledigt seine Aufgabe unauffällig, reicht aber nicht ganz an die BMW heran, was vor allem an der etwas unsensiblen Hinterhand, bedingt wohl durch den schweren Kardan, liegt. Hier haben die Münchener noch einen Entwicklungsvorsprung. Positiv zu vermerken sind auch die langen Serviceintervalle von 16.000 Kilometern. Die Verarbeitung ist gut, Schalter und Bedienelemente funktional. Im Test lockerte sich eine Gummiabdichtung des Tachogehäuses, das ein wenig billig wirkt. Ansonsten haben die 2000 Testkilometer auf der Explorer richtig Spaß gemacht und die Briten haben eine ernstzunehmende Konkurrenz für die GS auf die Räder gestellt. Die Münchner schlafen nicht und werden auf der Intermot in Köln die neue GS mit wassergekühltem Boxermotor vorstellen. Auf den Test

darf man gespannt sein.

Genauso wie darauf, ob es Triumph gelingt, mit dem neuen Reisetourer Trophy BMW auch in diesem Segment ernsthaft Paroli zu bieten.

Michael Lenzen



Technische Daten

MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG

Motortyp Flüssigkeitsgekühlter DOHC-Reihen-Dreizylinder mit vier Ventilen

Hubraum 1215cm³

Bohrung/Hub 85 x 71,4mm

Einspritzung Elektronische Multipoint-Saugrohreinjection, elektronisch

gesteuerte Drosselklappe (ride by wire)

Auspuff/Abgassystem 3-in-1-Edelstahl-Auspuffanlage, G-Kat

Sekundärtrieb Kardan

Kupplung Mehrscheiben-Ölbad

Getriebe 6-Gang

Ölfüllmenge (Trockenfüllung mit Ölfilter) 4,0 Liter

FAHRWERK, RÄDER

Rahmen Stahl-Gitterrohrrahmen

Schwinge Leichtmetall-Einarmschwinge mit integrierter Kardanwelle

Vorderrad Leichtmetallguss, 10-Speichen, 19 x 2,50 Zoll

Hinterrad Leichtmetallguss, 10-Speichen, 17 x 4,0 Zoll

Bereifung

Vorne 110/80 R19

Hinten 150/70 R17

Radaufhängung

46mm Upside-Down-Gabel, 190mm Federweg, einstellbare Federvorspannung

Hinten

Kayaba Zentralfederbein mit Ausgleichsbehälter, hydraulisch einstellbare Federvorspannung, einstellbare Zugstufendämpfung, 194mm Federweg

Bremsen

Vorne 2 x 305mm schwimmende Bremsscheiben, Nissin

4-Kolben-Festsättel, abschaltbares ABS

Hinten 282mm Scheibe, Nissin 2-Kolben-Schwimmsattel

ABMESSUNGEN

Länge 2248mm

Breite 885mm

Höhe ohne Spiegel 1410mm

Sitzhöhe 840mm - 860mm

Radstand 1530mm

Lenkkopfwinkel / Nachlauf 23,9°/105,5mm

Tankvolumen 20 Liter

Gewicht fahrfertig 259kg

MOTORLEISTUNG

Nennleistung 137PS / 101kW bei 9.300 U/min

Maximales Drehmoment 121Nm bei 7.850 U/min



Duelle im Mittelfeld

Mit einer Yamaha SR 500 betreibt Uwe Ziegler Rennsport. Hier sein Bericht über zwei Rennen am Pannoniaring in Ungarn

Der Saisonauftakt am Pannoniaring in Ungarn steht an. Das Fahrgestell ist aufgerüstet mit einem Ölkühler, damit wir nicht wieder mit 120 Grad Öltemperatur unterwegs sind. Eine neue Rastenanlage gibt es auch, diesmal etwas höher montiert, damit es nicht wieder schabbert. Eine leichtere Zündanlage und eine frische Scheibe sind ebenfalls montiert. Der elektronische Drehzahlmesser mit Schaltblitz und Temperaturwarnung ist auch dran. Der funktioniert, wie sich am Ring dann herausstellt, leider mit der Zündung eher weniger bis nicht.

Am Donnerstag ging es so ausgestattet mit der Yamaha SR 500 zur technischen Abnahme und danach in unsere Box. Fast traditionsgemäß hocken wieder die üblichen Verdächtigen zusammen. Tommy, sein Sohn Michi, Klaus und ich. Letztes Jahr waren wir alle ohne Kühlbox angereist,



Zusammengefaltet geht es auf die nächste Kurve zu.



Volle Konzentration am Start: Gespannt warten die Fahrer darauf, dass der Starter die Startflagge senkt. (Fotos: Ziegler)

in diesem Jahr gibt es in drei von vier Ecken eine.

Die Nacht auf Freitag verheißt nichts Gutes, denn es schüttet wie aus Eimern und unser Zelt wird ordentlich durchgerüttelt. Der Freitag beginnt so, wie die Nacht uns eingestimmt hatte. Regen, Regen und? richtig: Regen. Bis Mittag sind alle Gruppeneinteilungen aufgehoben, jeder kann fahren, wenn er will. Will nur so gut wie keiner. Es gibt nix Blöderes, als eine nasse Kombi, doch schon die Regenkombi in Düsseldorf liegen gelassen zuhaben, ist mindestens ebenbürtig. Aber das ist jetzt ohnehin nicht mehr zu

ändern. Also heißt es abwarten.

Gegen Mittag war es dann soweit. Bei leicht feuchter Strecke ging es das erste Mal um den Kurs. In den folgenden Trainings wird das Wetter besser und die Zeiten purzeln. Allerdings ist es immer noch windig und in mancher Kurve etwas tückisch. Man gewöhnt sich aber dran.

Samstag, 15 Uhr, das erste Rennen beginnt. Ich stehe auf Startplatz 21 von 39. Ziemlich voll die Bude.

Da wir mit Handzeichen und Fahne starten, muss man schauen, dass der Starter im Blickfeld ist. Die Hand geht hoch, fünf Sekunden noch. Gas auf, Gewicht auf das Vorderrad . . . nun mach schon! Die Fahne zuckt hoch, und der Pulk macht sich auf den Weg.

Vor der Ziellinie kann ich die ersten beiden hinter mir lassen, Michi von Platz 26(?) pflügt sich auf Platz 22. Die Karre geht unglaublich gut. Tommy ist mit gleicher Ausrüstung auf Pol gelandet. Michi macht sich weiter auf den Weg. Nach der ersten Runde hat er sich auf Platz 14 vorgearbeitet, ich bin auf 18. In der zweiten Runde liegt

er auf Rang 15, mit mir an den Hacken. Der Tanz beginnt. in Runde drei, vier und fünf sind wir auf 14 und 15, abwechselnd.

Mal bin ich auf der Start-Ziel-Gerade vorne und er schiebt sich im letzten Drittel der Gerade vorbei, damit ich mich in Turn eins, der leichten Rechtskurve, wieder an ihm vorbeipresse oder er hat soviel Luft, dass es erst in Turn zwei langt.

Die darauf folgende Linkskurve reicht keinem von uns für ein Überholmanöver. Die kommende spitze Linksbiege passt ganz gut, dafür revanchiert er sich auf der Geraden, um in der folgenden spitzen Rechtskurve wieder den Kürzeren zu ziehen. Rundenlang balgen wir uns, und auf Platz 13 liegend ziehe ich in Runde 7, er folgt mir, hängt mir immer noch auf der Pelle. Wie die anderen vier dahinter, die sich unser Ballett aus der ersten Reihe ansehen und nur auf eine Chance lauern. Genau die bekommen sie dann auch geboten. Denn irgendwann kann ich den vierten Gang nicht einlegen und muss einen weiten Bogen fahren. Michi schlüpft durch und



Auf trockener Strecke lieferten sich die Fahrer im Mittelfeld packende Duelle

Gunnar hängt sich gleich mit dran. So ein Mist, nix wie hinterher. In der Hottelkurve laufe ich auf Katja auf, kurz vor der 90 Grad Kurve rechts komme ich vorbei, das wird knapp. Umlegen und sch . . . , das Vorderrad rutscht stuckernd weg. Zuviel gewollt? Ich frage mich, ob ich die Pelle mit den Spätbremssereien zu sehr gefordert

habe. Ich mache auf, rausche durch das Kiesbett und ohne zu bremsen weiter über die Wiese, sanft lenken, jetzt nur keine Hektik.

Während ich mich mit der Umgestaltung der Grünfläche beschäftige, darf ich zu allem Überfluss auch noch mit ansehen, wie sich die vier hinter mir, und die gerade überrundete Kat-



Nach dem Ausflug ins Kiesbett konnte Uwe keine Plätze mehr gutmachen.



Hier liegt Uwe noch vor den Verfolgern, die nach seinem Abstecher durch das Kiesbett an ihm vorbeizogen.

ja auf dem zu bevorzugenden Asphalt an mir vorüberziehen. Na das habe ich ja gut hinbekommen. Vor mir ist nix mehr zu erreichen und hinter mir reichlich Luft vor den nächsten. Platz 18 ist es dann auch geblieben. Sch... aade aber auch.

Am Sonntag beginnen die Spiele bereits um 10 Uhr, es soll nachmittags wieder regnen, deshalb werden die Wertungsläufe vorgezogen. Ich habe mir den gleichen Startplatz, zwei Plätze vor der Start-Ziel-Linie erfahren. In

der ersten Kurve rutsche ich leicht weg. Jede Rechtskurve rutscht es mit zunehmender Tendenz. Ende der dritten Runde fahre ich raus, da habe ich den Dunlop nach diversen Einsätzen wohl doch hingerichtet. Er hatte als Gebrauchtreifen seinen Weg zu mir gefunden und mich durch vier oder fünf komplette Veranstaltungen begleitet, mit mindestens je zwei Rennen und einen Langstreckenrennen von zwei Stunden. Es war wohl abzu sehen, dass es nicht mehr ewig gut

gehen konnte.

Am Slovakia-Ring wartet die nächste Chance, im übrigen ein wirklich prickelnder Kurs. Die Spannung steigt! Mittlerweile ist der Grund für die stuckernde Rutscherei gefunden. Der Vorderradreifen hat rechts eine beachtliche Beule, das soll ein Karkassenbruch sein. Ich werde es prüfen lassen. Es war jedenfalls nicht verkehrt, das Rennen vorzeitig abgebrochen zu haben.

Uwe Ziegler

Falsches Gebäude fotografiert

In der vorigen Ausgabe der Ballhupe berichtete Manfred Ahrens über seinen Besuch der Jahreshauptversammlung, die er mit einem Abstecher zu verschiedenen Rathäusern verbunden hat, die auf der Liste der Rathäuser des BVDM-Jahreswettbewerbs stehen. In diesem Zusammenhang hatte er auch ein Foto eingeschickt, das das Rathaus in Wesselburen zeigen sollte. Doch Horst Orłowski, der die Idee zu dem diesem Jahreswettbewerb hatte, wies die Redaktion daraufhin, dass das Gebäude nicht das historische Rathaus ist.

Da der Autor dieser Zeilen auch Abstecher zu einigen Rathäusern unternommen hat, gibt es hier jetzt ein Bild mit dem Rathaus in Wesselburen. **Lz**



Das ist das Rathaus von Wesselburen. (Foto: Lenzen)



Cruise und Genuss

Seit einigen Jahren bemühen sich die Maritim-Hotels im Land verstärkt um die Motorradfahrer. Nicht alle Hotels sind auf die Belange von motorisierten Zwei- und Dreiradfahrern eingestellt, aber es werden immer mehr. Von der Ostsee bis in den Schwarzwald reicht das Angebot der Maritim-Kette für Motorradfahrer. Das Motto dabei lautet „Cruise und Genuss“. Unter diesem Motto hatte Verkaufsdirektor Frank Jacobs auch in diesem Jahr wieder die Repräsentanten verschiedener Clubs und Organisationen eingeladen um weitere Hotels vorzustellen, die sich besonders um die motorradfahrenden Gäste kümmern.

Start war am Maritim Hotel in Schmallenberg, das seit Jahren von vielen Motorradfahrer besucht wird und auch für große Gruppen geeignet ist. Die Zimmer sind für heutige Maßstäbe sehr geräumig, es gibt ein Schwimmbad, eine Sauna und den bei Maritim bekannten Service, wie üppiges Frühstück und gute Küche.

Tagungsräume in unterschiedlichen Varianten sowie eine Bar mit angeschlossenem Raum, in dem Gruppen auch unter sich sein können, sind vorhanden. Auch Garagen für das Motorrad und ein Trockenraum stehen zur Verfügung. Für alle, die es urig lieben, ist auch eine Grillhütte in der Nähe.

Die Lage des Hotels ist optimal, um ausgedehnte Touren durch das Sauerland zu unternehmen. Nach der Tour locken Schwimmbad, Sauna, Essen und die Bar.

Vom Sauerland aus führte die Maritim-Tour über kurvenreiche Straßen direkt an den Rhein zum Maritim-Hotel Königswinter. Das ist gerade vom Hotel- und Gaststättenverband und dem ADAC als motorradfahrerfreundliches Hotel ausgezeichnet worden. Neben Tiefgarage, Trockenraum, Schwimmbad und Sauna, gibt



es auch hier Gruppen- und Tagungsräume, eine Bar und Kartenmaterial sowie Tourentipps für die Motorradfahrer. Ob Abstecher ins Siebengebirge oder die Eifel, die schönen Strecken liegen in direkter Nähe. Und das Hotel sorgt mit seinem Angebot für die richtige Wohlfühlatmosphäre. Nicht nur für große Gruppen sind die Maritim-Hotels geeignet, auch kleine Gruppen



oder Solo-Fahrer sind willkommen. Die Hotels haben teilweise spezielle Angebote für Motorradfahrer und Sonderkonditionen für Gruppen. Bei Bedarf einfach kurz nachfragen. [lz www-maritim.de](http://www-maritim.de)



Der Chef des Maritims in Schmallenberg (o.r.) ist Motorradfreund. Die Hotelkette wirbt verstärkt um Zweiradfahrer. Direkt am Rhein: Maritim-Hotel Königswinter.



34. Gedenkfahrt zum Altenberger Dom

Am Samstag, 27. Oktober, findet die 34. Gedenkfahrt und Demonstration von Köln zum Altenberger Dom statt. Organisiert wird die Veranstaltung von der Aktion Blauer Punkt der Evangelische Kirche. Der Bundesverband der Motorradfahrer unterstützt die Gedenkfahrt seit Jahren. Die Predigt hält Motorradpfarrer Ingolf Schulz. Mit der Fahrt und dem Gottesdienst wird zum Ende der Saison an die verstorbenen Motorradfahrer erinnert und zum friedlichen Verhalten im Straßenverkehr aufgefordert. Der BVDM wird wieder die Streckenabsicherung im Bereich zwischen Zoobrücke und Mülheimer Brücke übernehmen. Wer dabei helfen möchte, wendet sich bitte an Bernhard Reckmann, E-Mail korso-k@bvdm.de. Treffpunkt für die



Teilnehmer an der Gedenkfahrt ist um 11 Uhr auf dem Militärring Richtung Rheinufer. Ab 12 Uhr wird in mehreren Blöcken gestartet. Der Gottesdienst beginnt um 14 Uhr. lz

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.

VERSICHERUNG

Versicherungsreferent Siegfried Bredl weist darauf hin, dass die Anmeldungen zur Veranstalterhaftpflicht rechtzeitig, also mindestens vier Wochen vor der Veranstaltung an ihn geschickt werden: E-Mail sbredl@gmx.de.

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 15. November 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 informieren. Dazu benötigen wir Euer Einverständnis sowie Eure E-Mail-Adressen. Selbstverständlich werden diese nicht weitergegeben. Wer den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an geschaeftsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V. (BVDM)
Auflage: 7000

Chefredaktion:

Michael Lenzen (lz)
Ossietzkystraße 6
51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98
Telefax: 0 32 22/140 91 84
E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Layout: Jörg Renfordt

Autoren dieser Ausgabe:

Peter Aufderheide, Olaf Biethan, Georg Brill, Dagmar Schreiner und Uwe Ziegler.

BVDM-Geschäftsstelle
Claudius-Dornier-Straße 5b
50829 Köln
Telefon: 0 22 1/420 738 88
Telefax: 0 32 22/242 38 05
E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:

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

BVDM-Homepage: 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.

