



Die Zukunft des Motorrads?

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde!

Zahlreiche Neuheiten und Weiterentwicklungen präsentierten die Motorradhersteller auf den Messen Intermot in Köln und EICMA in Mailand. Allen voran BMW mit seiner neuen BMW-Enduro. Der Markt hat deutlich an Dynamik gewonnen und auch die japanischen Produzenten haben nach Jahren des Abwartens wieder einige Motorräder präsentiert. Der Verkauf hat leicht zugelegt, doch ob langfristig mehr Motorräder als in den letzten Jahren verkauft werden, ist fraglich. Denn die Rahmenbedingungen sind alles andere als optimal. Insbesondere der demografische Wandel macht sich mehr und mehr bemerkbar. Während manch einer noch Auto fährt, der es besser lassen würde, sieht das beim Motorrad anders aus. Wenn die Kraft fehlt, das Motorrad zu halten, der Gleichgewichtssinn nicht mehr richtig mitspielt und auch die Reaktionen zu langsam werden, hört der Motorradfahrer zwangsläufig mit seinem Hobby auf.

Der Nachwuchs fehlt, der Führerschein ist teuer, viele Fahrschulen sind nicht vernünftig auf die Belange der Motorradaspiranten eingestellt und „in“ ist das Spaß auf zwei Rädern zurzeit nicht“. Doch die neue Führerscheinrichtlinie ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die unsinnige Tempo 80-Regelung für die 125er-Anfänger ist entfallen, für die Motorrad-Einsteiger gilt eine Leistungsbeschränkung von 35 kW. Doch leider ist die völlig praxisuntaugliche Begrenzung der 50er auf Tempo 45 beibehalten worden.

Ein Trend ist bei den neuen Fahrzeu-

gen besonders auffällig: Die elektronischen Helferlein vermehren sich rasant. Das ABS wird 2016 Pflicht, viele Maschinen haben es jetzt schon und darüberhinaus noch Antischlupfregelung, Wheelie- und Überschlagsverhinderer, elektronische einstellbare Fahrwerke und die unterschiedlichsten Modi von Regen bis Rennen. Das erste ABS mit Schräglagensensor ist auf dem Markt.



Die vielen Helfer machen das Motorrad teurer und für den Normalfahrer auch sicherer, wenn denn die Elektronik bei Minustemperaturen auch noch zuverlässig funktioniert. Der ein oder andere Ganzjahresfahrer hat zumindest mit dem BMW-ABS da durchaus negative Erfahrungen gemacht, der Autor eingeschlossen.

Dass viele Sicherheitsassistenten nur bedingt zu einem Rückgang der Unfallzahlen führen, hat die Statistik 2011 deutlich vor Augen geführt. Denn der Faktor Mensch ist entscheidend. Noch so tolle Technik kann die

Gesetze der Physik nicht außer Kraft setzen. Das Gefühl, absolut sicher zu sein, wächst. Dabei muss der Fahrer die Helfer auch richtig einsetzen können, und das geht nur über Training. Die beste Gelegenheit dazu bieten die Sicherheitstrainings des BVDM.

Ganz neue Möglichkeiten, auch wenn es erst der Anfang einer Entwicklung ist, bieten Elektromotorräder. Schon jetzt sind sie trotz geringer Reichweite in den Städten eine echte Alternative, wie der Test in diesem Heft (Seite 18) zeigt. Ohnehin bietet das Motorrad in den Großstädten vielfach unterschätzte Vorteile. Durch Freigabe von Busspuren, Schaffen von Motorradparkplätzen und der Legalisierung des Durchschlingens vor Ampeln und im Stau, könnte die Attraktivität des motorisierten Zweirades deutlich gesteigert werden und zur Entlastung der Verkehrsprobleme in Großstädten beitragen. Der BVDM wird sich hier verstärkt einsetzen, und die Vorteile des Motorrads bei den Entscheidungsträgern in der Politik noch deutlicher machen.

Viele weitere Felder gilt es auch im kommenden Jahr weiter zu ackern. Das ist erfolgversprechender, wenn uns viele Motorradfahrer unterstützen – durch eine Mitgliedschaft.

Ein friedvolles Weihnachtsfest, einen guten Rutsch ins neue Jahr und den Winterfahrern schöne Ausfahrten wünscht

**Michael Lenzen,
BVDM-Vorsitzender**



6

BVDM-Probefahrparcours

Fast 70 Helfer sorgten bei der Intermot in Köln für einen reibungslosen Ablauf des BVDM-Probefahrparcours. Auf dem Außen Gelände der KölnMesse unter der Zoo-Brücke standen mehr als 120 Motorräder zur Probefahrt bereit. Der Andrang war groß, und es gab reichlich zu tun. Aber den Helfern hat es richtig Spaß gemacht. Und natürlich konnten sie auch die eine oder andere Runde über den gelungenen Parcours drehen. 6



14

Weite und Wüste

Traumhafte Straßen, schwierige Pisten und eine vielseitige Landschaft erlebte Youssef Moussa bei seiner Motorradtour durch Marokko. Mensch und Maschine wurde einiges abverlangt und sein Mitfahrer hatte mit seiner Straßenmaschine auf den schlechten Pisten zu kämpfen. Bis auf einen Umfaller und kleinere Reparaturen verlief die Reise ohne Probleme. 14



18

Lautlos zur Arbeit

Beim Probefahrparcours des BVDM auf der Intermot war das Elektromotorrad von Brammo eines der gefragtesten Motorräder überhaupt. Doch was taugt das E-Bike im Alltag? Olaf Biethan testete das Elektro-Fahrzeug Enertia beim täglichen Weg zur Arbeit und beim kleinen Einkauf zwischendurch. 18



Editorial 3

Auch mit einem Stand in Halle 8 und einem Außenstand war der BVDM auf der Intermot präsent. 10

Die Tourentrophy ist eine tourensportlichen Veranstaltung bei der Orientierungssinn gefragt ist. 13

Archivar Bernd Laude zeigt alte Bilder von Elefantentreffen in den 60er Jahren. 23

Über die Abschlussfahrt der Tourentrophy berichtet Kirsten Bläske. Trotz des schlechten Wetters hatten die Teilnehmer ihren Spaß. 24

Auf der IFZ-Motorradkonferenz vertrat Olaf Biethan den BVDM. 26

Wie man sich als Motorradfahrer richtig fit hält, verrät Dipl.-Sportlehrerin Inge Aufderheide. 30

Alles was Recht ist: In dieser neuen Kolumne stellt Dr. Youssef Moussa aktuelle Fälle vor. 31

Die als Schladernring bekannte B 256 soll nach dem Willen der Waldbröler SPD wieder für Motorradfahrer geöffnet werden. Der BVDM war vor Ort. 35

Vom Bernrieder Hof aus starteten Horst und Christel Orlowski zur Tour durch den Bayerischen Wald. 36

Impressum 38

24



33



35



36





Probefahrparcours des BVDM

Vom 3. bis 7. Oktober fand die „Internationale Motorrad-, Roller- und Fahrradmesse“ InterMot 2012, in Köln statt. In diesem Jahr mit einem Besucherrekord, schreibt das Pressezentrum der Köln-Messe: „Es war der perfekte Mix aus Business und Entertainment: Die INTERMOT Köln überzeugte auf ganzer Linie und lockte erstmals über 203.000 Besucher zur Messe. Fünf Tage lang, . . . präsentierte die motorisierte Zweiradbranche eine beeindruckende Zahl an Weltpremierer und begeisterte Motorradfans aus allen Teilen Europas.“

Wir, der BVDM, waren wieder mit dabei und haben uns mit einem Messestand in Halle 8 und dem großen Probefahrparcours eindrucksvoll in Szene gesetzt. Dies war vor allem deshalb möglich, weil sich in diesem Jahr wieder viele Mitglieder und Motorrad begeisterte Nicht-Mitglieder beteiligt haben. Auch wir können hier mit einem Rekord punkten: In diesem Jahr waren es insgesamt 68 Helfer, die uns auf dem Messestand und dem Probefahrparcours unterstützt haben. Das ist eine Steigerung von satten 29 Prozent im Vergleich zu 2010! Phänomenal,



Fast 70 Helfer waren im Einsatz, um den Probefahrparcours zu betreiben, hier an der Einfahrt.



Passt alles? Ein kritischer Blick der Helfer, wie hier von Michael Bruns, war bei der Fahrzeugausgabe angesagt.

großartig, super!!!

An dieser Stelle noch einmal Danke an das Orga-Team Olaf Biethan und Michael Bruns für die Parcours- und Helfer-Organisation, Karin Karrasch für die großartige Organisation der Verpflegung und Dagmar Schreiner für die professionelle Organisation der Messe-Stände. Danke und ein großes Lob an die Helfer Donatus Berchtold, Michael Hoffmann, Alexandra Schwichtenberg, Lorenz van der Mee, Uwe und Ute Philipp, Heiner Verwaayen, Marinella Tommasi-Emmerich, Hans-Peter Frankeser, Peter Gerhards, Youssef Moussa, Dieter und Gaby Samel, Judith Karrasch, Jupp Scheurer, Artur Hajduk, Jörg und Marion Wenzel, Maurice Anderson, Herbert Kühn, Thomas Kreil, Gerhard Otto, Wolfgang und Marion Job, Uwe Gerlach, Roland Zachau, Willi Költgen, Johanna Mootz-Diehl, Monika Lands-

berg, Michael Kirschke, Thomas Krumtüngr, Michael, Elke, Florian und Sandra Bojert, Jochen Kuhs, Reiner Homrighausen, Marcus und Tim Eckert, Heino John, Stefan Michler, Bärbel Giebat, Vidar Gullerud, Gabi Marschall, Siegfried Könitzer, Rick Lowag, Siegfried, Stani und Ian Nyssen, Günter Lux, Marius und Michael Wilczynski, Tobias Gruetzmacher, Michael Lenzen, Axel Carnott, Gabi Viol, Thomas Kons, Alexander Otte und Gino Eichelmann für die aktive Unterstützung! Ralf und Helene Voigt, Renate Anderson, Brigitte Hilgert und Margret Eimermacher für die Bereitschaft einzuspringen. Danke für Eure Einsatzbereitschaft, Euer Engagement und für den Spaß, den wir miteinander hatten.

Erstmals hatten wir in diesem Jahr neben dem Messestand in der Halle auch einen weiteren Info-Stand





Die Brammo (l.) zählte zu den meistgefragten Maschinen auf dem Parcours. Mit der ersten Kehre (o.r.) hatten manche Fahrer große Probleme. Bei den meisten stimmten aber Blickführung und Sitzhaltung (u.r.). (Fotos: Lenzen)

am Parcours-Eingang. Wetterbedingt konnten wir diesen Stand leider nicht über alle fünf Tage aufgestellt lassen. Dort konnte sich auch die „Rennleitung #110“ mit Info-Material und einem Motorrad vorstellen. Wir haben dann aus der Not eine Tugend gemacht und unser Info-Material in das Anmeldezelt, in die Kleiderausgabe und an den Parcours-Eingang ausgelegt. So konnten wir die Wartezeit der Besucher bei der Anmeldung durch Informationen über den BVDM etwas verkürzen.

Auf dem Messestand und auch auf dem Probefahr-Parcours konnten sich die Besucher auch bei uns über aktuelle Entwicklungen auf dem E-Bike-Sektor informieren. Die Firma Brammo hat uns dafür eines ihrer E-Bikes zur Verfügung gestellt. Nicht nur das, auf dem großen Probefahr-Parcours hatten die Besucher auch Gelegenheit, eines dieser E-Bikes selbst auszuprobieren. Das kam sehr gut an, die E-Bikes waren eigentlich ständig unterwegs. Technische Details und Bedienung wurden ihnen von zwei

sehr kompetenten Mitarbeitern der Firma Brammo erklärt, die uns die ganzen fünf Tage auf dem Parcours zur Verfügung standen. Neben diesem Anbieter waren

natürlich auch alle anderen namhaften Hersteller mit ihren aktuellen Maschinen auf dem Parcours vertreten. Das Wetter war ja nicht gerade ideal für einen Pro-



Auch ordentliche Schräglagen waren auf dem Rundkurs möglich, zumindest, wenn der Fahrer es konnte. (Fotos: Lenzen)



befahr-Parcours, die Messestand-Helfer hatten es da wesentlich besser. Sie standen im Trockenen und Warmen. Draußen war es nass und windig. Das hat aber nichts daran geändert, dass wir alle (ob innen oder außen) viel Freude miteinander hatten. Langeweile kam nie auf. Es gab keinen, der sich beklagt hat, die Feedbacks nach der Messe waren „es hat Spaß gemacht“, „eine tolle Truppe“, „schön, dass es so entspannt gelaufen ist“ und viele der Helfer wollen in zwei Jahren wieder dabei sein. Ganz abgesehen davon, dass auch die Teilnehmer mehrheitlich ein Glänzen in den Augen hatten. Offensichtlich hat es ihnen auch Spaß gemacht. Hatten wir am Anfang auf dem Parcours noch ein paar „Umfaller“ ohne Schäden an Mensch und nur geringfügigen an Maschinen, hat sich dies nach einem kleinen Umbau des Parcours schnell geändert. Danach lief es durchweg rund und es kam wirklich Fahrspaß bei den Besuchern auf – bei uns im Übrigen auch.



Selbstverständlich haben auch wir die Gelegenheit genutzt, die Motorräder auszuprobieren.

Der BVDM hat sich für einen reibungslosen Ablauf des Messestandes und des Parcours mächtig ins Zeug gelegt. Alle Helfer bekamen freien Eintritt zur Messe, einen Platz zum Schlafen (für die Weitangereisten), Frühstück und Mittagessen. Die große Anzahl an Helfern hat



Großer Andrang herrschte auf dem BVDM-Probefahrparcours (o.). Die Motorradfahrer wurden eingewiesen (M.). Bei dem großen Angebot von rund 120 Maschinen fiel die Wahl nicht leicht (u.r.). Spaß hatten alle beim Probefahren (u.l.).



eine entspannte Einteilung und damit ein entspanntes Arbeiten ermöglicht. Und nur so war es realisierbar, dass jeder von uns auch mal Zeit hatte, Luft zu holen und die Messe zu besuchen. Besser geht es nicht. Es ist Tradition beim BVDM, dass alle Helfer, die den BVDM bei Aktionen unterstützt haben, zu einem Helfer-Treffen eingeladen werden. Dieses Treffen wird vom Landesverband Rhein-Ruhr veranstaltet und findet im Sommer 2013 auf dessen Vereinsgelände in der Eifel



Natürlich fahren auch die Helfer. Uwe Philipp erfüllte einem Kind den Wunsch nach einer Mitfahrt.

statt. Ein genauer Termin steht noch nicht fest, alle Helfer werden aber dazu eine Einladung erhalten und das Orga-Team würde

sich freuen, wenn wir uns dort wiedersehen.

Sich für den Verein zu engagieren, ist wichtig. Davon leben wir und zeigt nach

innen wie nach außen, dass wir alle einer guten Sache nachgehen wollen. Uns hat es sehr gefreut, dass sich so viele bereitwillig zum Helfen gemeldet haben. Betonen möchten wir dabei, dass auch sehr viele Helfer dabei waren, die keine Mitglieder sind! Das ist einfach klasse! Wir würden uns freuen, wenn Ihr uns auch auf der nächsten Intermot unterstützt. Diese findet vom 1. bis 5. Oktober 2014 in Köln statt. Am besten den Termin gleich vormerken.
Michael Bruns

Mit Familie auf der Intermot

Meine komplette Familie ist motorrad-begeistert. Schon als ich klein war, fuhr ich gern mit meinem Papa auf Touren. Mein Bruder machte, sobald er alt genug war, seinen Führerschein und auch meine Mutter schloss sich vor kurzem an. Als Familienausflug wurden schon oft Motorradtouren geplant, auf denen auch Onkel und Cousins gern mitfahren. Da unsere Familie sehr groß und mittlerweile deutschland- und sogar weltweit verstreut ist, bringt uns das gemeinsame Hobby immer wieder zusammen.

Da mein Bruder seit zwei Jahren in Shanghai lebt und wir ihn selten sehen, haben wir uns natürlich alle auf seinen Besuch in Deutschland im Oktober gefreut. Und als es um die Planung für gemeinsame Aktivitäten ging, fiel dem Papa natürlich sofort die

internationale Motorradmesse „Intermot“ vom 03.-07.09.2012 in Köln ein, bei der der BVDM noch Helfer gebrauchen konnte.

Und da wir alle sowohl Spaß an Motorrädern als auch am Kennenlernen von netten, neuen Leuten haben, haben wir uns für den 3.10.2012 ganztägig als Helfer angemeldet.

In Köln angekommen, haben wir den BVDM gleich gut an den blauen Jacken erkannt. Wir wurden natürlich herzlich begrüßt und durften uns nach dem Frühstück ebenfalls mit Poloshirt & Jacke vom BVDM ausrüsten. Noch ein schneller Blick auf den Einsatzplan, und es ging an die Arbeit. Der Testparcours wurde eröffnet und mit Beobachtern besetzt. Alle Helfer gingen auf ihre Posten, die Messe öffnete, und der Andrang war sofort groß. Da mein Bruder und ich für die Frührschicht als „Springer“ ein-





gesetzt waren, blieb in der ersten Stunde sogar noch Zeit für einen Messebesuch. Wobei eine Stunde für diese gigantischen Hallen natürlich recht wenig ist. Ein paar Impressionen konnten wir trotzdem sammeln.

Zurück am Parcours bekamen wir dann sofort Aufgaben zugeteilt. Mittlerweile wollten so viele Biker ein Motorrad testen, dass sie dafür sogar anderthalb Stunden Wartezeit in Kauf nahmen. Mein Bruder half den Rest des Tages bei der Motorradausgabe, Papa war nach der Einlass- und Startkontrolle ebenfalls mit der Ausgabe der Motorräder beschäftigt, und ich half nach dem Messebesuch mit Mama bei der Kleiderausgabe und war für den Nach-

mittag, nach einer leckeren Stärkung, für die Einlasskontrolle eingetragen.

Der Tag war für alle Beteiligten ein voller Erfolg. Das Wetter war gut, die Leute waren nett, es gab keine Zwischenfälle oder gar Chaos, es war alles super organisiert und die meisten Biker haben uns mit zufriedenen Grinsen wieder Richtung Messe verlassen.

Mein persönliches Highlight habe ich dann direkt nebenan auf dem Parcours für Fahren ohne Führerschein erlebt. Denn obwohl ich die Motorradleidenschaft mit meiner Familie teile, habe ich bisher keinen Führerschein gemacht. Aber die Möglichkeit, das Gefühl für das Fahren zu bekommen und auch eine



Für die ganze Familie Bojert gab es auf dem BVDM-Probefahrparcours etwas zu tun. Danke für den Einsatz!

Maschine zu testen, wollte ich mir natürlich nicht nehmen lassen. Und so habe ich noch eine ganz persönliche Erkenntnis aus diesem Tag gewonnen: „Es wird Zeit für meinen Führerschein!“

Abends sind wir dann total platt, aber zufrieden ins

Bett gefallen.

Es war auf jeden Fall ein Familienausflug der besonderen Art, für den wir den Weg von Gütersloh nach Köln sicher noch mal auf uns nehmen. Also, bis spätestens in zwei Jahren, lieber BVDM! **Sandra Bojert**

Die Truppe auf dem Stand

Mehr als 200.000 Fach- und Privatbesucher konnte die Intermot 2012 nach Angaben des Veranstalters in den Kölner Messehallen begrüßen. Der BVDM hatte sich in diesem Jahr viel vorgenommen. Außer

dem Probefahrparcours und dem Messestand in den Hallen wollten wir aus den Erfahrungen 2010 auch einen kleinen Infostand im Außengelände aufstellen und besetzen. Dies bedeutete für mich, alles Infomaterial doppelt, aber

getrennt zusammenzupacken und Hinweise schriftlich festzuhalten, was nur am Messestand in der Halle zu bekommen war, wie etwa BVDM-Pins oder das ET-Buch von Hans-Jochen Kraft.

Leider meinte es der Wetergott mit dem Außenstand nicht so gut, so dass er von den fünf Messetagen nur an zwei Tagen aufgestellt und besetzt wurde.

Der BVDM-Stand in der Halle 8 war nahe am Ausgang zum Probefahrparcours – kurze Wege nach draußen um frische Luft zu schnappen, sich die Füße zu vertreten und auch am Frühstück und Mittagessen für die Helfer des Probefahrparcours teilzunehmen.

Hier von dem Messteam „innen“ ein dickes Lob an Karin Karrasch, die am Verpflegungsstand alles souverän gemeistert hat (inkl. ihrer Vertretung Gaby Samel und der Mithilfe aller).

Unser Messestand befand sich gegenüber der Zeitschrift „Motorrad“, allerdings auf der Rückseite, direkt hinter einem großen Bus. In Dortmund bieten gerade die Außengänge immer ein großes Potenzial an Zulauf, da die „Versorgungsstände“ an den Außengängen positioniert sind. Das bietet Köln nicht, so dass wir zeitweise auf Besucherzulauf „warten“ mussten. Ob es allein an der Position des Messestandes selbst gelegen hat, mag ich an-



Auch Kirsten Bläske, Stefan Winke, Peter Aufderheide und Ingo Bläske (v.l.) besuchten den Stand. (Foto: Schreiner)



zweifeln, da wir in 2010 mit einer Standlage mitten in Halle 8 auch nicht sonderlich viel mehr Zulauf hatten. Ich glaube, es liegt an dem Publikum: die InterMot Köln ist eine internationale Messe für Fachbesucher. Trotzdem konnten wir am ersten Messetag ein neues BVDM-Mitglied begrüßen. Als Ausstellungsstücke hatten wir ein E-Bike von Brammo, das auch auf dem Probefahrparcours ausprobiert werden konnte sowie eine behindertengerecht umgebaute Harley von unserem Referenten „Behindertenhilfe“ Willi Költgen. Wie immer liefen über den Beamer Fotos der diversen BVDM-Veranstaltungen. Gerade Fotos vom Elefantentreffen sind gute Ansatzpunkte, um mit Besuchern ins Gespräch zu kommen. Speziell für das Jahr 2013 hatte ich sowohl Poster als auch Handzettel erstellt, die auf zwei beson-



Großer Andrang herrschte auf dem BVDM-Stand in Halle 8 leider nur selten. (Foto: Lenzen)

dere Jubiläen des BVDM im Bayerischen Wald hinweisen sollten. Zum einen, das 57. ET, das zum 25. Mal im „Hexenkessel“ von Solla/Loh (01.-03.02.2013) stattfindet und die 35. Deutschlandfahrt mit Zieleinlauf in Thurmansbang (30.08.-01.09.2013). Einige Besucher haben schon ihr Kommen zum ET angekündigt. Die

Gespräche, die wir mit unseren Besuchern führen konnten, waren überwiegend geprägt durch direkte Nachfrage, wer und was ist der BVDM. Durch unsere Schwerpunkte „Spaß, Sicherheit und Politik“ fiel auch den „Neulingen“ im Messeteam die Antwort nicht schwer. Von mir ganz herzlichen Dank für Eure

Unterstützung und ich hoffe, dass wir uns spätestens auf dem Eifeltreffen im Sommer 2013 gesund wieder sehen werden.

Hier noch ein Ausblick auf Messetermine 2013 mit derzeit geplanter BVDM-Präsenz:

11.01. bis 13.01.2013 Sachsenrad Dresden; 25.01. bis 27.01.2013 Motorradwelt Bodensee Friedrichshafen; 01.02. bis 03.02.2013 Motorradmesse Leipzig (gleichzeitig mit ET in Solla); 15.02. bis 17.02.2013 IMOT München; 28.02. bis 03.03.2013 Motorräder Dortmund.

Die Standbesetzungen stehen bis auf die Messe Mannheim fest. Wer aus der Nähe von Mannheim kommt und mit mir gemeinsam den BVDM dort präsentieren möchte, meldet sich bitte bei messe@bvdm.de. Voraussetzung ist die Mitgliedschaft im BVDM.

Dagmar Schreiner

Rund um den Führerschein

Am 6. Oktober kamen die Delegierten der Europäischen Motorradclubs in Brüssel zum Herbsttreffen der FEMA zusammen.

Alin Delhaye, die FEMA-Hauptsekretärin, berichtete über das European Motorcycle Forum auf der InterMot in Köln, wo sie Organisatorin und Moderatorin war.

Diese Veranstaltung ist ein Teil des Riderscanprojekts. 55 Teilnehmer, dar-



unter politische Prominenz und Medienvertreter wie z. B. Michael Pfeiffer von Motorrad, nahmen an diversen Diskussionen teil. Maurice Anderson bot eine Präsentation zum Thema Unterfahrschutz als Eröffnung einer neuen Website der FEMA zu diesem Thema. Ausführliche Informationen dazu gibt es im Internet unter www.mc-roadsidebarriers.eu.

Robin Bradley, Herausgeber der Zeitschrift Dealer World hielt einen Vortrag über seine geplante Messe „Big Bike Europe“ in Essen



vom 10. bis 12. Mai 2013, eine Messe für Custom Bikes. Er bot der FEMA an, den nächsten EMF-Workshop im Rahmen dieser Messe zu veranstalten.

Regelmäßige Technische Inspektionen

Philip Vogt von der FEMA informierte über den neuesten Stand der Debatte im EU-Parlament bezüglich des Vorschlags der Kommission, den Inspektionsturnus für Fahrzeuge aller Art auf jährlich festzulegen. Die Position der FEMA hierzu lautet:

- Jedes Land soll für sich selbst über den Turnus entscheiden.

- Eine Direktive aus Brüssel ist überflüssig, weil die Verkehrsbedingungen in den Mitgliedsstaaten unterschiedlich sind.

- Laut Facebookseite der FEMA sind die meisten Besucher dagegen. Das gleiche Bild zeigt sich auf der Internetseite der FEMA.

Am 22. September organisierte MAG NL eine große Demonstrationsfahrt gegen die neuen TÜV-Richtlinien mit Ziel zu einem Treffen in Brüssel. Tausende von Bikern (und der BVDM, siehe Artikel auf Seite 33) nahmen daran teil.

Es wurde vorgeschlagen, eine Arbeitsgruppe zu bilden, die sich mit dem Thema jährlicher TÜV beschäftigt.

Dritte Führerschein-Direktive

Über die dritte Führerscheinregulierung berichtete Philip Vogt.

EU-Mitgliedstaaten sollen die neue Regelung bis 31. Dezember 2013 eingeführt haben. Führerscheinbewerber dürfen die Prüfung auf

einem Motorrad mit Automatik ablegen. An den Motorrädern für den A-Führerschein ist eine Toleranz von fünf ccm unter dem Minimum der vorgeschriebenen Kapazität zugelassen.

Für die alten A2-Testmotorräder gilt: mindestens 400 ccm, min. 25kW

Für die neuen A2-Testmotorräder gilt: min. 400 ccm, min 20 kW aber nicht mehr als 35 kW.

Für die alten A-Testmotor-



räder gilt: min. 600 ccm, min. 40 kW.

Für die neuen A-Testmotorräder gilt: min. 600 ccm, min 50 kW und min. 180 kg.

Dies bedeutet für die Fahrschulen:

1. Alte A-Testmotorräder dürfen nicht mehr für den neuen A2-Test verwendet werden.

2. Wegen des Wechsels von 40 auf 50 kW werden Fahrschulen gezwungen, neue Testmotorräder bis Ende 2013 anzuschaffen. Über Protest- oder Lobbyaktionen der Fahrschulverbände ist nichts bekannt.

Es gibt im EU-Parlament keine Möglichkeit, den Vorschlag zu ändern. Das TRAN-Komitee kann nur im Ganzen akzeptieren oder ablehnen. Falls das TRAN-Komitee keine Entscheidung bis Ende Oktober fällt, wird der Vorschlag als akzeptiert betrachtet.

Typzulassung

Am 19. November 2012 wurde das neue Gesetz über die Typzulassung im EU Parlament verabschiedet. Die unten stehen

Tabelle zeigt eine Übersicht der wichtigsten geplanten Regelungen inklusive der Abgasregelung und ihrer Geltungsdauer.

ABS

Für L3e (A2 & A3) Motorräder wird ABS verpflichtend.

•Der EU-Rat, die Kommission und Vertreter des Herstellerverbands bevorzugen jedoch die Option ABS oder CBS für Motorräder der Klasse L3e (A1).

•Motorräder der Klasse L3e (A3) und L4e sind dank der Lobbyarbeit der FEMA vom neuen Gesetz nicht betroffen.

Finanzen der FEMA

Einige Verbände zögern mit der Zahlung ihrer Beiträge und bringen die FEMA in finanzielle Not. Trotz intensiver Bemühungen und erfolgreicher Lobbyarbeit ist die finanzielle Situation der FEMA so angespannt, dass im FEMA-Büro wahrscheinlich Personal entlassen werden muss (Das ist mittlerweile erfolgt, Anmerkung der Redaktion.). Damit würden einige wichtige Projekte auf Eis gelegt werden.

Spring Meeting

Maria Nordqvist lud uns für das Spring Meeting der FEMA in Juli 2013 nach Stockholm ein.

Demografischer Wandel

In der Diskussionsrunde der FEMA-Mitglieder wurde die Erstellung einer demografischen Übersicht der Mitgliederschaft der einzelnen Motorradverbände vorgeschlagen.

Elefantentreffen

Maurice Anderson vom BVDM informierte die Delegierten über den Stand der Planungen zur Jahreshauptversammlung der FEMA beim Elefantentreffen im Februar 2013.

Maurice Anderson

Fahrzeugtyp	Beschreibung	Beschränkung	Abgasregelung (Dauer)
L1BE	Mofa	Vmax 45 km/h, 4 kW max.	Euro 3: 2014 Euro 4: 2017 (11.000 km) Euro 5: 2020 (12.000 km)
L3e (A1)	Kleinkraftrad	Max. 125 ccm 11 kW max. max. 0,1 kW/kg	Euro 4: 2016 (20.000 km) Euro 5: 2020 (30.000 km)
L3e (A2)	Motorrad	Gedrosselt max. 35 kW max. 0,2 kW/kg	Euro 4: 2016 (35.000 km) Euro 5: 2020 (50.000 km)
L3e (A3)	Motorrad	Offen	Euro 4: 2016 (35.000 km) Euro 5: 2020 (50.000 km)



Finale der Tourentrophy

Die Flugwachenralle hatte es dieses Jahr nicht wirklich leicht. Das Veranstalterteam war gesundheitlich angeschlagen und teilweise dezimiert. Umso mehr haben wir uns über die trotzdem sehr gelungene Fahrt gefreut. 13 Profi- und drei Touristenteams waren am Start und genossen die sehr schöne Strecke und den sehr leckeren Kuchen an der Kuchenkontrolle von Ute und Bernd. Da die GZK (Kirsten) just an dem Wochenende leider im Krankenhaus lag, war die Wertung nicht sehr selektiv und so konnten sich am Ende acht Teilnehmer auf dem ersten Platz wiederfinden. Das hat auch die TT Gesamtwertung etwas durcheinandergewirbelt, aber dazu später mehr. . .

Auf jeden Fall einen herzlichen Dank an Ingo, dass er die Fahrt trotz aller Widrigkeiten durchgezogen hat!

Abschlussfahrt

(s. Artikel auf Seite 24)

Wie bereits angekündigt, hatten die Linnemänner die Abschlussfahrt ausgerichtet. Oder sollten wir besser sagen ‚angerichtet‘? So sah es jedenfalls aus, je näher wir an den Startpunkt Notuln herankamen. Es pladderte heftig und am Start im Loginusturm wurden erstmal heiße Getränke benötigt. Nur zwei Teams hatten auf ‚Invaliden‘ plädiert und waren mit der Dose gekommen, der Rest stürzte sich wacker wieder in die Regenklamotten und ging die Tour an. Die im Nachhinein größte Herausforderung



war es, der Kuchenmenge bei der Kuchenkontrolle gewachsen zu sein. Die Kuchenkontrolle fand diesmal bei Christine und Georg auf dem Bauernhof statt. Super Idee und Klasse Umsetzung!

TT-Gesamtwertung

Die Tendenz ist verhalten positiv! Mehr Teilnehmer insgesamt, mehr in Wertung. Dies als wichtigste Neuigkeit zuerst.

Die Ergebnisse der Gesamtwertung setzen sich aus den Platzierungen bei den einzelnen Fahrten zusammen. Gewertet werden alle Teilnehmer, die mindestens zweimal dabei waren, maximal werden vier Fahrten gewertet. Die Wertung erfolgt gemeinsam für Profis und Touristen, allerdings unterscheidet sich die erzielbare Punktzahl für eine Fahrt danach, ob in der Profi- oder Touristenklasse gestartet wurde. Die genaue Punktzahl wird anhand einer Formel berechnet, in

die neben der Platzierung auch die Anzahl Starter in der Klasse einfließt. Als Mindestpunktzahl gibt es drei Punkte pro Teilnahme. Auch Helfer oder Veranstalter erhalten die Mindestpunktzahl gutgeschrieben (sofern die maximal vier Fahrten noch nicht ‚voll‘ sind).

Wie bereits oben erwähnt, hat die Wertung der Flugwachenralle das Gesamtergebnis noch etwas verändert. Auch musste ich die Wertung nach einem berechtigten Einspruch noch korrigieren, da nicht sieben, sondern sogar acht Teilnehmer in der Eifel auf dem ersten Platz gelandet waren und somit Jupp und Petra vom fünften auf den dritten Platz aufgerückt sind.

Die Fahrtleiter werden die Köpfe zusammenstecken und über die Termine der nächsten Saison knobeln. Sobald wir diese bestätigen können, werde ich sie per Newsletter und auf der BVDM-Homepage veröf-

fentlichen. Nur soviel können wir schon sagen: 2013 gibt es am Fronleichnamswochenende die letzte Thüringerwaldfahrt. Wenn Du noch nie in Lothra warst, dann ist das die letzte Gelegenheit! Ab 2014 findet an dem Wochenende eine Fahrt unter neuer Leitung im Schwarzwald statt. Mehr wird noch nicht verraten. Es bleibt also spannend. . .

Wir versuchen weiterhin, die BVDM-Tourentrophy bekannter zu machen. Ich habe dazu in der Zeitschrift Motorrad-Gespanne eine kleine Artikelreihe gestartet, die Interesse bei neuen Teilnehmern wecken soll. Falls also demnächst mehr Gespanne am Start sind, wissen wir, warum.

Eine möglichst kurze mopedfreie Zeit wünschen wie und freuen uns, Dich im nächsten Jahr wieder bei der einen oder anderen Fahrt begrüßen zu dürfen!

Peter und das TT-Team
www.tourentrophy.de



Weite und Wüste



Wer hat als Motorradfahrer nicht schon mal daran gedacht, mit der eigenen Maschine durch den Orient zu fahren? Und Marokko? Hat der Name nicht einen mystischen Klang? Marrakesch! Casablanca! Fez!

Aber die Ideen und Träume sind das eine, und die Umsetzung ist das andere. Eigentlich wollte ich ja mit dem Motorrad nach Istanbul fahren . . . Aber Marokko war als Ziel zu verführerisch. Kurz entschlossen wurde umgeplant, ein Mitfahrer war auch gefunden, also konnte es los gehen.

Ein Blick auf die Karte zeigte: Die Anreise über Land würde sehr viel Zeit kosten oder wir würden von unseren Motorrädern (eine Suzuki XF 650 und eine GSX 600 F) tagelang nicht runterkommen . . . Unsere Lösung hieß: von Dresden bis Genua mit den Motorrädern und dann mit der Fähre von Genua nach Tan-

ger (40 Stunden Fahrzeit, akzeptabler Preis).

Die Frage aller Fragen: Wie war's? Toll! Würden wir es noch mal machen? Ich: uneingeschränkt ja. Mein Mitfahrer: nicht nochmal mit seiner Maschine.

Ein paar Zahlen vorab:

Wir sind Ende April 2012 ab Dresden in zwei Tagestouren über den Brenner nach Genua gefahren (1054 Kilometer). In Marokko haben wir dann in 21 Tagen 3.038 Kilometer absolviert. Die längste Tagesetappe betrug 364 Kilometer. Autobahnen und Hauptstraßen haben wir weitgehend vermieden. Bis auf einen kleinen „Umfaller“ aus dem Stand, auf einer Geröllstrecke, wo ich für die Füße keinen Halt fand, haben wir die Tour ohne größere Schäden an Mensch und Maschine gemeistert. Wir waren dreimal beim Schweißer: zweimal wegen der Halterung für den Koffer – von mir liebevoll „Kindersarg“

getauft – beim Mitfahrer, einmal wegen meiner Seitenkofferaufhängung. Einmal mussten wir wegen auslaufendem Gabelöl und einmal wegen des Verlustes von zwei Schrauben an der Gepäckhalterung in kleine Werkstätten an der Straße. Alles wurde vor Ort sehr schnell, gut, freundlich und für „kleines Geld“ erledigt.

Für die schwierigste Strecke, die etwa 40 Kilometer lang war, haben wir rund

sechs Stunden gebraucht!

Diese Strecke war die anstrengendste und interessanteste (für mich). Mein Mitfahrer würde sagen, es war die besch . . . Strecke auf der ganzen Fahrt. So unterschiedlich sind die Ansichten (und die Motorräder). An einer „Kreuzung“, an der das Navi meinte, wir sollten links abbiegen, konnten wir nur eine von der Straße abzweigende Piste entdecken. Ein paar Marokkaner, die



Die Enduro (l.) ist deutlich besser für die Pisten geeignet, als die Suzuki-Straßenmaschine GSX 600 F.



dort mit ihren Autos standen (warum eigentlich?), waren der Ansicht, dass die Strecke mit unseren Maschinen durchaus zu schaffen sei. Kurz vorher waren wir auf einer anderen Strecke umgekehrt, weil uns ein entgegenkommender BMW-GS-1200-Fahrer sagte, die Straße bestünde nur aus einem mittleren Teerstreifen von ein bis zwei Metern Breite und wäre links und rechts davon total ausgefahren... Wir wollten ja auch etwas Abenteuer erleben und entschieden: Wir versuchen es!

Wir fuhren also los. Erst war es eine fest gefahrene Lehmstrecke, dann ging es höher und es kamen zunehmend Steine – erst Schotter, dann gewachsener Fels dazu. Die Ausblicke wurden immer grandioser, die Geschwindigkeit immer langsamer und die Strecke für die Motorräder immer schlechter. Die Sprünge zwischen den einzelnen „Stufen“ des gewachsenen Felsens, über den die Straße führte, wurden immer größer. Ein paar mal saß ich sogar mit meiner Enduro hart auf. Wir fuhren stellenweise kaum Schrittgeschwindigkeit. Ich versuchte im ersten Gang über die Steine zu balancieren. Welch eine Aussicht (wenn ich den Kopf hob)!! Weit und breit keine Menschenseele und keine Anzeichen von Zivilisation, zeitweise auch kein Handyempfang. Wir hatten nichts zu Essen – bis auf zwei Müsli-Riegel und viel zu wenig Wasser dabei. Nach Karte bzw. Navi waren es ja auch nur 40 Kilometer zu fahren! Und irgendwann war es dann soweit: ich hatte keine Konzentration und



Völlig unterschiedliche Landschaften und Straßenverhältnisse lernten die beiden Marokko-Fahrer kennen.

Energie mehr, war erschöpft und ausgetrocknet. Meine Maschine fiel einfach um. Sozusagen fast im Stand. Ich kam vom Motorrad gut weg. Da lag es nun, schräg auf der Straße, parallel zum ansteigenden Hang. Also denkbar ungünstig. Um die nächste Kurve kamen in diesem Augenblick zwei Allradgeländewagen. Ich weiß nicht, ob sie meinen Sturz gesehen hatten. Zwischenzeitlich erschien auch mein Mitfahrer mit seiner GSX. Mit vereinten Kräften und mit Hilfe der beiden Autofahrer richteten wir mein Motorrad wieder auf.

Die beiden Autofahrer – Franzosen – spendierten uns zwei Flaschen Wasser und meinten, wir sollten besser umkehren, die Strecke, die sie gekommen seien, sei extrem schlecht und mit Motorrädern nicht zu schaffen.

Umkehren? Die bereits gefahrene Strecke nochmals zurück?? Nein, das wollten wir auf gar keinen Fall – eigentlich konnte es ja nicht mehr weit sein. Die Fran-



zosen wünschten uns viel Glück und fuhren weiter. Am Ende haben wir es nach sechs Stunden geschafft. Wir hatten grandiose Landschaften gesehen, eine extrem anspruchsvolle Strecke gemeistert, keine Verletzungen und Schäden davon getragen und haben hinterher wie tot geschlafen. Was will Mann mehr von einem gelungen Motorradurlaub?

Marokko hat uns durch seine total unterschiedlichen Landschaften beeindruckt. Etwa parallel zum Mittelmeer verläuft das Riff-Gebirge, dessen Gipfel bis auf rund 2200 Meter Höhe reichen (und wo uns überall Hasch – wie andernorts Tee – angeboten wurde). In einem Winkel von etwa 45 Grad verläuft dazu der Atlas mit Höhen bis zu 3.200 Meter. Südlich hier-

an schließt sich die Sahara an. Und ziemlich im Süden von Marokko gibt es dann auch ein Gebiet mit riesigen Sanddünen aus feinstem hellgelbem Sand (wie wir Europäer uns die Sahara halt so vorstellen). Die alten

Königsstädte Marrakesch, Fez und Casablanca befinden sich in diesem Dreieck aus Riff-Gebirge, Atlas und Atlantik.

Durch die beiden großen Gebirgszüge gibt es viele, einfach total tolle „Kurven-

straßen“. Der höchste Pass, den wir überquerten, lag auf 2.200 Metern. Dort hatten wir nur Temperaturen von etwa zwölf Grad Celsius. Im Gegensatz dazu war es in Marrakesch 50 Grad heiß!

Zu den Straßen: Wir sind, bis auf ein kleines Stück, keine (kostenpflichtigen) Autobahnen gefahren, sondern Landstraßen zweiter oder gar dritter Ordnung. Die Straßen sind – abgesehen von Baustellenbereichen – in gutem Zustand. Während der Bauarbeiten werden die Straßen nicht gesperrt, sondern es stehen dann zwei oder mehr Leute mit Fähnchen herum, die versuchen, auf dem verbleibenden Platz den Verkehr und Gegenverkehr zu regeln – eine etwas gewöhnungsbedürftige Art der



Gegensätze: Menschenleere Steinwüste und belebter Basar.



Verkehrsführung, zumal die Koordination der Fähnchenschwenker aus unserer Sicht viel Verbesserungspotenzial bot. Auch in diesen Situationen war ich meiner Enduro für ihre Bodenfreiheit und ihren Anzug im unteren Drehzahlbereich mehr als dankbar. Mein Mitfahrer mit seiner tiefliegenden GSX scheint des öfteren ausgiebig geflucht zu haben, besonders im Bereich der Baustellenpisten.

Der Verkehr auf dem Land war erstaunlich gering. Es wird seitens der Polizei viel geblitzt. Aber die Warnhinweise der Vorfahrenden oder Entgegenkommenen sorgten dafür, dass wir (weil wir uns natürlich(!) immer an die Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Überholverbote hielten) kein Knöllchen bekamen. Die Marokkaner selbst sind kreative Autofahrer. Verkehrszeichen haben lediglich hinweisende Funktionen und werden je nach Strecke und Verkehr sehr großzügig ausgelegt. Das eine oder andere Überholmanöver haben wir uns nur mit sicherem Abstand zum Vordermann angeschaut.

Und überhaupt: die Kurven, die Serpentina ich habe sie geliebt! So viele, so schöne Kurven, links,



rechts, rechts, links, links, links, rechts . . . Da es normalerweise keine Fahrzeugkolonnen gibt, kann man, zumal mit einem Motorrad, eigentlich immer irgendwo an einer einsehbaren Stelle überholen. Ob das Überholen dort erlaubt ist, ist natürlich eine andere Sache. Aber soll man sich mit seinem Fahrstil nicht den Gepflogenheiten vor Ort anpassen?

Im Süden bei den riesigen Sanddünen habe ich erstmalig „geländegängige“ Mofas gesehen. Wo wir mit unseren „großen“ Maschinen schön vorsichtig durch

den teilweise knöcheltiefen Sand fuhren, sind die Einheimischen mit ihren Mofas einfach drüber „gebrettert“. Ganz schön frustrierend. Da überlegt man sich, welche Reifen mit welchen Stollen man aufzieht, wie es mit der Gewichtsverteilung optimal wäre etcetera und die Mofas lassen einen einfach stehen.

Die Dünen bieten sich auch für so ausgefallene Vergnügen wie Sandboarding an,

was mein Mitfahrer ausgiebig ausprobierte. Aber das Motorradfahren war dann doch mehr mein Ding.

Viel gäbe es noch zu erzählen, über Nächte in der Wüste, über die herzliche Gastfreundschaft der Marokkaner, über Begegnungen mit anderen Motorradreisenden . . .

Für Infos und Auskünfte stehe ich Euch gerne zur Verfügung (Josef. reise@googlemail.com) Und: Ich war nicht das letzte Mal mit dem Motorrad in Marokko!!
Josef





Geräuschlos zur Arbeit

Da stand sie nun einige Zeit in der Garage. Klein, rot und alles andere als gemein, eher fein: die Brammo Ener-tia. Wie fährt und bewegt sich ein Elektromotorrad im Alltag? Welche Probleme gibt es? Alltag bedeutet: der Weg zur Arbeit oder zum Supermarkt im Großstadt-raum, auch mal shoppen in der Stadt oder abends mit Freunden treffen – nicht die große Motorradtour am Wochenende.

Ein Fazit vorweg, sie hat einfach Spaß gemacht und auch einige ganz neue und ungewohnte Erlebnisse gebracht!

Montagsmorgens, es ist kalt. Teilweise dichter Nebel hängt noch über Stadt und Land. Die Sonne erscheint am Horizont und würde ohne Nebel blenden. Der frische Geruch der Wiesen am Wegesrand steigt in die Nase und lässt einem die Natur riechen, im Gegensatz zu den Leuten, die jetzt im Auto zur Arbeit fahren. Und als akustische Untermalung gibt es ein-

zig die Windgeräusche am Helm. Ganz neue und intensive Reize für die Sinne. Warum muss ein Motorrad eine laute Auspuffanlage haben? Auch der Wind hat seine Reize und man gewöhnt sich schnell daran. Einmal, spät abends, fahre ich in eine Ortschaft hinein und Sekunden später schießt mir durch den Kopf, dass die Windgeräusche viel zu laut sind für Tempo 50. Der Blick auf den Tacho gibt mir Recht. Auch ohne Vibrationen eines Verbrennungsmotors und Auspuffgeräusch entwickelt man schnell ein Gefühl für die Geschwindigkeit.

Bei den Tankstellen habe ich nicht mehr täglich geschaut, ob die ständig und teilweise extrem wechselnden Spritpreise gerade günstig sind. Ich zahle das ganze Jahr über 0,2469 Euro/kWh und das für 100 Prozent Ökostrom, also aus erneuerbaren Energien. Das gibt Planungssicherheit und wenn erforderlich, suche ich mir bequem zuhause einen neuen Stromlieferanten.



Vorteil in der Stadt: Ein Parkplatz lässt sich immer finden. Aber es sollte noch mehr Motorradparkplätze geben.

Wie fährt sich die Brammo? Einfacher als jedes Motorrad mit Verbrennungsmotor. Zündung ein. Startknopf zweimal drücken – warum auch immer, beim ersten Mal klappte es nie. Und wenn dann ein paar grüne Lampen blinken einfach am Gasgriff drehen und bei Bedarf mit absolut konstanter Beschleunigung bis maximal 105 km/h beschleunigen. Dann ist Schluss. Kein Schalten, kein Kuppeln, kein Ruckeln. Umgekehrt genauso. Einfach mit rechter Hand die Vorderradbremse betätigen oder mit dem rechten Fuß die Hinterradbremse, so wie man es als Motorradfahrer kennt. Die linke Hand und der linke Fuß können während der ganzen Fahrt entspannen. Allerdings fehlt das beim Gas wegnehmen bekannte Bremsmoment

vom Viertaktmotor, und eine Energierückgewinnung beim Verzögern hat die Brammo leider auch nicht. Man muss also stärker bremsen, als man es sonst gewohnt ist.

Fahrwerk und Bremse machen den Eindruck, als könnten sie eine deutlich größere Leistung und Geschwindigkeit verkraften. Morgens mit Höchstgeschwindigkeit (also 105 km/h) in die langgezogene Autobahnabfahrt, die dann abrupt einen Schwenk nach links und noch einen enger nach rechts macht. Die Brammo liegt absolut stabil und lässt sich präzise und sicher dirigieren. Das Fahrwerk könnte man schon als sportlich bezeichnen. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass kurze Bodenunebenheiten, etwa Schweller auf der Straße,



Leicht und handlich ist die Brammo. (Fotos: Biethan)



Kanten im Fahrbahnbelag oder Schlaglöcher ziemlich direkt weiter gegeben werden, da die Dämpfung sehr straff ist. Allerdings ist die Brammo auch das erste E-Bike, bei dem man beim Einfedern im Stand kein Losbrechmoment an den Gabeldichtungen spürt, was für die Dämpfer spricht. Lediglich die Fußbremse ist gewöhnungsbedürftig. Die Verzögerung ist zwar gut, doch bewegt sich der Fußbremshebel gefühlsmäßig überhaupt nicht. Eine stärkere Bremswirkung wird allein durch Erhöhung des Pedaldrucks erzeugt.

Dass die Reichweite von E-Bikes noch lange nicht ausreicht, um eine ausgedehnte Sonntags-Motorradtour zu unternehmen, sollte allgemein bekannt sein. Aber von denen, die das bemängeln, nutzen dann viele an Wochentagen das Auto, um zur Arbeit zu kommen. Genau hier liegt aber die Stärke von E-Bikes, besonders im urbanen, also Großstadtverkehr. Und so habe ich die Brammo mehrere Wochen lang und über mehr als 600 Kilometer hierfür genutzt und auf ihre Eignung geprüft. Und genau da liegt auch ihre Stärke. Extrem leicht ist die Brammo und handlich. Das Wenden ist auf einer leicht erweiterten



Der Autor auf Test- und Fotografahrt.

Fahrspur möglich, und so ist es auch im Stau kein Problem, mal eben zwischen stehenden Autos die Spur zu wechseln. Die Sitzhöhe ist angenehm und auch kleinere Fahrer haben kein Problem, mit den Füßen sicher auf dem Boden zu stehen. Die Waage zeigte exakt 149 Kilogramm. Vom Gefühl her war sie jedoch leichter und handlicher als eine 135 Kilogramm schwere Enduro. Der schnellste Weg zur Ar-

beit führte mich in zwei Kilometern zum Kölner Autobahnring und anschließend über eine Schnellstraße bis rund 500 Meter vor die Arbeitsstätte. Für die Brammo bedeutete dies fast alles unter höchster Last (100 km/h), also geringste Reichweite für jedes E-Bike. Der Akku zeigte dann abends im Schnitt noch zehn Prozent an. Bei ungefähr gleicher Strecke durch die Stadt, mit Ampeln und maximal Tem-

po 50 waren es gut 40 Prozent. Die Reichweite eines E-Bikes hängt stark von der Fahrweise ab. Auch die Temperatur spielt eine etwas größere Rolle. Sie schwankte während des Test zwischen drei und 24 Grad Celsius. Gemessen habe ich jeweils zum Feierabend um 17 Uhr die im Tacho angezeigte Temperatur. An den warmen Tagen lag die Restkapazität abends in der Garage deutlich über zehn Pro-



Nur die Anzeige signalisiert, dass der Elektromotor läuft. Das Display liefert Informationen über den Ladezustand.



zent. An den kalten Tagen (drei bis fünf Grad) habe ich es dann auf den letzten Kilometern lieber etwas langsamer angehen lassen und erreichte dann mit drei bis vier Prozent Restkapazität die Garage, nach einer täglich exakt gleichen Strecke.

Es ist Feierabend und der Kühlschrank ziemlich leer. Also schnell noch mal zum drei Kilometer entfernten Supermarkt. Dem E-Bike ist es egal ob die Fahrtstrecke nur kurz ist, der Motor muss nicht warm werden.

Ihr Nachfolger die Evertia Plus, ist zwar im Internet mit Packtaschen zu sehen, das Testmotorrad bietet aber keinerlei Möglichkeit, Gepäck zu transportieren. Also mal in der Garage nachgeschaut. Magnetische Tankrucksäcke scheiden aus, die mit speziellen Befestigungssystemen ebenso wie meine Enduro-Tankrucksäcke. Aber ganz hinten in der Ecke meiner Garage finde ich dann, fast vergessen, die Lösung: Der Tankrucksack früherer Motorradfahrer-Generationen, der Harro-Elefantenboy. Er lässt sich fast perfekt auf der Evertia montieren. Zusammen mit einem großen Rucksack auf dem Rücken



Nicht nur in der Stadt, auch auf kleinen Landstraßen macht das E-Bike Spaß.

ist das Einkaufsvolumen nun ausreichend für einen Singlehaushalt.

Zurück geht es durch eine Verkehrsberuhigte Zone und Spielstraße. Dabei bestätigt sich dann eine andere Vermutung. Die Leute und Kinder schauen nicht nach dem Verkehr, sie hören ihn. Mit einem fast lautlosen E-Bike (wenn nicht gerade der Lüfter läuft) ist gerade auf Straßen mit geringem Tempo erhöhte Vorsicht angeraten, und der Daumen der linken Hand sollte möglichst in der Nähe

der Hupe bereit sein. Auf großen Straßen hat man dieses Problem nicht.

Danach geht es mit der Brammo ab in die Garage, das Ladekabel unter der Sitzbank hervorgeholt und ab an die normale 220 V-Steckdose, Einkäufe auspacken und bis zum nächsten Morgen das Motorrad vergessen. So habe ich es zumindest zuerst gemacht. Sowie die Brammo ans Stromnetz kommt, geht ihr Licht an, der Lüfter beginnt zu laufen und natürlich wird die Batterie mit etwa

vier Ampere geladen. Eine komplett leere Batterie ist nach dreieinhalb bis vier Stunden wieder geladen. Leider schaltet sich die Elektronik dann nicht ab, und die ganze Nacht beleuchtet das Motorrad die Garage, wenn das Kabel in der Steckdose steckt. Konstant benötigt die Brammo dann ohne weiteren Nutzen 0,3 bis 0,4 Ampere Strom. Das geht auch energiesparender.

Der Verbrauch: Nominell hat die Evertia eine Batteriekapazität 3,1 kWh. Da ein Lüfter zum Kühlen mitläuft



Das Fahrwerk zeigte sich den Anforderungen gewachsen.



Auf den Benzinpreis muss der Brammo-Fahrer nicht achten.



(und das Licht brennt) ist der benötigte Strom je Ladevorgang größer. Das ist auch bei anderen E-Bikes so. Anfänglich waren es dann bis zu 4,25 kWh, die der Stromzähler am nächsten Morgen anzeigte. Nachdem ich dazu überging, wenn möglich, den Stecker nach vier Stunden zu ziehen, waren es 3,5 bis 3,8 kWh.

Der Verbrauch schwankt je nach Fahrweise. Bei den beschriebenen zügigen Fahrten zur Arbeit waren es etwa 13,5 bis 13,8 kWh/100 km. Bei normalem aber zügigen Betrieb in der Stadt waren es um die 10 kWh/100 km. Und wenn man es dann sehr gemütlich angehen ließ, weil man sich im Stau mit sehr geringen Tempo durch die stehenden Autos arbeiten musste, ging der Verbrauch auf rund 8 kWh/100 km herunter.

Für den täglichen Weg zur Arbeit waren es etwa 3,5 kWh, die täglich benötigt wurden. Bei dem oben genannten Strompreis sind das 0,86 Euro täglich. Mein sparsamstes Motorrad mit 3,5 l/100 km hätte auf der gleichen Strecke mindestens einen Liter Super zu aktuell 1,60 Euro benötigt.



Die Brammo lässt sich zügig bewegen. Der Lüfter läuft, wenn die Batterie geladen wird.



Die zweifache Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln kostet 4,80 Euro bei mehr als vierfacher Fahrzeit.

Das lässt einen schon den Bleistift spitzen, wenn man tägliche Wege im Großstadtverkehr zurückzulegen hat. Hier kann sich ein Elektrofahrzeug, je nach Bedürfnis, schon heute rechnen.

Zurück zum Testobjekt. Brammo Inc. ist eine Firma mit Hauptsitz in Nordamerika, das die Elektromotorräder, zusammen mit Partnern in den verschiedenen Bereichen (Marzocchi bei dem Fahrwerk) entwickelt und an unterschiedlichen Orten baut. Die getestete Enertia wird in Europa (Ungarn) produziert, die 2013

erscheinende Empulse in den USA. Eigentlich wollte man uns erst die Ende des Jahres erscheinende technisch identische Enertia Plus im nächsten Frühjahr für einen Test zur Verfügung stellen. Diese hat mit 6,2 kWh eine doppelt so große Batterie und entsprechend größere Reichweite. Die Batteriekapazität der getesteten Enertia (ohne Plus) ist laut Hersteller in Deutschland nicht marktfähig. Im Test mit der Enertia waren unter voller Last rund 30 Kilometer möglich. Bei moderaten Tempo im städtischen Raum 50 Kilometer. Für den Test hat es gereicht. Meine „normalen“ Motorräder habe ich in den

Wochen sehr selten genutzt und nur, wenn es die Reichweite erforderte. Und jedes Mal bin ich dann auf die erste Ampel stotternd im hohen Gang zugerollt. Man gewöhnt sich eben schnell daran, nicht mehr schalten zu müssen.

Die positiven Emotionen, die die Enertia auf dem BVDM-Probefahrt-Parcours geweckt hat, als eins der meist gefahrenen Motorräder unter den 120 verschiedenen, wurden bestätigt. Leicht, handlich unkompliziert. Ideal für den täglichen Weg zur Arbeit oder die Kurzstrecke. Und vor der Eisdielen oder im Stadtzentrum kommt man schneller ins Gespräch mit interessierten



Der Stromverbrauch wurde beim Test exakt gemessen (l.). Kabelstrang unter der Lampe (r.). (Fotos: Biethan)



Mitbürgern, als mit einem anonymen Superbike.

Bleiben die Standardfragen. Leistung? Laut Hersteller-Datenblatt 13 kW (Peak Motor Power) bei 4500 Umdrehungen und einem Drehmoment von 40 Nm.

Laut Fahrzeugschein war sie ein Leichtkraftrad mit 6 kW Leistung. Allerdings hatte ich den falschen Fahrzeugschein. Bei der etwas hektischen Übergabe erhielt ich den für die Kennzeichennummer 250 statt der

mündlich überlieferten 52.

Egal wie, sie fuhr echte 105 km/h, hatte ein kleines Kennzeichen und war für den täglichen Weg zur Arbeit einfach optimal.

Preis: Laut mündlicher Aussage wurde die Enertia für etwa 6000 Euro verkauft. Die Enertia Plus mit doppelter Batteriekapazität wird etwas über 9000 Euro kosten.

Und der Sound? Beim Fahren abhängig vom Helm und einfach einmalig!

Und was gibt es aus Sicht des Testers zu verbessern?

Zum einen das Transportvolumen. Es muss ja kein Urlaubsgepäck sein. Aber nach Feierabend noch schnell mal Brot, Milch oder andere eingekaufte Kleinigkeiten zu verstauen, sollte und muss

bei einem Alltagsfahrzeug einfach möglich sein.

Zum zweiten ist da der sinnlose Stromverbrauch, wenn die Batterie voll ist. Batterie voll – alle Verbraucher aus. Dies sollte einfach möglich sein.

Der dritte Verbesserungspunkt ist wohl schon etwas aufwendiger in der Regelung und damit auch teurer in der Anschaffung. Bei einem Elektrofahrzeug macht es aus Umweltgründen einfach Sinn, die Bremsenergie zurückzugewinnen und damit auch die Reichweite zu erhöhen. Dies sollte ein zeitgemäßes E-Bike auf jeden Fall bieten.

Infos zu Brammo und den Motorrädern gibt es unter: www.brammo.com/
Olaf Biethan



Die Optik der Brammo ist gewöhnungsbedürftig.

Alte Bilder vom ET

Kürzlich bekam ich, der BVDM-Archivar, eine Sammlung mit s/w Bildern von den Elefantentreffen 1961, 1962, 1963, 1966 und 1967. Diese Fotos stammen aus dem Nachlass von Ludwig (Lutz) Koch aus Wuppertal. Vielleicht gibt es ja unter den Ballhupen-Lesern jemanden, der diesen Lutz gekannt hat, sich für die Fotos interessiert und sie sich einmal anschauen möchte, ob er sich vielleicht auch darauf wiederfindet.

Bei der Sammlung war auch ein kleines Buch mit dem Titel: „Rund um die Welt“, ein Reisebericht der Gillet-Fahrer Robert Sexè und Henry Andrieux von 1926, herausgegeben von Karl Reese (Neuaufgabe 1969) mit einem Vorwort von Horst Briel.

Dieses Buch ist aber, wie ich meine, viel zu schade, um im BVDM-Archiv zu verstauben. Wenn einer von euch diesen Reisebericht gerne haben möchte, dann kann er sich bei mir melden. unter E-Mail SIBELA@t-online.de.
Bernd Laude



Hinweise zu Disketten gesucht

Ich, der BVDM-Archivar, suche jemanden, der mir einen Rat gehen kann.

In den Tiefen des leider immer noch nicht ganz geordneten BVDM-Archivs fand ich in einem Ordner seltsame, mir bis jetzt völlig unbekannt Disketten, mit der Aufschrift: Micro-Disk.

Und ich, einer, der sich mit solchen Dingen sonst ei-

gentlich ganz gut auskennt, würde mich sehr freuen, wenn bei den Ballhupen-Lesern jemand ist, der mir da weiterhelfen kann. Informationen, Tipps oder ein passendes Laufwerk sind gesucht, um die vorhandenen Daten sichten zu können. E-Mail: SIBELA@t-online.de.

Bernd Laude





Ein versöhnlicher Abschluss

Am 6. Oktober war es wieder soweit, die Abschlussfahrt stand auf dem Plan, schon wieder eine Saison beendet – schade eigentlich –, aber vielleicht ergibt sich ja noch die eine oder andere Gelegenheit, trockene und mit Sonne verwöhnte Tage mit dem Motorrad zu genießen.

Am Longiniusturm bei Nottuln im Münsterland, er gehörte unter anderem auch zu unserer Tourenziel-fahrt 2009, hatten wieder einmal Jörg und Renate Lin-nemann um 12 Uhr zur Fahrerbesprechung gebeten.

An dieser Stelle noch einmal ein herzlicher Dank an die beiden, dass sie sich für die Organisation zur Verfügung gestellt haben!

Je näher wir unserem Treffpunkt kamen, desto heftiger wurde der Regen, so dass wir beide, Ingo und ich, doch froh waren, im Auto anzureisen, was aus-nahmsweise sogar zur Teil-nahme an der Abschluss-fahrt berechnete, denn im Gegensatz zu den sechs Ver-



Alle Mann (und Frau) treffen sich am Start. (Fotos: Bläske)

anstaltungen der Touren-Trophy (Westerwald-, Thüringen- und Pättgesfahrt, Bergische und Märkwürdige Ori sowie Flugwachen-rallye) geht die Platzierung bei der Abschlussfahrt nicht mit in die Gesamtwertung ein, so dass man hier auch großzügig sein kann. Und so waren es dann auch gleich zwei Teams, die mit dem Auto unterwegs waren (außer uns beiden noch Andreas und Gaby).

Insgesamt zehn Fahrzeuge (acht Motorräder und zwei Autos) hatten den Weg nach Nottuln gefunden und obwohl Jörg angeboten hat, eine geführte Tour aus dieser Veranstaltung zu machen, entschieden wir uns doch dafür, die Strecke selbständig zu suchen.

Jörg und Renate hatten eine wunderschöne, meis-

tens über kleinste Straßen führende Strecke gefunden, so dass bis zur ZK (Zwischenkontrolle) lediglich ein Ortsschild auftauchte, was im Gedächtnis behalten

werden musste. Erst hier gab es eine Bordkarte, in die die nächsten Ortseingangs- und Flusslaufschilde als Kontrollen eingetragen werden mussten.



Sportwart Peter Aufderheide rechnet schon die Platzierungen aus.



Über kleinste Straßen führte die Strecke.





Eine bunte Truppe traf sich zur Abschlussfahrt (o.). Kleine Straßen und schöne Ausblicke gehören zur Tourentrophy dazu.

Durch das bereits gefallene Laub und die Nässe war an so mancher Stelle auf diesen Sträßchen wahrlich Vorsicht geboten, was dem Fahrspaß dennoch keinen Abbruch tat...

Doch das gute Wetter ließ

uns nicht komplett im Stich, nach der Zwischenkontrolle lockerten die Wolken auf und sogar ein wenig blauer Himmel kam zum Vorschein. Die Anfahrt zur Kuchenkontrolle, bei Christine (geb. Linnemann) und Ge-

org fand im Trockenen statt – auch den beiden gilt unser herzlicher Dank, dass wir den von Renate gebackenen Kuchen (sehr lecker!!!) bei ihnen verspeisen durften.

Endpunkt der Abschlussfahrt war Wadersloh, im

Hotel Eusterschulte, wo bereits nun zum vierten Mal die Siegerehrung der Touren-Trophy stattfand. Wadersloh empfing uns übrigens mit klarem Himmel und Sonnenschein, je später der Tag desto schöner das Wetter – das war das Motto dieser Abschlussfahrt.

Es war ein gelungener Abschluss der Saison, auch wenn die Hoffnung zuletzt stirbt, dass nicht doch noch der ein oder andere Tag mit Sonnenschein und akzeptablen Temperaturen auf die Straße lockt.

Mit viel Vorfreude auf die Fahrten der TT 2013 haben wir einen sehr vergnüglichen Abend in sehr harmonischer und lockerer Atmosphäre verbracht!

Kirsten Bläse



Vergnüglicher Abschlussabend: Die Teilnehmer freuen sich schon jetzt auf 2013.



Neunte Motorradkonferenz

Alle zwei Jahre veranstalten das deutsche Institut für Zweiradsicherheit e.V. (IFZ) und die amerikanische Motorcycle Safety Foundation (MSF) im Vorfeld der Motorradmesse Intermot eine internationale Konferenz. Ziel ist es, durch Austausch und Diskussion, alle Bereiche und Aspekte zum Thema „Zweiradsicherheit“ zu beleuchten, und so die Sicherheit zu erhöhen.

Konkret stellten an zwei Tagen 25 Referenten von Hochschulen, Industrie, und gemeinnützigen Organisationen aktuelle Forschungsergebnisse und Entwicklungen vor. Aufgeteilt waren die Referate in verschiedene Themenbereiche wie „Forschung und Technologie“, „Fahrer“, „Unfallgeschehen“, „Trends“ und „Sicherheit und Technologie“.

Alles in allem viele Informationen, die erst einmal verarbeitet werden musste. Die Relevanz für die Arbeit des BVDM ist dabei sehr unterschiedlich.

Zum ersten Block „Forschung und Technologie“ zählten eher Themen, die sich an die Entwickler und Konstrukteure von Motorrädern richteten. Vom Vortrag „Neue Erkenntnisse zur Bremslenk-optimierten Motorrad-Kurvenbremsung“ schwirrte mir noch der Kopf, als ich gleich danach etwas über die „Rollwinkelbestimmung – Bewertung von Verfahren basierend auf Fahrdynamik- und Videosensorik“ erfuhr, sowie über den Einsatz von aktiven Fahrwerken. Die für mich wichtigsten Aussagen

in diesem Themenblock kamen im letzten Vortrag. „Eine neue Trägheitssensor-Einheit für stabilisierende Fahrerassistenzsysteme an motorisierten Zweirädern“ von der Bosch Engineering GmbH. Ein Kernsatz lautete, „dass die Stückzahlen im Motorradbereich (weltweit!) zu gering sind, um Entwicklungen speziell für Motorrad-Sensorik voran zu treiben. Man muss die Entwicklungen in anderen Bereichen mit nutzen“ und zum anderen „ist es ein großes Problem, dass das Fehlverhalten des Fahrers messtechnisch nicht darstellbar ist“. Es wird also noch lan-



ge dauern, bis die Elektronik alle Vorgänge auch in Schräglage sicher erfasst.

Im zweiten Themenblock „Fahrer“ brachte dann gleich der erste Vortrag auch Anregungen für die Arbeit des BVDM. Dr. Achim Kuschefski vom IFZ berichtete über eine „Deutschlandweite Studie zur Überprüfung des ‚Ist-Zustandes‘ in der Fahrschulung der Klasse A“, basierend auf Befragung von Motorradfahrern, die gerade den Führerschein gemacht haben. Ja es gibt auch gute Fahr-

schulen, aber es ist schon erschreckend, dass 62 Prozent der Befragten nie von einem Fahrlehrer auf dem Motorrad begleitet wurden oder 63,5 Prozent nie fahrdynamische Übungen vorgeführt wurden. Und 20 Prozent (also ein Fünftel) der Fahrschüler hat noch nicht einmal einen Motorrad-spezifischen Theorieunterricht erhalten! Das heißt, gesetzliche Forderungen wurden in der Ausbildung teilweise nicht umgesetzt. Und auch erschreckend ist, dass Fahrlehrer, die Klasse A ausbilden, sich in diesem Bereich nicht fortbilden müssen. Der Forderung des

Vortragenden „Fahrlehrer, die in Deutschland Klasse A ausbilden, müssen zumindest bei einigen Fahrstunden auch Motorrad fahren“, kann ich nur unterstützen. Nur so kann der Fahrschüler auch wichtige Punkte lernen und umsetzen.

Es würde den Rahmen sprengen, hier auf alle Vorträge und Referate einzugehen. Von daher möchte ich mich auf einige Ergebnisse beschränken, die ich für wichtig, interessant und lehrreich halte.

Forschungsberichte aus

den USA haben nur begrenzte Erkenntnisse für den deutschen Motorradbereich. Eine Lizenz zum Fahren kann man dort auch ohne große praktische Fahrübungen erhalten und das Verletzungsmuster ist ein deutlich anderes. Kein Wunder, da in vielen Staaten der USA noch nicht mal eine Helmpflicht gilt oder diese sogar abgeschafft wurde. Im Vergleich zu den USA ist Motorradfahren in Australien sehr populär. Je 1000 Einwohner werden in den USA 1,5 Motorräder verkauft in Australien 5. Auch die Forschungsergebnisse aus Australien (zum Beispiel sichere Straßen, urbaner Verkehr) sind durchaus übertragbar auf deutsche Verhältnisse.

Zum Thema „Anforderungen an zukünftige Schadstoff-Grenzwertstufen“ war es für mich komplett neu, das auch die HC-Emissionen (also Benzin, das normal über Entlüftungen verdunstet) ein großes Thema sind. Diese Emissionen lassen sich bisher nur über Aktivkohlefilter in den Entlüftungen reduzieren.

Im Bereich „sichere intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland“ (simTD) wird man auch versuchen, Motorräder zu berücksichtigen. Dies ist aber schwierig, da es viele Sensoren und elektronische Speicher (etwa ccu=car communication unit) beim Motorrad einfach nicht gibt.

Interessant sind dagegen die Erfahrungen aus dem Forschungsbereich „Entwicklung und Evaluierung eines haptischen Navigationssystems für Motor-



radfahrer“. Mit Hilfe von Vibrationen in Sitz, Handschuh, Griffen oder Helm soll für den Motorradfahrer die Navigation sicherer gestaltet werden, ohne dass er den Blick von der Fahrbahn abwenden muss. Die Forschungsergebnisse, die mit speziell vorbereiteten Helmen gemacht wurden, sind da sehr viel versprechend und haben die Motorradfahrer sicher durch den Stadtverkehr gelotet. Noch ungelöst ist die Frage der dauerhaften Energieversorgung der Vibratoren im Helm, und Entfernungangaben können nicht über Vibrationen dargestellt werden.

Interessant fand ich auch die Ergebnisse einer Simulatorestudie in Würzburg über die „Auswirkungen von Nebenaufgaben auf die Beanspruchung beim Motorradfahren“. Grundsätzlich lenken Nebenaufgaben ab (Beobachtung von Displays, Beobachtungen abseits des Verkehrsraums, etcetera). Erstaunlich für mich war, dass akustische Nebenaufgaben sogar eine positive Auswirkung auf das sichere Fahrverhalten haben können. Zumindest im Simulator.

Herr Görger von der Firma Schubert Helme stellte das mit mehreren Partnern (Telekom, Bosch, Björn-Steiger-Stiftung, etc.) entwickelte „eCall-System“ für Motorradfahrer vor. Mit Hilfe von vier Sensoren am Motorrad und einem am Helm wird ein automatischer Notruf ausgelöst, wenn mindestens zwei der Sensoren einen Unfall/Notfall melden. Bei Motorrädern ist dieses System neu. Bei Autos wird es EU-weit Standard. Aus-

lösekriterium ist bei Pkw und Nutzfahrzeugen unter anderem ein Auslösen des Lenkradairbags. Da es diesen bei Motorrädern nicht

ten soll, wird sich die Anzahl der verkauften Systeme bestimmt erst einmal in Grenzen halten.

Zum Thema „Prüfungs-

Schläge überstehen kann, kam nur: „Das ist dann ein Fall für den Chirurgen . . .“. Meiner Meinung nach haben im Motor-, speziell dem Automobilsport, derartige Helme ihre Berechtigung. Das Genick des Fahrers ist hier durch Hilfsmittel wie „HANS“ oder einem „Leatt-Brace“ besser geschützt. Im normalen Straßenverkehr ohne diesen Schutz vertraue ich erst einmal weiterhin auf „nur“ ECE geprüften Helme.

Ob Erfahrungs- und Versuchsberichte über den Nutzen von Airbag-Motorradjacken oder freiwillige Schulungsmaßnahmen in den USA im „The Discovery Project“: Es gab eine Menge neuer Informationen im Bereich Sicherheit von motorisierten Zweirädern.

Mein persönliches Fazit: Den Referenten, die Forschungsergebnisse vortragen, merkte man an, ob sie selber Motorrad fahren oder nur mit dem Wissen eines Autofahrers Forschungsergebnisse interpretierten. Und auch was erfahrene Motorradfahrer immer schon wussten, ist nun wissenschaftlich belegt und darf nun in Forschung und Ausbildung forciert werden: Die Blickführung zwischen einem unerfahrenen und einem erfahrenen Motorradfahrer unterscheidet sich deutlich. Der Erfahrene hat das Wesentliche im Blick. Der Unerfahrene „zapft“ viel mehr und verweilt auch schon mal bei Dingen, die für das sichere Fortkommen unwichtig sind. Eine Kurzfassung aller Vorträge lässt sich auf der Seite www.ifz.de unter „Events“ kostenlos herunterladen. **Olaf Biethan**



IFZ-Chef Achim Kuschevski referiert. (Fotos: Biethan)

gibt, wurden die Zweiräder EU-weit eben außen vorge-

lassen . . . Ob und wie das eCall-System für Motorradfahrer Verbreitung findet, bleibt abzuwarten. Bei einem inoffiziell genannten Anschaffungspreis um die 500 Euro und einer alle zwei Jahre erforderlichen Wartung der Sensoren (z.B. Batterietausch am Helmsensor, Software-Update), die auch um die 100 bis 200 Euro kos-

standards von Motorradhelmen“, berichtete Edward Becker von der Snell Memorial Foundation über die hohe Sicherheit, die nach „SNELL M2010“ geprüfte Helme bieten. Diese liegen weit über den Anforderungen, die ein nach ECE geprüfter Helm erfüllen muss. Auf meine Frage, ob die Snell Foundation denn auch Untersuchungen angestellt hat, ob das Genick ohne Abstützung diese heftigen



Symposium zu sicherem Fahren

Der ADAC und die Bundesanstalt für Straßenwesen hatten am Freitag, 5. Oktober ins mondäne Baden-Baden zum achten Symposium für „Sicheres Fahren in Europa“ eingeladen.

Neben allgemeinen Vorträgen bot das Symposium zwei parallele Workshops zu den Themenbereichen „Risikogruppen“ und „Aspekte der sicheren Verkehrsteilnahme“.

Es überraschte dabei kaum, dass sich der überwiegende Teil der Vorträge mit dem Bereich Risikogruppen mit Zweiradfahrern beschäftigte. Allerdings muss man die Terminwahl des Symposiums durchaus kritisieren. Viele, die im Bereich Sicherheit von Zweirädern kompetent sind, waren durch eine der größten Motorradmessen weltweit gebunden. Den Weg von der Intermot in Köln zum ADAC/BAST-Symposium in Baden-Baden fanden daher nur sehr wenige.

Der BVDM nahm an der Veranstaltung teil, um zu hören, was es bei ADAC und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) mit Sitz in Bergisch Gladbach „Neues“ gibt. Um es vorweg zu nehmen, für einen der im Thematik bewandert ist, gab es nicht viel Neues, aber teilweise eine Bestätigung dessen, was man bisher sowie schon vermutet hatte.

So stellte Prof. Stefan Strick, Präsident der BAST

(Bundesanstalt für Straßenwesen) fest, dass das Unfallgeschehen (und damit auch die Anzahl der Verletzten und Getöteten) vom Wetter geprägt ist. Je länger es schön ist, desto mehr Schwerverletzte gibt es.

Aber was ist schwer verletzt? Offiziell verletzten sich 2010 1,5 Millionen Menschen in der EU im Verkehr, 31.000 tödlich. Ein Vergleich zwischen den Ländern ist aber immer noch schwierig, da es sowohl bei der Ein-

teilung der Verletzten als auch bei ihrer Erfassung zwischen den Ländern deutliche Unterschiede gibt. Dr. Dieter Lepprecht Koch, Mitglied des Europäischen Parlaments (MdEP) und stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses des EP stellte dann auch fest, dass die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer in der EU Fußgänger und Zweiradfahrer (mit und ohne Motor) sind. Er forderte die Anwe-

senden zudem auf, ihn mit Informationen zu „füttern“. Nur so könne er die Interessen der Anwesenden auch vertreten. Hoffen wir mal, dass diese Aufforderung nicht nur an die großen Verbände, Organisationen und Behörden ging. Bevor das Symposium sich dann in die zwei Workshops aufteilte, wurde der „Verkehrssicherheitspreis 2012“ verliehen.

Im Workshop „Risikogruppen“ berichtete Prof.

Dr. Rolf Lefering von

zen zwischen 16 und 17 Uhr ins Krankenhaus eingeliefert werden. Oder dass Motorradfahrer die geringste Rate an Kopfverletzungen aller Verkehrsteilnehmern haben. Die tragen ja auch einen Helm.

Anschließend berichtete Stephanie Espié vom IFSTTAR in Frankreich über verschiedenen Themen wie Airbag-Westen und die Fahrschulausbildung. Die wichtigste und interessanteste Aussage war jedoch, dass ein Vorbeidrängeln von Motorradfahrer im Stau bisher nicht erlaubt, aber geduldet wurde. Da ein negativer Einfluss auf die Verkehrssicherheit jedoch nicht festgestellt werden kann, gibt es Überlegungen in Frankreich, das Vordrängeln („Filtering“) zu legalisieren!

Interessant war auch folgende Aussage von Prof. Reinhold Maier von der TU Dresden, in einem Vortrag in dem es eher um die Sicherheit von Fahrradfahrern ging. „Ein Verband von zum Beispiel 15 Fahrrädern oder Motorrädern gilt als ein Fahrzeug. Das bedeutet, dass die letzten gegebenenfalls auch bei Rot über eine Ampel fahren dürfen.“ Ein Thema, das wir bei der Absicherung des Motorrad-Korsos zum Altenberger Dom heftig diskutiert haben.

Was Dr. Michael Kaltenberger vom Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien dann allerdings zum Besten gab, ist an Anachronismus kaum zu überbieten. Je früher eine Ausbildung beginnt (natürlich



nur bezogen aufs Auto), desto weniger Unfälle gibt es nachweislich. Andererseits forderte er mit Bezug auf die Verkehrssicherheit auf, Jugendliche ganz vom Mopped weg zu bringen. Sie sollten auf Moppeds verzichten! Fazit des Verfassers dieser Zeilen. Wenn jeder 17-Jährige mit einem dicken SUV die Innenstadt von Wien blockiert, gibt es keine Unfälle, aber auch keinen Verkehr mehr. Mit einem Mopped würde man trotzdem noch vorwärts kommen.

Der Vortrag von Herrn Gröger von Bosch zum Thema

Technik, Nutzen und Ausblick beim Motorrad-ABS brachte auch keine neuen Erkenntnisse, aber die Bestätigung einer Annahme, die schon vor über einem Jahr in der FEMA diskutiert wurde. Die verbindliche Europäische Einführung eines ABS verteuert jedes motorisierte Zweirad (also auch ein Mofa), um mindestens 300 Euro. Darunter lässt sich kein ABS realisieren.

Aus einer kurzen Zusammenfassung des anderen Workshops habe ich mir noch folgende Erkenntnis notiert. Für die Verkehrssicherheit ist der Drogen-

konsum (also Alkohol und anderes) der 18-34-jährigen Männer ein Problem, bei den Frauen sind es dagegen die Beruhigungsmittel...

Mal abgesehen von dem unglücklichen Termin war mein Eindruck, dass dieses Symposium eher der Kontaktpflege unter den Teilnehmern galt. Das Ambiente war perfekt und luxuriös. Trotz meiner Bedenken entpuppte sich Baden-Baden durchaus als motorradfreundliche Stadt. Kongresshaus und mein Hotel waren fußläufig entfernt und genau dazwischen stand mein Motorrad auf einem kos-

tenlosen (selten in Baden-Baden) Motorradparkplatz.

Die Schlussworte des ADAC-Vizepräsidenten für Verkehr, Ulrich Klaus Becker, versetzten den Motorradfahrern einen Dämpfer. Er wünschte allen Teilnehmern eine sichere Heimfahrt. Egal ob sie mit Auto, Bahn, Flugzeug, zu Fuß oder mit dem Fahrrad angereist waren. Von Motorrad keine Rede! Gilt das generell für die Haltung des ADAC?

Die Präsentation der Veranstaltung kann unter www.adac.de/sicher-fahren angesehen werden.

Olaf Biethan

Gespann-Katalog vorgelegt

Wer sich für Gespanne interessiert, für den ist der neue Motorrad Gespanne-Katalog sicher das richtige. Nach vier Jahren hat Bernhard Götz den neuen Gespanne-Katalog vorgelegt. Auf 122 Seiten gibt es eine Übersicht der aktuellen deutschen Seitenwagen, der angebotenen Gespanne und der Gespannbauer. Dazu bietet der Katalog zahlreiche technische Infor-

mationen und Kauftipps. Ein Adressverzeichnis rundet das Angebot ab. Rund 180 Beiwagen stellen der Herausgeber der Zeitschrift Motorrad Gespanne und Axel Koenigsbeck in dem Katalog 2013 vor. Mit den Angaben von Herstellern, Daten und Preisen wird eine wichtige Grundlage für alle geboten, die sich für den Kauf eines neuen oder gebrauchten Gespannes interessieren. Messdaten zur Einstellung eines Gespannes und Tipps zum Gebrauchtkauf gehören ebenfalls zum Katalog dazu.

Der Katalog kostet 14,50 Euro. Er ist zu beziehen über Motorrad Gespanne, Ahornweg 4, 74255 Roigheim, Telefon 0 62 98/92 88 94, Telefax 0 62 98/92 89 81, E-Mail info@motorrad-gespanne.de, Internet www.motorrad-gespanne.de. lz



Neue Triumph Daytona 675/R

Auf der Mailänder EICMA hat Triumph die neuen Daytona 675 und 675 R vorgestellt. Ein leistungstärkerer Motor, ein überarbeitetes Fahrwerk, das insgesamt 1,5 Kilogramm einspart, ein Race-ABS und eine überarbeitete Optik kennzeichnen laut Hersteller die 2013er Daytonas. Sie sind eine komplette Neuentwicklung. Aus unverändert 675 cm³ Hubraum mobilisiert der Triple 128 PS und damit drei PS und mit 75 Nm zwei Newtonmeter mehr Drehmoment, dazu eine höhe-

re Maximaldrehzahl von 14.400 U/min. Das Sechsganggetriebe wird mit einer Antihopping-Kupplung, die leichtere Betätigung ermöglicht und ein Stempeln des Hinterrades verhindert, vom Motor getrennt. Ein neues Fahrwerk sowie der vom Heck unter den Motor gewanderte Schalldämpfer verbessern die Gewichtsverteilung und sparen unter dem Strich 1,5 Kilogramm ein – das macht zusammen mit leichteren Rädern die Daytona des Jahrgangs 2013 noch agiler und präziser.

Neu ist auch ein abschaltbares Race-ABS. Beide Modelle kommen im Dezember 2012 in den Handel, die Daytona 675 für 11.890 Euro zzgl. 370 NK), Daytona 675 mit ABS für 12.290 Euro zzgl. 370 NK.





Sport einmal ohne Motor

Das Durchschnittsalter von uns Mopedfahrern liegt bekannterweise bei über 40 Jahren, Tendenz (nicht nur persönlich) steigend. Wir sind sozusagen im „besten Alter“. Aber wir werden nicht zwangsläufig fitter und gesünder, auch nicht durch viel Mopedfahren.

Ich beobachte in letzter Zeit einige Tendenzen, die Du vielleicht auch schon in Deinem Bekanntenkreis oder an Dir selbst bemerkt hast: Der Bauch wird langsam dicker, die kleinen oder manchmal auch großen Wehwechen werden häufiger, und das Fahren längerer Strecken ging auch schon mal leichter.

Wir sind eben bequem geworden. Wenn man überlegt, was vor 20 Jahren noch ging - und mit wie wenig Gepäck wir damals...

Da fragt sich mancher: Wie das wohl in 20 Jahren aussieht? AOK-Chopper oder Hackenporsche? Aber Halt, da geht noch was... Sport – und zwar ohne Motor heißt das Zauberwort!

Mopedfahren ist zwar auch „Sport“, aber der trai-

niert leider nicht das Herzkreislauf-System – auch wenn einem die Pumpe unterwegs manches Mal so richtig in Wallung kommt. Unser Sport trainiert zwar in gewissem Maße Koordination, Gleichgewicht und Reaktionsfähigkeit. Die Kraft wird auch nur wenig trainiert, außer vielleicht beim richtigen Enduro- oder Cross-Fahren – aber wer macht das in unserem Alter noch? Man braucht aber Kraft, um sein Motorrad aufzubocken und vom Seitenständer zu heben. Oder beim Abfangen der Maschine, wenn plötzlich mal wieder der Boden ausgeht. Und man braucht Kraftausdauer besonders in den Rücken- und Schultergürtelmuskeln, um ohne Verspannungen längere Strecken durchzuhalten.

Um den eigenen Ölkreislauf auf Dauer geschmeidig zu halten, ist regelmäßiges Ausdauertraining von Nöten. Und damit ist nicht die Ausdauer des eigenen Allerwertesten beim Sitzen auf dem Moped gemeint. Hier gilt es vielmehr die eigene Fortbewegung wieder



Ob Joggen oder Radfahren, regelmäßige Bewegung hält fit.

selbst in Hand und Fuß zu nehmen: Gehen, Laufen, Radfahren oder Schwimmen sind hier beispielsweise angesagt – und das mindestens zehn Minuten am Stück. Das ist die beste Vorbeugung, um nicht irgendwann einen Herzinfarkt oder Diabetes zu kriegen.

Was ist also konkret angesagt? Zunächst einfach mehr Aktivität in den Alltag einbauen: Zu Fuß zur Arbeit gehen oder mit dem Rad fahren. Wer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fährt, steigt einfach ein oder zwei Haltestellen früher aus und geht den Rest des Weges zu Fuß. Anstrengende Haus- oder Gartenarbeiten, anstrengende berufliche körperliche Aktivitäten, Einkaufen gehen

oder mit dem Rad fahren, Treppen steigen statt Aufzug fahren. All diese Kleinigkeiten zählen zu den alltäglichen Aktivitäten, die auch schon einen gewissen Teil der notwendigen täglichen körperlichen Bewegung abdecken können. Auch hierbei gilt: die Dosis macht's! Also nicht einmal völlig verausgaben und dann meinen, das war es für die Woche. Sondern regelmäßig und systematisch an die Sache herangehen. Hier also unsere Empfehlung, die man übrigens auch an vielen anderen Stellen nachlesen kann:

- Mindestens 30 Minuten
- mäßig intensive körperliche
- Betätigung an fünf Tagen in
- der Woche
- Oder mindestens 20 Mi-



nuten intensive körperliche Bewegung an drei Tagen in der Woche (gemeint ist Ausdauertraining).

- Jede Bewegungseinheit mindestens über zehn Minuten am Stück und über die Woche verteilen.

- Zusätzlich an zwei bis drei Tagen pro Woche ein Krafttraining für den Erhalt bzw. den Aufbau der Muskies.

Das klingt erstmal viel. Aber wenn schon fünf Mal eine halbe Stunde pro Woche reicht, das Herz-Kreislauf-System dauerhaft auf Drehzahl zu halten, dann sind das doch ganz passable Aussichten, oder?



Wassersport wie Rudern oder auch Wandern sind gut für die Kondition. (Fotos: Aufderheide)

Oder direkter: Wenn Du auch in Zukunft das Mopedfahren noch genießen willst – tu jetzt was dafür!

Hier einige technische Daten für den richtigen Drehzahlbereich beim Training:

Die grobe Faustformel lautet: Puls etwa 180 Schläge minus Lebensalter. Beispiel für unseren 40-jährigen Durchschnittsmopedfahrer: $180 - 40 = 140$ Pulsschläge pro Minute.

Falls jemand Betablocker einnimmt, unter einer Herzerkrankung leidet oder sonstige Risiken oder Nebenwirkungen sieht: Erst den Mechaniker des Vertrauens (Arzt) zum roten Bereich befragen.

Tipp: Suche Dir die Sportart aus, die Dir am meisten Spaß macht. Dann ist die Chance am größten, dass Du es auch tatsächlich schaffst,

den inneren Schweinehund zu überwinden. Frag doch mal rum, ob in Deinem Motorradverein jemand ist, mit dem Du zusammen trainieren kannst. Gemeinsam mit anderen macht es gleich viel mehr Laune.

Also: Viel Spaß beim Trainieren! Damit die Oma in 20 Jahren nicht nur im Hühnerstall, sondern auch noch auf der Straße Motorrad fahren kann.

Dipl.-Sportlehrerin Inge und Peter Aufderheide

In der nächsten Ausgabe geht es um Krafttraining – mit praktischen Übungsanleitungen.



Alles was Recht ist

Hallo Motorradfreunde! In unser neuen Abteilung Recht und Motorrad werden wir verschiedene Entscheidungen rund um das Motorrad vorstellen. Die Abteilung ist aber keinesfalls als Einbahnstraße gedacht. Wenn Ihr Fragen und Anregungen habt, werden wir versuchen, diese zu berücksichtigen. Schreibt eine Mail mit Euren Fragen an drmoussa@kanzlei-moussa.de.

In dieser Ausgabe starten

wir mit einem Urteil zum Umkippen eines geparkten Motorrads gegen einen geparkten Pkw, wobei der Motorradfahrer nicht haftet.

Wenn ein auf einem Parkplatz abgestelltes Motorrad aus unbekanntem Gründen umgefallen ist, und dabei einen Pkw beschädigt hat, hat sich jedenfalls grundsätzlich nicht die dem Motorrad inwohnende Betriebsgefahr

verwirklicht. Denn nicht jedes Schadensereignis, an dem ein im öffentlich zugänglichen Verkehrsraum abgestelltes Fahrzeug beteiligt ist, führt zu einer Haftung des Fahrzeughalters. Hinzukommen muss, dass sich die von dem jeweiligen Fahrzeug ausgehende Gefahr (die Betriebsgefahr) ausgewirkt hat und das Schadensgeschehen in dieser Weise durch das Fahrzeug mitgeprägt wor-

den ist. Für eine Zurechnung der Betriebsgefahr ist es erforderlich, dass die Fahrweise oder der Betrieb des Fahrzeuges zu dem Entstehen des Unfalls beigetragen hat.

Urteil des LG Düsseldorf vom 18.11.2011, Az. 20 S 107/11

Also: Keine automatische Haftung des Motorradfahrers für sein geparktes Motorrad, wenn die Unfallursache nicht bekannt ist.

Aber: StVG-Haftung: Umkippen eines abgestellten





Motorrads.

Kippt ein auf geteertem Untergrund eines Parkplatzes abgestelltes Motorrad wegen Einsinkens des Ständers um, so ist eine StVG-Haftung zu bejahen (ebenso AG Bochum, ZfS 1986, 130, a.A. zuletzt AG Charlottenburg, Zfs 1989, 256)

Urteil des LG Nürnberg-Fürth vom 25.04.1990, Az. 2 S 1708/90

Verkehrszeichen 260 „Verbot der Durchfahrt von Pkw und Motorrad“ erlaubt nach einem Urteil des

Oberlandesgerichts (OLG) Karlsruhe vom 23.02.2009 das Schieben, Halten oder Parken eines Motorrades im gesperrten Verkehrsbereich.

Obwohl das Zeichen 260 bereits seit 17 Jahren gilt, handelt es sich um die erste Entscheidung zu dieser strittigen Frage. Das OLG habe deshalb auch die Rechtsbeschwerde gegen das Amtsgericht-Urteil, das

den Kradfahrer wegen eines Verstoßes gegen §§ 41 Abs. 2, 49 StVO i.V.m. § 24 StVG mit einer Buße von 15 Euro

belegt hatte, zugelassen. Das Amtsgericht hat sich bei seiner Auslegung auf das Verkehrszeichen 250 „Verbot der Durchfahrt für alle Fahrzeuge“ berufen.

Auch dort bestehe kein Halte- und Parkverbot, wenn das Zeichen nicht mit einem zeitlichen

Zusatzschild versehen werde (Bundesgerichtshof vom 21.10.1986, 4 StR 386/86). Motorradfahrer hätten zudem die Möglichkeit des Schiebens. Wegen der Unklarheit des Schildes könne daraus nur das Fahren in den gesperrten Bereich, nicht aber das Schieben und Parken entnommen werden.

Urteil des OLG Karlsruhe vom 23.02.2009, Az. 1 Ss 65/08.

Rechtsanwalt Dr. Youssef Moussa



2. BVDM-Jumborun Ostbevern

Am 6.7.2012 war es wieder so weit: Die ersten Gespanne trafen überpünktlich auf dem Zeltplatz ein. Zum zweiten Mal fanden das Bibtreffen und der BVDM-Jumborun Ostbevern statt. In Köln würde man das jetzt schon traditionell nennen. Und dann kam auch mit leichter Verspätung das Bier. War ja andersherum bestellt! Aber es wurde doch noch ein schöner Abend bei Grill und gutem Wetter.

Am Samstag zur Fahrerbesprechung waren 24 Gespannfahrer versammelt, ein Drittel mehr als im Vorjahr! Dazu noch zehn Solos als Begleitung. So ging's dann quer durchs Dorf zum Lorenz-Werthmann-Haus, wo man schon voller Ungeduld und Vorfreude auf die Motorradfahrer wartete. Vorn und hinten mit Blaulicht und dazwischen ein Hupkonzert, so fuhr die Kolonne. Und dann setzte das große Gewusel ein, bis alle ihren Platz in einem Beiwagen gefunden hatten.



Um 11.45 Uhr gab Bürgermeister Joachim Schindler den Start frei. Erst einmal ging es über eine verkehrs- und kurvenarme Landstraße, um Fahrt aufzunehmen und wieder den Fahrtwind zu erleben. Dann fuhren wir im Wechsel durch Ortschaften, über Bundes-, Land- und Bauernstraßen. Mehrfach wurde der Dortmund-Ems-Kanal überquert. Selbst das flache Münsterland hat jede Menge Kurven zu bieten! Auch ein Regenschauer musste überstanden werden. Nach rund 90 Minuten waren wir am Pausenziel, wo wir uns stärkten.

Dann folgte der Start zur zweiten Hälfte: Auf einer „schnellen“ Kreisstraße ging es Richtung Norden. Mitendrin eine Schleife durch ein kleines Waldgebiet, damit es nicht langweilig wurde! Und hinter Lengerich rechts ab in den Teuto! Aber aus dem Kurvenrausch wurde erst einmal nichts. Eine Straßenbaukolonne hatte alles mit Rollsplitt eingedeckt. Später wurde es aber wieder besser. Und dann kam Ostbevern wieder in Sicht. Da hatte Tourguide Martin die geniale Idee, den letzten Schlenker auszulassen und so drei Minuten zu sparen. Ent-

scheidende drei Minuten! Denn kaum waren alle ab- und ausgestiegen, öffnete der Himmel alle Schleusen. Selbst der Grill wurde geflutet. Doch der Platzregen war genau so kurz wie heftig. Nach einer kurzen Aufräumaktion konnte die Abschlussgrillparty steigen. Und als der erste Hunger gestillt war, kam die Frage: „Wann fahren wir wieder?“ Die Antwort: „Nächstes Jahr im Sommer! Klar doch!“

Der Tagesausklang fand wieder auf dem Zeltplatz statt. Am Sonntagmorgen machten sich die letzten Fahrer auf den Heimweg in der Hoffnung, dass die dunklen Wolken am Himmel dicht hielten.

Einen herzlichen Dank an alle, die diesen JumboRun unterstützt haben, an alle beteiligten Motorradfahrer und besonders an die Motorradpolizisten Richard und Uwe und an Hermann vom AMA e.V., der für den Sanitätsdienst zuständig war. **Bernhard Reckmann**



Demonstration in Brüssel

Am Samstag, 22. September, startete ich mit meiner Tochter Judith im Nieselregen zur Demonstration nach Brüssel. Dort veranstaltete die niederländische „Motorradfahrer Action Group“ (MAG NL) eine Protestfahrt, um den Vorschlag der Europäischen Kommission für die jährliche, obligatorische technische Überprüfungen für Motorräder zu verhindern. Der Protest wurde in enger Zusammenarbeit mit MAG Belgien organisiert.

Treffpunkt war um 10 Uhr an der Raststätte „Aachener Land Nord“, Abfahrt nach Brüssel um 10.30 Uhr. Judith und ich trudelten leider erst um kurz vor 10.30 Uhr auf der Tankstelle ein. Wir trafen dort Bambi, der den Boden nach einer verlorenen Ölschraube absuchte. Für ihn und seine Sozia war die Fahrt damit beendet. Mit vollem Tank und ohne Regen ging das Kilometerfressen nach Brüssel weiter. Der Autobahnring in Brüssel war natürlich verstopft.

Am Autobahnkreuz direkt am Atomium erwartete die Polizei schon die Motorradfahrer und winkte uns in die richtige Richtung. Die Ankunft am Atomium war beeindruckend. Es standen schon einige hundert, wenn nicht sogar tausende Biker dort im Sonnenschein unter den glänzenden Kugeln des Atomiums. Neben uns fuhr eine Maschine mit Krefelder Kennzeichen. Ich sprach den Fahrer an, weil ich bei den vielen Niederländern, Belgiern, Franzosen und Briten einen deutschen Landsmann auf der Maschine vermutete. Es war aber ein Niederländer, der in Krefeld wohnt. Wir kamen gut ins Gespräch. Ich hisste die BVDM-Korso-Flagge an meiner Maschine. Er war im niederländischen Verband MAG aktiv und fragte mich nach Infos über den BVDM. Daraufhin überreichte ich ihm eine „Ballhupe“. Die folgenden Reden auf der Veranstaltung wurden meist auf holländisch oder englisch gehalten. Ihr könnt



BVDM-Vorstandsmitglied Karin Karrasch hielt in Brüssel die BVDM-Fahne hoch. (Fotos: Karrasch)



Zahlreiche Motorradfahrer demonstrierten am Atomium.

sie im Internet ansehen und hören. Dann seht ihr auch die BVDM-Fahne im Wind wehen. Es sprachen: Nico Perk, Vorsitzender des MAG Niederlande, Ian Mutch, Präsident von MAG United Kingdom, Morten Hansen, Generalsekretär des norwegischen NMCU und Wim van de Camp, niederländisches Mitglied des Europäischen Parlaments und selbst Fahrer. Alle waren sich einig, dass es für eine jährliche Untersuchung überhaupt keinen

Handlungsbedarf gibt und riefen die Motorradfahrer auf, sich in den nationalen Verbänden zu organisieren. Abschließend bedankte sich Aline Delhaye, General Secretary of FEMA, für die Motivation durch das zahlreiche Erscheinen der Biker.

Videos im Netz: www.motomag.com/Manifestation-anti-controle-technique-les-enjeux-de-la-mobilisation-video.html und www.motorrijdersactiegroep.nl/cms/.

Karin Karrasch



Gedenkfahrt Altenberger Dom

Die 34. Gedenkfahrt nach Altenberg begann dieses Jahr an einem sonnigen klaren Herbstmorgen. Seit 2011 hat die Kölner Polizei ein neues Organisationskonzept für die Korso-Fahrt. Während früher der Korso in einem riesigen Block rund 20 Minuten lang die Kreuzungen blockierte, fahren jetzt vier Blöcke jeweils fünf Minuten. Zwischendurch kann der Verkehr wieder fließen. Bernhard Reckmann hatte die Organisation der 15 BVDM-Helfer übernommen. Ich war mit Calli, Olaf und Michael am Wiener Platz eingeteilt. Als wir um 12 Uhr gerade die Straße gesperrt hatten und sich die Autos dreispurig auf 100 Meter stauten, kamen von hinten mehrere Feuerwehrfahrzeuge mit Blaulicht. Das gab ein Gewusel. Diese Situation hatten wir leider noch einige Male an diesem Tag. Entlang des Korsowe-



ges an der Berliner Straße hatte es einen Wohnungsbrand gegeben. Daher wurde später der Korso über einen anderen Weg geführt. Dieses Jahr hatte die Polizei aufgrund von fünf Großveranstaltungen sowieso nur wenig Personal und dann dieser Großbrand, wo Menschen in Gefahr waren. Es war also etwas chaotisch, aber wir haben mit Übersicht und gesundem Menschenverstand die Aufgabe, den Korso zu sichern, gut erfüllt.

Am Ende des letzten Blocks konnten wir Hel-

fer uns dann auch in den Korso einreihen. Die Fahrt bei dem herrlichen Sonnenschein durch das Bergische Land über Dünnwald, Schildgen, Odenthal nach Altenberg war ein Genuss. Nach Abschluss des Korsos führen einige BVDM-Helfer noch durch den sonnigen Herbstwald zum Motorrad-Treffpunkt „Landhaus Fuchs“. Der Parkplatz am Märchenwald in Altenberg war wieder von den Motorradfahrern belegt. Der Wirt des Restaurants „Märchenwald“ hatte einen Imbissstand direkt auf dem

Parkplatz aufgebaut. Viele Motorradfahrer gingen in den Altenberger Dom, um in dem Gedenkgottesdienst der verunglückten Motorradfahrer zu gedenken. Der Altenberger Dom war bis auf die letzte Bank von Motorradfahrern besetzt. Motorrad-Pfarrer Ingolf Schulz, der in den vergangenen Jahren den Gottesdienst gehalten hatte und der die Gedenkfahrt organisiert, war erst vor wenigen Tagen Vater von Zwillingen geworden. Er wurde daher von dem Rösrather Motorrad-Pfarrer Thomas Rusch, der seit vielen Jahren den MoGOGO im Frühjahr mit anschließender Ausfahrt veranstaltet, mit einer interessanten Predigt vertreten. Es wurden die bekannten Motorradlieder von Ingolf Schulz gespielt. Nach dem Gottesdienst unternahmen wir noch eine Ausfahrt durch die bunte Herbstlandschaft. **Karin Karrasch**

Nachruf



Am 22. September 2012 verstarb unser Mitglied Klaus Schumacher nach langer Krankheit im Alter von 74 Jahren. Klaus trat dem BVDM 1969 bei und war Mitglied des Untertaunus-Motorrad-Clubs.

1979 wurde Klaus Schumacher für zwei Jahre zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Von 1981 bis 1987 war er 1. Geschäftsführer unseres Verbandes. Dieses Amt füllte er aus



mit Sachkenntnis und Ideen sowie Fleiß und Ausdauer wie wohl niemand vor ihm. Er kümmerte sich um die Entschärfung der Leitplanken, um Motorradmessen, den Tag der Motorradfahrer, ums Elefantentreffen auf dem Salzburgring, um eine Veranstalterhaftpflichtversicherung für unsere Vereine, um unsere Interessenvertretung im Verkehrsministerium und unzählige andere wichtige Themen. Die Vielzahl seiner Artikel in den „Ballhupen“ dieser Jahre gibt darüber einen Überblick.

Auch seine Tätigkeit im Normierungsgremium für Motorradschutzbekleidung und im Deutschen Verkehrssicherheitsrat, wo es um Straßenbau, Fahrzeugtechnik und Verkehrsgesetze ging, war sein Mitwirken für uns von großem Nutzen.

Wenn seine aktive Zeit auch schon einige Jahre zurück liegt, haben wir Anlass, ihm für seine unermüdliche ehrenamtliche Arbeit dankbar zu sein und ihn in ehrender Erinnerung zu behalten.

Horst Orlowski



Elefantentreffen 2013

Vom 1. bis zum 3. Februar 2013 findet das 57. Elefantentreffen des BVDM statt. Komm als Helfer/in zum 25. Treffen in den Bayerischen Wald

Mit der Zahl 25 hat das diesjährige Elefantentreffen wieder ein Jubiläum in seiner wechselvollen Geschichte. Zum 25. Mal ist das Gelände in Loh Austragungsort unseres Treffens.

Ebenso wichtig wie der schneesichere Austragungsort sind jedoch die vielen Hände, die notwendig sind, auch dieses Treffen wieder in der traditionellen Weise stattfinden zu lassen.

Daher möchten wir Dich einladen, auch einmal als



Helfer/in dabei zu sein.

Du brauchst nicht mit dem Motorrad anzureisen und wirst während der Einsatzzeiten verpflegt. Du kannst auch früher kommen, einen Tag länger bleiben und auch noch jemanden mitbringen.

Bei der Suche nach Quartier und Fahrgemeinschaft sind wir behilflich. Einen Platz in unserer Sammelunterkunft gibt es kostenlos.

Weitere Informationen finden sich im Internet unter www.bvdm.de/ele-

[fanentreffen](mailto:ET-Helfer@bvdm.de). Außerdem erreichst Du uns auch telefonisch: Uwe Marcus, o 21 91/422 29 27, Mobil 01 52/535 563 84. Anmeldungen bitte an ET-Helfer@bvdm.de. Bis bald in Thurmansbang-Solla-Loh. *Uwe Marcus*

Schladering wieder öffnen

Die B 256 zwischen Ruppichteroth und Waldbröl ist ein kurvige und beliebte Motorradstrecke, auch als Schladering bekannt. Doch die obere Teilstrecke ist nach zahlreichen Unfällen seit vielen Jahren gesperrt. Das soll sich wieder ändern. Auf Einladung der SPD Waldbröl waren der BVDM-Vorsitzende Michael Lenzen und BVDM-Streckensperrungsreferent Michael Wilczynski sowie ADAC-Mann Andreas Zimmermann zu einem Ortstermin mit anschließender Diskussion mit Anwohnern und SPD-Landtagsabgeordneten eingeladen. Auf der Strecke hatten sich auch in jüngster Zeit wieder einige

Unfälle ereignet. Die SPD-Landtagsabgeordneten Dirk Schlömer und Roland Adelmann forderten von den Behörden ein Handlungskonzept, um die Sicherheit auf der Strecke zu verbessern. Die Besichtigung des Streckenabschnittes auf dem Gebiet des Oberbergischen Kreises (im Gegensatz zum Streckenabschnitt im Rhein-Sieg-Kreis) offenbarte dann auch deutliche Mängel, die ADAC-Experte Andreas Zimmermann beim anschließenden Gespräch offenlegte. Er monierte fehlende Schilder mit Tempoangaben vor Kreuzungen, einen insgesamt sehr schlechten Fahrbahnbelag und fehlende Fahrbahnmarkierungen und forderte den Oberber-

gischen Kreis auf, die Missständen, die für die Unfälle mitverantwortlich seien, umgehend zu beseitigen. Michael Lenzen ging in seinem Beitrag auf die Belange der Einwohner ein, und forderte die Öffnung der gesperrten Strecke, auch um die Anwohner der Ausweichstrecke zu entlasten. Lärm- und Tempokontrollen durch die Polizei seien

ein wirksames Mittel, Raser zu bremsen. Zudem sei an manchen Abschnitten Tempo 70 sinnvoll. Auch Lenzen kritisierte den sicherheitstechnisch schlechten Zustand des oberbergischen Teils der B 256 und bot die Hilfe des BVDM bei der Entschärfung der Strecke an. Die Politiker wollen sich für ein Öffnung und Entschärfung einsetzen. (Lz)



Dirk Schlömer (vorne l.) und Roland Adelmann (2.v.r.) setzen sich für die Öffnung der B 256 ein.

Herbstreise im Bayerischen Wald



Stopp bei der Ausfahrt mit den Gespannen. Der Blick geht in die Donauebene.

Der BVDM hat Christel und mir aus Anlass unserer Goldhochzeit und meines fünfund-siebtzigsten Geburtstages ein Geschenk gemacht, das wir wegen seines Umfangs nicht annehmen wollten: Eine Woche Übernachtung, Frühstück und Abendessen in einem Hotel in Niederbayern; dazu eine geführte Ausfahrt und einen Gespannfahrerlehrgang. Nach Gesprächen mit dem Vorsitzenden und dem Schatzmeister über unsere Bedenken, haben wir unsere Vorbehalte fallen lassen und das Präsent mit Dank angenommen.

Der Bayerische Wald liegt nicht gerade zentral, eher rechts außen und fast ganz unten auf der Landkarte von Deutschland, und obwohl er zum Beispiel von den rheinischen Metropolen etwa 600 Kilometer entfernt liegt, ist er gut zu erreichen. Er hat uns Motorradfahrern viel zu bieten, und eine Reise dorthin lohnt nicht nur zum Elefantentreffen, son-

dern auch zu anderen Jahreszeiten und Zielen.

Das Straßennetz dort ist dicht, kurvenreich und in gutem Zustand, so dass man für alle seine Ausflüge unter vielen reizvollen Strecken wählen kann. Aber nicht nur das Motorradfahren macht große Freude, sondern auch das Anhalten. Einen ausgiebigen Blick auf den Arbersee, in weite Täler, hinauf auf die bis zu 1500 Meter hohen Berge oder hinunter in die Donauebene, muss man sich gönnen.



Christel im Gespräch mit Andreas Porz am Arbersee.

Deutlich mehr Zeit benötigen die Besuche der Wald-wipfelwege bei St. Englmar oder Neuschönau, der Hochseilparks in Schönberg oder Waldmünchen, der Klöster Metten oder Schweiklberg, der Museumsdörfer in Tittling oder Finsterau, des Nationalparks Bayerischer Wald, der Burgruine Weissenstein auf dem „Großen Pfahl“, einem 150 Kilometer langen und bis zu 40 Meter hohen Härtlingszug aus Quarz, und vieler, vieler weiterer Sehenswürdigkei-

ten. Die Anzahl und Vielfalt ist riesig. Sie alle lohnen die investierte Zeit, und unbegrenzt wandern kann man natürlich auch.

Als Basislager gut geeignet ist der Ort Bernried bei Deggendorf. Eine sehr komfortable und ruhige Unterkunft ist dort das familiär geführte Sport- und Wellnesshotel Bernrieder Hof. Für das Motorrad gibt es eine Garage, nötigenfalls Werkzeug und Platz im Trockenraum für Stiefel und Kleidung. Stilvoll, modern und bequem sind die Zimmer ausgestattet, unter anderem mit Dusche, WC, Fernseher, Safe, Internetzugang und zum Teil mit Balkon. Ein großzügiges beheiztes Hallenbad mit Gegenstromanlage, Whirlpool, Sauna, Dampfbädern und Solarium lässt keine Wünsche offen.

Für Trockenübungen stehen das reichhaltig bestückte Fitnessstudio, die Kegelbahnen und Tischtennisplatten bereit. Auch geführte Motorradtouren und

ein Gespannfahrerlehrgang werden angeboten. Mit zahlreichen unterschiedlichen Anwendungen kann man dem eigenen Aussehen und Wohlgefühl auf die Sprünge helfen lassen. Dass Essen und Trinken nicht nur Leib und Seele zusammenhalten sondern erlesenen Genuss bieten, darum kümmert sich die Küchenmannschaft sehr erfolgreich. Es ist wirklich für alles bestens gesorgt.

Wer für sich oder Freunde ein Mitbringsel erwerben möchte, wird bei den Glasbläsern in Frauenau, Bodenmais, Zwiesel und anderswo ganz sicher ein reiches Angebot an Kunst und Kitsch finden. Nur sollte man bei der Auswahl dran denken, dass man auch heimwärts wieder mit dem Motorrad



Der Waldwipfelweg bei St. Englmar.

fährt.

Mit Sepp Huppenberger, den die Helfer vom Elefantentreffen gut kennen,

haben wir eine ausgiebige Fahrt durch seine Heimat und den herbstlich bunten Wald unternommen. Wie zufällig sind wir dabei am Hexenkessel von Loh vorbeigekommen, wo wir von Helga und Rudi Poschinger und Stefan Baumann herzlich begrüßt und mit einer deftigen Brotzeit im Freien empfangen wurden. Ein Gespannfahrerkursus stand nicht im Terminkalender, aber er hätte für uns auch wenig Sinn gemacht, weil wir doch schon seit fünfzig

Jahre üben. Statt dessen hat uns eine Ausfahrt mit dem Trainer Andreas Porz zu vie-

len reizvollen Winkeln des Bayerischen Waldes geführt und schöne Erinnerungen hinterlassen.

Wir haben uns in Bernried wohl gefühlt und dort eine abwechslungsreiche und erholsame Urlaubswoche verbracht. Für diese großzügige Geschenk danken wir dem BVDM, seinen Mitgliedern und dem Vorstand.

Am Morgen der Abreise nahmen wir Kurs auf das Gemeindeamt in Thurmansbang. Um zehn Uhr trafen wir uns mit Wolfgang Schmitz, Horst-Werner Sassenhagen und Uwe Marcus, um gemeinsam zum Bürgermeister Martin Behringer zu gehen und offene Fragen bezüglich des Elefantentreffens 2013 mit ihm zu besprechen.

Christel und Horst Orlowski

BAGMO-Sitzung

Während der Intermot in Köln traf sich die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) zum Austausch über die Sorgen der Motorradfahrer in der Bundesrepublik. Zur Bagmo gehören neben zwei Automobilklubs (ADAC und ACE) die Motorradfahrerverbände AMA (Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte Deutschland e.V.), BC (Biker's Cooperation), Biker Union, BVDM, DVMP (Deutschland-Verband Motorradfahrender Polizisten), GCM (Gemeinschaft Christlicher Motorradgruppen), IGG (Interessengemeinschaft Gespannfahrer), Kuhle Wampe, (Moto Aktiv und WOW (Women

on Wheels). Der Sport ist vertreten durch den DMSB (Deutscher Motor Sport Bund), die Industrie durch den IVM (Industrie-Verband Motorrad Deutschland). Dazu kommen ifz (Institut für Zweiradsicherheit) und I.V.M. (Institut für Verkehrs- und Motorsportpädagogik). Die Presse ist vertreten durch die Redaktionen von Motorrad, Motorrad News, Motorradfahrer, MO, PS, Syburger und Tourenfahrer. Also wirklich eine bunte Mischung, so bunt, wie die Motorradfahrer eben sind.

Bei der Ablehnung des Entwurfs der EU-Direktive zur Hauptuntersuchung (jährlicher TÜV nach sechs Jahren) waren sich alle einig und hinterfragten die Zahlen,

die von der DEKRA geliefert wurden, wegen des Interessenkonflikts.

Ferner berichtete der IVM von der Änderung/Umsetzung der 3. EU-Führerscheindirektive (Entwurf der 8. Verordnung v.3.9.12).

Es gab einen Antrag auf Mitgliedschaft in der BAGMO vom „avp“ (Institut für angewandte Verkehrspädagogik), der einstimmig angenommen wurde.

Beim Bericht über die Aktivitäten der Verbände konnte ich unsere zahlreiche Aktionen vorstellen. So berichtete ich über unsere Gespräche mit der Industrie und Politik wegen der Winterreifenpflicht. Als Veranstalter des ET sind wir für diese Verhandlungen

prädestiniert. Für die Aktion gegen Streckensperrung haben wir ein Verkehrszählgerät angeschafft, um zu dokumentieren wie viele Motorräder überhaupt die Strecke befahren. Die Liste der Streckensperrungen sollte regional geführt werden. Das Umwelt-Problem in Großstädten kann vielleicht durch E-Bikes gemildert werden. Unser 2. Vorsitzender, Olaf Biethan testet eine Brammo im Alltagsbetrieb auf dem Weg zur Arbeit (s. Seite 18).

Es ist gut für uns, mit anderen Motorradverbänden, bei allen Unterschieden, gemeinsam die Interessen der BVDM-Mitglieder zu vertreten. Gemeinsam ist man eben stärker. *Karin Karrasch*



Jahreshauptversammlung des BVDM in Schwerte

Liebe Mitglieder, schon jetzt möchte Euch der Vorstand auf die Jahreshauptversammlung des BVDM am Samstag, 27. April, in Schwerte, hinweisen. Sie findet im Naturfreundehaus Ebberg, Ebberg 1, 58239 Schwerte, Telefon 0 23 04/671 64 statt. Am Freitagabend beginnt um 19 Uhr die Bundesbeiratssitzung, zu der alle Clubvorstände und Referenten herzlich eingeladen sind.

Auf der JHV stehen auch Vorstandswahlen an. Wir bitten alle, sich zu überlegen, ob und wie sie sich auch für ein Vorstandsamt einbringen können und wollen. Auch wer kein Vorstandsamt anstrebt, ist herzlich eingeladen, sich aktiv zu beteiligen. Wie Ihr regelmäßig der Ballhupe entnehmen könnt, gibt es zahlreiche Aktivitäten, wo helfende Hände immer willkommen sind. Wer sich besonders für ein Motorradthema interessiert oder gut in einem Bereich auskennt, kann uns mit seiner Sachkompetenz als Referent bei unserer politischen Arbeit in Deutschland und Europa unterstützen. Wer einfach nur Spaß haben will, kann dies in Gemeinschaft mit anderen zusammen, bei einer Ausfahrt oder einem Stammtisch.

Der Vorstand freut sich über eine rege Beteiligung bei der Jahreshauptversammlung. Die genaue Tagesordnung und die Details zum Rahmenprogramm gibt es in der nächsten Ballhupe, die Anfang März erscheint. 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 31. Januar 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 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 geschaefsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V. (BVDM)
Auflage: 5000

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

Autoren dieser Ausgabe:

Maurice Anderson, Inge und Peter Aufderheide, Olaf Biethan, Kirsten Bläske, Sandra Bojert, Michael Bruns, Karin Karrasch, Bernd Laude, Uwe Marcus, Dr. Youssef Moussa, Christel und Horst Orłowski, Bernhard Reckmann und Dagmar Schreiner.

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

Vorsitzender:

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

Layout: Lenzen/Renfordt

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.

