

Editorial	4
Bericht über die Jahreshauptversammlung in Schwerte.	5
Neues Angebot im Bergischen Land.	12
Erfahrungen mit dem Nackenschutz.	14
Der BVDM war auf zahlreichen Frühjahrs-Messen präsent.	19
Urteile rund ums Motorrad.	22
DVR-Forum zu Motorradsicherheit.	25
Fahrt mit Europa-Politikern.	28
Viel Arbeit für die FEMA in Europa.	30
Neuerungen im Verkehrsgesetz.	35
Siegerehrung der Tourenzielfahrt 2012.	36
Die Deutschlandfahrt führt in den Bayerischen Wald.	37
Viel Spaß bei „Twins meets Classic“ auf dem Spreewaldring.	38
Erfolg im Kampf gegen Streckensperrung.	43
Projekt zur Verkehrssicherheit.	44
Bergisches Anlassen.	46
Gespanntraining für Anfänger.	48
Impressum	50

12



38



46



48





Die Mitglieder sind gefragt

Liebe Mitglieder,

Das digitale Zeitalter bringt schnelle Veränderungen und macht auch vor Motorradfahrern und dem BVDM nicht halt. Ein Großteil des Schriftverkehrs läuft seit langem über E-Mail, Internet und eine eigene Homepage sind nicht nur für den BVDM selbstverständlich. Das Leseverhalten ändert sich, immer mehr Menschen lesen online, und nicht mehr die gedruckte Version. Die Ballhupe ist mit über 20.000 Euro an Kosten für Druck und Versand der größte Einzelposten im Haushalt des Verbandes. Angesichts der finanziellen Situation ist das ein Kostenfaktor, über den der Vorstand sehr intensiv nachgedacht hat, denn eigentlich können wir uns eine solch aufwendig und auch für die Außendarstellung produzierte Mitgliederzeitschrift derzeit in einem solchen Umfang nicht leisten können. Schon jetzt haltet Ihr mit der aktuellen Ausgabe eine in Format und Kosten deutlich reduzierte Variante in den Händen, die dazu nur in einer kleinen Auflage für die Mitglieder gedruckt wurde. Schon die Ausgaben der letzten Jahre haben wir als Pdf-Version zum Download auf unsere Homepage gestellt. Das wollen wir auch künftig tun, dann aber gleichzeitig, um die ge-



druckte Ausgabe zu reduzieren. Das heißt, die Ballhupe gibt es prinzipiell als digitale Version. Wer weiterhin eine gedruckte Ausgabe erhalten will, muss sich dazu bei der Geschäftsstelle per Telefon, Brief oder E-Mail melden. Davon verspricht sich der Vorstand eine deutliche Kostenentlastung, aber dennoch weiterhin die Informationen über das Medium Ballhupe. Für die Öffentlichkeitsarbeit und das Marketing werden wir künftig verstärkt auf

Flyer und Folder setzen, die Zielgruppen gerichtete Informationen bieten und einen deutlich reduzierten Kostenumfang versprechen.

Die Themen Ballhupe, Finanzen und Ausrichtung des Verbandes werden auf einer außerordentlichen Hauptversammlung am 19. Oktober in Schwerte behandelt. Dazu sind alle Mitglieder schon jetzt herzlich eingeladen, Ihr müsst entscheiden, wo künftig die Schwerpunkte gesetzt werden, welche Aktivitäten der Vorstand wahrnehmen und koordinieren soll und was das kosten darf. Es gibt darüberhinaus Anträge zur Änderung der Satzung zu beraten. Einen sonnigen Sommer und schöne Touren wünscht Euch

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender



Jahreshauptversammlung

Auf der BVDM-Jahreshauptversammlung in Schwerte wurde ein neuer Vorstand gewählt. In ihren Ämtern bestätigt wurden der 1. Vorsitzende Michael Lenzen, der 2. Vorsitzende Olaf Biethan, Beisitzerin Karin Karrasch, Sportwart Peter Aufderheide und Schatzmeister Wolfgang Schmitz. Der bisherige Beisitzer Michael Bruns wurde zum 2. Vorsitzenden gewählt (laut Satzung gibt es im Vorstand zwei 2. Vorsitzende) und als neuer Beisitzer wurde der Streckensperrungs-Experte Michael Wilczynski in den Bundesvorstand gewählt.

Der Wahl ging eine intensive Diskussion über die aktuelle Situation des Verbandes und die Arbeit des Vorstandes voraus. Hintergrund war die

finanzielle Situation und der Bericht der Kassenprüfer. Die Berichte des Vorstandes zeigten deutlich, mit wie viel Einsatz in den jeweiligen Bereichen gearbeitet wird. Es wurde aber auch deutlich, dass weitere Unterstützung durch die Mitglieder nicht nur erwünscht, sondern auch zwingend erforderlich ist.

Der Vorstand hat eine Umfrage unter Motorradfahrer gestartet, um zu erfahren, was sie aktuell von einer Interessenvertretung erwarten und welche Aufgaben der BVDM wahrnehmen soll. Das ist auch eine Frage, die der Vorstand an alle Mitglieder stellt, und die auf breiter Basis diskutiert werden soll und muss. Was soll und kann der BVDM leisten? Wo sollen die künftigen Schwerpunkte liegen? Wel-



Der neue Vorstand: Michael Bruns, Michael Wilczynski, Michael Lenzen, Olaf Biethan, Peter Aufderheide, Karin Karrasch und Wolfgang Schmitz (v.l.).



che Aufgaben sind vordringlich? Das müssen die Mitglieder entscheiden, denn Forderung der Kassenprüfer ist, dass die Finanzierung der Arbeit ohne die Einnahmen aus dem Elefantentreffen ermöglicht wird. Diese Einnahmen sollen erst im Nachhinein für Projekte ausgegeben und nicht von Anfang an in den Jahreshaushalt eingeplant werden. Um über Ausrichtung, Ballhupe und Anträge zur Satzungsänderung zu beraten und zu entscheiden, wird es am 19. Oktober in Schwerte eine außerordentlichen Hauptversammlung geben, zu der alle Mitglieder schon jetzt herzlich eingeladen und um Mitarbeit gebeten sind.

Die aktuelle Situation wurde durch zwei finanziell nicht sonderlich ertragreiche Elefantentreffen ausgelöst, so dass die Rücklagen fast aufgezehrt sind. Der BVDM hat aber keine Schulden, das betonten Schatzmeister Wolfgang Schmitz und Vorsitzender Michael Lenzen auf der Versammlung. Der Verband wird das Jahr 2013 auch mit einem Plus auf dem Konto abschließen. Der Vorstand habe nicht mehr Geld ausgegeben als vorhanden war, stellten die Verantwortlichen klar. Gezielt seien in den letzten Jahren insbesondere in den Bereich Sicherheitstrainings investiert und neue Strukturen geschaffen worden. Auch das erläuterte Michael Bruns als zuständiges Vorstandsmitglied in der Diskussion ausführlich.

Der folgende Text ist ein Auszug aus dem Protokoll der Jahreshauptversammlung im Naturfreundehaus Schwerte:

„Begrüßung durch Vorsitzenden Michael Lenzen. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht eingeladen wurde. Er dankt Michael Wilczynski für die Vorbereitung der JHV.

Es wird vorgeschlagen, die Ballhupe künftig als PDF-Datei zu erstellen, damit sie über Internet zu lesen ist.

Einstimmig angenommen.

Die Siegerehrung für die Tourenziel-fahrt Rathäuser übernimmt Horst Orłowski.

91 Teilnehmer haben teilgenommen, 41 Teilnehmer haben ihre Unterlagen abgegeben. Es gab fünf erste Plätze! Die Reihenfolge wurde ausgelost.

1. Friedrich Wilhelm Sprenger
2. Klaus-Jürgen Wagner
3. Klaus Esch
4. Jürgen von der Pohl
5. Stefan Winke

Für 50-jährige Mitgliedschaft zeichnet der Vorsitzende die anwesenden Renate Wassermann und Friedrich Wilhelm Sprenger aus.

Tätigkeitsbericht des 1. Vorsitzenden Michael Lenzen: Die finanzielle Situation ist sehr eng. Die Mitgliedsbeiträge, die eingenommen werden, reichen nicht wirklich zur Finanzierung der Tätigkeiten aus. Die letzten zwei Elefantentreffen waren vom finanziellen Ergebnis her nicht gut. Zudem fallen



hohe Anwaltskosten für die Klage gegen die Streckensperrung K 19 an und Steuernachzahlungen sind auch fällig.

In der Vergangenheit wurden Sparmaßnahmen ergriffen, so wurden die Beschäftigungsverhältnisse mit Arno Boes und Susanne Böhm gekündigt.

Zur Ballhupe: Die Auflage liegt bei 4000 bis 6000 Exemplaren. Mit Versand liegen die Kosten bei rund 5000 Euro pro Ausgabe.

Michael Lenzen als Referent für die Ballhupe bitte die Mitglieder, mehr Berichte und Anregungen zu schicken, denn schließlich ist das Magazin ein Medium für die Mitglieder. Michael Lenzen berichtet als Referent Presse und Öffentlichkeitsarbeit über die erfolgten Aktivitäten, Pressemitteilungen und Beantwortung von Anfragen.

Der Vorsitzende skizziert auch die Schwierigkeiten der politischen Arbeit. Die Frage an die Mitglieder, ob der BVDM als Interessenvertretung politische Themen weiterhin verfol-

gen soll, wird auf der außerordentlichen Hauptversammlung thematisiert.

Referat Deutschlandfahrt:

Wolfgang Schmitz berichtet von der 34. DF mit dem Ziel Wilnsdorf. Es gab 85 Starter. Zum ersten Mal eine eigene Klasse „Geodashing“. In der Festhalle waren 140 Personen.

Referat Elefantentreffen:

Wolfgang Schmitz berichtet über das 25. Elefantentreffen im Hexenkessel von Loh. Es kamen 3480 Motorradfahrer und 1020 Tagesgäste. Zum Jubiläum in Loh gab es ein Sonderlogo! Das FEMA-Frühjahrestreffen fand auf Einladung des BVDM extra bei diesem Elefantentreffen statt.

Referat Streckensperrung:

Michael Wilczynski berichtet vom Prozess um die K19 und dem daraus entstandenen „Bergischem Anlassen“, bei dem wir 2013 einige Spenden erhalten haben.

Aktuell berichtet er von der Mahden-

talstraße an der Solitude. Er bittet um Infos zu Streckensperrungen.

Referat Messe:

Dagmar ist nach der letzten JHV noch am Sonntag mit Michael Wilczynski zum Kyffhäu-





ser gefahren. Sie berichtet über ihre verschiedenen Aktivitäten und Beteiligung an zahlreichen Motorradmes- sen.

Geschäftsstelle:

Dagmar Schreiner berichtet, dass im letzten Jahr 21 neue Mitglieder dazu gekommen sind. Die Post hat das Produkt „Info-Brief“ eingestellt. Das hat- te zur Folge, dass nun alle Umschläge für den Versand der Mitgliedsauswei- se einzeln frankiert werden mussten.

Uwe Flammer, Referent „Zukunft“, berichtet über die Sperrung der Mah- dentalstraße, die wegen schlechten Straßenbelags ausgesprochen wur- de. Beim Thema „Zukunft Motorrad“ ergibt sich das Problem, dass das Motorrad meist ein Freizeitfahrzeug, kein Massenprodukt und kaum noch Alltagsfahrzeug mehr ist. Nach allen denkbaren Fahrassistenzsystemen fürs Auto, wird die Frage gestellt, was gibt es an Hilfsmitteln für Motorrad- fahrer? Darum möchte er sich küm- mern und freut sich über Anregun- gen. Uwe berichtet ferner über E-Bikes und das Glemsecktreffen.

Referat FEMA:

Bericht von Maurice Anderson wird von Olaf Biethan vorgetragen.

Olaf Biethan berichtet über seine Arbeit. Das Referat Politik, zuletzt besetzt mit Harald Hormel, ist nicht mehr aktiv.

Bericht des 2. Vorsitzenden Jürgen Gruetzmacher wird von Michael Len-



Ehrevorsitzender Horst Orlowski übernahm traditionsgemäß die Ver- sammlungsleitung.

zen vorgelesen, Jürgen möchte nicht mehr kandidieren.

Sportwart Peter Aufderheide be- richtet, dass sich das Startgeld für die Touren-Trophy auf 5 Euro für Mitglie- der und 15 Euro für Nichtmitglieder erhöhen wird.

Bericht vom Beisitzer Michael Bruns, auch Referent für Sicherheitstraining

Es sind nicht alle Trainings ausge- bucht gewesen. In 2011 wurden z.B. 91 Trainings angeboten, aber nur 33 wur- den genutzt. In 2011 wurden die Trai- ner mit den nötigen Utensilien ausge- stattet, damit sie die Trainings auch selbständig durchführen können.

Es wurde viel Geld in das Marketing gesteckt. Die Ausgaben überstiegen die Einnahmen. Daher das Verspre- chen für die Zukunft: Die Sicherheits- trainings werden schon in diesem Jahr

nicht mehr im Minus-Bereich landen, eher im Plus oder auf Null.

Michael Bruns berichtet weiterhin, dass neue Kooperationspartner auf den BVDM zugekommen sind, nicht umgekehrt!!!

Auch über Facebook sind viele Anfragen gekommen. Er berichtet von seiner Internet-Umfrage. Man verspricht sich viel von diesem neuen Medium.

Beisitzerin Karin Karrasch berichtet über die Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ und ihre weiteren Einsätze.

Matthias Schneider und Bernd Luch-

tenberg haben am 16.03.2013 die Kasse für 2012 geprüft. Für die Geschäftsstelle fallen 10.000 Euro an. Der Haushalt weist ohne die Geschäftsbetriebe ein strukturelles Defizit von 31.000 Euro gegenüber je 15.000 Euro in den beiden Vorjahren auf. Der Kassenbestand ist deutlich reduziert, es sind nur noch 15.000 Euro vorhanden. Damit wird die vorgeschlagene Rücklagen-Untergrenze von 30.000 Euro deutlich unterschritten. Bernd Luchtenberg appelliert, Kosten zu sparen und fordert mehr Controlling.“

lz

Zweiradfrühling in Mömlingen

Beim Zweiradfrühling in Mömlingen am 27. und 28. April war auch der BVDM mit einem Stand vertreten. Am Samstag gab es wegen des schlechten Wetters nur geringe Zuschauerzahlen, aber am Sonntag war es trocken, wenn auch kühl, und so kamen doch genug Besucher. Es war auch erst die zweite Veranstaltung dieser Art im Odenwald. Mal sehen, wie das im nächsten Jahr aussieht.

Am Sonntag war ich allein am Stand, weil Andy ein Sicherheitstraining geplant und durchgeführt hat. Das Interesse an meinem Stand mit der von Messe-Referentin Dagmar Schreiner erstellten Powerpoint Präsentation war beachtlich – ich hatte über dreißig Gespräche über den BVDM und Sicher-

heitstrainings!

Ich denke, diese Aktion hat neben der Plakataktion in allen motorradrelevanten Geschäften in der Region auch dazu beigetragen, dass sich Leute zu Andys Trainings angemeldet haben.

Die Leiterin der Veranstaltung war auch sehr angetan von unserem Stand und wollte sofort eine Bestätigung, dass wir im nächsten Jahr wieder dabei sind. Gerne wieder!

Resumee für mich im Vergleich zur Intermot ist: Ein Stand bei einer lokalen Gewerbeschau hat mehr Resonanz als bei einer großen, wo die Besucher durch die vielen Stände mit Informationen erschlagen werden. Außerdem mussten wir keine Standgebühr bezahlen.

Renate Anderson



Übergreifende Ziele

In einem offenen Brief schreibt Henning Knudsen, ehemaliger Vorsitzender des BVDM, an den aktuellen Vorstand:

Lieber neuer/alter Vorstand,
im Nachgang zur JHV möchte ich Euch meinen Respekt bezeugen, dass Ihr im Angesicht der schwierigen Lage des BVDM und angesichts der vorgebrachten Kritik geschlossen zu Eurer Verantwortung gestanden seid. Die überwältigende Zustimmung der anwesenden Mitglieder – fast ohne Gegenstimmen – zeigt, dass diese Mitglieder auch das Vertrauen haben, dass Ihr in der Lage sein werdet, die Zukunft zufriedenstellend zu gestalten. Ich wünsche Euch dazu viel Erfolg!

Wer mich schon länger kennt weiß, dass für mich der BVDM in erster Linie ein Verband ist – eine Interessenorganisation also mit übergreifenden Zielen und Aufgaben im übergeordneten Interesse der Motorradfahrer und des Motorradfahrens als Solches. Für mich ist und war der BVDM in erster Linie ein Verband im Großen, nicht ein Verein im Kleinen – schließlich heißen wir „Bundesverband“ und nicht „Bundesverein“ – auch wenn wir ein e.V. im Namen tragen. Mitgliederbezogene Veranstaltungen gehören sicherlich

dazu, um Mitglieder zu halten und zu gewinnen. Es ist aber in meinen Augen nicht die Hauptaufgabe des Verbandes, sich vorrangig um solche zu kümmern.

Ihr müsst es mir nachsehen, dass für mich dabei vor allem Themen im Vordergrund stehen, die ich selber über Jahrzehnte in eigener harter Arbeit für den BVDM mitgestaltend zugänglich gemacht oder überhaupt erst gewonnen habe: Sicherheitstraining, Tag des Motorradfahrers, Europäische Zusammenarbeit, BAGMO, Lei(d)t planken, Verkehrspolitik, Führerscheinrichtlinie, Umweltrichtlinie, usw. usw. Niemand kann mir nachsagen, dass ich nicht weiß, wovon ich rede.

Ich muss an dieser Stelle zwingend an unsere Satzung erinnern. §2, „Zweck und Ziele des Verbandes“, besagt nicht zufällig an erster Stelle in Absatz 1.b): „Unfallverhütung (die Erhöhung der Verkehrssicherheit ...)“ – ergänzt durch Absatz 2d) „Durchführung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit seiner Mitglieder als Teilnehmer im Straßenverkehr....“. Nichts anderes ist das Sicherheitstraining. Sicherheitstraining ist qua Satzung ein tragendes Element unserer Verbandsarbeit.

Ich bin 1982 überhaupt in den BVDM eingetreten, weil ich zu der Zeit nicht



verstehen konnte, dass ein „Bundesverband“ für Motorradfahrer nicht in der Lage ist, Sicherheitstrainings für seine Mitglieder anzubieten. Ich brauchte dann selber fast zehn Jahre um zu begreifen, dass man das tatsächlich nicht einfach so aus dem Ärmel schüttelt – vor allem aber auch um zu lernen, wie man es dann macht.

Jeder Neubeginn erfordert zuerst Investition. Auch ich musste beim Anfang meines Mobilen Trainings 1990 zum Teil enorm investieren. Ich hatte damals nur das Glück, dass diese Investitionen dankenswerterweise über Jahre vor allem über den DVR finanziert wurden. Das heutige Trainings-team muss in vielen Bereichen neu anfangen. Das erfordert wie vieles Neue zuerst Investitionen. Viele Firmen und Betriebe rechnen bewusst damit, dass sich solche Investitionen erst nach drei, vier, fünf oder mehr Jahren bezahlt machen. Das ist bei uns nicht anders. Ich hatte zu meiner Zeit auch erst im fünften Jahr richtig Erfolg.

Ähnliches gilt für den europäischen Dachverband EMA, den wir 1990 in direkter Folge des Mauerfalls auf der damaligen IFMA in Köln gründeten. Alleine das forderte plötzlich und unvorhergesehen Zeit und Geld für Reisen, Sitzungen, Broschüren, usw. Ähnliches gilt für viele, viele andere wichtige Initiativen im BVDM. Sie stehen aber alle auch in der Satzung un-

ter § 2. Nur dieser Paragraph und nur diese globalen Inhalte ermöglichen überhaupt unsere Gemeinnützigkeit! Global für die Interessen und Belange der Motorradfahrer eintreten und handeln.

Trotzdem sind natürlich Mitglieder-bezogene Veranstaltungen notwendig, um Mitglieder zu halten und zu gewinnen. Nur so können auch die übergeordneten Ziele und Zwecke nach vorne getragen werden. Es ist hier nicht nur begrüßens- und lobenswert, sondern geradezu notwendig, dass regionalen Gliederungen, Clubs oder einzelne Mitglieder Ausrichter und/oder Träger solcher Veranstaltungen sind, wie zum Beispiel der LV Rhein-Ruhr mit der Tourenzielfahrt und ähnlichem. Davon sollte es zwingend mehr aus dem Kreis der Mitglieder geben. Der Verband kann und muss solche Aktivitäten stützen und fördern, er muss sie aber nicht durch Vorstandsmitglieder auch noch tragen. Die müssen sich in meinen Augen – siehe oben – um andere Dinge kümmern.

Mit anderen Worten: Hütet Euch vor all zu kleingeistigem Sparen an den falschen Stellen. Wo kein Geld ist, kann man es nicht ausgeben – das bleibt unbestritten. Die richtigen Prioritäten an den richtigen Stellen sind wichtig. Dazu wünsche ich Euch viel Glück.

Henning Knudsen



Auf Tour durchs Bergische

Ein neues Angebot für alle, die gerne mal an einer geführten Ausfahrt teilnehmen, gibt es jetzt einmal monatlich bei der Gaststätte von BVDM-Mitglied Ferdie Biesenbach. In dem kleinen Weiler Erlen bei Wipperfurth betreibt der Motorradfahrer sein Hotel-Restaurant. Mit seiner Idee, einen Stammtisch für Motorradfahrer einzurichten und Touren anzubieten, kam er auf den Vorsitzenden Michael Lenzen zu mit der Bitte, dass der Verband doch eine geführte Tour mit Start bei ihm organisieren solle. Karin Karrasch arbeitete eine rund 135 Kilometer lange Strecke über aller kleinste Strecken aus und dann wurde die Werbetrommel für die ers-

te Ausfahrt gerührt. An einem Samstag im Juni war es dann soweit: Um 11 Uhr war Treffpunkt im Restaurant Biesenbach und zum Kaffee trafen sich zehn Motorradfahrer. Eine ideale Größe, wenn man in der Gruppe fahren will. Nach einer kurzen Begrüßung und einer Einweisung rief Tourguide Karin Karrasch zum Aufbruch. Die unterschiedlichsten Maschinen, von einer Laverda über Ducati bis zu einer K 1200 S und einem BMW-Gespann, setzten sich in Bewegung. Auch Petrus hatte ein Einsehen und das Wetter blieb wider Erwarten stabil. Die Route führte über kleinste Sträßchen durch den Norden des Oberbergischen Kreis, es folgte ein kurzer Abstecher ins Sau-



Zehn sehr unterschiedliche Maschinen starteten zu einer schönen Tour über kleinste Sträßchen im Bergischen.



Tourguide Karin Karrasch hatte eine sehr schöne Route zusammengestellt (o.). Zwischenstopp an der Listertalsperre.

erland, bevor die dreistündige Tour Richtung Marienheide und wieder zum Ausgangspunkt zurückkehrte. Ein Stopp an der Listertalsperre, ungefähr auf der Hälfte der Strecke, bot ausrei-

geht es in den Süden des Oberbergischen bis hinunter an die Sieg. Informationen erfolgen per Mailverteiler, bei Facebook und in der Presse. Wer in den Mailverteiler aufgenommen

chend Gelegenheit für eine Zigarettenpause, zum Benzinreden und austauschen. Ferdie Biesenbach hatte in der Zwischenzeit alles für eine ordentliche Bikermahlzeit vorbereitet und so endete die Tour mit einem Essen.

Der nächste Termin steht auch schon fest, diesmal



werden will, um regelmäßig über die Touren informiert zu werden, meldet sich bei der Redaktion (Adresse siehe Impressum). Auch wer Lust hat, an einem Motorradfahrer-Stammtisch im Bergischen teilzunehmen, kann sich per E-Mail, an die Redaktion wenden. Zurzeit wird im Raum Lindlar noch ein geeignetes Lokal für einen Motorrad-Stammtisch gesucht. **lz**



Erfahrungen mit Nackenschutz

Ein lauer und schöner Spätsommer Abend vor vielen Jahren. Wie gemacht zum Motorradfahren. Treff mit Freunden. Ich war spät dran und so fuhr ich mit ca. 160 km/h über die Autobahn. Und plötzlich ein Schatten! Bevor ich überhaupt reagieren konnte, gab es einen heftigen Schlag. Das erste was ich feststellen konnte: Das Visier ist weg. Benommen hielt ich auf dem Standstreifen, das Auto, das hinter mir fuhr, auch. Aber nicht um zu helfen, sondern um sich zu beschweren, das ich sein Auto beschmutzt hätte. Haube und Scheibe waren rot von Blut und Federn. Was es für ein Vogel war, der der mich ohne Vorwarnung und eigene Schuld bei

hohen Tempo getroffen hatte, ließ sich nicht mehr feststellen. Es war die Größenordnung Taube oder Möwe. Was ich aber nicht vergesse, sind die Schmerzen in der folgenden Woche bei jeder Bewegung. Zum einen ein heftiges Schleudertrauma durch die plötzliche Bewegung und Überstreckung des Kopfes mit Helm zum Körper. Zum anderen eine massive Wirbelsäulenstauchung, die mich viele Wirbel spüren ließ.

Was bewirkt ein Nackenschutz? Er schützt die Halswirbelsäule, durch die lebenswichtige Nerven laufen. Die Halswirbelsäule ist zudem einer der am meisten beweglichen Teile des Körpers. Eine Verletzung dieser Struktur kann massive gesundheitliche Folgen haben – bis hin zu Querschnittslähmung und Tod. Ein Nackenschutz hat die Aufgabe, den Kopf auf dem Weg in eine lebensbedrohliche Lage kontrolliert abzubremsen und dabei gleichzeitig die Dehnkräfte, die auf das Genick wirken, möglichst klein zu halten.

Im Gegensatz zu Helm, Handschuhen, Stiefeln und Protektoren, die fast jeder Motorradfahrer trägt, hat der Nackenschutz noch eine sehr geringe Verbreitung und Bekanntheit. Woran liegt das? Zum einen wohl daran, dass ein Nackenschutz noch mit vielen Vorurteilen behaftet ist, die z.T. auch mal



begründet waren, wie: zusätzlicher Ausrüstungsgegenstand, Einschränkung der Beweglichkeit, nur schwer mit Schutzkleidung kombinierbar und unkomfortabel. Zum anderen fehlt es an Bekanntheit und Vermarktung.

Grundsätzlich gibt es zwei Arten von erhältlichen und gebräuchlichen Nackenschutz-Systemen. Zum einen weiche Kragen in verschiedenen Ausführungen, die mit Schaumstoff gefüllt sind. Man legt sie um den Hals und befestigt sie mit einem Klettverschluss. Sie sind zu Preisen zwischen 20 und 70 Euro erhältlich. Zum anderen stabile Stützapparate. Erster und bekanntester Vertreter ist der 2006 vorgestellte „Leatt Brace“, entwickelt vom südafrikanischen Arzt Chris Leatt. Hier gibt es mittlerweile viele verschieden Modelle von mehreren Herstellern. Die Preise sind deutlich höher und beginnen oberhalb von 200 Euro. Ihre Schutzwirkung ist wahrscheinlich besser als die der Schaumstoffringe (neutrale Untersuchungen gibt es noch nicht), in Anwendung und Handhabung sind sie zudem aufwendiger als die Schaumstoffringe. Bisher war es auch ein Nachteil, dass sie zunächst für den Sport entwickelt wurden und nur mit Einschränkungen für den „normalen“ Straßenmotorradfahrer geeignet sind.

Über Vor- und Nachteile beider Systeme hier ein sicherlich auch subjektiv geprägter Erfahrungsbericht.

Noch geprägt von der Erfahrung mit dem Vogel war mein erster Nackenschutz 2006 der X-Neck von Ortema. Ein Schaumstoffring vom schwäbischen Orthopädie-Spezialisten. 2006 war die Auswahl noch sehr überschaubar und deutsche Qualität hat ihren Preis. Seit 2006 unverändert 69 Euro. Ende des Jahres führten dann auch die Motorrad-Zubehörketten erstmals einen Nackenschutz im Programm. Zehn Monate später wurde mein Sortiment um einen Schaumstoffring vom anderen Ende der Preisskala ergänzt. Ein „Madhead“-Ring von Louis für 19,96 Euro. Im direkten Vergleich konnte mich keiner überzeugen. Der Ortema-Nackenschutz war leicht und weich. Er liegt sehr gut an und ist angenehm und ohne große Einschränkungen zu tragen. Eine deutliche Verbreiterung im Nacken bietet zusätzlichen Schutz und verhindert ein Verdrehen. Im Hinterkopf blieb aber immer die Unsicherheit, ob so ein kleiner und weicher Ring im Falle eines Falles überhaupt wirkungsvoll schützt. Der Madhead-Ring ist deutlich größer im Durchmesser und mit einem härteren Schaum gefüllt. Zudem sehr flach gehalten und zylindrisch gehalten, ohne Verdickung im Nacken. Er liegt deutlich weiter am Hals. Dies hat den Nachteil, dass er bei höherem Tempo auch mal „unruhig“ auf der Schulter liegt oder sich beim Fahren auf der Schulter dreht. Die sich bildenden Verwirbe-



lungen sind insbesondere bei tiefen Temperaturen unangenehm. Den für mich perfekten Schaumstoff-Nackenschutz habe ich 2009 gefunden. Der von Hessler-Motorsport in Kleinserie produzierte Nackenschutz RACE für 50 Euro. Er ist ziemlich dick und aus weichem Schaum. Dadurch ist eine Bewegung des Kopfes auch gegen leichten Druck gegen den Schaum gut möglich. Gleichzeitig füllt er die Lücke zwischen Helm und Schulter gut aus, was gerade bei tiefen Temperaturen oder Regen einen angenehmen Klimaschutz bietet, bei warmen Temperaturen aber auch nicht zu sehr wärmt.

Allen Schaumstoffringen gemeinsam ist, dass sie in Sekunden angelegt sind und die Beweglichkeit des Kopfes und hier vor allen den seitlichen Blick nach hinten, z.B. beim Spurwechsel, nicht oder nur minimal einschränken. Die Schutzwirkung musste ich zum Glück noch nicht testen.

Meine Rallye-Aktivitäten und gerade das erhöhte Risiko beim Fahren mit Höchstgeschwindigkeit ließen aber immer den Wunsch nach einem stabilen Nackenschutz wachsen. Und das schon, bevor der „Leatt Brace“ 2006 von BMW und KTM in Deutschland vertrieben wurde. Der Preis

hielt mich aber vom Kauf ab. Das änderte sich, als ich 2007 nach Südafrika reiste. Das Shoppen in Motorradläden in Johannesburg und speziellen Läden nur für Offroadfahrer waren ein Traum. Riesenauswahl und deutlich günstigere Preise als in Deutschland. Natürlich auch Neck Braces (=Nackenschützer) von vielen Herstellern und in vielen Varianten. Meine Wahl fiel auf einen Leatt Brace GPX in Clubausführung. Praktisch identisch mit den in Deutschland vertriebenen Nackenschützern von Leatt, aber zum halben Preis! 2007 hieß es noch, der Nackenschutz muss am Körper getragen werden, also unter der Kleidung und dem Protektorenhemd. Dies ist natürlich aufwendig beim Anlegen. Auch die Wahl der sonstigen Bekleidung war sehr eingeschränkt, da es noch praktisch keine Jacken oder Shirts gab, die einen so großen Halsausschnitt hatten. Die Schutzwirkung war auf jeden Fall deutlich besser als mit einem Schaumstoffring. Allerdings war die Bewegungsfreiheit des Kopfes deutlich eingeschränkt. Ein Blick



über die Schulter beim Spurwechsel war praktisch nicht möglich. Der Leatt Brace GPX wurde daher nur beim sportlichen Offroad-Wettbewerb getragen. Für die Straßenfahrt war er aus praktischen Gründen ungeeignet. 2011 hat er sich aber bezahlt gemacht. Baja Saxonia 2011. In der Sonderprüfung im Tagebau bei Leipzig laufe ich auf zwei Konkurrenten auf. Überholen im Staub, der dichter wird, je näher man kommt, ist praktisch kaum möglich. Bei einer vermeintlichen guten Gelegenheit probiere ich es mit vollem Risiko und übersehe eine tiefe getrocknete Spur die quert. Der Lenker der Enduro schlägt um und ich überschlage mich mit ca. 100 km/h und lande Kopf voran auf hartem Lehm Boden. Zunächst merke ich nichts. Wenige Minuten später ist die Enduro wieder gerichtet und die Fahrt geht weiter (die beiden habe ich trotzdem noch ein- und überholt). Im Ziel dann aber der Schock. Irgendwie schmerzte die Brust. Beim Umziehen stelle ich fest, dass die Frontplatte des Leatt Brace einen großen blauen Fleck auf meiner Brust hinterlassen hat. Nacken- und Wirbelsäule merke ich jedoch nicht. Was wäre mit meinem Genick pas-

siert, hätte ich keinen Nackenschutz getragen? Eine vergleichbare Flugsituation kann aber auch im Straßenverkehr jeder Zeit passieren, z.B. ein Auto nimmt dem Motorrad die Vorfahrt, und der Motorradfahrer fliegt Kopf voran über die Motorhaube.

Sofort interessiert war ich daher, als ich Mitte 2012 in einem Flyer von Louis entdeckte, das es von Leatt nun einen stabilen Nackenschutz für Straßenfahrer gibt. Den Leatt Brace STX Road. Im Shop Köln war ich dann der erste, der nach dem Nackenschutz fragte. Bei der nächsten Rabbat-Aktion war ich dann auch der erste Käufer. Von anderen Herstellern habe ich noch keine stabilen Nackenschützer speziell für „normale“ Straßenfahrer entdeckt. Das Angebot geht vor allen in Richtung Offroad und Wettbewerb.

Was unterscheidet den neuen Leatt Brace STX Road für Straßenfahrer von den eher für Offroadfahrer gedachten Modellen wie den GPX? Der Halsausschnitt ist deutlich größer. Daher lässt er sich auch schnell und besser zwischen Jacke und Helm anlegen. Optisches Unterscheidungsmerkmal ist, dass er hinten zwei Stützen in Richtung der Schulterblätter hat. Eine





Bauweise, die Orthopädie-Spezialist Ortema schon seit Jahren bei seinen Modellen bevorzugt, da die Krafteinleitung in den Rücken großflächiger ist. Die Stützen im Nacken können zudem eingeklappt werden, was den Platzbedarf bei Lagerung und Transport deutlich reduziert. Die Offroad-Version hat dagegen nur eine feste Stütze hinten, die sich punktuell auf der Wirbelsäule abstützt. Das wichtigste aber ist, dass der STX Road sich fast so schnell anlegen lässt, wie ein Nackenschutz aus Schaumstoff und somit für den Alltag deutlich besser geeignet ist.

Ist ein Nackenschutz zu empfehlen? Eindeutig ja. Gebrochene Knochen sind reparabel, durchtrennte Nerven im Genick nicht! Leider gibt es noch keine neutralen Untersuchungen oder Studien zur Schutzwirkung des Nackenschutzes und ein Vergleich der verschiedenen Systeme. Nicht ohne Grund wird im Sportbereich (Enduro, Cross) nur noch mit Nackenschutz gefahren. Auch im Automobilsport.



Ich fahre seit Jahren nicht mehr ohne Offroad wie Onroad. Der Mehraufwand ist marginal und wenn man sich nach kurzer Zeit daran gewöhnt hat, ist es so selbstverständlich, wie Handschuhe tragen. Im Winter, bei tiefen Temperaturen und bei Regen bevorzuge ich den Schaumstoffring. Der Klimaschutz ist eindeutig besser. Bei Temperaturen ab etwa 15 Grad nehme ich den Leatt Brace. Die Schutzwirkung ist einfach besser.

Vor dem Kauf sollte man ihn auf jeden Fall mit Motorradjacke und Helm ausprobieren. Hälsen sind unterschiedlich lang, Helme reichen unterschiedlich tief nach unten und auch Schulterprotektoren tragen unterschiedlich stark auf. Der Schulterblick zum Spurwechsel muss mit einem Nackenschutz noch möglich sein.

Vor der ersten Nutzung eines Leatt Brace sollte man zudem Zeit einplanen. Die Verstellmöglichkeiten sind sehr umfangreich. Es kann daher schon 30 Minuten bis zwei Stunden dauern, bis man die beste Einstellung für sich und seine Kleidung gefunden hat. Aber die Zeit muss nur einmal investiert werden.

Der BVDM hält einen Nackenschutz für eine wichtige Sicherheitsbekleidung. Daher bietet der BVDM in Zusammenarbeit mit der Firma Leatt bei einzelnen Sicherheitstrainings auch an, einen Nackenschutz Leatt Brace STX Road zu testen.

Olaf Biethan

BVDM auf der IMOT

Vom 15. bis 17. Februar fand die IMOT München statt – meine erste Messe in Bayern. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren, wurde dieses Mal die BVDM-Messepräsens durch Ingrid Crha (viele kennen sie vom ET oder der Deutschlandfahrt), Sepp Huppenberger (ET und SHT-Moderator) und mir durchgeführt. Alle bekannten Motorradhersteller waren wie immer vor Ort. Mir hat besonders an der Konzeption Messe gefallen, dass die Besucher beim Eintritt auf das Messegelände die Möglichkeit hatten, sich entscheiden, welche Hallen sie zuerst besuchen wollten – also nicht gezwungen waren, erst von Halle 4 durch Halle 5 zum Ziel Halle 6 zu kommen. Somit hatten

wir als Aussteller sofort zu Beginn direkten Publikumskontakt und das alle drei Tage. Großes Thema war die „Schlamm Schlacht im Hexenkessel“ (Originalaussage eines ET-Teilnehmers mit einem Grinsen im Gesicht, denn er war dabei). Aber auch Sicherheitstrainings zum Start in die neue Motorradsaison. Hier konnte Sepp direkt Auskunft geben. Viel Spaß hat uns der Besuch von Stefan Baumann (Holzverkäufer beim ET) mit seinen Freunden gemacht, die auf dem Messestand ihre „Brotzeit“ abhielten. Fehlte eigentlich nur das Weißbier. Alles im allen ist die Besetzung der Messe in München ein „Muss“, trotz meiner Verständigungsprobleme – bayerisch liegt halt nicht jedem.

Dagmar Schreiner



Der BVDM-Stand auf der IMOT war an allen drei Messetagen gut besucht. (Foto: Schreiner)



„Motorräder“ in Dortmund

Die Messe Motorräder in Dortmund fand vom 28. Februar bis 03. März 2013 statt und es war meine fünfte Messepräsenz für den BVDM innerhalb von acht Wochen – ganz schön anstrengend. Dortmund war mir vom vergangenen Jahr noch gut in Erinnerung. An allen vier Messetagen gab es sehr viel Publikumsverkehr – auch am Stand des BVDM. Aufgrund unseres 25. ET im Bayerischen Wald (das 57. ET überhaupt) stellte mir Lothar Reinehr, langjähriges BVDM-Mitglied vom MC Sauerland, seinen „Grünen Elefanten“, ein Zündapp KS 601-Gespann als Ausstellungsstück zur Verfügung. Als Krönung saß im

Beiwagen noch ein großer Plüschelefant mit Kind – ein Hingucker an allen Messetagen und nachts gut gesichert. Donnerstag und Freitag war es eher ruhig, so dass wir selbst genügend Zeit hatten, uns in den Messehallen umzuschauen. Die Messe war im Vergleich zum Vorjahr kleiner geworden. Die Hallen 5 und 6 waren nur halb belegt und selbst in unserer Halle 7 war ein Teil abgesperrt. In der sonst üblichen Touristiktage war Halle 3a gar nicht belegt. Waren es auch weniger Aussteller, so gab es ganz neu einen Frisör mit einem kleinem Stand in unserer Halle zum direkten „Messe-Styling“ – Was hat das noch mit Mo-





torradmesse zu tun?

Während Karin am Donnerstag gegen 15.30 Uhr zur BAGMO-Sitzung ging, besuchte uns Bertold Knopp, Illustrator von „das kleine Motorrad Emelie“ – eine schöne Kindergeschichte über ein Motorrad, das viel zu lange ungeputzt im Schuppen stand. „Emelie“ hat uns dann auch am Freitag einen Besuch abgestattet, um ihren großen Freund, dem „grünen Elefanten“ viel Erfolg für die weiteren Messetage zu wünschen. Was tut man nicht alles, um Leerlaufzeiten zu überbrücken. Samstag war dann etwas mehr los, auch bei uns. Von der neuen Ballhupenausgabe waren die Bilder des vergangenen ET gefragt sowie die Flyer „Bergisches Anlassen“ am 14. April in Lindlar und die Termine für Sicherheitstrainings. Sonntag am späten Nachmittag – wir

waren doch alle froh, dass diese Messe zu Ende ging und langsam mit Einräumen beschäftigt, da „überfielen“ uns noch Mitglieder der Motorradfreunde Krayenburg, die auf dem ET als größter Club mit den meisten Teilnehmern einen Pokal erhielten. ET-Feeling in Dortmund! Was wollte ich mehr. Beim „Abbau“ des Messestandes durften sie dann mein Poster mitnehmen, aber die Beachflag mit dem ET-Logo brachte ich doch selbst in Sicherheit – der BVDM hat nur eines und Wolfgang Schmitz wusste, warum er es nicht im Hexenkessel haben wollte. Wir haben viel Werbung für unsere Deutschlandfahrt 2013 im Bayerischen Wald mit Zieleinlauf Thurmansbang gemacht – mal sehen, ob wir uns an der Gummibärchen-HK wieder sehen.

Dagmar Schreiner



Urteile rund ums Motorrad

Das Landgericht Köln (9 S 378/10) hatte entschieden, dass es für ein beschädigtes Motorrad – anders als bei einem Pkw – nicht automatisch eine Nutzungsausfallentschädigung gibt. Das Landgericht ist der Ansicht, dass für die Dauer der Reparatur eines bei einem Verkehrsunfall beschädigten Motorrades, ein Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung nicht besteht, wenn ein weiteres Fahrzeug zur Verfügung steht.

Das Amtsgericht Reinberg hat im Zusammenhang eines Unfallschadens des Weiteren entschieden, dass ein Anspruch auf Ersatz der Umsatzsteuer im Rahmen einer Reparatur nur dann besteht, wenn neben der Reparatur auch der konkrete Anfall der Umsatzsteuer durch eine Rechnung nachgewiesen ist.

Für ein durch einen Unfall ausgefallenes aber bezahltes Sicherheitstraining für Motorradfahrer stellt dies keinen ersatzfähigen Schaden dar, wenn das Sicherheitstraining nachgeholt werden kann. (AG Reinberg 13C153/08)

Das Landgericht München (25U13700/09) hat entschieden, dass dem Versicherungsnehmer (Motorradfahrer) ein Anspruch auf Ersatz (auch) von Rettungskosten zusteht, wenn er mit einem Motorrad wäh-

rend der Fahrt durch eine Kurve einem die Fahrbahn kreuzenden Hasen ausgewichen ist. Der Kläger (Motorradfahrer) hatte behauptet, mit seinem Motorrad in einer Linkskurve bei dem Versuch gestürzt zu sein, einem Hasen auszuweichen. Er begehrte Ersatz von seiner Teilkaskoversicherung. Die beklagte Versicherung bestritt den behaupteten Sachverhalt und hielt zudem ein Ausweichen für nicht geboten.



Im Ergebnis hat das Landgericht München darauf hingewiesen, dass der Versicherungsnehmer zwar den Vollbeweis dafür führen muss, dass sein Ausweichen zur Vermeidung eines unmittelbar bevorstehenden Versicherungsfalles erforderlich gewesen ist. Aber das Gericht hat die Angaben des Klägers (Parteivortrag) als ausreichend für seine Beweislast zu gelassen. Praktisch bedeutet dies: Die die Zahlung verweigernde Teilkasko muss beweisen, dass die Angaben des Motorradfahrers nicht stimmen.

Blitzen von Motorradfahrer

Für die „grundlos Geblitzten“ noch eine interessante Entscheidung des OLG Hamm (III – 3RBS226/10). Das erstinstanzliche Amtsgericht hat den Betroffenen (Motorradfahrer) wegen

einer fahrlässigen Geschwindigkeitsüberschreitung zu einer Geldbuße verurteilt und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt. Es erfolgte eine Messung mit dem „ProViDa“ – System 2000 –, die von einem Motorrad aus durchgeführt worden ist. Das Oberlandesgericht Hamm hat in seinem Beschluss entschieden, dass bei einer Verkehrsüberwachung mittels einer Messung durch das ProViDa System im Betrieb mit Motorrädern nur bei Geradeausfahrt mit aufrechter

Position von einem standardisierten Messwertverfahren auszugehen ist. Hintergrund ist, dass bei Kurvenfahrten in Situationen mit extremer Schräglage durch einen verringerten Reifenabrollumfang des messenden Fahrzeuges Messwerte für die Wegstrecke und die Geschwindigkeit systembedingt zu groß berechnet werden.

Fahrlässiges Abstellen eines Motorrades

Das Oberlandesgericht Karlsruhe (12U15/02) hat entschieden, dass ein mehrtägiges Abstellen eines Motorrades auf einem ungesicherten Parkplatz als grob fahrlässig anzusehen ist. Dies hat zur Konsequenz, dass die Kaskoversicherung von ihrer Schadenersatzpflicht frei wird. Allerdings hat



Nicht versichert sind natürlich auch solche Stunts auf öffentlichen Straßen.

die Kaskoversicherung zu beweisen, dass die Entwendung des Motorrades durch das ungesicherte Parkplatz-abstellen verursacht wurde. Dies ist dann nicht bewiesen, wenn nicht ausgeschlossen werden kann, dass der Diebstahl bereits in den ersten Stunden nach Abstellen des Motorrades geschehen ist.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Kaskoversicherung, um von ihrer Leistungsverpflichtung frei zu werden, beweisen muss, dass das lange Abstellen auf einem ungesicherten Parkplatz zum Diebstahl führte. Kann also nicht ausgeschlossen werden, dass der Diebstahl unmittelbar nach dem Abstellen auf dem Parkplatz erfolgte, ist die Kaskoversicherung verpflichtet, den entstandenen Schaden zu zahlen.

Dr. Josef Moussa



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.

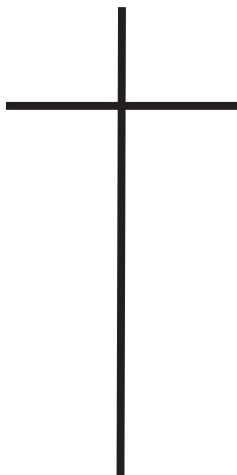
Hallo Clubs, bitte schickt Eure Termine an die Redaktion, damit wir sie in der Ballhupe und im Newsletter veröffentlichen können.

KURZ NOTIERT

Triumph hat die Garantiezeit für neue Modelle ab dem 1. Juli 2013 verlängert. Zu der werksseitigen Zweijahresgarantie erhält der Käufer eine kostenlose 24-Monats-Anschlussgarantie dazu. Nach Ablauf der Werksgarantie muss der Kunde im Garantiefall einen Eigenanteil von 50 Euro bezahlen. Bei einer Kilometerlaufleistung von mehr als 50.000 Kilometern wird ein gestaffelter Eigenanteil in Rechnung gestellt.

Nachruf

Der BVDM trauert
um Volker Lefèvre



Im Alter von 75 Jahren verstarb am 13. Januar 2013 nach langer Krankheit unser langjähriger Club-Kamerad Volker Lefèvre. Am 6. Februar 1965 wurde Volker Mitglied im BVDM. Während der 48-jährigen Zugehörigkeit zu den Wesersteinern bekleidete er stets ein Amt im Vorstand. Er hütete den Vereinsschatz als Schatzmeister, war 14 Jahre Vereinsvorstand und danach 2. Vorsitzender. Volkers Lebensinhalt war das Motorrad. Zahllose Maschinen nannte er sein eigen. Er unterhielt sogar ein kleines Museum. Gerne und viel war er auf Tour. Seine langgestreckten Etappenziele stellten oft das Sitzfleisch seiner Clubkameraden auf die Probe. Mit getragen wurde seine Leidenschaft zum Motorrad durch seine liebe Ehefrau Erika und Sohn Claus, der seinen Vater selbst während der Krankheitsphase mit dem Gespann bewegt hat, um die Sehnsucht nach dem Motorrad zu stillen. Volker, wir vermissen Dich. In unseren Herzen hast Du einen festen Platz eingenommen und wirst darin unvergessen weiter leben.

Deine Wesersteiner
Thomas Thiel



Täter oder Opfer?

Motorradfahrer: Täter oder Opfer?:

Mit dieser sehr provokanten Frage lud der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) am 25. Juni zu seinem 19. DVR-Forum nach Mainz ein. Das Thema ließ Böses erahnen. Sollten hier Motorradfahrer wieder als die „bösen“ Täter hingestellt werden, die für schlechte Verkehrssicherheit verantwortlich sind? Die Bedenken zerstreuten sich aber ziemlich schnell. Es wurde äußerst objektiv vorgetragen und auch auf der anschließen-

den Podiumsdiskussion wurden die Themen sachlich diskutiert. Zunächst eröffnete Dr. Hans-Joachim Wolff, Vizepräsident des DVR, die Veranstaltung gefolgt von einem Grußwort von Frank Leimbach, Bereichsleiter bei der Dekra. Die folgenden Vorträge und die anschließende Podiumsdiskussion wurden vom Chefredakteur der Zeitschrift Motorrad, Michael Pfeiffer, moderiert. Respekt, er kann nicht nur schreiben, sondern auch interessant moderieren und vermitteln.

Im ersten Vortrag berichtete Felix





Deissinger von BMW Motorrad über Entwicklungen im Motorradbereich. Im Gegensatz zur Dekra, die Motorradfahrer hauptsächlich im Freizeitbereich sieht, bewertet BMW das motorisierte Zweirad auch als Mobilitätsalternative. Der Umbau des Modellprogramms geht ja schon in diese Richtung. Jeder, der ein Motorrad oder Roller in der Stadt bewegt, wird BMW Recht geben können. Erfreulich für die Sicherheit ist auch, dass sich gerade auffallende Kleidung, etwa in Leuchtfarben, im BMW Programm sehr gut verkauft. Entwicklungen im Motorradbereich gehen vor allen in Rich-

tung elektronischer und intelligenter Hilfsmittel, die ein sicheres Fahren unterstützen sollen. Es ist beruhigend zu wissen, dass Systeme wie Kollisionswarner und Ähnliches beim Motorrad auch in Zukunft nur warnen und nicht autonom eingreifen und z.B. bremsen. Dies kann im Gegensatz zum Auto beim Motorrad fatale Folgen haben.

Anschließend berichtete Heinrich Bergerbusch, Leiter des Landesbetrieb Straßenbau NRW, sehr kompetent über „Straßenbautechnische Maßnahmen zur Motorradsicherheit“. Man merkte ihm an, dass er dieses Thema nicht nur vorträgt, sondern lebt. An



den in der MVMot unter Mitwirkung des BVDM gemachten Empfehlungen geht kein Weg vorbei. Dieser Leitfaden sollte in allen Bundesländern entsprechende Beachtung finden. An vielen Beispielen zeigte Bergerbusch, wie man häufig mit einfachen Mitteln den Raum neben der Straße hindernisfrei und sicher gestalten kann. Hindernisfreiheit muss überall gewährleistet werden, will man ernsthaft die Zahl der verletzten Zweiradfahrer reduzieren. Bei Leitplanken geht die Entwicklung dahin, nicht nur das Unterfahren zu verhindern, sondern auch die Leitplankenpfosten oben sicherer für einen Sturz auf die obere Kante zu gestalten. Zum Unterfahrschutz, das Modell „Euskirchen“ wurde ja von Landesbetrieb NRW entwickelt und erstmals eingesetzt, stellte er auch kurz die „spanische Variante“ vor, die vergleichbare Sicherheit bietet. Gut zu wissen, befürwortet doch die FEMA im entsprechende Normausschuss genau diese Variante als einzig sichere für Motorradfahrer.

Bergerbusch betonte auch, dass nach seiner Erfahrung Rüttelstreifen durchaus ein geeignetes Mittel sein können, um Fahrverbote für Motorradfahrer verhindern.

Nach einem kurzen Imbiss ging es zu Fuß zum Bahnhofsplatz. Dort führte die Motorradstaffel der Polizei im Rahmen der rheinland-pfälzischen Sicherheitswoche eindrucksvoll Motor-

radbeherrschung vor.

Nach der Pause stellte Manolito Leyeza von der Björn-Steiger-Stiftung das E-Call System für Motorradfahrer vor. Dies wurde zusammen mit dem Helmhersteller Schubert und der Telekom entwickelt. Den Vertrieb übernimmt Schubert, die Notrufe landen, im Gegensatz zum E-Call beim Auto, bei eigenen Leitstellen.

Bei der anschließenden Podiumsdiskussion wurde ausgiebig und vor allem sachlich diskutiert. Das provokante Thema der Veranstaltung „Motorradfahrer Täter oder Opfer?“ hatte nicht nur bei mir Befremden ausgelöst. Es wurde ausdrücklich betont, dass ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer oberste Priorität hat. Die Frage Täter oder Opfer stellt sich gar nicht erst.

Das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) verfolgt zurzeit mit Nachdruck das Ziel, die Kompetenz der Fahrschulen bei der Motorradausbildung zu verbessern. Es kann zum Beispiel nicht sein, dass Fahrlehrer, die selbst nicht mehr Motorradfahren, Zweiradfahrer ausbilden. Dazu wird in Kürze ein freiwilliges Qualitätssiegel für die Fahrschulausbildung eingeführt.

Interessant war auch, dass sich viele der Referenten und Anwesenden als „Wiedereinsteiger“ outeten. Genau die sind im DVR-Arbeitsprogramm 2014 Zielgruppe zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. **Olaf Biethan**



Fahrt mit Europa-Politikern

Am 26 Juni richtete die FEMA (Interessenvertretung der europäischen Motorradfahrer) in Brüssel zum 15. Mal den MEP-Ride (Fahrt mit Mitgliedern des Europäischen Parlamentes) aus, mit Unterstützung der ACEM, der europäischen Interessenvertretung der Motorradhersteller.

Der MEP-Ride hat das Ziel, den Mitgliedern des Europäischen Politikern und deren Mitarbeitern das Thema Motorrad praktisch nahe zu bringen. Die Schirmherrschaft des Rides hatte 2013 der Deutsche MEP Bernd Lange, der sich schon lange aktiv für Motorradfahrer in Brüssel einsetzt. Die ACEM stellt dazu eine große Anzahl aktueller Motorräder bereit, die von der Zielgruppe beim „Ride“ getestet werden können. Der Ride selbst ist ein

großer Motorradkorso, natürlich über kurzfristig gesperrte Straßen.

Da ich schon dreimal dabei gewesen bin und es mir jedes Mal Spaß gemacht hat, gönnte ich mir auch 2013 wieder einen Urlaubstag für einen Kurztrip nach Brüssel, um die FEMA bei der Durchführung zu unterstützen. Ich war der einzige deutsche Vertreter eines FEMA-Mitglieds. Eine größere Abordnung kam vom FFMC, dem französischen Verband. Genauer vom FFMC61. Die Zahl bezieht sich auf den Landesverband des FFMC und ist die Nummer des jeweiligen französischen Gouvernements. Das wusste ich auch noch nicht, hatte mich aber vor einiger Zeit beim „googlen“ unserer französischen BVDM-Kollegen über die Vielzahl der Einträge mit verschiedenen Nummern gewundert.

Darüber hinaus unterstützten auch Kollegen aus England und Irland den Ride. In Ruhe wurde der Platz vor dem Automobilmuseum in Brüssel hergerichtet und etappenweise trafen auch die Motorräder ein. Improvisationstalent war gefragt, als sich die Hydraulik der Ladebordwand eines großen Sattelzugs nicht bedienen ließ. Soviel Motorräder aus größerer Höhe herunter zu holen, war eine in-



teressante Aufgabe. Letztendlich standen alle Motorräder bereit. Ab 17 Uhr trafen auch die Teilnehmer langsam ein. Nun wurde es kurzweilig mit vielen Small Talks. Pünktlich um 19 Uhr setzte sich dann der Korso in Bewegung. Leider dieses Jahr nur über eine recht kurze Strecke von 30 Kilometern durch Brüssel. Es ist aber jedes Mal wieder etwas Besonderes, im großen Korso auf das Plutonium zuzufahren. Als Sozia wurde mir eine Mitarbeiterin von Bernd Lange zugeteilt. So gab es keine Sprachbarrieren. Die Sperrung der Strecke klappte perfekt und es hat wieder Spaß gemacht. Arbeit gab es auch noch nach dem Ride. Nicht abgeholte Motorräder mussten vom Start-



zum Zielpunkt, der Garage des belgischen Herstellerverbandes FEIAC, überführt werden. Zum Abschluss gab es noch einen exquisiten Imbiss bei FEIAC. Mit guten Gesprächen auf der Dachterrasse klang der Tag fast aus. Ich musste ja noch nach Köln zurück fahren. Wenn es passt, bin ich 2014 gerne wieder dabei. *Olaf Biethan*





Neues aus Europa

Über das FEMA-Meeting in Stockholm am 1. Juni 2013 berichtet FEMA-Referent Maurice Anderson, der auch im Vorstand des europäischen Dachverbandes der Motorradfahrerverbände ist.

Der Schwedische Motorradverband SMC (Sveriges MotorCyklister) hatte die Delegierten der FEMA-Mitgliederverbände nach Stockholm zum Frühjahrestreffen eingeladen.

25 Vertreter der Nationalverbände aus 15 EU Ländern kamen nach Stockholm fanden den Weg nach Stockholm. Der SMC hatte die Veranstaltung sehr gut organisiert. Auf die Delegierten wartete viel Arbeit.

Politische Arbeit

1. Die EU weite Harmonisierung der periodischen technischen Untersuchungen (TÜV) für Kraftfahrzeuge und Anhänger 2012/184COD. Juha Liesilinna (SMoto Finnland):

Die Lobbyarbeit der FEMA in Brüssel ist fast abgeschlossen. Zwei Komitees in der Kommission (IMCO & TRAN) haben zugestimmt, Fahrzeuge der Kategorie A (Motorisierte Zweiräder) aus den Vorschlag der Kommission heraus zu lassen. Ein weiteres Komitee (ITRE) hat dagegen gestimmt Kat. A Fahrzeuge heraus zunehmen.

Hier ist noch Lobbyarbeit nötig um die ITRE umzustimmen.

Das nächste Argument der Abgeordneten, die die Kraftträder in den PTI Rechtsvorschriften aufgenommen sehen möchten, argumentieren mit Umweltaspekten.

Die Abstimmung im Plenum im EP findet Anfang Juli in Straßburg statt. Pläne für eine Aktion in Straßburg am Tag der Abstimmung sind im Gange, die mit Nationalfahnen und Fahnen der Motorradverbände organisiert werden sollen. Um das für Motorradfahrer gute Ergebnis der Abstimmung aus dem EP-Verkehrsausschuss (TRAN) zu unterstützen, soll diese Demonstration klein und positiv sein.

Es wurde die Möglichkeit besprochen, mit einer Delegation (20-30 Personen) beim Plenum in Straßburg für den ganzen Tag der Abstimmung anwesend zu sein.

Weil es eine knappe Abstimmung in TRAN zu unseren Gunsten war und es möglich ist, dass Sozialdemokraten Änderungsanträge für das Plenum zu Kraftträdern einbringen wollen, muss bis zur Abstimmung noch Lobbyarbeit erfolgen. Das Sekretariat soll einen Brief vorbereiten, besonders um den Argumenten des Umweltschutzes zu entgegnen.

Der Rat der Mitgliedstaaten (EU Council) hat bereits über den o.g. Vor-

schlag diskutiert und schlägt selbst vor:

- Erweiterung auf Krafträder nach dem Ermessen des Mitgliedsstaats
- Erweiterung auf Anhänger nach dem Ermessen des Mitgliedsstaats
- Erweiterung auf historische Fahrzeuge nach dem Ermessen des Mitgliedsstaats
- Minimum Testfrequenz sollte bei 4-2-2-2 bleiben
- Richtlinie statt Verordnung.

Die Abstimmung ist erfolgt und trotz vielfältiger Aktivitäten der FEMA sind Motorräder mit aufgenommen (Amn. der Redaktion).



2. Typenzulassungen EU 2010/0271 (COD) Maurice Anderson (BVDM)

Das neue Gesetz wurde im März 2013 verabschiedet und wird spätestens am 01.01.2016 in Kraft treten.

Im Sinne dieser Verordnung gelten die nachstehenden Fahrzeugklassen und -unterklassen:

- a) Fahrzeuge der Klasse L1e (leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug), mit den Unterklassen:
 - a1) Fahrzeuge der Klasse L1Ae (Fahrrad mit Antriebssystem);
 - a2) Fahrzeuge der Klasse L1Be (zweirädriges Kleinkrafttrad).
- b) Fahrzeuge der Klasse L2e (dreiräd-

riges Kleinkrafttrad).

c) Fahrzeuge der Klasse L3e (zweirädriges Krafttrad), mit den Unterklassen:

- Fahrzeuge der Klasse A1 (Krafttrad mit niedriger Leistung);
- Fahrzeuge der Klasse A2 (Krafttrad mit mittlerer Leistung);
- Fahrzeuge der Klasse A3 (Krafttrad mit hoher Leistung);
- bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit: – kleiner oder gleich 130 km/h; & größer als 130 km/h.

d) Fahrzeuge der Klasse L4e (zweirädriges Krafttrad mit Beiwagen).

e) Fahrzeuge der Klasse L5e (dreirädriges Kraftfahrzeug), mit den Unter-

klassen:

e1) Fahrzeuge der Unterklasse L5Ae (dreirädriges Fahrzeug);

e2) Fahrzeuge der Unterklasse L5Be (dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung), mit den Unterklassen: – Fahrzeug der Unterklasse L5Be – U: dreirädriges Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung, ausschließlich für die Beförderung von Gütern konstruiert; – Fahrzeuge der Unterklasse L5Be – P: hauptsächlich für die Beförderung von Personen konstruiertes und genutztes Fahrzeug.

Am wichtigsten für die FEMA war Artikel 18 der Verordnung.



Hier hat die FEMA erreicht, dass Fahrzeuge der Klasse A₃ (Kraftrad mit hoher Leistung) aus der Verordnung genommen wurden. Sonst wäre kein Tuning oder Teilewechsel möglich gewesen. Hier hat die FEMA viel erfolgreiche Lobbyarbeit geleistet.

Artikel 18 betrifft Maßnahmen hinsichtlich der Änderungen am Antriebsstrang von Fahrzeugen.

Als „Antriebsstrang“ werden die Bauteile und Systeme bezeichnet, welche im Fahrzeug das Drehmoment vom Motor bis auf die Straße übertragen, einschließlich des Motors, der Motorsteuersysteme und anderer Steuermodule, der Abgasreinigungsanlagen und emissionsmindernden Einrichtungen, des Getriebes und der Getriebesteuerung, entweder einer Antriebswelle, einem Riemenantrieb oder einem Kettenantrieb, des Differenzialgetriebes, des Sekundärantriebs und des Reifens des Antriebsrads (Radius).

Für Fahrzeuge der Klasse L werden bestimmte Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe in den Antriebsstrang des Fahrzeugs getroffen, die in Form einer Reihe technischer Anforderungen und Spezifikationen mit folgendem Ziel festgelegt werden:

Es sollen Veränderungen verhindert werden, die die Sicherheit, insbesondere durch eine Leistungssteigerung des Fahrzeugs, beeinträchtigen können, indem unbefugt in den An-

triebsstrang zur Heraufsetzung des maximalen Drehmoments und/oder der maximalen Nutzleistung und/oder der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs nach den Angaben des Herstellers bei der Typgenehmigung eingegriffen wird, und/oder es sollen Umweltschäden verhindert werden.

Andere Änderungen, die an neu zugelassenen Fahrzeugen eingebaut werden sollen:

- OBD: On Board Diagnostic Systems. (Am Fahrzeug eingebaute Diagnose Systemen). Diese sollen Fahrer und Händler über Systemfehler warnen.

- Automatische Funktion des Scheinwerfers beim Einschalten der Zündung. Es darf kein Ausschalten des Scheinwerfers möglich sein. Hier hat die FEMA vergeblich versucht, den Scheinwerfer ausschaltbar bei Wartungs- und Inspektionsarbeiten einzurichten.

- ABS für alle Klasse A Fahrzeuge größer als 125ccm. ABS wird abschaltbar sein an Fahrzeugen, wo es Sinn macht, z. B. bei geländegängigen Motorrädern.

Es sind noch vier Rechtsakte zu klären.

ACEM (Herstellerverband) ist noch in der Diskussion über dem REPPR (Umweltauflagen), wo noch offene Fragen gelöst werden sollen, unter anderem der Kurbelgehäusetest und OBD (in Verbindung mit den Zulassungsver-

fahren); Frist bis September 2013.

ACEM ist sehr zufrieden mit dem Ergebnis der RVFSR (Sicherheit), die am 20.06.2013 verabschiedet werden soll.

RVCR (Fahrzeug-Anforderungen) wird derzeit in den Mitgliedstaaten diskutiert. Die Bedenken der Industrie bezüglich der Euro-5-Grenzwerte (für 2020), die noch kommen und die Kosten/Nutzen-Studie im Jahr 2016 nimmt die EU-Kommission zur Kenntnis.

RAR (Verwaltungsgebühren): ACEM will eine gute Definition dessen, was eine „Fahrzeugfamilie“ ist, weil in dieser Verordnung (EU 2010/0271 (COD)) häufig von Fahrzeugfamilien gesprochen wird.

Alles in allem sind die ACEM Mitglieder mit den Ergebnissen der aktuellen Diskussionen über die delegierten Rechtsakte sehr zufrieden, außer in Bezug auf den vorgesehenen Zeitplan. Die Europäische Kommission will am Zeitplan festhalten, was ein Problem ist für die Branche wegen der notwendigen Vorlaufzeit für die Produktionsplanung. ACEM-Mitglieder wollen das gesamte Paket weit vor 2016 (Eintritt der neuen Maßnahmen) schon festgelegt haben. Nächste Sitzung der ACEM Arbeitsgruppe ist am 30.09.2013

3. Riderscan (Europäische Unfalldatensammlung) Aline Delhaye:

Folgendes waren die Hauptaktivitäten des Projekts zwischen Februar und Mai 2013:

- Entwicklung von Medienpartnerschaften zwischen FEMA / RIDERSCAN und Motorrad Publikationen (Web und Print) in ganz Europa

- RIDERSCAN hat auch Partnerschaftsabkommen mit Behörden der Sicherheit im Straßenverkehr und anderen einschlägigen Organisationen unterzeichnet.

- 11 große Motorradzeitschriften sind aktiv dabei, die Ergebnisse des ersten europaweiten RIDERSCAN Projekts zu verbreiten.

- Die RIDERSCAN Umfrage ist in 14 verschiedenen Sprachen übersetzt. www.riderscan.eu

- Eine neue Umfrage, um Informationen über die 3. Führerschein Verordnung, Ausbildung, Prüfung und Zulassung zu gewinnen, wird momentan entwickelt. Dies wird von Partnern der FEMA verbreitet und gleichzeitig in andere Sprachen übersetzt.

4. ITS (Intelligente Verkehrssysteme)

Bei der Einführungen von ITS in Fahrzeugen sind Motorradfahrer sehr verunsichert durch den allgemeinen Mangel an Daten über Motorradfahren in allen betroffenen Bereichen. Vor allem aber in Bezug auf detaillierte Informationen zu Unfallursachen. Auch Daten zu Fahrmodi, Fahrzeugkontrollaufgaben, Fahrstile und alle anderen notwendigen kritischen Details sind von Bedeutung für die ITS-Diskussion.

Wegen fehlender Daten zu techno-



logischen Aspekten, hat die FEMA folgenden Systeme, die für die Sicherheit von Motorrädern wichtig sind, festgelegt: z. B. Tote Winkel Überwachung (für Autos und Motorräder), Spurwechsel-Assistenten (für Autos und Motorräder), eCall, Kreuzungssicherheit, Echtzeit-Reise- und Verkehrsinformationen, drahtlose örtliche Gefahrenwarnungen. Andererseits unterstreicht die FEMA, dass ISA (Intelligente Geschwindigkeitsanpassung) definitiv nicht für Motorräder eingestetzt werden kann, weil Motorradfahren vielschichtiger ist als viele andere Fahrzeuge. Ebenso äußerte die FEMA ernsthafte Zweifel an automatischen Notfallbremssystemen für Motorräder, weil die Zahl der Bremssituationen und die verschiedenen Verkehrskonfigurationen, mit denen ein Motorradfahrer konfrontiert werden kann, andere Auswirkungen hat.

FEMA Intern:

Alle Nationalorganisationen (NOs) der FEMA haben immer weniger Mitglieder, die ihre Beiträge bezahlen und kleine Vereine können die FEMA Beiträge nicht mehr leisten. Dies führt zu finanziellen Engpässen bei der FEMA. Deshalb haben wir diskutiert, ob wir den Minimumbeitrag für eine Mitgliedschaft in der FEMA reduzieren sollten. Der Vorstand hat vorgeschlagen, den Minimumbeitrag auf 500 Euro herabzusetzen, um zu vermeiden, dass kleine Verbände aus

der FEMA ausscheiden müssen und zu ermöglichen, dass kleine Verbände der FEMA beitreten können. Präsident Frédéric Jeorge wird den Vorschlag ausarbeiten und beim Oktober-Treffen in Brüssel zur Wahl stellen.

Noch ein Vorschlag war, mit anderen Motorradinstitutionen zusammen zu arbeiten z. B. der FIM & der ACEM (Herstellerverband) um Geld zu sparen und effektiver zu arbeiten. Wir könnten Lobbyarbeiten koordinieren, Büroräumen teilen und Projektarbeiten teilen. Das Sekretariat wird Kontakt mit möglichen Partnern aufnehmen und im Oktober die Ergebnisse präsentieren.

MAG Ireland App:

Peter Bartlett von MAG Ireland präsentiert deren neue Smart Phone App. Die App ist ein kostenloser Download für alle Motorradfahrer und beinhaltet bikerrelevante Information.

Diese App stellt die MAG Ireland vor, hat z. B. einen Terminkalender für Bikererevents und Verkehrsinfos werden per Twitter direkt in Echtzeit auf das Handy übertragen. Falls man unterwegs Probleme hat, kann der nächste Vertragshändler oder die Werkstatt schnell gefunden und der Fahrer per Navi dorthin gelotst oder angerufen werden. Mehrere Nationalorganisationen arbeiten auch an eigenen Apps.

Das nächste FEMA-Treffen findet am 6. Oktober in Brüssel statt.

Maurice Anderson



Bundesrat beschließt neue Regeln

Das Gesetz zum neuen Punktesystem kommt: Jeder Verstoß verjährt für sich. Die Tilgungshemmung (ein neuer Eintrag verlängert automatisch die Tilgungsfrist der alten Einträge) entfällt.

- Mit Punkten erfasst werden im Wesentlichen nur noch Verstöße, welche die Verkehrssicherheit gefährden.

- 3 Punktekategorien (statt bisher 7).

- „Vormerkung“ (bis zu 3 Punkte), „Ermahnung“ (4-5 Punkte), „Verwarnung“ (6-7 Punkte), „Entziehung der Fahrerlaubnis“ (ab 8 Punkten).

- Freiwilliges Fahreignungsseminar für besseres Fahrverhalten: Eingeführt wird eine neue Kombination aus verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Elementen. Die Wirksamkeit des Fahreignungsseminars wird über einem Zeitraum von fünf Jahren erprobt und wissenschaftlich ausgewertet. Danach wird der Gesetzgeber anhand der Ergebnisse über das weitere Vorgehen neu entscheiden.

- Regelung zum Punkteabbau. Bei einem Stand von 1 bis 5 Punkten kann durch freiwilligen Besuch des neuen Fahreignungsseminars 1 Punkt abgebaut werden - allerdings nur einmal innerhalb von 5 Jahren. Beim freiwilligen Besuch des Fahreignungsseminars bei der Stufe „Verwarnung“ (6-7 Punkte) kann kein Punkt abgebaut

werden.

- Punkteeintrag ab 60 Euro (bisher 40 Euro) durch Anhebung der Eintragungsgrenze.

Der Bundesrat hat zudem weitere wichtige Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmer beschlossen.

Bundesweite Kennzeichenmitnahme

Mit der Neuregelung wird der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom 18./19. April 2012 umgesetzt.

Elektronisches Abmelden von Fahrzeugen“

Ab Anfang 2015 können Fahrzeuge über ein Internet-Portal des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) bei der Zulassungsbehörde mithilfe von Sicherheitscodes (auf den Prüfplaketten der Kennzeichen sowie im Fahrzeugschein) und des neuen Personalausweises abgemeldet werden.

Halterdatenaustausch ermöglicht Vollstreckung von EU-Knöllchen

Der Bundesrat hat den elektronischen Halterdatenaustausch zwischen den EU-Staaten beschlossen. Dadurch wird die Verfolgung von grenzüberschreitenden Ordnungswidrigkeiten ermöglicht und die Durchsetzung der Sanktionen gewährleistet. Die Halterdaten dürfen nur dazu benutzt werden, den für den Verstoß verantwortlichen Fahrer zu ermitteln – nach dem Grundsatz: Keine Strafe ohne Schuld.



Tourenzielfahrt 2012

Die 91 Teilnehmer der BVDM-Tourenzielfahrt 2012 hatten die Aufgabe, innerhalb des Kalenderjahres Rathäuser zu besuchen und zu fotografieren. Gestellt wurde eine Liste mit 119 über ganz Deutschland verteilten Gebäuden, die mit unterschiedlich vielen Wertungspunkten versehen waren. Daraus konnten die Fahrer nach eigenem Geschmack eine Auswahl treffen, denn gewertet wurden nur 20 Rathäuser mit der vollen Punktzahl, und bei Punktgleichheit zählten 20 weitere Ziele mit je einem Punkt.

Leider haben nur 41 Starter ihre Unterlagen zur Auswertung eingereicht. Darunter waren vier ohne Mitgliedschaft im BVDM und ein Niederländer. Die Damen waren mit drei Fahrerinnen und einer Sozia nur schwach vertreten. In die Rathäuserliste haben sich leider drei Fehler in Form von falschen Anschriften oder unklaren Beschreibungen eingeschlichen. Dafür bittet der Fahrtleiter um Entschuldigung.

Gefahren sind die Teilnehmer zu einem großen Teil wie der Teufel. Vielleicht auch schnell, aber auf jeden Fall weit. So kommt es, dass auf dem 1. Platz fünf Sieger mit der maximalen Punktzahl von 1143 stehen. Es sind:

Klaus Esch, Friedrich-Wilhelm Sprenger, Johan van de Pol, Claus-Jürgen

Wagner und Stefan Winke. Auch der 6. Platz ist doppelt besetzt mit Olaf Bietan und Peter Schröder. Sie erreichten 1.117 Punkte. 8. Ist Manfred Ahrens, 9. Horst Mager und 10. Michael Lenzen.

Diese Wettfahrt ist unter den Mitgliedern des Landesverband Rhein/Ruhr ebenfalls als Jahreswettbewerb ausgeschrieben. 15 Starter haben daran teilgenommen. Den 1. Platz belegten Friedrich-Wilhelm Sprenger und Stefan Winke. Der 3. ist Olaf Biethan und der 4. Michael Lenzen. Bernd Luchtenberg gewann Rang 5.

Den Gewinnern und allen anderen Startern gratuliere ich sehr herzlich zu ihrem Erfolg und bedanke mich für die Teilnahme.

Horst Orlowski



35. BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer

30. August bis 1. September 2013

Es geht in den Bayerischen Wald zum Austragungsort des legendären Elefantentreffens nach dem Motto: selber aktiv planen, orientieren und fahren!

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

Auf in den Hexenkessel im Woid!

Wegen der Schneesicherheit ist der Zielort Thurmansbang bekannt als Austragungsort des Elefantentreffens, des weltweit größten Wintertreffens für Motorradfahrer. Seit 25 Jahren sind die Motorradfahrer hier willkommen und feiern ein Winterwochenende im Hexenkessel von Loh.

Doch nicht nur zur Winterzeit hat der Bayerische Wald uns Motorradfahrern eine Menge zu bieten: schönste Motorradstrecken, wenig Verkehr, Landschaft pur und vor allem gastfreundliche Menschen. Daher findet die 35. Deutschlandfahrt ebenfalls in dieser Region einen würdigen Rahmen.

Das Veranstaltungsgebiet erstreckt sich weitgehend nördlich der Donau über den Bayerischen und den Oberpfälzer Wald und streift die Nachbargebiete in Böhmen und Österreich. Das alles verspricht wieder interessante Kontrollpunkte und vor allem viele schöne Motorradstrecken. Als Nachweis für das Anfahren der Kontrollstellen sind dort Fragen zu beantworten.

Hat sich im Vorjahr bewährt: Geodashing! Zusätzlich zum traditionellen Veranstaltungsmodus kann in einer Geodashing-Wertungsklasse gestartet werden. Hier erhalten die Teilnehmer vorab einen Teil der GPS-Daten von Dashpoints, den Kontrollpunkten.

Aktuelle Infos und die Ausschreibung gibt es demnächst unter:

www.bvdm.de Deutschlandfahrt, oder bei der

BVDM-Geschäftsstelle, Claudius-Dornier-Str. 5b, 50829 Köln

Tel. 0221/42073888, Fax 0221/2423805, E-Mail info@bvdm.de



„Twins meets Classic“

Meine Frau hat es als erste bemerkt. Dieses Grinsen, bis über beide Ohren. Dieses deutlich sichtbare Zeichen, dass man eins ist mit der Welt und ihr doch gänzlich entrückt. Ihre Frage, wie es denn bei „Twins meet Classics“ gewesen sei, beim Kurventraining auf dem Spreewaldring südlich von Berlin, war dann auch eher eine rhetorische, konnte aber eine detaillierte, etwa zwei Stunden lange Antwort nicht

verhindern.

Rückblick. Ein Samstag im September, kühl aber sonnig, Ankunft am Spreewaldring. Erste Ausschüttung des Glückshormons. Ständig kommen neue Teilnehmer an, auf dem Vorplatz stehen schon etliche Trailer und Transporter, aus denen allerlei wunderschöne Motorräder heraus rollen. Überall stehen italienische, britische, deutsche, amerikanische und japanische Alteisen und Twins herum, und



deren Besitzer, die bereits in erste Fachgespräche vertieft sind.

Anreise und technische Abnahme ist schon am Tag vor dem eigentlichen Training, denn die Veranstaltung, die in Mai 2012 auf der Strecke von Dölln im Norden Berlins bereits zum vierten Mal stattgefunden hat, hat sich bis nach Bayern, Thüringen und Schleswig-Holstein herumgesprochen. Einige Teilnehmer kommen sogar aus Österreich, Dänemark und der Schweiz. Im September geht es dann wieder auf den Spreewaldring (Registrierung unter www.kurvenrausch.com).

Das wachsende Interesse liegt wahrscheinlich an der Idee von „Twins meet Classics“: Fahrern und Maschinen das Erlebnis auf der Rennstrecke zu ermöglichen, die nicht mit Fireblades und RSV4 um Zehntelsekunden kämpfen wollen und können – da hat niemand Spaß. Aber sich auch nicht ausschließlich an Besitzer von histo-



Auch urige Renngespanne sind zugelassen.

rischen Krädern zu wenden. Gründer und Veranstalter Michael Fischer, der selbst alten Eisen aus Milwaukee ver-

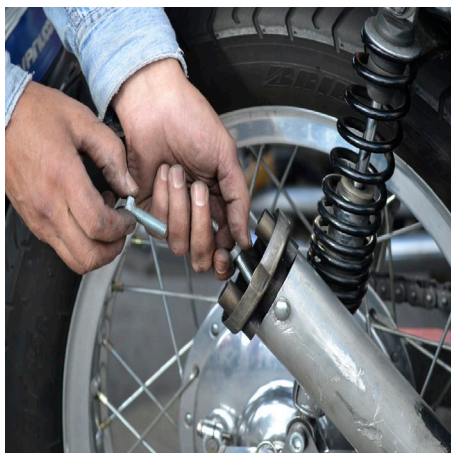


Auch Vierzylinder mit Kultstatus dürfen an den Start gehen.

fallen ist und zwei Zylinder für völlig ausreichend hält, hat keine strenge Kriterienliste: „Wir sprechen alle an, die Motorräder mit Charakter haben, gern auch Um- oder Eigenbauten, historische Maschinen, Gespanne, Rennspanne – wenn sie kultig sind, dürfen sie sogar drei oder vier Zylinder haben“, sagt Fischer und lacht. Aber was nicht geht, sind moderne Mehrventiler mit deutlich über 100 PS.

Am Abend ist die Halle voll. Hinten stehen die Motorräder, vorn Tische und Bänke für das gemeinsame Essen und Trinken. Es ist, als säße man in einem Museum, nur dass die Objekte alles andere sind als eingestaubt oder hinter „Berühren verboten“-Schildern verschwinden.

Jede Maschine hat ihre und jeder Fahrer seine besondere Geschichte,



Zu laute Auspuffanlagen werden im Fahrerlager nachgebessert.

manchmal umfasst sie einige Jahre, manchmal einige Jahrzehnte und viele zigtausend Kilometer. Mit einem Bier in der Hand lässt sich den Erzählungen und Demonstrationen technischer Lösungen am Motorrad trefflich zuhören. Leider ist der Abend zu kurz, die Fahrer verabschieden sich nach und nach in ihre Zelte oder Wohnwagen. Sie wollen am nächsten Tag fit sein für die Strecke.

Der Morgen beginnt mit einem gemeinsamen Frühstück, manche Diskussionen werden da weitergeführt, wo sie am Vorabend endeten. Anschließend ruft Fischer zur Fahrerbesprechung. Er erläutert den Ablauf des Tages, bedankt sich bei Streckenposten und Instrukteuren sowie dem BVDM, der die Veranstaltung versicherungstechnisch betreut. Dann offenbart sich nach der optischen Opulenz des Vortags nun die akustische, und das Motto „Twins meet Classics“ erklingt aus Dutzenden, zum Teil selbst gebauten Auspuffanlagen. Bei einigen wird es allerdings spannend, ob der Mitarbeiter des Ring-Betreibers, der an einem Streckenabschnitt Lautstärkemessungen vornehmen muss, ebenso begeistert ist. Tatsächlich sind einige Motorräder zu laut, aber mit ein paar Nachbesserungen im Fahrerlager lässt sich dieses Problem lösen. Auch sonst wird noch fleißig geschraubt und optimiert. Gefahren wird in vier Gruppen à 15 Minuten: freies Fahren in schnell-



Der Autor auf einer BMW R 80 GS Basic im Gespräch mit seinem Instruktor.

ler sowie etwas langsamerer Gangart und schnelles sowie langsames Fahren mit Instruktor.

Gleich die erste, die schnellste Gruppe verdeutlicht Fischers Philosophie: Da gleiten einige Ducati Monster, eine Triumph Thruxton, eine Renn-MZ 250, eine Awo RS aus den 50er Jahren und eine BMW R 80 G/S mit Straßenreifen (und 75 PS) zügig durch die Kurven. Knallharte Zweikämpfe, die im Kiesbett enden, gibt es nicht, fahren und fahren lassen ist das Motto. Das heißt aber nicht, dass da nicht Ambitionen im Spiel sind, und als die MZ das Feld von hinten aufrollt, kann man nicht anders, als den Fahrer insgeheim anzufeuern. Es ist spannend, die völlig unterschiedlichen Maschinen und Motorradkonzepte gemeinsam auf einer Strecke zu sehen. Und selbst

als Laie sieht man, wie die Fahrer von Runde zu Runde besser und schneller werden, egal ob im freien Fahren oder mit Instruktor.

Und dann wird der Laie plötzlich selbst zum Fahrer. Am zweiten Tag ergibt sich die Chance, ebenfalls auf die Rennstrecke zu gehen. Das es das allererste Mal ist, liegt nicht zuletzt an meiner Maschine: eine BMW R 80 GS Basic, zwar mit 1000ccm-Satz von Siebenrock und einigen PS mehr als die Basisversion, aber mit Stollenreifen. Und die bislang in dieser Saison gefahrenen Kilometer sind auch nicht der Rede wert. Aber Jörg, der Instruktor auf seiner Königswellen-Duc, lässt solche Ausreden nicht gelten. Es geht raus auf die Strecke, zum Kennenlernen und Warmwerden, Kurve für Kurve. Der Instruktor signalisiert



Instruktor Jörg auf seiner Königswellen-Ducati. (Fotos: Fischer)

während der Fahrt, weiter außen anzufahren, eher einzulenken oder später zu bremsen.

Jedem Turn folgt eine Besprechung, und nach 45 Minuten geht es wieder auf die Strecke, um das Gelernte umzusetzen. Und es geht immer besser, fließender und, ja, schneller. Jörg hat ein Gefühl dafür, was geht, was noch rauszuholen ist – sowohl was das Motorrad, als auch was den Fahrer angeht. Als er mir signalisiert, einen anderen Fahrer mit seinem Instruktor zu überholen, ziehen wir vorbei, und obwohl es sich um den wohl einzigen

Teilnehmer handelte, der noch langsamer war als ich, fühle ich mich wie Max Biaggi.

Am Spätnachmittag beginnt die Rückreise. Beim Einpacken und Verladen erklärt jeder, nächstes Mal wieder dabei sein zu wollen. Beim nächsten Kurvenrausch wird auf jeden Fall wieder eine GS Basic zu sehen sein, dann allerdings mit Bridgestone BT 45 statt mit Stollen. Dass ich wieder mitfahre, musste ich meiner Frau versprechen, sie besteht darauf – sie möchte unbedingt wieder dieses Grinsen auf meinem Gesicht sehen. **Jens Wiegmann**

Kampf gegen Streckensperrungen

Am Mittwoch, 8. Mai, fand beim AMSC Leonberg ein Gespräch zur Streckensperrung im Mahdental statt. Als Gäste waren Peter Herrle und Andreas Lier von der Straßenmeisterei Leonberg und Uwe Flammer vom BVDM dabei. Hier eine kurze Zusammenfassung: Die Straßenmeisterei Leonberg ist mit der Straßenmeisterei Herrenberg für die Instandhaltung der Straßen im Landkreis Böblingen verantwortlich. In den Bereich der Straßenmeisterei Leonberg fällt auch die L1187 im Mahdental.

Die Fachleute berichteten, wie es zu der Situation kam, und dass für die Sanierung kein Budget zur Verfügung gestellt wurde. Die Stadt Stuttgart und Landkreis Ludwigsburg befürworteten die Sperrung, der Landkreis Böblingen sprach sich dagegen aus. Da keine Einigung auf Kreis- bzw. Gemeindeebene zustande kam, wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart eine Sperrung für Motorradfahrer und Tempo 50 für alle anderen Verkehrsteilnehmer angeordnet. Je nachdem, welche Haushaltsmittel für eine Sanierung zur Verfügung gestellt werden, kann eine Sanierung schon in 2013 oder in 2014 erfolgen. Denkbar wäre, die Straße 2013 noch einmal zu flicken und 2014 grundlegend zu sanieren. Das Protestschreiben des BVDM sei hilfreich gewesen, da es den Druck auf die politisch Verantwortli-

chen erhöht habe.“

Am 9. Juni fand am Glemseck der „Bikertag“ des ADAC statt, bei dem auch Uwe Flammer war.

Mittlerweile gibt es Neuerungen, wie das Ministerium mitteilte. Bei einem „Ortstermin mit Vertretern des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und des Regierungspräsidiums Stuttgart statt. Im Ergebnis wurde festgelegt, dass auf der gesamten Strecke die Fahrbahndecke und zusätzlich in einigen besonders schadhafte Bereichen auch die Tragschicht erneuert werden muss. Mit Kosten von rund 700.000 Euro muss gerechnet werden. Die Maßnahme soll in den Sommerferien 2013 durchgeführt werden und erfordert zeitweise eine Vollsperrung der Landesstraße. Details der Durchführung der Maßnahme werden noch in Absprache mit den zuständigen Verkehrsbehörden festgelegt. Regierungspräsident Johannes Schmalzl zeigte sich erfreut darüber, dass das Land die notwendigen Mittel für diese Maßnahme bereitstellt, und betonte, dass es sich um eine sinnvolle Investition in den Erhalt und die Verbesserung unserer Verkehrsinfrastruktur sowie in die Erhöhung der Verkehrssicherheit handele.“ Nach der Sanierung soll die Streckensperrung aufgehoben werden. Der Fall zeigt, dass sich der Kampf gegen Streckensperrungen lohnt.

Mehr Sicherheit im Verkehr

Schon wieder ein ‚Beinahe-Toter‘. Fast nach jedem Wochenende muss man die Schlagzeilen in der Presse lesen, dass wieder ein Motorradfahrer bei einem Unfall ums Leben gekommen ist. Das können wir doch nicht so hinnehmen. Wir müssen etwas tun und zwar schnell.“ Die E-Mail von Sicherheitstrainer Uwe Philipp an den BVDM-Vorsitzenden zeugte von persönlicher Betroffenheit. Nach einem Telefonat war auch klar, dass der BVDM gute Konzepte hat, um Motorradfahrer für die Gefahren der Straße zu sensibilisieren und sie zu schulen: Das Sicherheitstraining im Realverkehr. Hier werden nicht etwa die bekannten Übungen wie Bremsen oder Ausweichen in den Straßenraum verlagert, sondern auf unfallträchtigen Strecken werden Gefahrenstellen und -situationen analysiert und konkretes Verhalten trainiert. Das reicht von der richtigen Kurvenfahrt, über die Blickführung, das „Lesen der Stra-

ßen und ihres Fahrbahnzustandes“ und dem Antizipieren von Verkehrssituationen bis hin zur Flucht ins Gelände und der Reflektion über das eigene Fahrverhalten und das Einplanen von Sicherheitsreserven. Seit zwei Jahren zählt das Training im Realverkehr zum Angebot des BVDM.

Michael Bruns, 2. Vorsitzender und verantwortlich für den Bereich Sicherheit und Training, hatte eine entsprechende Präsentation über das Angebot erarbeitet.

Vorsitzender Michael Lenzen schrieb den Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises, Dr. Hermann-Josef Tebroke, an und wies in auf das Konzept hin, das geeignet ist, einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit im Rheinisch Bergischen Kreis zu leisten, in dem zahlreiche Motorradfahrer verunglücken. Er bat den Landrat um Übernahme der Schirmherrschaft und eine gemeinsame Aktion, um das Konzept vorzustellen und Trainings im Kreis durchzuführen.

Kurzfristig erfolgte ein Rückruf und schnell war ein Termin mit dem Landrat und der Polizeispitze des Kreises sowie Uwe Philipp, Michael Bruns und Michael Lenzen abgestimmt. Dr. Tebroke machte deutlich, dass er die Schirmherr-



Uwe Philipp überreicht die Präsentation zum Training im Realverkehr an Landrat Dr. Tebroke. (Foto: lz)

schaft nicht übernehmen könne, da er nicht einen Anbieter bevorzugen könne und wolle. Er betonte aber, dass er an einer Aktion zu mehr Sicherheit für die Motorradfahrer und an der Senkung der Unfallzahlen im Rheinisch-Bergischen Kreis natürlich großes Interesse habe.

65 Prozent der verunglückten Motorradfahrer im Kreis kämen von außerhalb, von daher wolle er mit den verantwortlichen Politiker in den betroffenen Kommunen auch über die Problematik sprechen. Die Gesprächspartner vereinbarten für den nächsten Saisonstart eine gemeinsame Kampagne. Der BVDM wird die unfallträchtigen Strecken untersuchen und in sein Programm für das Sicherheitstraining im Realverkehr mit aufnehmen. Über ein mögliches Motto wurde ebenfalls bereits nachgedacht. Konkret wollte der Landrat noch wissen, was der BVDM in Sachen Lärmproblematik an der Strecke Blecher am Altenberger Dom unternehmen könne. Die BVDM-Vertreter wiesen auf die Problematik der EU-Zulassung von Nachrüstauspuffanlagen und das individuelle Verhalten von Motorradfahrern hin und boten an, Gespräche mit den Anwohner zu führen und auch Aktionen wie Kaffee statt Knöllchen kurzfristig durchzuführen. Zwei Tage nach dem Gespräch hat die Kommune beschlossen, die zur Erhöhung der Sicherheit installierten Rüttelstreifen wieder zu

demontierten, auf der gesamten Strecke Tempo 50 einzuführen und in den Kurven teilweise Tempo 30. Nach der Installation der Rüttelstreifen war die Zahl der Motorradunfälle zurückgegangen, die Beschwerden über Lärmbelästigung aber deutlich gestiegen.

Auch den Landrat des Rhein-Sieg-Kreises hatte der BVDM-Vorsitzende angeschrieben und es gab einen Termin mit dem Leiter des Straßenverkehrsamtes und dem zuständigen Fachreferenten sowie den Verantwortlichen aus den Polizeibehörden. Der BVDM wird künftig in das bestehende Netzwerk zur Verkehrssicherheit eingebunden und es wurde vereinbart, im nächsten Jahr zum Start der Motorradsaison einen gemeinsamen Verkehrssicherheitstag zu veranstalten. „Mit ihrem Konzept rennen sie offenen Türen ein“, sagte der Leiter der Polizeibehörde. Er versprach, kurzfristig die Unterlagen über die unfallträchtigen Motorradstrecken im Rhein-Sieg-Kreis zur Verfügung zu stellen. Der BVDM wird kurzfristig Trainings im Realverkehr im Rhein-Sieg-Kreis anbieten.

Auch wenn es kurzfristig leider keine gemeinsamen Aktionen mit Training im Realverkehr geben wird, zeigten sich die Vertreter des BVDM dennoch zufrieden mit den Gesprächen. Der Kontakt zu den Behörden wird künftig intensiviert und auf weitere Kreise ausgedehnt.

lz

Bergisches Anlassen



Mehr als 150 Motorradfahrer kamen zum zweiten Bergischen Anlassen nach Lindlar, direkt vor das Rathaus. Streckensperrungsrefereint Michael Wilczynski hatte die Veranstaltung mit Unterstützung von Karin Karrasch organisiert und freute sich über die tatkräftige Hilfe der Gemeinde, die den noch nicht ganz fertig gestellten neuen Ratssaal zur Vorbereitung zur Verfügung stellte. Traditionell gab es einen Motorradgottesdienst, der von Ingolf Schulz gestaltet wurde. Ingolf veranstaltet sei vielen Jahren Motorradfahrergottesdienst, darunter die bekannte Saisonabschlussfahrt zum Altenberger Dom und auf dem Elefantentreffen des BVDM. Neben einem Frühstück bot der Verband zum

Saisonauftritt auch Vorführungen zum Sicherheitstraining an. Nach der Begrüßung durch Michael Wilczynski sprach Dr. Georg Ludwig, Bürgermeister der Gemeinde zu den Motorradfahrern. Er verteidigte die Sperrung der Kreisstraße K 19 zwischen Lindlar und Engelskirchen, als letzten möglichen Schritt um weitere Unfälle zu verhindern und erinnerte an die Todesopfer, die die Strecke gefordert hatte. Vorsitzender Michael Lenzen betonte in seiner Erwiderung, dass Streckensperrungen keine Probleme lösten, sondern sie nur verlagerten. Zudem habe der Kreis längst nicht alle Möglichkeiten zur Entschärfung ausgeschöpft. Er berichtete über den aktuellen Stand der Klage, die drei BVDM-Mitglieder mit Unterstützung

des Verbandes führen. Die Verhandlung wird leider erst im November stattfinden, zu einer Zeit, wo die jahreszeitlich bedingte Sperrung wieder aufgehoben ist. Lenzen zeigte sich zuversichtlich, dass das Gericht den Argumenten des Verbandes folgt und die Sperrung aufhebt.

Ein ZDF-Team war vor Ort und drehte für die Sendung „Die Reportage“. Leider war der ausgestrahlte Beitrag absolut gefärbt und reißerisch, auf die Streckensperrung der K 19 und die Argumente des Verbandes gingen

die Journalisten nicht ein.

Höhepunkt der Veranstaltung war die Demonstration über die gesperrte Strecke, an der die Motorradfahrer teilnehmen.

Auch im nächsten Jahr will der Verband, der vor Ort Spenden für die Klage gegen die Streckensperrungen sammelte, wieder zum Bergischen Anlassen einladen. Dann hoffentlich wieder zum Saisonauftakt mit Frühstück und Gottesdienst, abereiner Fahrt über die wieder geöffnete Strecke zwischen Lindlar und Engelskirchen.

lz



Bürgermeister Dr. Georg Ludwig (l.) und Michael Wilczynski nahmen Bezug auf die Sperrung der K 19. Mehr als 150 Motorradfahrer kamen zum Bergischen Anlassen nach Lindlar. (Fotos: Lenzen)





Gespanntraining für Anfänger

Die Fahreigenschaften eines Motorradgespanns sind etwas ganz Besonderes und mit denen einer Solomaschine nicht zur vergleichen. Das wurde mir deutlich bewusst, als ich nach jahrzehntelanger Erfahrung auf zwei Rädern erstmals mit einem Gespann fuhr, mit der festen Absicht, es auch zu kaufen. Es folgten ein paar Runden auf einer abgelegenen Strecke und einem Parkplatz. Kurz darauf, war das Dreirad mein eigen und ich fuhr ein paar Tage später auf eigener Achse vorsichtig nach Hause. Dann war erst einmal üben, üben, üben angesagt. Die ersten längeren Auffahrten folgten und das Vertrauen in das Fahrzeug wuchs. Doch ich hatte auch nach mehreren tausend Kilometern nicht das Gefühl, das Gespann wirklich zu beherrschen und in Extremsituationen immer rich-



tig reagieren zu können. Deswegen stand früh fest: Ich werde ein Gespanntraining absolvieren, natürlich beim BVDM. Der Anfängerlehrgang bei Horst-Werner Sassenhagen passte leider zeitlich nicht und so dauerte es noch eine Weile, bis ich ein Training für Anfänger bei Uwe Philipp buchen konnte. Im Mai war es dann soweit. Mit sechs anderen Gespannfahrern und -fahrerinnen trafen wir uns bei Uwe



So fühlt sich das an, wenn das Beiwagen abhebt. Uwe Philipp demonstriert wie es geht (l.). Die Theorie ist ein wichtiger Bestandteil des Trainings.

und seiner Frau Ute, wo es zum Kaffee erst einmal eine theoretische Einführung in die Fahrphysik von Gespannen gab. Anhand eines Modells wurden Dinge wie Vorlauf, Spur, Sturz, Querkräfte und vieles mehr erläutert. Dann ging es auf einen großen Parkplatz wo Übungen wie Kreisfahren, Slalom, Bremsen, „Hütchenschubsen“ und „Beiwagenrad in die Höh“ auf dem Programm standen. Jeder Fahrer erhielt nach jeder Übung



durch den Instruktor eine individuelle Rückmeldung und Hinweise was wie zu verbessern ist, und was schon gut läuft. Die Übungen wechselten mit theoretischen Erklärungen ab und die Zeit

verflog im Nu. Bei jedem Teilnehmer stellte sich ein Lernerfolg ein. Ich habe das Gefühl, mein Fahrzeug etwas besser zu beherrschen, sehe aber noch deutlich Entwicklungspotenzial und werde auch den Fortgeschrittenen-Kurs buchen. *lz*

Gespann zu verkaufen

Yamaha XS 1100 Gespann, Motorrad mit Seitenwagen, BJ: 1981, Brillantrot mit viel Zubehör und ein fast gleiches zerlegtes Motorrad dabei

Biete hier aus Altersgründen folgendes Gespann meiner Eltern an:

Yamaha XS 1100, Baujahr 1981, TÜV 6/2013, Seitenwagen: EML Touring 1 Bausatz (angebaut 1986), unfallfrei, 2. Besitzer, Brillantrot, TopCase, Koffer/Seitentaschen, Verdeck, Gegensprechanlage von Baehr, KM: ca. 140.000, Garagenfahrzeug.

Ersatzteile: eine Yamaha XS 1100 komplett (z.B. Motor, Tank, Gabel . . . , alles dabei) zerlegt in alle Einzeltei-

le aber ohne Seitenwagen (hat aber auch eine Seitenwagenzulassung)

Besichtigung natürlich fast jederzeit in Essen möglich. VB 4.999 Euro alles zusammen. Telefon 0201/2994925 oder Mobil: 0152/09048372.





Redaktionsschluss

der nächsten Ausgabe ist der **10. August**. Die Ausgabe wird nur auf ausdrückliche Mitteilung an die Geschäftsstelle in gedruckter Version erscheinen. Alle anderen erhalten die Ballhupe per E-Mail als pdf-Datei. Bitte deshalb der Geschäftsstelle per Mail an geschaeftsstelle@bvdm.de unbedingt die E-Mail-Adresse mitteilen. Die Ausgabe wird auch auf der Homepage des BVDM zum Download bereitgestellt. 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, Dateigröße darf 25 MB nicht übersteigen. 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 geschaeftsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der

Motorradfahrer (BVDM)

Chefredaktion:

Michael Lenzen (Iz)

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 und Renate Anderson, Olaf Biethan,

Jens Fischer, Henning Knudsen, Horst Orłowski,

Dr. Youssef Moussa 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: geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:

Michael Lenzen

Adresse siehe Redaktion

E-Mail: info@bvdm.de

www.bvdm.de

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung oder Übernahme auf Datenträger sowie Einspeicherung in elektronische Medien nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.