

Ballhupe

2/2014



Lärm
Sport
Touren
Sicherheitstag





Es geht auch leiser

Liebe Mitglieder,

zunehmend wird die Lautstärke von Motorrädern ein Thema. Immer mehr Anwohner an beliebten Motorradstrecken gehen auf die Barrikaden, weil ihnen der Lärm auf die Nerven geht, im wahrsten Sinne des Wortes. Das mit Abstand meist verkaufte Motorrad, die BMW R 1200 GS, hat eine Auspuffklappensteuerung, die sich ab einer bestimmten Drehzahl öffnet und dann deutlich lauter wird. Alles natürlich ganz legal, versteht sich. Die bestehenden Gesetze ermöglichen diese Art der Steuerung, die auch in einigen Pkw verwendet wird. Neben dieser legalen Art der Lautstärkensteuerung gibt es noch die Manipulation durch Entfernen des sogenannten dB-Eaters und natürlich Zubehöranlagen mit EU-Zulassung, von denen einige deutlich lauter sind als in den Papieren angegeben.

Für die einen ist es ein toller Sound, für die anderen einfach Krach. Auch ich mag guten Sound, aber was das ist, darüber gibt es sehr unterschiedliche Ansichten – aber laut muss es für meine Ohren nicht sein. Denn, mal ehrlich, was hören wir denn unter dem Helm davon? Doch nur einen Bruchteil, denn unsere Helme werden

immer leiser, um uns Fahrer vor dem Lärm zu schützen. Was ja mehr als nur leicht paradox ist.

Ich kann genervte Anwohner verstehen, die am Wochenende auf ihrer Terrasse kaum noch ein normales Gespräch führen können und keine andere Lösung mehr sehen, als eine Streckensperrung zu fordern. Streckensperrungen sind ganz sicher das falsche Mittel – sie verhindern weder zu laute Motorräder noch tragen sie zur Senkung der Unfallzahlen bei. Sie verlagern Probleme, lösen sie aber nicht. Zur Lösung können wir alle durch unser Verhalten beitragen, indem wir mit dem Gasgriff entsprechend umgehen. Zum anderen ist



aber auch der Gesetzgeber gefragt – und zwar nicht durch eine Verschärfung der bestehenden Lärmgrenzwerte (sie sollen ohnehin ab 2016 gesenkt werden), sondern durch Änderung der Vorgaben und des Messverfahrens. Wie steht Ihr zum Thema Motorradlärm? Schreibt mir Eure Meinung an ballhupe@bvdm.de.

Ich wünsche uns allen eine schönen und ruhigen Motorradherbst.

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender



| | |
|---|----|
| Editorial | 2 |
| Bericht über die Jahreshauptversammlung in Arnsberg | 4 |
| Bergisches Anlassen in Lindlar | 8 |
| Motorradmesse in Dortmund | 9 |
| Verkehrssicherheitstag in Ruppichteroth | 10 |
| Bei den Bikern der Bundespolizei | 14 |
| Auf Tour durchs Sauerland | 16 |
| Sicherheitstraining für Frauen | 19 |
| Die Hessenbiker stellen sich vor | 21 |
| Lärm rückt immer mehr in den Fokus | 23 |
| Kaffee statt Knöllchen | 26 |
| Vom Schwarzwald in die Alpen | 27 |
| Orientierungsfahrt in Suhl | 31 |
| Geocaching-Workshop | 36 |
| Spaß mit dem dritten Rad | 39 |
| Aus dem Archiv | 42 |
| Impressum | 43 |

8



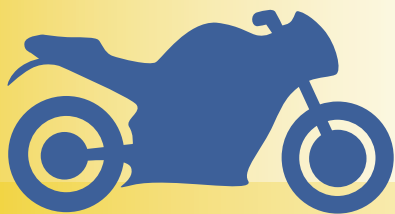
10



31



39





Hauptversammlung in Arnsberg

Traditionsgemäß am letzten Wochenende im April fand die diesjährige Hauptversammlung des BVDM im Jugendhof Arnsberg statt. Die Organisation und das Rahmenprogramm mit Ausfahrt hatte der MC Sauerland übernommen. Es hat alles prima funktioniert, dafür gab es vom Vorstand und den Mitgliedern einen großen Applaus für den Verein. Noch wird übrigens ein Ausrichter für die JHV im nächsten Jahr gesucht. Für 2016 liegt dagegen schon eine Meldung vor. Wer hier aktiv werden möchte, meldet sich bitte beim Vorstand unter E-Mail info@bvdm.de.

Nach der außerordentlichen Hauptversammlung im Oktober mit den zentralen Themen Finanzen und Ballhupe stand diesmal nur das Thema Ballhupe im Mittelpunkt.

Satzungsgemäß erfolgt hier ein auszugsweiser Bericht über die wichtigsten Punkte der Hauptversammlung.

Tagesordnung der JHV

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Berichte der Referenten

TOP 3 Berichte des Vorstandes

TOP 4 Bericht der Kassenprüfer

TOP 5 Ernennung eines Versammlungsleiters

TOP 6 Entlastung des Vorstandes

TOP 7 Neuwahl von zwei Kassenprüfern

TOP 8 Antrag zur Diskussion über die Ballhupe

TOP 9 Siegerehrung Tourenzielfahrt

TOP 10 Ehrungen

TOP 11 Verschiedenes

TOP 1

Vorsitzender Michael Lenzen begrüßt die Versammlung und übergibt



das Wort an den Bürgermeister der Stadt Arnsberg, Heinz-Josef Vogel, der ein Grußwort an die Anwesenden richtet. Michael Lenzen dankt Lothar Reinehr und dem MC Sauerland für die gute Vorbereitung und gibt Lothar das Wort, der die Versammlung willkommen heißt und sich für das zahlreiche Erscheinen bedankt.



Bürgermeister Vogel begrüßte die Motorradfahrer.

Top 2: Berichte der Referenten

Archivar Bernd Laude trägt seinen Bericht vor. Dagmar Schreiner berichtet über das Referat Messe und informiert die Versammlung, dass sie ihr Amt als Referentin Messe zum 31.12.2014 niederlegt. Sie bittet die Anwesenden nach einen/einer Nachfolger/in zu suchen. Sie wird bei der Einarbeitung hilfreich zur Seite stehen. Uwe Flammer berichtet von neuer Technik und neuen Medien: Facebook bringt regionale Ereignisse in eine große bundesweite Öffentlichkeit. Appell an die Anwesenden, ihre Freunde bei FB zur FB-BVDM-Seite einzuladen. Bei der neuen Verkehrstechnik ist die Vernetzung und die Kollisionswarnung zwischen den Fahrzeugen besonders

relevant für uns.

Top 3: Berichte des Vorstandes

Michael Lenzen dankt allen Partnern der BVDM-Aktiven, dass auch sie so den BVDM unterstützen. Er berichtet von seiner Arbeit als 1. Vorsitzender und als Verantwortlicher für die Ballhupe. Er betont die Effektivität der regionalen Präsenz und der lokalen Medien! Dann berichtet Michael Bruns als 2. Vorsitzender von den SHTs in einer Powerpoint-Präsentation. Olaf Biethan hält seinen Rechenschaftsbericht und Michael Wilczynski informiert über seinen Arbeit im Referat Streckensperrungen vor. Dann berichtet Wolfgang Schmitz von seiner Arbeit als Schatzmeister. Karin Karrasch berichtet als Beisitzerin über ihre Aktivitäten. Wolfgang Schmitz trägt die Berichte für die Referate Deutschlandfahrt und Elefantentreffen vor. Peter Aufderheide berichtet von seiner Arbeit als Sportwart.

Top 4: Bericht der Kassenprüfer

Bernd Luchtenberg und Hans-Hermann Drießen haben die Kasse geprüft und alles ordnungsgemäß vorgefunden. Sie empfehlen die Entlastung des Vorstandes, der unter Leitung von Versammlungsleiter Horst Orłowski einstimmig entlastet wird.

Top 7: Neuwahl von Kassenprüfern

Gewählt werden Bernd Luchtenberg und Günther Wuttke.



Top 8: Antrag zur Diskussion über die Ballhupe

Uwe Marcus trägt seinen Antrag vor: „Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren, fast ein Jahr nach der ersten JHV 2013 in Schwerte wird an vielen Stellen im

Verband über das Fehlen der Ballhupe in Papierform nachgedacht und ihr Fehlen bemerkt. Daher stelle ich den Antrag, Fragen zur „Ballhupe in Papierform“ als Tagesordnungspunkt der



Uwe Marcus möchte, dass alle Mitglieder die Ballhupe in Papierform erhalten.

JHV aufzunehmen. Damit können Erfahrungen erörtert, offene Fragen gestellt und mögliche Auswirkungen neu eingeschätzt werden.

Die Ballhupe soll als Organ des Vereins alle Mitglieder erreichen, von den Aktivitäten des Verbandes berichten und die Themen rund um das Motorradfahren kommentieren sowie satzungsgemäße Aufgaben erfüllen. Die Mitgliederstruktur des BVDM bestimmt sich u.a. nach ihren unterschiedlichen Interessen, Vorlieben, Fähigkeiten, Alter und auch Wohnorten. Nicht alle nehmen im gleichen Maß aktiv am Verbandsleben teil. Die Benutzung des WWW ist nicht für

alle eine selbstverständliche Sache. Außerdem setzt sie immer ein „aktiv werden“ des Einzelnen voraus. Damit wird ein nicht unerheblicher Teil der Mitglieder nicht erreicht. Eine in Papierform zugesandte Zeitschrift erhalten alle gleich. Der Kreis der so informierten und auch animierten Mitglieder ist damit wesentlich größer. Das gilt besonders, da wir auf die Unterstützung eines jeden, sei es tatkräftig oder finanziell, angewiesen sind.

Außerdem informiert die Ballhupe über das tatsächliche Clubleben durch seine Mitglieder und ist damit ein authentischer Werbeträger im Außenverhältnis. Ein speziell angefertigter Flyer verursacht zusätzliche Kosten und kann diese Funktion nur bedingt ausfüllen. Das Fehlen auf den Veranstaltungen wird bereits negativ angemerkt.

In der Vergangenheit war uns die Zeitschrift jährlich ca. 25.000 Euro wert, ein Betrag, der den BVDM sehr belastet hat. Erst in der finanziellen Notlage konnten wir feststellen, dass es eine preisgünstige Alternative gibt, die in Form und Inhalt den Anforderungen entspricht. Vier Ausgaben können zu Kosten von ca. 5500 Euro erstellt werden.

Das Erscheinen erfolgte in den letzten beiden Jahren zunehmend unregelmäßig. Nicht immer sind genügend Hände vorhanden, die notwendige



Arbeit zu ihrer Erstellung zu leisten, ausreichend scheinen hier möglicherweise zwei Ausgaben, die verlässlich erscheinen und versendet werden. Eine könnte, wie in der Vergangenheit üblich, die Einladung zur JHV enthalten und eine zweite in angemessenem Abstand dazu mit Infos zu Deutschlandfahrt und ET erscheinen.

Der Beschluss der JHV 2013 in Schwerter stand unter dem Erfordernis einer zwingend notwendigen Konsolidierung der Finanzen. Die dort erteilte Zustimmung erlaubt aber keinesfalls eine Auslegung dahin, dauerhaft auf eine Ballhupe in Papierform zu verzichten.“

Es wurde lebhaft diskutiert. Bernd Luchtenberg machte den Vorschlag, einmal im Jahr eine „Ballhupe“ in Papierform mit der Einladung zur JHV an alle Mitglieder zu verschicken. Der Einzelversand der „Ballhupe“ beträgt

ca. 1500 Euro pro Ausgabe. Bernd verweist auf neue Ansätze aus der Beiratssitzung, Michael Lenzen durch ein Redaktionsteam zu entlasten.

Horst Orłowski macht einen Vorschlag: „Wir lassen den Ist-Zustand zur Probe und bemühen uns um Belebung der „Ballhupe“ mit dem neuen Redaktionsteam. Was als „PDF“-Datei erscheint, kann auch gedruckt erscheinen. Auf der nächsten JHV 2015 wird das Thema vom Vorstand auf die Tagesordnung gesetzt und braucht nicht als Antrag eingebracht zu werden.“

Top 9: Siegerehrungen Tourenzielfahrt

Inge Aufderheide erläutert die Tourenzielfahrt. Das Thema war: „Steine/Erden“. Dieses Jahr gab es 85 Teilnehmer, von denen 34 die Unterlagen zurückgesandt haben. Die Sieger werden geehrt und bekommen eine Salzkristall-Lampe als Gewinn.

Top 10: Ehrungen

50 Jahre: Manfred Zindel, 40 Jahre: Lothar Reinehr und Ralf Gumny, Klaus Holzer aus St. Augustin war leider nicht anwesend, 25 Jahre: Peter Aufderheide.

lz/Karin Karrasch



Die Sieger der Tourenzielfahrt wurden von Inge Aufderheide geehrt. (Fotos: Lenzen)



Bergisches Anlassen

Mittlerweile ist es Tradition: das Bergische Anlassen zum Saisonbeginn Anfang April in Lindlar. Frühstück, Motorradgottesdienst und gemeinsame Ausfahrt stehen auf dem Programm. Mit dieser Aktion protestiert der BVDM auch gegen die für Motorradfahrer in den Sommermonaten an Wochenenden von 8 bis 22 und in der Woche von 17 bis 22 Uhr gesperrten K 19 zwischen Lindlar und Engelskirchen. Der Motorradfahrerverband hatte vor dem Verwaltungsgericht gegen die Sperrung geklagt, aber leider verloren. Auf eine Revision verzichtete der BVDM angesichts der zu erwartenden weiteren hohen Kosten. Dass Sperrungen kein geeignetes Mittel sind, um Unfälle zu verhindern zeigte sich in diesem Jahr auf drastische Weise, denn auf einer der beiden Ausweichstrecken (beide im Übrigen nicht ausgeschildert) ereignete sich



ein tödlicher Motorradunfall, auf der anderen Strecke verletzte sich ein Motorradfahrer schwer.

Die Anwohner in Eichholz sind genervt, da mittlerweile besonders an Wochenenden zahlreiche Motorradfahrer die Parallelstrecke zur K 19 durch ihren Ort befahren. An der gesperrten Strecke gibt es dagegen keine direkten Anwohner.

Bei der Protestfahrt und zum Anlassen kamen knapp 300 Motorradfahrer. Zahlreiche Helfer des BVDM sorgten für einen reibungslosen Ablauf und ein leckeres Frühstück.



An dieser Stelle dafür ein herzliches Dankeschön, auch der Polizei, die den Korso auf der Fahrt über die gesperrte Strecke begleitete. Auch im nächsten Jahr will der BVDM mit dem Bergischen Anlassen zum Saisonauftakt in Lindlar wieder gegen Streckensperrungen demonstrieren. (r)



Motorradmarkt im Aufschwung

Mit zahlreichen Neuheiten und einem Programm für die Jugend hat sich in diesem Jahr die Messe „Motorräder“ in Dortmund präsentiert. Vier Tage lang zeigten gut 400 Aussteller aktuelle Trends und Bewährtes rund um das Motorradfahren.

Die Motorradbranche ist wieder im Aufwind, das war auch auf der Messe zu spüren. Einen deutlichen Schritt nach vorne gibt es vor allem in der Klasse bis 48 PS. Erstmals seit langer Zeit verzeichnet auch die Zulassungsstatistik bei den 125ern ein Plus und zwar um 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Auf der Messe gab es passend dazu auch eine Sonderschau zur 125er-Klasse. Dazu gab es Action mit und ohne Motor. Mit dem Besuch der Messe zeigten sich die Veranstalter zufrieden.

Natürlich war auch der Bundesverband der Motorradfahrer wieder mit einem Stand vertreten. Bei einem Quiz zum Motorradfahren und dem



BVDM gab es Sicherheitstrainings, Teilnahme an der Deutschlandfahrt und der Tourentrophy zu gewinnen. Der Stand stand unter dem Motto „Zurück zu den Ursprüngen“ und lud mit Sicherheitstrainingsanhänger und Biertischgarnituren zum Verweilen ein. Dabei konnte sich die Besucher mit Infomaterial und in Gesprächen über die Arbeit des Verbandes informieren. Organisiert wurde die Messe wieder von Messereferentin Dagmar Schreiner. Sie hat das Amt zum Jahresende niedergelegt und nun sucht

der BVDM einen Nachfolger oder eine Nachfolgerin mit Spaß am Organisieren. Die Arbeit lässt sich im Team am besten bewältigen und Dagmar wird ihren Nachfolgern mit Rat und Tat zur Seite stehen. Wer Interesse hat, meldet sich bei der Geschäftsstelle oder per E-Mail an info@bvdm.de. lz





Gelungener Verkehrssicherheitstag

Auf Initiative des BVDM hat das Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises in Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde und dem BVDM am Sonntag, 6. April, einen Aktionstag zur Verkehrssicherheit bei Motorradfahrern durchgeführt. Als Ort wurde die Futterkrippe an der B 478 (Rathausstraße) in Rupichteroth-Schönenberg ausgewählt. Auf der bei Motorradfahrern beliebten Straße hatte es 2013 drei tödliche Verkehrsunfälle gegeben.

Sicherheits-
trainingsmo-
derator Uwe
Philipp hatte
angesichts der
tödlichen Un-
fälle angeregt,
dass der BVDM
sich vor Ort en-
gagieren sollte.
Und so wurde
in mehreren

Gesprächen das Konzept erstellt. Der BVDM orderte den Motorradsimulator des Instituts für Zweiradsicherheit und sorgte für die erforderliche Streckenabspernung, denn für die moderierten Vorführungen zum Sicherheitstraining und die Veranstaltung wurde die Bundesstraße für Autofahrer gesperrt. Eine Umkehrung der aktuellen Verhältnisse, wie BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen betonte, denn zurzeit werden nur Strecken



Viel los war beim Verkehrssicherheitstag von Rhein-Sieg-Kreis und BVDM (o.). Michael Zell demonstriert eine Vollbremsung.)



für Motorradfahrer gesperrt. Hier mussten einmal die Autofahrer draußen bleiben.

Auf dem Parkplatz am beliebten Motorradfahrertreffpunkt wurden sieben Informationsstände aufgebaut. Außer dem BVDM mit seinem eigenem Stand und dem Fahrsimulator waren die Polizei,

das DRK, Straßen NRW, die Hannelore-Kohl-Stiftung, die Deutsche Verkehrswacht und der TÜV vertreten. Der Landesbetrieb Straßen NRW informierte über den Unterfahrschutz und die Polizei präsentierte neben Videos auch das PROVIDA-Krad, mit dem Verkehrsverstöße auf Video gebannt werden können. Für die musikalische Untermauerung sorgten mehrere Nachwuchsbands. Doch leider stand die Bühne am hintersten Ende des Parkplatzes, so dass nicht allzu viele Zuhörer den durchaus guten Bands Applaus spendeten.

Der Besucherandrang war gut, viele Motorradfahrer nutzten die Gelegenheit, sich an den Ständen ausführlich zu informieren und es gab viele gute Gespräche. Kreisdirektorin Annerose Heinze, Mario Loskill, Bürgermeister



Die beiden Karins hielten die Stellung am Sicherheitstrainingsanhänger, verteilten Infomaterial und führten viele Gespräche mit interessierten Motorradfahrern.

von Rupichteroth, Der Leiter der Direktion Verkehr der Kreispolizei und Uwe Philipp begrüßten die Motorradfahrer und berichteten über Sinn und Zweck des Aktionstages. Sie zeigten sich mit dem Verlauf und dem Zuspruch der Veranstaltung sehr zufrieden und regten eine Fortführung im nächsten Jahr. Für den BVDM versprach Michael Lenzen, gerne auch bei einem zweiten Verkehrssicherheitstag im Rhein-Sieg-Kreis tätig zu werden.

Nicht nur die Musik sorgte für Unterhaltung und Abwechslung im Programm, sondern auch die Vorführungen des BVDM. Leider konnte der geplante Schleifstunt nicht stattfinden, weil die zugesagte Lederkombi in der falschen Größe geliefert wurde. Mit dem Test sollte gezeigt werden,



wie wichtig es ist, geeignete Schutzkleidung zu tragen. Bei dem Schleiftest wird über der Kombi normale Straßenkleidung getragen, die schon bei geringen Geschwindigkeiten zerfetzt wird und nicht schützt, sondern im Zweifelsfall Verletzungen wie Verbrennungen hervorruft. Auf der gesperrten Straße zeigte Sicherheitstrainingsmoderator Michael Zell einige Übungen. Unter anderem Vollbremsungen mit ABS aus unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Ausweichen vor einem Hindernis. Die Übungen sind Bestandteil der Sicherheitstrainings, die der BVDM in allen Variationen, vom Anfängertraining über Frauentraining, Wiedereinsteiger und Fortgeschrittene bis hin zu Kurven- und Rennstreckentrainings anbieten. Moderator Uwe Philipp machte bei seinen Vorführungen auf die Beson-

derheiten des Motorragespannes aufmerksam. Ausweichen und Bremsen aus verschiedenen Geschwindigkeiten führte er vor. Das war nicht nur für die anwesenden Pressefotografen ein willkommenes Motiv, sondern auch bei den Motorradfahrern fanden die Vorführungen viel Beachtung.

Wie wichtig Trainings gerade zu Saisonbeginn sind, darauf wies auch die Polizei hin. Sie hatte sich im Vorfeld der Aktion besonders an die Wiedereinsteiger gewandt und sie zum Verkehrssicherheitstag eingeladen.

Am Stand des Rhein-Sieg-Kreises konnte jeder testen, wie gut es mit seinem Wissen über die Verkehrsregeln steht und die theoretische Führerscheinprüfung in einem Test absolvieren. Umlagert war erwartungsgemäß der Stand mit dem Motorradfahrersimulator. Da verursachte

auch manch gestandener Motorradfahrer einen Crash, zum Glück ohne irgendwelche Folgen für Mensch und Maschine. Es war ein rundum gelungener Tag. Vielen Dank an alle BVDM-Helfer, die zum Gelingen beigetragen haben. lz



Nicht nur bei der Jugend war der IFZ-Fahrsimulator beliebt.

**Gespannfahrerlehrgang
für Anfänger
19. bis 21. September 2014
in Schloss Burg, Solingen**

Sie sind bereit,
sich mit den theoretischen
Grundlagen der Gespanntechnik
und dem Fahrverhalten
von Gespannen
auseinanderzusetzen?



Dann nehmen Sie an unserem
Gespannfahrerlehrgang
für Anfänger teil.

**BVDM – Sicherheitstraining
c/o H.-W. Sassenhagen
Graf-Bernadotte Straße 35
51469 Bergisch Gladbach
Telefon: 02202 / 44171 AB**

**E-Mail: gespannkurs-bvdm@netcologne.de
oder: gespannkurs@bvdm.de**



Bei den Bundesbikern

Zum zehnten Mal fand am Wochenende 13. bis 15. Juni das Camp der „Biker in der Bundespolizei“ in St. Augustin statt. Auch der BVDM war samstags mit einem Stand vertreten. Rund 800 Motorradfahrer nahmen nach Angaben des Veranstalters am Biker-Korso durch Sankt Augustin und am Biker-Gottesdienst teil. Auf dem Festgelände gab es verschiedene Stände und im Festzelt Live-Musik. Ingulf Kersten, Präsident der Biker in der Bundespolizei (BiB), freute sich über den großen Andrang. Und wie in jedem Jahr stand auch diesmal der gute Zweck beim Treffen der motorradfahrenden Polizisten im Vordergrund. 4300 Euro überreichte die BiB an den Verein Hypoplastische Herzen Deutschland e.V.



Zum Jubiläumscamp kamen auch befreundete Motorradfahrer aus den Nachbarländern. Für die Verköstigung sorgten die Hangelarer Schützen und die Freiwillige Feuerwehr.

Das Team des BVDM mit Karin Karasch, Ralf Gumny, Michael Kirschke und Michael Lenzen informierte die



Motorradfahrer über die aktuellen Aktivitäten des Verbandes in Sachen mehr Sicherheit für Motorradfahrer, Kampf gegen Streckensperrung und Motorradlärm. Es gab gute und intensive Gespräche und einen engeren Kontakt mit den BiB. Alles in allem hielt sich der Andrang an den Ständen aber in Grenzen. lz



Gedenkfahrt zum Altenberger Dom

Sie hat Tradition und lockt jedes Jahr tausende Motorradfahrer an: die Motorradfahrer-Gedenkfahrt von Köln zum Altenberger Dom. In diesem Jahr findet sie am 25. Oktober statt, dann bereits zum 36. Mal. Veranstaltet wird sie von der Aktion Blauer Punkt der Evangelischen Kirche im Rheinland. Der Gedenkgottesdienst, gehalten von

Motorradpfarrer Ingolf Schulz, findet um 14 Uhr im Altenberger Dom statt. Der Korso startet um 12 Uhr am Verteilerkreis Köln-Süd (erreichbar über die Autobahn A 4/A 555, Abfahrt Köln Bayenthal). Seit vielen Jahren ist auch der BVDM mit dabei und sorgt mit zahlreichen weiteren Helfern für die Absicherung der Strecke. Wer bei der



Streckensicherung mit helfen möchte, wendet sich an das BVDM-Vorstandsmitglied Karin Karrasch unter E-Mail karin.karrasch@gmx.de. lz



Sauerlandtour

Am Sonntag, 4. Mai, hatte der LV Rhein-Ruhr zu einer geführten Ausfahrt zum Moped-Museum nach Bad Berleburg – Aue eingeladen. Die weite Anfahrt hatten wohl viele gescheut, so ging es mit einer überschaubaren Teilnehmerzahl von Olpe durch das Südsauerland und Siegen-Wittgensteiner

tollen Panoramablick, den man beim kurzen Rundgang um den See 360 Grad genießen kann. Beim obligatorischen Fotoshooting war eine Gruppe gutgelaunter Holländer gerne behilflich.

Anschließend schlängelten wir uns durch den Homert, passierten die



Pierre, Peter, Stefan und Konrad (v.l.), die gemeinsam auf Tour gingen.

Land los. Petrus war uns gnädig gestimmt, das Wetter war morgen noch recht kühl aber heiter und mittags wurde es dann sogar richtig warm. Unser erstes Zwischenziel war das Pumpspeicherwerk in Rönkhausen. Vom Oberbecken aus hat man einen

Brauerei Veltins (ohne einzukehren), um dann über Bödefeld und Bad Fredeburg so langsam den Bogen zurück zu schlagen Richtung unseres eigentlichen Ziels. Die Strecke von Fleckenberg über Grafschaft nach Wingshausen hat außer Kehren und schöner Aus-



sicht auch noch die „Wisent Wildnis am Rothaarsteig“ zu bieten. Hierbei handelt es sich um naturbelassenes Gelände mit einem mehr oder weniger befestigten Rundwanderweg, auf dem man das Wisent Gehege umrundet. Die Tiere haben Namen wie „Gutelaune“ oder „Horno“, konnten uns aber heute nicht locken, die Motorräder gegen Wanderschuhe zu tauschen. Denn da war ja noch unser Ziel, das Mopedmuseum. Von Privatleuten betreut und finanziert, empfing uns Udo stilecht mit Motorradzeitschriften aus vergangenen Epochen, kühlen Getränken und kalorienreichem Süßkram. Er selber war mit einem Fiat 500 hergekommen, den wir dann auch nä-



her in Augenschein nehmen durften:

Das Museum ist eine umgebaute Kirche, die aus Geldmangel an privat verkauft wurde. Darin befinden sich aber noch einige Heiligtümer, wie z.B.



Ein NSU-Kradmelder (l.). Untergebracht ist das Museum in einer früheren Kirche.



ein NSU-Kradmelder von 1936, der mit Originalbrief erworben wurde. Erstzugelassen war dieses Motorrad übrigens in Braunau am Inn. Trotz der Herkunft hieß NSU damals aber noch nicht „nationalsozialistischer Untergrund“.

Viele Fahrzeuge im Erdgeschoss sind noch unrestauriert, im Obergeschoss stehen aber einige toprestaurierte Fahrzeuge, so z.B. die vermutlich größte Sammlung von NSU Quickly Cavalinos in Deutschland. Die Fahrleistungen entsprechen vermutlich nicht der schnittigen Optik.

Nachdem wir uns satt gesehen hatten, meldete sich so langsam der Magen und wollte gefüllt werden. Ziel hierfür was der Rhein-Weser-Turm, der auf 700 Meter Höhe die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser

markiert. Wer Lust hat, kann gegen 1 Euro den hölzernen Aussichtsturm besteigen und wird mit einem beeindruckenden Rundumblick belohnt. Nachdem wir aber zunächst noch eine Schleife am Turm vorbei über Heinsberg gedreht hatten, stand uns bei der

Ankunft am Lokal

danach nicht der Sinn. Hier gesellte sich auch noch Lorenz zu unserem kleinen aber feinen Trupp. Der Rückweg führte dann wieder Richtung Olpe und Attendorn.

Stefan Michler

Mopedmuseum

Das Moped Museum hat keine offiziellen Öffnungszeiten, geöffnet wird nach Vereinbarung. Es sollen in Zukunft auch Ausfahrten mit 50ern möglich sein.

Moped Werk

Hudeweg

57319 Bad Berleburg

www.moped-museum.eu

Repräsentant: Udo Schmitt

Telefon 01 75/458 69 23



Sicherheitstraining für Frauen

Kleines, aber feines Mädels-SHT oder wenn Engel nach Engelskirchen reisen kann nur die Sonne scheinen – der Wetterfrosch hatte Regen vorhergesagt.

Aufgrund gesundheitlicher Probleme mit meinen Händen bin ich seit 2011 kein Motorrad mehr gefahren. Nachdem die Hände nun besser geworden sind, brauchte ich ein Sicherheitstraining. Nein, in eine große Gruppe wollte ich nicht. Nachdem Ute Krämer von meinem Vorhaben erfah-

ren hatte, schloss sie sich mir direkt an. Als Moderatorin (BVDM) kam nur Martina Homrighausen in Frage und nachdem wir auf der Messe Dortmund 2014 unser Anliegen mit ihr besprechen konnten, war sie spontan bereit, das Mädels-SHT mit uns zu machen und ein Termin war schnell gefunden. Karin Karrasch kam als dritte Teilnehmerin dazu. Wir trafen uns gegen 11 Uhr auf dem Lidl-Parkplatz in Engelskirchen.

Ich kam dort als erste an, wobei Martina bereits den Parcours aufgebaut hatte. Als ich mein Motorrad parken wollte dachte ich noch daran – Lenker eingeschlagen, bloß die Handbremse nicht ziehen – aber zu spät. Ich fiel mit meiner Maschine um, und begrüßte Martina im wahrsten Sinne des Wortes auf den Knien. Fehler erkannt und gelernt. Die beiden anderen Mädels kamen kurz darauf, so dass wir unser SHT durchführen konnten. Am Anfang viel Theorie. Aufwärmübungen auf dem Parcours, z.B. Stehen auf den Fußrasten, Bein auf dem Sitz etc. Danach wurde an der Blickführung gearbeitet. Fahren in einer „8“ um die Pylone, wenden im kleinen Kreis und vieles mehr.

Am frühen Nachmittag machte Martina mit uns eine kleine Ausfahrt, um all das Erlernte im realen Verkehr umzusetzen. Sie hatte eine wunder-





bare Strecke über kleine Straßen ausgesucht und der Weg führte uns zu einem Lokal. Bei Salat, Kaffee und Eis wurden die Erfahrungen der vergangenen Stunden ausgetauscht und wir drei Teilnehmerinnen sind uns sicher, dass wir im nächsten Jahr wieder eine Mädels-Sicherheitstrainings machen

wollen. Karin hat gelernt, dass sie auch ohne zu kuppeln schalten kann, Ute eine bequemere Sitzhaltung durch richtige Fußstellung auf den Rasten gefunden und ich weiß, dass ich mit meiner Virago notfalls auf der Straße wenden kann.

Dagmar Schreiner



Die Hessenbiker stellen sich vor

Jüngstes kooperatives Mitglied im BVDM ist der Motorradverein Hessenbiker e.V. mit Sitz in Kirchhain/Hessen. Der „Hessenscout“, er ist mit der Mitgliedsnummer 501 schon länger Mitglied im BVDM, stellte bei der Vorstandssitzung der Hessenbiker den Antrag auf Vereinsmitgliedschaft im BVDM. Nach einer umfangreichen Präsentation über den BVDM und dessen Engagement in vielen Gremien, aber auch die sozialen Aspekte, entschied sich der Vorstand einstimmig zur Mitgliedschaft.

Gegründet wurden die Hessenbiker im Jahr 2009 von den fünf Gründungsmitgliedern Ute Lapp, Joachim Wiegand, Dirk Wolf (Präsi), Dirk Alb-



Hessenscout Reiner Priemer.

recht und Reiner Priemer (Vize-Präsident, alias Hessenscout). Bei den fünf Mitgliedern blieb es nicht lange, bereits im Gründungsjahr zählte der Verein 30

Mitglieder, jetzt, im fünften Jahr des Vereinsbestehens sind es bereits 75 aktive Mitglieder mit einem Durchschnittsalter von 53 Jahren.

„Feste Veranstaltungen an festen Terminen“ prägen den Kalender der Hessenbiker. Regelmäßige Stamm-



Gruppenfoto vor einer der regelmäßigen Ausfahrten.



tische zu Benzingesprächen finden immer am 1. Freitag im Monat um 20 Uhr im Vereinslokal Gasthaus-Hotel zur Sonne in Kirchhain statt. Der Saisonbeginn mit Ausfahrten ist an Karfreitag, ob es regnet oder schneit, egal, Karfreitag ist Gesetz. Regelmäßige und geführte Ausfahrten folgen dann in der Saison (Karfreitag bis September) immer sonntags nach dem Stammtisch um 10 Uhr. Auch gibt es zu diesen Ausfahrten feste Regeln, einzelne Gruppengröße max. zehn Motorräder und die maximale Streckenlänge rund 250 Kilometer. Ein eigens eingerichteter Tourenausschuss organisiert die Ausfahrten bzw. Touren, die gerne nachgefahren werden können, sie sind zu finden unter <http://touren.hessenbiker.com>. Die Saisonabschluss tour findet immer am letzten zusammenhängenden Septemberwochenende über vier Tage statt. Dieses Jahr führt sie in den Schwarzwald. Die Unterkunft ist in einem Hotel direkt am größten deutschen Marktplatz in Freudenstadt. Die Regelmäßigkeiten mit festen Terminen spiegeln sich auch im geselligen Teil wider, hierzu wurde ein Festausschuss gebildet.



Dieser organisiert u.a. die Glühweinwanderung am 3. Januar-Wochenende und das Sommerfest am letzten Wochenende vor den hessischen Sommerferien. Die beiden letzten Stammtische im Jahr werden dann noch mit Herbstfest und Weihnachtsfeier gekrönt.

Die Hessenbiker sind sehr kommunikativ und mit aktueller Technik vertraut. Kürzlich wurde die Hessenbiker-App für iPhone und Android vorgestellt. In Facebook und Internet sind die Hessenbiker natürlich auch präsent. Hier die Adressen dazu: Internet: <http://hessenbiker.com>, Facebook: <http://facebook.com/hessenbiker>, Mobile App: einfach in den entsprechenden App-Stores nach Hessenbiker suchen.

Bilder von den Hessenbikern findet man unter <http://fotos.hessenbiker.com>. Zu der App wird es in einer der nächsten Ballupen einen eigenen Beitrag geben. Dies ist sicherlich ein Instrument, welches für andere Vereine von Interesse sein könnte. Es ist sehr einfach und für kleines Geld einzurichten.

Reiner Priemer



Lärm rückt in den Focus

Anfang März erreichte uns eine Meldung über eine Ordnungspartnerschaft Motorradlärm aus dem HSK (Hochsauerlandkreis).

Es geht um Lärm und Motorräder und im Presseartikel waren auch Straßen benannt, die von Sperrungen bedroht sind.

Unser Referent Michael Wilczynski schrieb darauf hin die Bürgermeister Vogel und Lins (Arnsberg und Sundern) an und stellte eine Zusammenarbeit der Behörden mit dem BVDM e.V. in Aussicht.

Neue Presseartikel erschienen. Diese waren, dank der Pressefreiheit, sehr negativ gegen die Motorradfahrer/innen ausgerichtet. Es sind in der Pressekonzferenz Worte gefallen, die die anwesende Presse natürlich mit Freude aufgriff. „Die Polizei hat aufgerüstet“ „Lärmterroristen“ „Straßensperrungen sind nicht ausgeschlossen, aber derzeit nicht geplant“ etc.

Die Antwort derjenigen, die an den Motorradfahrern verdienen, die Gastronomen, ließ nicht lange auf sich warten. Mitarbeiter und Geschäftsführer aus dem Tourismusbereich machten in der Presse gegen diese „Hetzjagd auf Motorradfahrer“ mobil. Wir haben mit den Menschen ebenfalls Kontakt aufgenommen und stehen mit ihnen im Dialog.

Aber wir erhielten auch Antworten

der Bürgermeister. Grundsätzlich stehe man einer Zusammenarbeit positiv gegenüber. In welchem Rahmen dies aber stattfinden könne, wolle die Gruppe erst noch beraten.

Kurz darauf wurden wir für den 13. April zum Sorpesee eingeladen, um dort einer Geschwindigkeits- und Geräusch- Messung beizuwohnen und sich erst einmal kennen zu lernen.

Der Termin war für uns sehr kurzfristig und ungelegen. Am gleichen Tag fand das bergische Anlassen in Lindlar statt. Michael Wilczynski ist neben Karin Karrasch dort Initiator und auch andere aktive BVDMler taten dort Dienst.

Aber irgendwie geht es dann doch immer. Vor Ort am Sorpesee waren neben Vertretern der Polizei auch Mitarbeiter des Ordnungsamts Sundern sowie Meschede. Der BVDM wurde durch Olaf Biethan und Michael Wilczynski vertreten. Ein Mitarbeiter der überörtlichen Presse hatte ebenfalls von dem Termin erfahren und hatte sein Erscheinen angekündigt.

Durch die Polizei wurde uns erklärt, dass schon das ganze Wochenende Geschwindigkeit und Standgeräusche gemessen würden. Jedoch nicht pauschal bei allen Verkehrsteilnehmern. Geräuschmessungen fanden und finden nur statt, wenn das mittlerweile geschulte Ohr des Polizisten

einen Verdacht entstehen lässt. Ganz besonders hervorzuheben ist, dass die Beamten keine Unterschiede zwischen Motorradfahrern und anderen Fahrzeugen machen werden! Es gab in diesen zwei Tagen mehrere Anzeigen wegen Geschwindigkeitsübertretungen und auch eine Anzeige wegen eines manipulierten Auspuffs mit einer gemessenen Lautstärke von 103 db (A)!

Während dieser Veranstaltung wurde Michael eingeladen, am 15. April an einer Infoveranstaltung/Diskussion im Sunderner Rathaus teilzunehmen. Zeitlich passte dies hervorragend, da Lothar Reinehr (MC Sauerland) für Michael und sich schon einen Termin im Arnberger Rathaus bei Bürgermeister Vogel zum gleichen Thema gemacht hatte.

Am betreffenden Dienstag fuhren Michael und Lothar dann erst nach Arnberg und mit einem guten Zeitpolster nach Sundern. Mit Bürgermeister Vogel gab es ein gutes Gespräch. Besonders dankbar war er über unseren Hinweis, dass man die Partnerschaft von Motorrad- in Verkehrslärm umbenennen sollte. Er wollte dies in die nächste gemeinsame Sitzung mitnehmen.

Beide Termine waren gut und informativ. Besonders hervorzuheben ist, dass die Sunderaner Anwohner ganz klar sagen: „Wir wollen nicht die Motorradfahrer weghaben. Wir wollen keine Streckensperrung! Wir wollen,

dass die verrückten schwarzen Schafe mit ihren Fahrzeugen, die sich Rennen liefern und uns belästigen, aus dem Verkehr gezogen werden, bzw. nicht hier fahren!“

Natürlich kamen auch Anregungen wie „Rollsplitt aufbringen“ diese waren aber darauf bezogen, die Schilder aufzustellen. Kein Mensch denkt ernsthaft daran, Rollsplitt o.ä. dort aufzubringen.

Wir arbeiten weiter an dem Thema und werden auch weiter darüber berichten.

Bürgermeister Hans-Josef Vogel war auch auf unsere Jahreshauptversammlung in Arnberg eingeladen, und sprach dort ein Grußwort.

Michael Wilczynski

PERSÖNLICHE GEDANKEN ZUM LÄRM

Kein Mensch benötigt Motorräder die 200 oder mehr PS haben und Drehzahlen von mehr als 9000 U/min haben. Aber genauso wenig brauchen Menschen im normalen Straßenverkehr einen Ferrari oder Lamborghini. Erst recht muss man keinen Auspuff haben, der 100 db (A) oder mehr produziert. Aber solange dies alles legal ist, kann keine Behörde etwas dagegen machen. Es ist ein EU-Problem! Wir sind in der Lage, zu beschließen wie eine Gurke oder Banane auszusehen hat. Aber die Regel, die sich die EU im November 2013 auferlegt hat, ab 2016 nur noch Fahrzeuge mit 72 db(A)



statt bisher 74 db(A) zuzulassen, löst das Problem nicht.

Zum Einen gibt es für Altfahrzeuge Bestandsschutz, so dass es sicher einige Jahre dauern wird, bis nur noch wenige Oldtimer laut herumfahren werden.

LÄRMMESSUNGEN

Es ist in den Papieren i.d.R. einmal das Standgeräusch und einmal das Fahrgeräusch eingetragen

Stand- und Fahrgeräusch werden bei der gleichen Drehzahl festgestellt.

Jedoch ist das Mikrofon bei der Standmessung in 50 Zentimeter Abstand und einem Winkel von 45 Grad zur Auspufföffnung zu stellen.

Das Fahrgeräusch hingegen wird in 7,5 Metern Entfernung und einer Höhe von 1,2 Metern im rechten Winkel zur Fahrbahn gemessen.

WAS IST LÄRM?

Als Lärm (hervorgegangen aus

Alarm, das auf ital. all'arme „zu den Waffen“ zurückgeht; auch Krach) werden Geräusche (Schalle) bezeichnet, die durch ihre Struktur (meist Lautstärke) auf die Umwelt (insbesondere Menschen) störend (Störschall), belastend oder gesundheitsschädigend wirken. Ob Geräusche als Lärm bewusst wahrgenommen werden,

hängt besonders von der Bewertung der Schallquelle durch den Hörer ab.

Trotz akustischer Gewöhnung kann Lärm unbewusst weiter auf Körper und Psyche wirken. Lärm kann den biologischen Rhythmus stören (siehe auch Tag-Nacht-Rhythmus) und Schlafstörungen verursachen bzw. fördern.

Lärm entsteht manchmal zusammen mit Infraschall. Dieser wird vom menschlichen Ohr nicht wahrgenommen, er kann ähnliche Auswirkungen wie hörbarer Schall haben.

(Quelle Wikipedia)





Kaffee statt Knöllchen

Karin Karrasch und meine Wenigkeit besetzten den gemeinsamen Info-stand mit der Polizei beim Motorradgottesdienst des CVJM in Wermelskirchen-Eipringhausen.

Wenn auch für die Polizei vielleicht die typischen Zielgruppen zum „Bekennen“ hier wenig angetroffen wurden, konnten wir bei ca. 350 Teilnehmern hervorragend die Möglichkeit nutzen, um den BVDM und seine Aufgaben, insbesondere auch Sicherheitstrainings in vielen Gesprächen vorzustellen. Da nach zwei Wochen schlechten Wetters uns auch der Wettergott mit Sommer und die Gemeinde mit Würstchen und Kaffee versorgte, war es ein gelungener Vormittag, wo auch noch genug Zeit für eine eigene Tour blieb. Hoffen wir, dass auch die noch folgenden zwei Termine der Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ der Polizei im Rheinisch-Bergischen Kreis ebenso gut verlaufen.

Ralf Gumny



Viel los war beim Motorradgottesdienst in Wermelskirchen. (Foto: Gumny)

Das Wetter bei der Aktion Kaffee statt Knöllchen am Landhaus Fuchs In Kürten war zwar gut, aber der Standort der Polizei nicht so gut. Nur wenige Motorradfahrer kamen zum Gespräch vorbei, obwohl am Landhaus selber einiges los war. Mit der Polizei waren wir uns darüber einig, dass bei der nächsten Aktion im kommenden Jahr ein anderer Standort gewählt wird, um die Präventionsarbeit effektiv fortsetzen zu können.

lz



Vom Schwarzwald in die Alpen

Begonnen haben wir, das sind Peter und Inge, Ingo und Kirsten, unsere Reise im Münstertal (Schwarzwald), dort nahmen wir an der 1. Markgräfler Landfahrt teil, die mit einer Zielfahrt am Kloster Maulbronn (Nähe Pforzheim) startete und uns ins Münstertal führte, wo Hans und Anita auf die Teilnehmer warteten. Der Auftakt ist ihnen sehr gelungen, nächstes Jahr sind wir wieder dabei.

Am Sonntag machten wir uns von dort auf den Weg nach Sutrio/Friaul - gut 700 Kilometer lagen vor uns, und so beschlossen wir, einmal zu übernachten, wo, das würde sich zeigen. Quartier bezogen wir dann kurz vor dem Hahntennjoch.

Das Friaul ist eine herrliche Gegend im Nordosten Italiens, angrenzend an Österreich und Slowenien, um auf zahlreichen kleinen und kleinsten Straßen unterwegs zu sein. Im Gegensatz zu den Dolomiten sind diese



wenig befahren und es gibt wenig Straßensperrungen, so dass wir dort unbedingt noch einmal hinfahren werden, um die vielen Strecken unter die Räder zu nehmen, die uns unbekannt geblieben sind, Abwechslung ist garantiert.

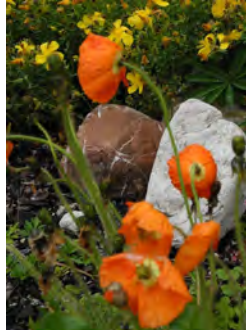
Wer sich für die Geschichte rund um den 1. Weltkrieg interessiert, findet hier einiges, was zu besichtigen lohnt, ansonsten steht die Kultur nicht im Vordergrund. Einen besonderen Ort haben wir dennoch gefunden – den





Monte Rite, auf dem Reinhold Messner eines seiner Museen eröffnet hat, sehr interessant und bei nicht ganz so gutem Wetter ideal für Fotografen.

Die Rückfahrt führte uns über den Großglockner, bei herrlichem Wetter und ausgezeichneter Sicht, 24 Euro gilt es inzwischen als Motorradfahrer zu berappen, lohnt sich also nur bei gutem Wetter! Leutasch war unser Ziel, denn in Garmisch-Partenkirchen fanden die „BMW-Days“ statt, eine internationale Veranstaltung, auf der viel geboten wird und die anregt, ab und an in den Terminkalender integriert zu werden. (Vertreten waren u.a.: Mobeck als Gespannbauer, Wunderlich, Touratech,



Michael Martin als ein Vertreter von Reisenden, die in Bild und Film, ihr Erlebtes weitergaben, und vieles mehr.) Für Essen, Trinken und Parkplätze war bestens gesorgt und dies alles ohne Eintrittskosten!

Ingo und ich blieben noch ein paar Tage im Leutaschtal, leider spielte das Wetter nicht mehr mit, um diese Gegend genauer zu erkunden. Es lohnt sich aber, nach Mittenwald zu fahren, ein sehr idyllisches Örtchen mit schönen Häusern mit Lüftmalerei, wer es ein wenig mondäner mag, ist in Seefeld genau richtig.

Mein Fazit: Schön war es, viel gelernt und wieder ein neues Ziel vor Augen!

Kirsten Bläske





Probleme mit dem Autoreisezug

Wer schon die Autoreisezüge der Deutschen Bahn (oder auch anderer Bahnen) genutzt hat, um mitsamt Motorrad ohne eigenes Fahren über Nacht mehrere hundert Kilometer zurückzulegen, dem ist wohl nicht entgangen, dass in den vergangenen Jahren die angebotenen Strecken immer weniger (und die Preise immer höher) wurden. Ende 2013 war es nun so weit, dass die DB ankündigte, die Fahrzeugtransportwagen seien am Ende ihrer Lebensdauer – und dass man (statt etwa neue Wagen zu beschaffen) die Motorräder und Autos künftig per Lkw ans andere Ende der Zugfahrt bringen wolle. Diese Variante ist seit Ende April 2014 zwischen Berlin bzw. Düsseldorf und München in Betrieb und hat dort die „klassischen“ Autoreisezüge abgelöst. Hier soll nun weder die Entwicklung der Vergangenheit nachgezeichnet werden (das tut zum Beispiel www.autoreisezuege.org/history.htm) noch die Grundsatzdiskussion Straße versus Schiene – sondern schlichtweg betrachtet werden, wie oder ob das vorgangstechnisch funktioniert. In den ursprünglichen Detailbestimmungen (die ohnehin erst sehr spät am Vorabend des 1. April 2014 kamen, statt wie sonst schon im November des Vorjahres) war die Rede von maximal 145 Zentimeter Höhe und 90 Zentimeter Breite. Da-



mit hätten die meisten Motorräder mit Seitenkoffern große Probleme, so dass man die Koffer abmontieren und (zusätzlich zum sonstigen Handgepäck) mit ins Zugabteil nehmen müsste. Um die Lademaße einzuhalten, müsste eine R1200GS die Spiegel und Handgriffprotektoren einklappen sowie die (in diesem Fall nicht serienmäßige) Verkleidungsscheibe und Koffer abmontieren. Angesichts der offenen Fragen entschloss ich mich zu einer Testfahrt Mitte Mai 2014 von Düsseldorf nach München. Zunächst fiel auf, dass die Lkw-Fahrzeiten nochmal etwas großzügiger kalkuliert worden waren: wo im Prospekt noch 21 Uhr als späteste Abgabezeit an der Verladestelle genannt war, stand auf der konkreten Fahrkarte 19 Uhr, also zwei Stunden früher. Die Auskünfte des Fahrers der durchführenden Spedition SKS-Bikeshuttle (und teilweise parallel der DB) vermittelten folgendes Bild, wie es normalerweise laufen

würde (d.h. mit dem großen Lkw mit Verladung in speziellen Transportgestellen – am Testfahrttag erschien in Anpassung an die Buchungslage „nur“ ein Kleintransporter). Bezüglich der möglichen Breite habe man nochmal genauer hingeschaut und 100 statt der anfänglichen 90 Zentimeter für machbar befunden, im Bereich des Lenkers auch 110 – die Motorräder werden dann „antiparallel“ verladen. (Diese Zahlen stehen inzwischen(!) auch in der DB-FAQ.)

Die zwei Verladeebenen ergeben sich durch Übereinanderstellen von zwei

Transportgestellen (also nicht etwa durch einen fest eingebauten Zwischenboden). Insofern sei bei schwächerer Belegung (wo nur eine Ebene in Anspruch genommen wird) auch eine Höhe über 145 Zentimetern möglich. Darauf verlassen dürfe man sich jedoch nicht: bei stärkerer Belegung mit zweistöckiger Verladung sei die maximale Höhe zwingend einzuhalten. Die Bereitstellung von ca. zwei Verladegestellen pro Lkw für abmontierte Koffer bzw. sonstiges Übermaß-Gepäck sei in Überlegung. Die konkreten Lademaß-

Überschreitungen der Testfahrt-BMW
h a n d e l n
s i c h
d a m i t
f o l g e n d e r
m a ß e n
a b:
d i e
V e r
k l e i d u n g s
s c h e i b e
m ü s s t e
n o r m a l e r
w e i s e



Der Zollstock offenbart, dass die BMW am Lenker fast einen Meter breit ist.

demontiert werden (was eines der schon früher eingetroffenen Motorräder auch gemacht hatte), kann aber ausnahmsweise montiert bleiben. Der Lenker ist mit der erhöhten



Maximalbreite keine Lademaß-Überschreitung mehr. Die Spiegel nach innen drehen ist vorteilhaft, wäre aber nicht zwingend nötig. Die Koffer (die auf 104 cm Gesamtbreite kommen) werden abgenommen und separat im Lkw verstaut.

Am anderen Morgen bei der Ankunft in München Ostbahnhof standen die Motorräder bereit, der Spediteur war schon wieder weg. Als Fazit sind die Befürchtungen von längeren Bastelstunden und unmäßig großem Handgepäckvolumen nicht eingetreten, sondern die Verladung und Fahrt gestaltete sich fast wie mit den bisherigen Zügen. Eine Frage (auch für die etwaige Ausweitung auf andere Strecken) ist natürlich, wie man die Diskrepanz zwischen der Zugfahrzeit und der Lkw-Fahrzeit abfängt: ein

Lkw unterliegt Dingen wie 80 km/h-Beschränkung, Lenkzeitenverordnung und Sonntagsfahrverbot, was einem Zug auf Schienen alles weitestgehend egal ist. Auf den vergleichsweise kurzen innerdeutschen Strecken wird die absolute Zeitdifferenz noch nicht so groß, dass man sie nicht noch mit Stadtbummel oder im Warteraum verbringen könnte. Bei wesentlich längeren Strecken und damit Zeitdifferenzen zwischen Zug und Lkw (Hamburg – Narbonne ist etwa zweieinhalbfach so lang wie die jetzigen Pilotstrecken nach München) müsste wohl nochmal neu nachgedacht werden. Aber erst einmal bleibt abzuwarten, wie diese Lkw-Variante jetzt auf den Pilotbetriebsstrecken von den Nutzern angenommen wird...

Matin Theodor Ludwig

Fremdgegangen zur Ori in Suhl

Nein, nicht was Ihr denkt. Geht ja auch schlecht als Single. Eigentlich hatte ich geplant am 21.9. bei der Flugwachen Ori der BVDM-Touren-trophy zu starten. Aber dann musste ich beruflich die Tage vorher nach Chemnitz und Norbert (mein Team-partner bei der Enduromania mit BMW RT) suchte engagierte Mitstreiter für die Motortouristik-Veranstaltung „Thüringer Wald 2013“ des MSC Suhl am gleichen Tag. Ein Blick in die Ausschreibung auf der Webseite versprach eine kernige Ori. Warum nicht mal was neues Probieren und alte Freunde wiedertreffen, wenn es schon auf dem Weg liegt.

Also angemeldet und gerade noch den vorletzten Startplatz ergattert. Aus genehmigungsrechtlichen Gründen ist die Starterzahl auf 29 begrenzt. Start und Ziel war das Gasthaus „Zur Eisenbahn“ in

Schwarzbach. Als ich Freitagabend dort eintraf, war die Gaststube voll und mein gebuchtes Zimmer das letzte, das noch nicht bezogen war. Die meisten Anwesenden kannten sich offenbar von anderen „Rallyes“. Der Fahrtleiter identifizierte mich schnell als Neuen und erklärte mir einiges zu Aufgabenstellung und Historie der Veranstaltungsserie. Ihre Ursprünge haben diese „Orientierungsfahrten“ im Rallyesport der ehemaligen DDR. Einige der Starter sind schon damals solche „Rallyes“ gefahren und es waren ausgesprochen viele alte Füchse anwesend. Also die Erwartungen für die Platzierung schnell mal nach unten korrigiert.

Meine Startzeit für Samstag war 7:17 Uhr. Verspätetes Erscheinen hätte schon Strafpunkte gegeben. Allerdings wurde erst einmal der technische Zustand des Motorrads geprüft und anschließend gab es die Fahrtunterlagen. Dann hatte ich bis 9:27 Uhr Zeit, die Strecke zu „planen“. Sofern das möglich war. Neben mir glühten überall die Laptops mit Routenplanern. Nach der Veranstaltung wusste ich wieso. Insgesamt teilte sich die Fahrt in acht Etappen auf, für die es genau vorgegebene Fahrtzeiten gab. Dazwischen gab es „Sonderprüfungen“ auf Zeit. Eigentlich waren es eher Geschicklichkeitsübungen, die das



Tempo gering hielten. Im Slalom kam ich öfter an den Lenkeinschlag der RT. Diese SP's dienen vor allen dazu, bei Punktgleichheit eine Wertung zu ermöglichen.

Das Roadbook sah zunächst nicht schwierig aus. Es gab eine Spalte für Gesamt- und Teilkilometer und Ortsnamen. Die musste man nach Wegen die auf einer vorgegebenen Karte zu sehen waren, anfahren. Das ging zunächst auch gut und flüssig, aber schon am vierten Ort, auf kürzesten Weg angefahren, passten die Kilometer nicht mehr. Zum Glück erinnerte ich mich an den Tipp von einem Freund. „Achte auf die Kilometer. Die müssen stimmen und wenn nicht, suche einen Weg zum Ort bei dem sie stimmen“. Beim Blick auf die Karte entdeckte ich noch einen anderen, etwas längeren Weg, den Ort anzufahren. Also zurück und den Weg genommen. Irgendwo an dem längeren Weg stand dann auch die erste von noch vielen besetzten und geheimen Durchfahrtskontrollen an diesem Tag. Also das Prinzip hatte ich nun verstanden. Neben den geheimen DKs musste die Fahrtstrecke mit Buchstaben von Ortseingangsschildern (z.B. 3. Zeile, letzter Buchstabe), deutlich sichtbare, vom Veranstalter angebrachte Buchstaben (groß und leuchtende Neonfarben als Hintergrund) oder im Roadbook angekündigte unbesetzte DK's



(uDK) dokumentiert werden. Die erste Etappe ging dann recht flüssig und gut und ich war sogar 10 Minuten zu früh an der ZK1 und konnte bei einer Zigarette meine Zeit abwarten. Ja, so macht es Spaß und ich freute mich noch naiv auf die restlichen Etappen. Nichts ahnend, dass dies nur ein leichter Einstieg war . . .

Etappe 2 ging dann gleich in die Volen. Fast nie war es der kürzeste Weg, den man auf der Karte zwischen zwei Orten sah. Den richtigen Weg zu finden, war mit viel Suchen verbunden, zumal es manchmal nur ein paar hundert Meter Differenz waren und auch in der Karte ersichtliche Schotterwege mit berücksichtigt werden mussten. Nun war ich richtig froh, das Produkt an der RT zu haben, mit dem Touratech mal angefangen hat. Einen IMO-Wegstreckenzähler. Den richtigen Weg fand ich zum Glück immer, aber ein Blick auf die Uhr zeigte mir plötzlich, das ich so nicht weiter machen konnte. Auch die Strafpunkte bringenden Verspätungen an den ZK's waren in der maximalen Zahl begrenzt.

Rallye

Ab jetzt wurde Gas gegeben und das richtig! Nun kam wirklich Rallyefee-ling auf und an der nächsten ZK hatte ich meine ersten 12 Strafminuten.

In dem Stil ging es weiter. Etappe um Etappe und Gaaaas. Nicht unbedingt illegal. Auf vielen der kleinsten Straßen gab es nämlich keine besonderen Geschwindigkeitsbegrenzungen und dort 100 km/h zu erreichen war meist illusorisch. Pausen waren nicht und ich war richtig froh, meinen Trinkrucksack energetisch etwas aufgewertet zu haben. Trotzdem kam ich noch an drei weiteren ZK's wenige Minuten (2 bis 7) zu spät.

Die letzte Etappe war dann wieder zum „Runterkommen“ und ausklingen gemacht. Mehrere über GPS-Koordinaten vorgegebene Punkte mussten angefahren und dort Fragen beantwortet werden. Navis waren bei der Veranstaltung also erlaubt, brachten beim Fahren nach Roadbook aber keinen Vorteil. Es sei denn, man hatte in der Vorbereitung schon am Laptop den richtigen Weg mit passenden Kilometern geplant. Allerdings galten nur Wege, die in der vom Veranstalter genannten Karte (die jeder als Kopie erhielt) eingezeichnet waren.

Abgekämpft und glücklich erreichte ich nach über 7 Stunden Fahrzeit das Ziel und war auf das Ergebnis gespannt.

Ein Drittel des Feldes hatte Null Fehler bei den DK's. Leider wurden noch



zwei besonders trickreiche geheime DK's, die wenige gefunden haben, raus protestiert. Sie waren angeblich nicht mit der Globalausschreibung vereinbar. Mich freute es, dass ich auch diese gefunden hatte. Mit den Verspätungen an den ZK's und den RT bedingten „langsamen“ Zeiten auf den SP's war ich letzter der Null-Fehler-Fraktion bei den DK's. Egal es hat richtig Spaß gemacht. Und gewonnen haben nicht die schnellen GS'en oder DR-Bigs. Auf Platz eins und zwei waren Simsons! Wie die die engen Fahrzeiten geschafft haben, ist mir schleierhaft. Aber die beiden sind schon zu DDR-Zeiten „Rallyes“ nach diesem Format gefahren.

Infos, Termine und Globalausschreibung für diese „Motortouristik Fahrten“ findet man auf der Seite von <http://www.zweirad-rallye.de>. Also mir hat es Spaß gemacht. Auch im Osten gibt es tolle Oris. **Olaf Biethan**



Maritim bildet Tourguides aus

Nachdem in den letzten Wochen bereits Auszubildende Bestprüfungen abgelegt hatten und mit Preisen ausgezeichnet wurden, widmete sich die Maritim Hotelkette nun der Aus- und Weiterbildung ihrer Motorrad-Tourguides. 29 Motorradbegeisterte Guides trafen sich aus diesem Grund im Maritim Staatsbadhotel Bad Salzuflen. Betreut durch Verkaufsdirektor Frank Jacobs und unterstützt durch die stellvertretende Hoteldirektorin Karola Nagel und die stellvertretende Verkaufsdirektorin Friederike Güse, stand ein umfangreiches Programm auf der Tagesordnung. Planung, Vorbereitung, Durchführung der Tour und Kundenansprache standen im Vordergrund des Wochenendes. So mussten die Teilnehmer am Freitag eine Motorradtour ausarbeiten und diese am Samstag in die Praxis um-



setzen. Da die Teilnehmer aus ganz Deutschland angereist waren und sich nur wenige im Lipperland auskannnten, war es natürlich sehr interessant, ob das theoretisch Erarbeitete auch so in der Praxis durchgeführt werden konnte, wie geplant. Trotz der Ortsunkenntnis trafen am Abend alle Gruppen wieder heil und gesund im Maritim Hotel Bad Salzuflen ein. Am Abend stand dann der Erfahrungsaustausch im Vordergrund, so dass im Endeffekt jeder Teilnehmer vom anderen profitieren konnte.

Am Sonntag konnte dann Verkaufsdirektor Frank Jacobs auch ein positives Fazit des Weiterbildungswochenendes ziehen. Dazu zählte auch das Versprechen, das Ganze im nächsten Jahr zu wiederholen. Er ist sicher, dass die Motorradkunden der Maritim Hotelkette in guten Händen sind.

Gerd Tonnemacher





Ostereiersuche per GPS

Karfreitag. Unser neues Gespann steht fertig gepackt in der Garage. Es soll die erste größere Fahrt werden. Und zwar in die Eifel zum Saisonstart des LV-Rhein-Ruhr-Clubgeländes. Großreinemachen ist angesagt. Und am Ostersonntag ein Geocaching-Workshop, den wir für die Vereinskollegen anbieten werden. Aber der Reihe nach:

Im Sauerland sind es gerade mal 4,5 Grad und es regnet immer wieder. Ich muss mich dran gewöhnen, dass ich im neuen Beiwagen jetzt auch nass werde, da er kein Verdeck hat. Aber dafür brauche ich nicht immer durch eine verkratzte Scheibe zu gucken und habe sogar eine Sitzheizung, die auch gleich schon gute Dienste leistet. Aber je weiter wir in Richtung Rhein kom-

men, um so schöner und wärmer wird es. Und in der Eifel scheint sogar die Sonne. So sollte es bis zur Rückfahrt am Ostermontag auch bleiben.

Nachdem wir uns an die Breite unseres neuen Gespannes gewöhnt haben, immerhin gut 20 Zentimeter mehr als das alte, geht es schon ganz gut ab. Wir sind sehr zufrieden mit dem Fahrverhalten und auch ansonsten gibt es nichts zu bemängeln.

Als wir am frühen Abend ankommen, ist der Grill bereits angeworfen. Schnell das Zelt aufgebaut und die mitgebrachten Würstchen gegrillt. Danach geht es gleich schon an die Arbeit. Nach der Winterpause muss alles geputzt und gespült werden, was sich in der Hütte befindet. Alles ist schwarz vom Kaminfeuer und man weiß auch



nicht, wo die Mäuse sich überall herumgetrieben haben. Also besser alle Teller und Gläser spülen, bevor man sie benutzt. Aber wenn viele helfen, macht auch das sogar Spaß. Am Samstag geht es weiter mit Lampen auf dem stillen Örtchen anbringen, morsche Äste von den Bäumen absägen, Rasen mähen und so weiter. Jeder macht das, was er am besten kann. Danke an dieser Stelle an alle fleißigen Hände, besonders an Stefan als Chef des Eifelteams, der trotz heftiger Erkältung nicht fehlte.

Peter und ich haben dann den Nachmittag dazu genutzt, um den am Sonntag stattfindenden Geocaching-Workshop vorzubereiten.

Zum Geocaching gekommen sind wir durch Norman, einen Arbeitskollegen von Peter. Er hat uns ein paar Mal mitgenommen und uns eingewiesen in die wichtigsten Dinge, die man wissen muss.

Was ist Geocaching überhaupt? Man könnte es als moderne Schnitzeljagd mit GPS-Geräten bezeichnen. Es werden kleine oder auch große Dosen versteckt, die andere mit Hilfe ihres GPS-Gerätes suchen müssen. Das kann z. B. ein Smartphone mit der Geocaching App sein.

Die Caches können im Wald, am Straßenrand, mitten in der Stadt, in einer Ruine (das sind dann sogenannte „Lost Places“) oder sonstwo liegen. Meistens liegen sie an kultu-

rell interessanten Orten oder bieten einen schönen Spaziergang. Manche sind einfach, andere schwierig. Der Schwierigkeitsgrad bezieht sich einerseits auf die Geländebeschaffenheit, andererseits auf die Aufgabenstellung. Es gibt sogenannte „Tradis“ – das bedeutet, man sucht eine Dose an einer bestimmten Stelle. Und es gibt die „Multis“, wo es erst richtig anfängt Spaß zu machen. Dabei gibt es verschiedene Stationen mit mehr oder



weniger kniffligen Aufgaben, die es erst einmal zu lösen gilt, bevor man zum „Final“, der eigentlichen Dose mit Logbuch kommt.

Einen solchen kleinen, einfachen „Multi“ haben wir auf einer Runde nahe des Eifel-Grundstücks gelegt. Zusätzlich ein paar „Tradis“ direkt auf dem Clubgelände zum Üben. Vorher müssen natürlich erst einmal die technischen Voraussetzungen bei den Workshop-Teilnehmern geschaffen werden, sprich die passende App aufs

Smartphone geladen werden. Da wir ja sogar WLAN in der Hütte auf dem Clubgelände haben, ist das schon einmal kein Problem. Mit Smartphone und Kugelschreiber bewaffnet, gingen die acht Teilnehmer dann auf die Suche, nachdem sie von Peter in die Theorie eingewiesen worden waren. In drei Gruppen zu zweit oder zu dritt, versuchten sie die Aufgaben zu lösen. Am Ende waren alle erfolgreich, und alle haben die Dosen mit den Ostereiern gefunden. Und Spaß hat es auch gemacht.

Danach sind wir noch gemeinsam mit den Motorrädern auf die Suche nach „echten“ Geocaches gegangen. Hier haben wir natürlich nur Caches angefahren, die direkt an der Straße liegen. So konnten die Teilnehmer auch einmal „echte“ Caches finden und sie persönlich loggen, das heißt, sich im Logbuch mit seinem Cacher-

Pseudonym als gefunden eintragen. Das macht man natürlich nur, wenn man sich bei geocaching.com auch als Mitglied angemeldet hat.

Als Sportlehrerin kann ich das Geocaching besonders deshalb empfehlen, weil man körperliche Bewegung ideal mit einem Gehirntraining verbinden kann. Natürlich kann man auch mit allen möglichen Verkehrsmitteln geocachen: mit dem Motorrad, mit dem Auto, oder auch mit dem Fahrrad. Wir haben sogar schon einen Cache an der Skipiste gefunden. Die Fahrt oder die Wanderung wird durch das Suchen und die Knobelaufgaben zu einem kleinen Abenteuer, so dass aus einem langweiligen Spaziergang eine spannende Schatzsuche werden kann. Da haben nicht nur kleine, sondern auch große Kinder ihren Spaß. Und lernen tut man auch noch was dabei. Selbst ausgesprochene Bewegungsmuffel lassen sich durch Geocaching zu einem Spaziergang überreden.

Probiere es doch einfach mal aus. Es gibt viele Caches auf der ganzen Welt und auch sicherlich in Deiner näheren Umgebung, so dass bestimmt auch für Dich das Passende dabei ist.

Inge Aufderheide





Spaß mit dem dritten Rad

Meine erste Begegnung mit einem Gespann war in den späten 80'er Jahren. Wir – der BVDM – hatten für Fahrübungen bei der IFMA (heute INTERMOT) ein Gespann geliehen, das dort nicht über Nacht stehen bleiben konnte. Also fuhr ich mit diesem MZ-Gespann jeden Abend nach der Messe rund 40 Kilometer damit ins Bergische und morgens wieder zur Messe – eine Woche lang. Meine persönliche Motorradkarriere begann auf MZ – vielleicht waren wir deshalb auch da-

mals schon als Gespann miteinander vertraut – auch wenn gerade dieses Gespann nach heutigen Maßstäben nicht gerade ein Mustergültiges ist.

Mit meinem damals noch jugendlichen Übermut kann ich vielleicht sagen: Mir und dem Gespann ist Nichts passiert – nach meiner diesjährigen Teilnahme am Gespannfahrerlehrgang für Anfänger weiß ich erst, was unter Umständen alles hätte passieren können. . .

Das Zauberwort ist – wie bei jedem





Sicherheitstraining: Respekt! Respekt und Können. Angst ist ein sehr schlechter Begleiter beim Motorradfahren – ob mit zwei oder drei Rädern. Wer aber sein Gefährt kennt, im wahrsten Sinne des Wortes „erfährt“ was er damit tatsächlich anstellen kann oder besser lassen sollte – erfahren kommt von FAHREN – gewinnt Erfahrung und damit Respekt vor dem Fahrzeug und vor dem eigenen Können. Das vertreibt die Angst. Das ist der Sinn von Sicherheitstrainings.

Und das kann man am Besten in geschützter Umgebung und unter fachkundiger Anleitung lernen. Beim BVDM.

Ein Wochenende reicht dafür sicherlich nicht, vor allem nicht, wenn man

kein eigenes Gespann hat. Aber auch das ist eines der Ziele des Gespannfahrerlehrgang für Anfänger: überhaupt die Erkenntnis zu wecken, ob man Gespann fahren möchte, kann und will, und vor allem: welches. Denn jedes Gespann ist anders. Jedes Gespann in der heutigen Zeit ist ein Einzelstück. Vorbei die Zeiten, als man einfach so den Beiwagen mit ein paar Schellen an das Motorrad anschnallen konnte. Alleine die Konstruktion eines Gespanns heute ist eine technische Herausforderung, die ein großes Maß an Wissen und Können erfordert.

So hat auch jedes Gespann eigene Fahreigenschaften – ob Boot beladen oder unbeladen – die es zu bewältigen gilt. Der Lehrgang bei Burg im Bergi-



schen Land bot hierzu reichlich Möglichkeiten. Alleine die von den Lehrgangslleitern zur Verfügung gestellten Gespanne unterschieden sich gewaltig – mir gefiel persönlich die Fuhre mit EML-Beiboot und PanEuropean 1100 am Besten – was soll ein PanEuropean Solo-Fahrer auch sonst sagen.

Die theoretischen Ausführungen waren umfangreich und sehr ausführlich und konnten anschließend auf dem Platz reichlich ausprobiert werden. Die Teilnehmer, die ohne eigenes Gespann angereist waren, wurden hier genau so fachkundig an die Hand genommen, wie die Teilnehmer mit eigenem Gespann. Die Gespanne wurden laufend unter den Teilnehmern getauscht, so dass jeder die eben sehr unterschiedlichen Konstruktionen in der Tat auch für sich persönlich „erfahren“ konnte.

Mein Fazit nach dem Wochenende: Ich werde mir ganz bestimmt nicht zusätzlich ein Gespann zulegen, weil mein Herz nach wie vor für die Solo-Maschine schlägt. Zwei Maschinen kann und will ich nicht gleichzeitig fahren und besitzen, und das Gespann nimmt einfach zuviel Platz ein

– wie ein kleiner Pkw. Was mich aber reizen könnte wäre ein „Schwenker-Gespann“. Ein solches war auch bei dem Gespanntraining vor Ort, wurde aber von den Teilnehmern nicht gefahren, das es wiederum ganz eigene Fahreigenschaften aufweist. Ein Mittelding zwischen Solo-Maschine und Beibot, nur dass die Verbindung nicht starr ist, das heißt, das Motorrad verhält sich wie eine Solo-Maschine –

allerdings mit einem nicht zu vernachlässigenden asymmetrischen Gewicht an der Seite.

Der aus meiner Sicht größte Vorteil an dieser Konstruktion ist, dass sich der Beiwagen, wie in den Anfangszeiten des Gespannfahrens, wieder „abschnallen“ lässt –

die Solo-Maschine bleibt

Solo-Maschine
Wenn sich das auch an meiner jetzigen PanEuropean an- (und ab)schnallen ließe, könnte ich vielleicht doch noch zum Gespannfahrer mutieren ...

Henning Knudsen

Informationen zu Gespannfahrertrainings für Anfänger und Fortgeschritten sowie Sicherheitstrainings gibt es auf unser Homepage www.bvdm.de.





Die Anfänge der Textverarbeitung

Was ist nicht kaputtzukriegen? Eine Olympia Speicherschreibmaschine.

In der Ballhupe 4/2012 suchte ich nach Hinweisen zu seltsamen, mir völlig unbekanntem Disketten mit der Aufschrift: Micro-Disk.

Während der JHV in Schwerte 2013 bekam ich dann ein zu den Disketten passendes Laufwerk und ein paar Wochen später die dazu gehörende Schreibmaschine, eine Olympia Speicherschreibmaschine mit Zubehör. Es soll die Maschine sein, mit der damals die Disketten beschrieben wurden und sie ist Eigentum des BVDM.

Dieses Gerät hat viele Jahre unter einer Kellertreppe verbracht und ich war gespannt, ob es überhaupt noch funktioniert. Zuerst habe ich also die Bedienungsanleitung studiert, dann Maschine und Diskettenlaufwerk auf-

gestellt und alles angeschlossen, eine der ca. 25 Jahre alten Disketten eingeschoben und auf Drucken gedrückt. Es funktionierte auf Anhieb. Sofort fing das Schreibwerk laut an zu rattern und druckte den Disketteninhalt gestochen scharf auf ein Blatt Papier.

Noch ein paar Informationen dazu:

Mit solch einer Speicherschreibmaschine kann man einen Text schreiben, formatieren, sofort ausdrucken oder erst im Arbeitsspeicher und – oder auf einer Diskette speichern. Es gibt ein kleines Display zur späteren Korrektur des Textes. Also, alles so wie bei einem Computer, aber ohne dessen Nachteile. Kein zeitraubendes Starten, keine nervenden ständigen Updates, keine vertrockneten Druckerpatronen, keine Virenprobleme usw. Kurz: Einfach einschalten und arbeiten.

Jetzt steht die Maschine in meinem Keller.

Und im nächsten Winter werde ich mal schauen, was so alles Interessantes auf den Disketten gespeichert ist.

Aber erst mal möchte ich mich für die vielen Zuschriften bedanken, die ich auf meinen Artikel in der Ballhupe bekommen habe.

Bernd Laude



Redaktionsschluss

der nächsten Ausgabe ist der **15. Oktober**. Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung an die Geschäftsstelle in gedruckter Version. Bitte deshalb der Geschäftsstelle per E-Mail an geschaeftsstelle@bvdm.de unbedingt die E-Mail-Adresse mitteilen. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer Homepage herunterladen. Auf Wunsch werdet Ihr per Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht. 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 Daten 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:

Inge Aufderheide, Olaf Biethan, Kirsten Bläske, Ralf Gumny, Henning Knudsen, Bernd Laude, Martin Theodor Ludwig, Stefan Michler, Reiner Priemer, Dagmar Schreiner, Gerd Tonnemacher und Michael Wilczynski.

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 Speicherung in elektronische Medien nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion zulässig.



DAS Magazin der Enduro-Szene

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu



- TEST
- REISE
- SPORT
- TECHNIK
- AUSRÜSTUNG
- ZUBEHÖR

ENDURO gibt's für 3,50 Euro
im guten Zeitschriftenhandel
oder direkt bei:

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Adlerstraße 6
73540 Heubach

Telefon 071 73-7 14 50-0
Telefax 071 73-7 14 50-20
www.enduro-press.de
abo@enduro-press.de