

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.



Ballhupe

3/2014



Touren
Politik
Intermot
Rüttelstreifen





Aufwärtstrend

Liebe Mitglieder,

Das Jahresende ist die geeignete Zeit, Rückblick zuhalten und einen Ausblick auf das kommende Jahr zu wagen. Die großen Motorradmesse im Herbst, die Intermot in Köln und die Eicma in Mailand haben verdeutlicht, dass die Motorradbranche wieder im Aufwind ist. Die Hersteller präsentierten zahlreiche neue Modelle und die Zulassungszahlen sind ebenfalls gestiegen. Auf dem BVDM-Probefahrparcours fiel uns positiv aus, dass die allermeisten Besucher jüngeren Alters waren. Eben nicht, wie an vielen Motorradfahrertreffpunkten zu sehen, eher reifere Semester und einem Durchschnittsalter knapp unter 50, sondern die Probefahrer auf dem Parcours waren häufig unter 30. Schon auf der Frühjahrsmesse in Dortmund hatte ich verstärkt jüngere Besucher gesehen.

Das stimmt für die Branche und die Zukunft des Motorrads positiv. Die Hersteller bieten attraktive 125er Modelle an und die 48 PS-Klasse wartet mittlerweile mit einer großen Vielfalt an Motorrädern der unterschiedlichsten Kategorien auf. Die Modellpalette ist so groß wie nie zuvor, und damit auch die Qual der Wahl.

Motorradfahren macht Spaß, dass spricht sich auch in der Jugend wieder

verstärkt herum. Immer größer wird in letzter Zeit leider auch die Zahl derer, die gegen Motorradfahrer mobil machen, Bürgerinitiativen gründen und Streckensperrungen fordern. Damit lassen sich aber keine Probleme lösen, sie werden nur verlagert. Der BVDM wehrt sich gegen Sperrungen und setzt sich vor Ort, auf Wunsch auch mit den Anwohnern, für eine Lösung der Probleme ein.



Die in den letzten Jahren beim Elefantentreffen zunehmenden negativen Erscheinungen verhindern möchte der BVDM mit einem 7-Punkte-Programm. Wir wollen den ursprünglichen Charakter eines Wintertreffens für Motorradfahrer erhalten und die Zukunft des ältesten Wintertreffens sichern. Dazu benötigen wir viele ehrenamtliche Helfer. Ohne die vielen helfenden Händen könnte der BVDM seine vielfältige Arbeit gar nicht leisten. Daher möchte ich an dieser Stelle allen Helfern ein ganz großes Dankeschön für den ehrenamtlichen Einsatz aussprechen.

Einen guten Start in das neue Jahr und viele erlebnisreiche und unfallfreie Kilometer auf freien Straßen wünscht

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender



Editorial	2
Ankündigung Hauptversammlung	4
Porbefahrt pacours und Stand auf der InterMot	5
10. Internationale Motorradkonferenz	14
Neuerungen beim Elefantentreffen	10
LV Rhein-Ruhr on tour	20
Alpenmarathon	22
Herbsttour der Hessenbiker	26
Hohensyburger Dreiecksfahrt	29
Aus der Arbeit der FEMA	32
24-Stunden-Mofarennen	36
Burgen und Deutschlandfahrt	40
Rüttelstreifen	49
Erlebnisse bei der Tourenzielfahrt	51
Richtig orientiert	54
BVDM-Gespanntrainings	57
Mit 75 Jahren Motorradfahren gelernt	59
Enduroerlebnis in der Großstadt	62
BVDM-JumboRun	67
Impressum	71

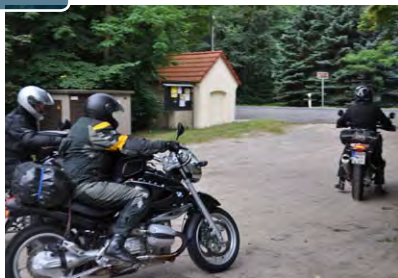
16



36



40



54





Hauptversammlung 2015 in Wipperfürth

Traditionsgemäß am letzten Wochenende im April findet die Jahreshauptversammlung des BVDM statt. Schon jetzt lädt der Vorstand herzlich zur Teilnahme am Samstag, 25. April, 14 Uhr ein. Die Hauptversammlung, bei der turnusgemäß auch wieder Vorstandswahlen stattfinden, wird in der Jugendherberge Wipperfürth durchgeführt. Anmeldungen sind unter Stichwort BVDM möglich. Die Adresse: Jugendherberge Wipperfürth, Ostlandstraße 34, 51688 Wipperfürth, Telefon 0 22 67/12 28. Eine ausführliche Einladung zur Jahreshauptversammlung erfolgt in der nächsten Ballhupe. Wer Ideen für ein Rahmenprogramm hat oder vor der JHV eine Ausfahrt anbieten möchte, wendet sich bitte an Michael Lenzen per E-Mail info@bvdm.de oder telefonisch unter der Rufnummer 01 75/412 12 98.

Hier schon einmal die vorläufige Tagesordnung.

- 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 des Vorstandes
- TOP 8 Neuwahl zweier Kassenprüfer
- TOP 9 Siegerehrung Tourenzielfahrt
- TOP 10 Ehrungen

TOP 11 Verschiedenes

An dieser Stelle möchte ich auch die Gelegenheit nutzen, abzufragen, inwieweit es bei den Vertretern der Clubs und Referenten ein Interesse gibt, sich bereits am Freitagabend zu einer Beiratssitzung zu treffen. Das Interesse war in den vergangenen Jahren so gering, dass sich der Vorstand entschlossen hatte, die Beiratssitzung einige Stunden vor der Jahreshauptversammlung durchzuführen, damit die Teilnehmer nicht einen Tag früher anreisen müssen.

Der Vorstand möchte aber auch die Gelegenheit bieten, Themen in aller Ruhe und ohne Blick auf die Uhr zu diskutieren und wird deshalb bei Interesse für alle Mitglieder am Freitagabend im Vorfeld der Jahreshauptversammlung eine offene Sitzung quasi als Sprechstunde anbieten. Bitte gebt mir kurz Nachricht an info@bvdm.de, damit wir planen können. lz

Stellplatz gesucht

Für seinen Sicherheitstrainingsanhänger sucht der BVDM möglichst im Großraum Köln einen Stellplatz (6 mal 3 Meter, Höhe 2,50 Meter). Wer einen geeigneten Platz kennt oder einen entsprechende Abstellmöglichkeit zur Verfügung stellen kann, wendet sich an m.bruns@bvdm.de.



BVDM auf der Intermot

Vom 1. bis 5. Oktober 2014 fand in den Kölner Messehallen die INTERMOT 2014 statt. Der BVDM war sowohl mit einem größeren Probefahrparcours auf dem Parkplatz P1, als auch mit einer größeren Messestandfläche in Halle 8 vertreten,



in diesem Jahr mit ca. 52 qm, die gefüllt werden wollten. Den SHT-Hänger konnten wir nicht aufstellen, da dieser auf dem Fahrparcours benötigt wurde, also habe ich eine Kabine angemietet. Diese wurde wie immer genutzt als Lagerfläche für die vielen auch älteren Ballhupenausgaben, Flyer BVDM und SHT und was wir sonst noch an Infomaterial hatten. Kaffeemaschine, Trinkbecher, Kaltgetränke, unsere Spendenkasse und vor allem unsere persönlichen Sachen waren dort vor den Blicken der Besucher verborgen. Sonntag, 28. September kam Michael Bruns mit Janet zu mir nach Hause zum Abholen von zwei Bierzeltgarnituren, zwei Tapeziertische und was ich sonst noch an Material für den Messestand brauchte. Weiter ging es zur Geschäftsstelle. Das Pro-

spektmaterial hatte ich schon Tage vorher zusammengestellt. Aber dort musste u.a. auch noch das 3x3m Banner für den Fahrparcours eingeladen werden. Keine erholsame Arbeit für einen Sonntag. Auf unserem Messestand wurde alles aus dem Hänger ausgeladen und das war nicht wenig. Gegen Mittag kamen Uwe und Ute Philipp. Ute hat sich bereit erklärt, ihr Gespann Honda Deauville als „Eyecatcher“ zur Verfügung zu stellen – hier mein herzlicher Dank und es war ein Eyecatcher. Die Firma Elektro Breitbach aus Bornheim stellte eine Brammo Empulse dazu – auch ein Anziehungspunkt, da auf dem Probefahrparcours eine Brammo Probe gefahren konnte. Am Montag wollte ich etwas Ordnung in der Kabine machen. Aber leider war trotz abgeschlossener



Kabinentür eingebrochen worden. Es waren im Grund genommen nur Kleinigkeiten, die gestohlen wurden. Kaffee, Getränke, Gummibärchen und mein „Werkzeugköfferchen“ – vieles, was mir in 10 Jahren Messe das Leben erleichtert hat. Und das tat weh. Habe beim Ermittlungsdienst Strafanzeige gestellt – aber diese wird wohl im Sande verlaufen. Also nichts geordnet, sondernegefrustet zum Großhandel Nähe GS und dort das Wichtigste eingekauft. Mit neuem Elan ging es am Dienstag wieder auf unseren Stand. Mittlerweile war auch das abschließbare Sideboard für die Kabine geliefert worden. Aber es war wieder eingebrochen worden – dieses Mal zwar mit Einbruchsspuren aber nichts gestohlen. Die Messe konnte nur besser werden.

Am 1. Messetag Mittwoch haben wir dann gemeinsam (Standbesetzung) den Messestand herrichten können und waren für den „Besucherandrang“ gerüstet. Was da so als Fachpersonal durch die Gänge gelaufen ist, hat mich schon erstaunt. Donnerstag war der 1. Messetag für das „normale“ Publikum und auf unserem Messestand war einiges los, das am Freitag noch eine Steigerung hatte. Mit unserem Gewinnspiel konnten wir

einige Gutscheine für unsere BVDM-Veranstaltungen wie Tourentrophy, Tourenzielfahrt, Deutschlandfahrt und Sicherheitstrainings an die Gewinner verteilen. Wolfgang Schmitz, Referat Elefantentreffen, führte zahlreiche Gespräche und wies auf die neuen Teilnahmebedingungen für das Elefantentreffen 2015 hin.

Samstag und Sonntag war es allgemein sehr ruhig in den Messehallen, demzufolge auch an unserem Messestand. Ein Neumitglied konnten wir direkt auf der Messe werben und ein Helfer vom Probefahrparcours hat einige Tage später seinen Antrag online gestellt. Ich möchte mir hier bei meinem Standpersonal nochmals für die sehr gute Unterstützung bedanken.



Politische Gespräche auf dem BVDM-Stand. Die sportpolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, Michaela Engelmeier, und SPD-Bundestagsabgeordneter Michael Thews im Gespräch mit BVDM-Vorsitzendem Michael Lenzen.

Es war meine letzte Messe als BVDM-Referentin. 10 Jahre sind genug und sie waren nicht immer einfach, haben mir trotzdem viel Spaß gemacht. In den vergangenen zwei Jahren habe ich gemerkt, dass der körperliche Einsatz (Schleppen von Prospektmaterial etc.) nicht mehr spurlos an mir vorbei gegangen ist. Die Erholungszeiten nach der Messe wurden länger. Ich habe nicht nur die Messen in Dortmund und Köln bewerkstelligt, sondern war im hohen Norden bei der Hanse-Jamboree in Henstedt-Ulzburg, bei den Hamburger Messtagen, im Osten in Dresden, Leipzig und Osterode/Harz, im Süden bei der IMOT in München und im Westen auch in Dillingen/Saar sowie Trier. Diese Präsenzen waren natürlich nur mit Unterstützung von BVDM-Mitgliedern vor Ort möglich. Mein herzlicher Dank geht an die vielen Helfer, die mich unterstützt haben, den BVDM bekannter zu machen. Ich werde mit Sicherheit noch im Hintergrund „mitwirbeln“ und bei der ein oder anderen Veranstaltung auch tatkräftig mithelfen.

Dagmar Schreiner

An dieser Stelle möchte ich mich noch einmal ausdrücklich bei Dagmar für ihren großen Einsatz bei den zahlreichen Messen bedanken. Sie hatte frühzeitig angekündigt, nicht mehr als Messereferentin zur Verfügung zu stehen. Auch auf der Hauptversammlung hat sie dies wiederholt

und der Vorstand hat sich bemüht, einen neuen Referenten für diese wichtige Funktion zu finden. Bislang allerdings vergeblich. Die Messe Dortmund im März 2015 wird Michael Wilczynski organisieren und auch an Helfern besteht bei den großen Messen meist kein Mangel. Was fehlt ist ein Ehrenamtler, der die Koordination übernimmt. Dagmar hat ihre Unterstützung und die Einarbeitung der neuen zugesagt. Es wäre schön und wichtig, wenn sich ein Team finden würde, das diese für die Außendarstellung und die Werbung wichtigen Messeaktivitäten betreuen könnte. Für Fragen zu Art und Umfang der Arbeit stehen Euch Dagmar Schreiner und Michael Lenzen zur Verfügung. Auch Clubs können sich melden, wenn sie eine regionale Messepräsenz organisieren wollen. Zahlreiche kleine regionale Messen können mit einem überschaubaren Aufwand gestaltet werden, bieten aber eine gute Möglichkeit, auf die eigenen und die Aktivitäten des BVDM aufmerksam zu machen. Wer Interesse hat, als Helfer in einem Messe-Team mitzuarbeiten, meldet sich bitte bei Dagmar (Kontakt Daten siehe Geschäftsstelle) oder mir per Mail an info@bvdm.de oder unter Telefon 01 75/412 12 98. Wir freuen uns über Rückmeldungen. In der ersten Reihe stehen müsst Ihr nicht unbedingt, denn wir wollen ja ein Team bilden.

lz



Mehr als 10.000 Kilometer in vier Tagen auf dem Parcours gefahren

Auch in diesem Jahr richtete der BVDM wieder den Probefahrparcours auf der Intermot in Köln aus. Diesmal an neuer Stelle auf dem Parkplatz P 1 und mit deutlich mehr Platz als 2012 und 2010. Als weiterer Neuerung betreuten wir auch den Parcours für die Maschinen bis 48 PS, die allerdings auf der gleichen Strecke fahren durften. In bewährter Weise hatte Olaf einen anspruchsvollen Parcours von rund 600 Metern Länge geplant. Michael Bruns hatte wie in den vergangenen Jahren wieder verantwortlich die Organisation übernommen. Eine Besichtigung im Vorfeld der Messe machte deutlich, dass wir viel mehr Platz haben würden als in den Vorjahren. Das bedeutete auch, dass mehr Motorräder gleichzeitig auf dem Parcours un-



tewegs sein könnten. Dazu sind aber nicht nur genügend Fahrzeuge, sondern auch ausreichend Bekleidung erforderlich, die von Industrieverband Motorrad IVM, dem Träger der Intermot, gestellt wird. Martin Grein vom IVM informierte, dass es eher weniger Bekleidung als 2012 sein werde. So gab es kurzfristig Handlungsbedarf und ich schrieb die großen Filialisten der Branche an. Mit Erfolg, Hein Gericke



Parcours in Zahlen

Länge etwas mehr als 600 Meter. An den Messetagen registrierten wird 1524 Teilnehmer. Jeder durften drei Motorräder ausprobieren. In der Spitze hatten wir 25 Motorräder auf dem Parcours. Da in der Regel mehr als drei Runden gefahren wurden, können wir davon ausgehen, dass insgesamt mit den Maschinen mehr als 10.000 Kilometer gefahren wurden.

stellte 20 Kombis in unterschiedlichen Größen zur Verfügung. An dieser Stelle herzlichen Dank für die tolle und unkomplizierte Zusammenarbeit. Und überraschenderweise durften wir die Bekleidung anschließend sogar behalten. Sie wurde an die Helfer verteilt, die auf dem Parcours hervorragende Arbeit geleistet haben. Es ist immer wieder toll, zu sehen, wie viele engagierte Mitglieder ihre Zeit opfern, um für den BVDM zu arbeiten. Ob Anmeldung, Bekleidungsabgabe, Fahrzeugabgabe, Einweisung, Parcoursicherheit, überall waren die fleißigen Helfer im Einsatz. Und nicht nur vom IVM und der KölnMesse (Geschäftsführerin Katharina C. Hamma begutachtete den Parcours und gab sich auch als Motorradfahrerin zu erkennen. Eine Proberunde wollte sie aber nicht drehen.) gab es hinterher ein großes Lob für die Arbeit, sondern auch von den vielen Motorradfahrern, von denen mancher gleich an mehreren Tagen kam und die Wartezeiten in Kauf nahm. Strahlende Gesichter unter den



Helmen zeigten, wie viel Spaß die überwiegend jungen Motorradfahrer beim Testfahren hatten. Mehr als 80 Maschinen standen zur Verfügung, leider nicht von allen Herstellern. So waren BMW und Triumph nicht vertreten, was aber dem Spaß der vielen Probefahrer keinen Abbruch tat. Der

ein oder andere kündigte auch an, später bei einem Händler eine Probefahrt machen zu wollen.









Heiß begehrt war die Sechszylinder-Horex aber auch das Elektromotorrad von Brammo war viel unterwegs. Wir waren über die zusätzliche Bekleidung sehr froh und konnten sie gut gebrauchen, denn der Andrang am Probestfahrparcours war sehr groß. Die Warteseiten teilweise lang, weil der IVM nicht genügend Helme zur Verfügung gestellt hatte.

Die Helfer wurden morgens nach dem Frühstück von Michael Bruns eingewiesen und eingestimmt, abends gab es Manöverkritik. Karin Karrasch kümmerte sich um die Verpflegung, die großen Anklang fand. Ich möchte mich herzlich bei allen bedanken, die zum Gelingen des Parcours und des Messeauftrittes beigetragen haben. Es war eine tolle Werbung für den BVDM und ich hoffe, es hat Euch trotz reichlich Arbeit auch Spaß gemacht. In zwei Jahren wird es wieder eine Intermot geben und ich bin sicher, dass der IVM den BVDM als Parcoursbetreiber wieder dabei



KölnMesse-Geschäftsführerin Kirstina C. Hamma.

haben möchte. Jeder Helfer konnte auch die Gelegenheit nutzen, auf der Messe nach den aktuellen Neuheiten rund ums Motorrad zu schauen.

Höher, schneller, weiter

So beurteilt die KölnMesse die Intermot: „Die INTERMOT Köln bot den Motorradfans eindrucksvolle Stuntshows, Freestyle MX vom Feinsten und jede Menge Action beim Dragstar Race, Globe of Speed oder in der Trial-Gespann-Show. Der Wettergott muss darüber hinaus ein Motorradfahrer sein: Bei strahlendem Sonnenschein und spätsommerlichen Temperaturen strömten tausende Besucher ins Außengelände der INTERMOT. Die Zweiradfans nutzten die Gelegenheit zum Test der neusten Maschinen und Modelle sowie der eigenen Fahrkünste auf einem der zehn Probefahr Parcours. Dadurch konnte die INTERMOT Köln ein Rekordergebnis von weit über 25.000 Probefahrten verbuchen. Vom Moto Cross Bike für Kids, über Quads,



Reise-Enduros sowie Straßenmaschinen aller Klassen bis hin zu E-Rollern und Pedelecs war für jeden Geschmack und Geschwin-

digkeitswunsch etwas dabei. Die Themen Touring und Sport wurden auf den Sondershow-Flächen aufgegriffen. Auch für Liebhaber von Oldtimer-Modellen hatte die INTERMOT Köln mit dem Jubiläumsstand von Yamaha und den Jubiläumsflächen zu „50 Jahren Motorradmesse in Köln“ einiges zu bieten.

Zusätzlich wichtige Business-Impulse setzte der neu eingeführte Fachbesuchertag zum Messeauftakt: „Über 90 Prozent der Fachbesucher und Aussteller befürworten die Einführung des Fachbesuchertages. Mit der weiteren Fokussierung auf das Business konnte die INTERMOT Köln ihre internationale Führungsrolle nachhaltig unterstreichen und eine signifikante Steigerung bei europäischen Fachbesuchern, insbesondere aus Italien verbuchen“, resümiert Gerald Böse, Vorsitzender der Geschäftsführung der Koelnmesse. Unter anderem präsentierten BMW, Ducati, Honda, Kawasaki, KTM, Suzuki und Yamaha Weltpremieren. Weitere zahlreiche Hersteller stellten Ausblicke in die Zukunft vor. Äußerst zufrieden zeigte sich auch Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer des Industrie-Verbandes Motorrad „Die Industrie ist mit dem Verlauf der



Messe und den Besucherzahlen hoch zufrieden. Unsere Zielgruppe wird durch das neue Führerscheinmodell wieder deutlich jünger. Wir gehen davon aus, dass die INTERMOT Köln diese Tendenz noch einmal unterstützt.“ Katharina C. Hamma, Geschäftsführerin der Koelnmesse, fügt hinzu: „Motorradfahren ist wieder angesagt!“

Zahlen

960 Unternehmen aus 37 Ländern, rund 201.000 Einkäufer und Besucher aus 105 Ländern. Fachbesucher rund 30 Prozent mit einem Auslandsanteil von 42 Prozent. Bruttoausstellungsfläche von rd. 118.000 Quadratmetern, zusätzlich rd. 70.000 Quadratmeter Freigelände für die Rahmenprogramme. Die INTERMOT Köln findet 2016 vom 5. bis 9. Oktober statt.



Wissenschaft und Forschung

Mehr als 160 Teilnehmer aus 20 Nationen nahmen an der zehnten Internationalen Motorradkonferenz des Institutes für Zweiradsicherheit (ifz) am 29. und 30. September im Vorfeld der Intermot in Köln teil. Für den BVDM besuchten Olaf Biethan und Michael Lenzen das Symposium, das traditionsgemäß aktuelle Forschungsbeiträge rund um das Thema Zweiradsicherheit präsentiert. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden in den Broschüren des ifz veröffentlicht. Kurzfassungen dieser wissenschaftlichen Veröffentlichungen können kostenlos auf der Homepage des ifz (www.ifz.de) heruntergeladen werden. Die ausführlichen Wissenschaftsbeiträge sind kostenpflichtig.

Dr. Achim Kuschefski, Leiter des ifz begrüßte die Teilnehmer im Congress-Zentrum der Messe. Die Konferenz stand unter der Schirmherrschaft von



Dr. Achim Kuschefski ist Leiter des ifz.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. Noch nie gab es so viele Teilnehmer bei dieser Konferenz. Das wachsende Interesse und die internationale Bedeutung, zeige wie wichtig das Thema Motorradsicherheit sei, so Dr. Kuschefski. Der Wissenschaftsbeirat hatte angesichts einer Fülle von wissenschaftlichen Arbeiten zum Thema Motorrad die Qual der Wahl bei der Auswahl von Fachbeiträgen der Zweiradexperten. Das Spektrum war entsprechend breit und reichte von Maßnahmen zur Verhinderung von

Unfällen in Linkskurven durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen bis zum Rutschverhalten



von Motorrädern nach einem Sturz und die Analyse von Unfällen. Insgesamt lagen alle Beiträge auf einem hohen Niveau und gaben Anlass zu zahlreichen Diskussionen und Gesprächen über die Motorradsicherheit. Eröffnet wurde die zweitägige Konferenz von Kabarettist Jürgen Becker, der die Geschichte des Motorrades auf eine ganz neue, gleichsam unterhaltsame wie spannende Weise erzählte. In diesem Jahr fand erstmals im Rahmen der „Round Table Discussion“ eine Podiumsdiskussion am Nachmittag des ersten Konferenztages statt, an der Vertreter der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung), der IMMA (International Motorcycle Manufacturers Association) und des ACEM (The Motorcycle



Dr. Walter Eichendorf, Präsident des DVR sprach beim Bankett ein Grußwort.

Industry in Europe) teilnahmen.

Ein ganz anderes Erlebnis wurde den Konferenzteilnehmern bei der gemeinsamen Fahrt auf dem Rhein mit dem Bankett am Abend des ersten Konferenztages geboten. Dabei

wurde die Gelegenheit genutzt, die Themen der Beiträge weiter zu diskutieren und miteinander ins Gespräch zu kommen. **lz**

SHT-Gutschein für Jürgen Becker

Mit Sicherheit mehr Spaß, lautet das Motto der BVDM-Sicherheitstrainings. Auf Humor versteht sich auch der Kölner Kabarettist Jürgen Becker, der begeisterter Motorradfahrer auf zwei und drei Rädern ist. Im März war Becker bei einem Unfall schwer verletzt worden. BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen überreichte dem Kabarettisten am Rande der Motorradkonferenz einen Gutschein für ein BVDM-Sicherheitstraining. Auch wenn es kein Fahrerfehler war, der zu dem Unfall geführt

hat, könne man durch Training immer besser werden, so Lenzen. Becker bedankte sich für den Gutschein. Wann er ihn einlösen wird, ist noch offen. **lz**





Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Wichtige Neuerungen

Der BVM sucht Helfer für sein Elefantentreffen, das älteste Wintertreffen weltweit. Es findet vom 30. Januar bis 1. Februar 2015 in Solla statt und wartet mit einige Neuerungen auf.

Das Elefantentreffen in Loh ist in jedem Jahr ein besonderes Wintermotorradtreffen, nicht zuletzt durch die internationale Zu-

sammensetzung seiner Teilnehmer. In den letzten Jahren mussten wir jedoch zunehmend Veränderungen beobachten, die den Charakter dieses traditionsreichen Treffens in Frage stellten. Sieben Punkte bilden den Kern, mit dem wir diesen Entwicklungen entgegen wirken wollen. Eine ausführliche Darstellung findet Ihr im Infokasten mit Stichwort „7-Punkte-Prgramm“ und auf unserer Webseite www.bvdm.de.

Bei unserem ersten Vorbereitungs-





besuch im Bayerischen Wald ging es darum, gemeinsam mit Vertragspartnern, Gemeinde, Landkreis und Polizei die Voraussetzungen zu schaffen, das Elefantentreffen neu ausrichten zu können. Im Dezember waren wir ein zweites Mal vor Ort, um weitere Unterstützung bei der Umsetzung zu organisieren. Wir trafen uns mit einem Wachschutzdienst und werden ihn mehr als eine Woche rund um die Uhr einsetzen, unter anderem an der Straßensperre in Solla. Weitere Feuer-

wehreinheiten konnten ebenfalls für Ordner Einsätze gewonnen werden.

Viele Hände bleiben dennoch nötig. Die Veränderungen umzusetzen, zu erläutern und ihre Notwendigkeit zu bekräftigen, wird eine spannende Aufgabe für uns als Helfer des BVDM sein. Viel ist dazu schon geschrieben und gepostet worden. Doch vor Ort gilt es, gemeinsam mit den zusätzlich eingekauften Helfern, die neu aufgestellten Regeln konsequent einzuhalten und mit Leben zu füllen.



Das 7-Punkte-Programm

*** Anreise und Teilnahme nur für Motorräder auf zwei oder drei Rädern. Trikes auf Basis eines Motorrads zählen dazu. Der Autoparkplatz in Solla ist nur noch für Besucher mit Pkw aus der Umgebung vorgesehen. Lkw, Lieferwagen und Autos mit Anhängern von Teilnehmern sind nicht erwünscht!**

*** Zwei- und Dreiräder müssen auch auf dem Veranstaltungsgelände strassenzugelassen und versichert sein. Nicht zugelassene Fahrzeuge werden nicht mehr geduldet. Sie werden an Ort und Stelle stillgelegt und erst nach der Veranstaltung ab dem 1. Februar gegen Zahlung einer Aufwandserstattung herausgegeben.**

*** Auf der Zufahrtsstraße ab Solla gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Helmpflicht, im Veranstaltungsgelände ist maximal Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Bei Missachtung kann das Fahrzeug ebenfalls an Ort und Stelle stillgelegt werden und wird dann erst nach der Veranstaltung ab dem 1. Februar herausgegeben.**

*** Bereits ab dem Wochenende vor der Veranstaltung, spätestens ab 23. Januar 2015, ist das Gelände mit Bauzaun abgesperrt. Die Zufahrt ist nur für Motorräder auf zwei oder drei Rädern möglich. Lkw, Lieferwagen und Autos können nicht im Verlauf der Zufahrtsstraßen entladen werden. Es wird entlang der Zufahrtsstraßen ein absolutes Haltever-**

bot eingerichtet. In den Ortslagen Solla, Loh und Köhlberg gilt ebenfalls ein Parkverbot. Missachtungen werden rund um die Uhr polizeilich geahndet.

*** Bis zum 23. Januar 2015 aufgestellte Großzelte werden nicht geduldet und sind umgehend abzubauen. Bei Nichterfolg werden sie kostenpflichtig entfernt und erst nach der Veranstaltung ab dem 1. Februar gegen Zahlung einer Aufwandserstattung herausgegeben.**

*** Ein frühzeitiges bloßes Absperren/Trassieren von Zeltplätzen ist nicht gestattet. Eine erfolgte Absperrung ohne die Errichtung eines Zeltes darf vom Veranstalter oder von anderen Teilnehmern entfernt werden.**

*** Feuerwerkskörper, Karbidkanonen, Sirenen und Ähnliches sind verboten und werden beim Betreten des Geländes abgenommen. Der Gebrauch von illegal eingeschmuggelten Krachmachern während der Veranstaltung wird mit sofortigem Platzverweis geahndet.**

Der BVDM bittet alle Teilnehmer, sich unbedingt an die neuen Regeln zu halten.

„Diese Maßnahmen sind leider notwendig und verursachen nicht unerhebliche zusätzliche Kosten. Wir hoffen, damit den Charakter der Veranstaltung wiederherzustellen und das Elefantentreffen in die Zukunft zu retten!“, so Wolfgang Schmitz, Referent Elefantentreffen des BVDM.

Die Tätigkeit des einzelnen Helfers erhält dann eine besondere Bedeutung. Durch sein Auftreten, sein Überzeugen und sein Engagement ist er mehr als alle anderen dazu in der Lage, zu einer guten Stimmung beizutragen. Wichtige Einsatzpunkte für uns bleiben daher unter anderem die Straßensperre in Solla am Hauptzufahrtsweg, die Kontrolle am Haupteingang und eine ausgedehnte Präsenz auf dem Gelände, auch und gerade in den Abend- und Nachtstunden.

Nicht nur der Dienst im Rahmen der Veranstaltung, sondern auch die Gemeinschaft die wir erleben, veranlasst viele Helfer, jedes Jahr wieder dabei zu sein. So haben wir 2015 als Sammelunterkunft einen großen Raum im wiedereröffneten Gasthof Geiselstein in Solla angemietet, in dem wir mit Luftmatratze und Schlafsack

unterkommen können. Auch für die Mannschaft aus dem nun leider nicht mehr existierenden „Matratzenlager“ ist somit eine neue Bleibe gefunden. In guter Erinnerung haben viele auch das Haus in Solla „übernachten wie im Freilichtmuseum“. Wir haben es für 2015 wieder für Euch angemietet!

Den Transfer von und zu den Unterkünften in Solla werden wir mit einem angemieteten Bus machen, das Quad darf nach unseren neuen Regeln den nicht zugelassenen Streitwagen ja nicht mehr ziehen!

Veränderungen erwarten uns und das Elefantentreffen. Daher würden wir uns in diesem Jahr besonders freuen, wenn wir Dich als Helfer begrüßen dürfen. Die Aufwandspauschale für die Helfer wurde nach der letzten Veranstaltung bereits deutlich angehoben. Dein Einsatz soll Spaß

machen und Du sollst nur Zeit und kein Geld mitbringen!

Die Anmeldung ist einfach unter ET-Helfer@BVDM.de oder telefonisch unter 01 52/535 563 84. Fragen nach Anreise, Unterkunft und allen weiteren Einzelheiten beantworten wir gerne.

Für das Team vom Elefantentreffen

Uwe Marcus



Schnee, Lagerfeuer, viele Motorradfahrer aus ganz Europa und eine friedliche Stimmung wünschen sich Teilnehmer und Organisatoren des Elefantentreffens. (Foto: lz)

LV Rhein-Ruhr on tour



Am letzten Wochenende im August war es wieder soweit: die 15. Auflage der Sauerlandtour, ausgerichtet vom Landesverband Rhein-Ruhr im BVDM, begann am Freitag mit dem Treffen der meisten Teilnehmer an einer Tankstelle im Essener Süden. Aus organisatorischen Gründen musste die geführte Fahrt diesmal im Gebiet der Südeifel und Luxemburg stattfinden, was aber den Titel der Veranstaltung nicht ändert und der Stimmung am gesamten Wochenende keinen Abbruch tat.

Diese Tour zielt darauf ab LV- und BVDM-Mitgliedern sowie deren Freunden oder Arbeitskollegen, ein entspanntes Motorradfahrwochenende in interessanten Gegenden ohne jegliche Wettbewerbseigenschaften zu bereiten. Organisiert wird die Tour von Albert Kevekordes und mir, Lorenz van der Mee. Die Unterkunft, etwa in guten Jugendherbergen oder kleinen Hotels zu angemessenen Preisen, das freitägliche Abendessen und das Grillen am Samstag nach der Tour wird vorab organisiert.

Ich glaube, dass die bunte Mischung aus Teilnehmern, die sich seit Jahren kennen, und neuen Gesichtern (Mitgebrachte), die abendlichen Benzingespräche mit Altbekannten und Neuen und das unangestregte Hinterherfahren in einer reizvollen Gegend den Charakter dieser Tour ausmachen.

In diesem Jahr sind leider nur fünf Teilnehmer zusammengekommen, was sich jedoch nicht negativ ausgewirkt hat, im Gegenteil. Die Unterkunft war in diesem Jahr die Jugendherberge in der Römerstadt Trier an der Mosel. So fuhren wir erst mal vom Essener Süden los über die Autobahn bis nach Neuss um „den Pott“ hinter uns zu lassen. Von dort aus ging es dann „über Land“ bis nach Blankenheim in der Nordeifel, wo wir in einem schnuckeligen Café im alten Stadtkern erst einmal eine Mittagspause mit Flammkuchen, Kaffee und Kuchen eingelegt haben. Dann das Navi neuprogrammiert: JH Trier, kurvenreicher Modus. Was dann kam, machte schon Lust auf den Rest des



Wochenendes. Kleine und kleinste Sträßchen abseits der Haupttrouten in der Eifel. Ich selbst fahre ja schon, als LV-Mitglied, Stichwort Eifelgrundstück, seit über 30 Jahren regelmäßig in und durch die Eifel, aber das Navi lässt mich jedes Mal staunen, was es dort „noch alles zu tun gibt“. Von Blankenheim aus waren es noch ca. 120 Kilometer, für die wir vier knapp drei Stunden gebraucht haben. Nachdem wir dann in der Jugendherberge Trier unsere Zimmer bezogen hatten, kam auch der fünfte Teilnehmer der Tour noch dazu. Peter war der einzige von uns, der am Freitag noch arbeiten musste. Sein Eintreffen hatte sich allerdings erheblich verzögert, weil er sich zusehr auf sein Mäusekino für die Betriebsmitteanzeige verlassen hatte (sein Tank war leergefahren). Da gab es also schon den ersten Gesprächsstoff und die Lästereien waren auf seiner Seite. Am Samstagmorgen sind wir dann gegen 9 Uhr gestartet, um auf Nebenstrecken die Kurven und Anhöhen von Luxemburg unter die Räder zu nehmen und, Achtung Peter, als allererstes in Wasserbillig die Motorräder erst einmal aufzutanken.

Danach ging es dann durch Täler und über Anhöhen kreuz und quer durchs südliche Luxemburg, natürlich auch durchs Müllertal, wo wir auch eine Wanderung zu Fuß durch die Steinlandschaft gemacht haben. Eine längere Pause folgte dann wie-

der in Vianden, direkt am Flüsschen Our sitzend, begleitet vom „rasenden Roland von Vianden, wo auch die „in Öl gebackenen Erdapfelstreifen an einem Dialog mit zwei Saucen“ (Pommes rot-weiß) nicht fehlen durften. Die Rückfahrt nach Trier machten wir dann auf der deutschen Seite der Our, also durch die Südeifel, natürlich kurvenreich. Bevor wir dann die Tour beendet hatten, bekamen wir auf der gegenüberliegenden Anhöhe noch eine phantastische Aussicht über das Moseltal und die Stadt Trier. Zurück an der JH ging es dann, wie immer zum Abschluss dieser Veranstaltung, ans Grillen. Drei-Gänge-Grill-Menü mit Krautsalat und Jugendherbergsblümchentee und jeder Menge Spaß am ausklingenden Abend.

Am Sonntagmorgen hatten wir dann noch ca. zwei Stunden, um bei eigentlich gutem, aber wechselhaftem Wetter wieder quer durch die Eifel zurück in Richtung Ruhrgebiet zu fahren. Dann hatte uns der Regen, von Westen kommend, eingeholt. Wir stärkten uns noch einmal in dem kleinen Café in Blankenheim, bevor wir uns unsere „Chipstüten“ angezogen haben und dann auch über die Autobahn zurück gefahren sind. Wir alle, Klaus Pilgrim, Peter Gremm, Klaus Teege, Paul Schwane und ich, waren uns einig, das war mal wieder ein gelungenes, kurvenreiches Wochenende.

Lorenz van der Mee





Kurvenorgie im XL-Format

Es begann mit einem Newsletter der Iron Butt Association Anfang des Jahres. Darin stand der Hinweis auf den 1. Alpenmarathon 2014. Drei Strecken standen als Tagesfahrt zur Auswahl. 350, 550 und 783 Kilometer. 783 Kilometer Alpenpässe als Tagestour! Das klingt doch mal nach einer schönen Herausforderung für einen Vielfahrer. Die Entscheidung fiel in Sekunden. Geeignete Mitstreiter für ein Team zu finden, dauerte etwas länger. Die Reaktionen auf die Idee waren sehr konträr. Von nicht machbar auf Alpenpässen, unverantwortbar bis hin sofort dabei.

Die Idee zu der Veranstaltung hatte Ralf Schöner von „Kurvenkratzer Motorradreisen“. Von Anfang an gab es

eine gut gestaltete, informative und ständig aktualisierte Webseite, Teilnehmerfragen wurden umgehend beantwortet und der Gesamtpreis (Startgeld, Maut für Großglockner und Rossfeld, T-Shirt, zwei Übernachtungen, etc.) stimmte auch. Etwas überrascht waren die Veranstalter wohl von der Resonanz. Die Teilnehmerliste wuchs ständig und am Ende waren es über 300 genannte Starter, von denen mehr als die Hälfte die große 783 Kilometer-Runde fahren wollten. Wissen die alle was sie erwartet und überschätzen sich nicht?

Start für die Fahrer der großen Runde war morgens ab 6 Uhr am Hotel Schweizer Hof nahe Traunstein. Um 4.30 Uhr wurde ich von meinen Team-



Eine der Kontrollen beim Alpenmarathon. (Fotos: Biethan)



Kollegen aus dem „RT-Freunde“-Forum aus dem Tiefschlaf gerissen. Nach einem kurzen Frühstück gestaltete sich die Anfahrt zum Start schon außerordentlich abenteuerlich. Dichter Nebel erfordert höchste Aufmerksamkeit. Für einen Brillenträger auf Motorrad erst Recht. Das rege Treiben von Hunderten Motorradfahrern am Startplatz im Nebel ließ die Spannung aber steigen. Was würde der Tag bringen?

Auf dem Weg zum ersten Kontrollpunkt an der Rossfeld-Panoramastraße hatte das

Wetter aber zunächst ein Einsehen. Der Nebel wurde von der Sonne verdrängt und die Kurvenorgie konnte beginnen. Weiter ging es über den

Großglockner und einer ersten kurzen Pause auf der Edelweisspitze. Zwischen Lienz und Cortina d'Ampezzo wurden die Straßen zunehmend voller. Neben sicherem Beherrschen des Motorrads in jeder Art von Kurven und Spitzkehren, waren nun auch andere Erfahrungen und Qualitäten gefragt, um als Team nicht zu weit auseinander gerissen zu



Autor und Vielfahrer Olaf Biethan.



werden: Sicheres und zügiges Überholen. Auf der Anfahrt zum vierten Kontrollpunkt nördlich von Bozen in den Sarntaler Alpen änderte sich das Wetter. Teilweise heftigste Regenfälle setzten die kleinen Straßen und Pässe, die wir gewählt hatten, nachhaltig unter Wasser. Von nun an ging es über das Pensers Joch und die alte Brenner Straße wieder Richtung Norden. Wieder in Österreich hörte der Regen auf. Bis zum Ziel waren die Straßen aber nass. Die Anfahrt zum fünften Kontrollpunkt südlich von Kufstein war eher kurvenarm und stark Geschwindigkeit reglementiert, fast schon langweilig. Nach einer ausgiebigen Pause



an der „Bikers Ranch“ – auch die Fahrer müssen mal Energie tanken – folgte in beginnender Dämmerung die letzte Etappe um den Chiemsee zurück zum Start. Kurz nach 22 Uhr erreichten wir abgekämpft aber glücklich das Ziel.



Die Fahrzeit war dabei unerheblich. Die Ankunftszeiten der Teams der großen Runde schwankten zwischen „kurz nach 18 Uhr“ und „nach Mitternacht“. Am nächsten Morgen gab es bei der Sie-



gerehrung dann auch keinen Sieger, sondern einige Ehrenpreise. Zum Beispiel für den, der nach Tacho exakt die vorgegebenen 783 Kilometer gefahren ist oder den Fairplay-Preis oder für mich, weil ich das Motorrad mit dem höchsten Kilometerstand am Start hatte. Zur Überraschung des Veran-

stalters hatte nur ein Team die große Runde abgebrochen. Alle anderen haben die große Runde vollendet. Was auch für die Qualifikation und Erfahrung der Starter spricht, die eigenen Fähigkeiten richtig eingeschätzt zu haben. Je nach BMW RT Modell waren wir zwischen 762 und 799 Kilometer

nach Tacho gefahren, bei identischer Strecke! Der Alpenmarathon war eine schöne und anspruchsvolle Tour für alle erfahrenen Vielfahrer. Der Veranstalter hat schon angekündigt, trotz gelungener Premiere, für 2015 einige Optimierungen vor zu nehmen.

Olaf Biethan





Freude in Freudenstadt

Bei ihrer sonnigen Schwarzwald-Herbsttour spulen Teilnehmer des Motorradvereins Hessenbiker rund 30.000 Kilometer ab.

Flexibilität ist Trumpf – das stellen die Reiselustigen des Kirchhainer Motorradvereins

Hessenbiker mal wieder eindrucksvoll unter Beweis. Ein Ausritt nach Freudenstadt birgt Freude satt: Dieses Motto nahmen sich die Hessen zu Herzen, spulten die Anreise-Distanz von etwas mehr als 300 Kilometern ab, um in der Besetzung „28 plus 2“ schließlich das Hochplateau am Ostrand des Nordschwarzwalds zu erreichen. Für „28 plus 2“ (28 eingetragene Hessenbiker und zwei Gäste) bot das ebenso idyllische wie motorradroutentechnisch optimal gelegene Freudenstadt eine prima Ausgangsposition für herbstliche Exkursionen vom Feinsten. Insgesamt rund 30 000 abgespulte Kilometer sind der Beweis für den Spaß an der Freud.



Ein Sonderlob verdienten sich die Tourenausschussmitglieder und natürlich Reiner Priemer, der im Vorfeld als Hessenscout das Hotel Traube in Freudenstadt für das Spektakel auserkoren hatte und „Herbergsmutter Gaby“ für ihre Gastfreundschaft.

Vier Tage 30 Köpfe unter insgesamt 24 000 Freudenstädtern: Der größte

Marktplatz Deutschlands beeindruckte die Hessen schon

sehr, auch wenn die 50

Wasserfontänen direkt

vor dem Hotel nicht als die größ-

te baden württembergische

Motorradwaschanlage, sondern

als imposante

Touristenattraktion einzustufen

waren. Erholt von der

Anreise, bot tags darauf

der erste Ausritt die Gelegen-

heit, Höhenluft zu schnuppern. Im

wahrsten Sinne des Wortes sorgte der

Hochschwarzwald bei strahlendem

Sonnenschein genauso für ein Stim-

mungshoch wie die Stippvisite am

Schluchsee auf fast 1000 Metern Höhe

– dem höchstgelegendsten natürli-

chen Gewässer des auf zwei Rädern

zu erkundenden Mittelgebirges. Was

kann es nach getaner (Motorradtou-

ren-)Arbeit Schöneres geben, als die Hessenbiker-Gemeinschaft bei einem gemeinsamen Abendessen zu pflegen? Schnurstracks ging es auf besagten Riesenmarktplatz, ratzfatz war die Turmbräu-Heimstätte mit dem urigen Schwarzwald-Ambiente gefunden. Bei sich im Laufe des Abends entwickelnder Vor-Oktoberfeststimmung ließen die Protagonisten aus dem Marburger

über die französische Grenze zu machen. Der Naturgenuss pur in Verbindung mit ansprechend geschwungenen Asphaltbändern machte natürlich Appetit auf mehr. Schlichtweg als Binsenweisheit wurde die Tatsache hingenommen, dass man in den Vogesen gut speist. Dementsprechend motiviert ging es im geordneten Formations-Rückflug wieder zurück, oh



Land die Biker-Eindrücke des Tages Revue passieren und zogen ein überaus positives Zwischenfazit.

Der Naturpark „Ballons des Vosges“ ist erst 15 Jahre alt, Grund genug für die zehn Lenze jüngere Fraktion unter dem Wappen der Hessenbiker mit Vereinsgründungsjahr 2009, auf der großen Vogesentour einen Abstecher

pardon – natürlich retour – nach Freudenstadt, denn schließlich wartete nach dem Taxi-Transfer im Stadtteil Grüntal die nächste Herausforderung auf die Hessen. In der „Galerie Zur Mühle“ war sich die 30-köpfige Biker-Familie einig, zwar auf pferdestärkenstrotzende Maschinen zu stehen, aber die kulinarischen Variationen der wie-



hernden Zeitgenossen eher links liegen zu lassen. Rindersteaks aller Gewichtsklassen waren der Hit. Einmal kam sogar Bison auf den Teller.

Ehre, wem Ehre gebührt; wenn Engel in Gestalt von Hessenbikern reisen, dann hat der Wettergott ein Einsehen. Der Tripp nach Freudenstadt war die nunmehr vierte Herbst-Exkursion in Folge bei Top-Bedingungen und stand den Sonnenscheinfahrten an die Mosel (2011), in den Thüringer Wald (2012) und in die Fränkische Schweiz (2013) in

nichts nach. Außer einer Zwangspause eines Piloten eines Zweirads aus dem Land der aufgehenden Sonne, dem die Gelben Engel des ADAC mit einem kräftigen Schluck aus dem Reservekanister wieder auf die Sprünge halfen, gab es keine unliebsamen Zwischenfälle. So soll es sein, wenn Engel reisen . . . Alle Hessenbiker sind sich einig: Nach der Herbsttour ist vor der Herbsttour!

Andreas Wagner

www.hessenbiker.com



www.bvdm.de

**ANMELDEN,
AUFSTEIGEN,
SPASS HABEN!**

➤ Touren
➤ Ausfahrten
➤ Motorradtrainings

sicherheit@bvdm.de ➤ Telefon: 0 22 1 . 42 07 38 90



Mit dem Motorrad Freude bereiten

33. Hohensyburger Dreiecksfahrt – Motorradfest am 13. September 2014

Bei gutem Wetter konnten der Sportwart Jürgen Schmidt und seine Helfer vom MC Sauerland e.V. im BVDM fast 20 Teilnehmer mit ihren Gespannen und mehrere Solofahrern in Volmarstein begrüßen.

Die vorbereitete Organisation klappte gut. Die Helfer vor Ort, Gerd Hintzke, Barbara Keggenhoff, Angelika Vollmer, Armin Herrmann und Wolfgang Doktorowski hatten die nötigen Forma-

litäten schnell erledigt. Die auszufüllenden Bord- und Teilnehmerkarten waren schnell ausgefüllt.

Alte Freundschaften mit den jugendlichen Teilnehmern wurden im Eiltempo aufgebaut, bzw. neue geknüpft. Immer die Frage: Fahr ich wieder mit dir? Kann ich mit dir fahren? Die Freude ist bei den Kindern kaum zu beschreiben. Oder: Hast Du noch

den Platz frei?“ Die Fahrer hatten Helme für die Mitfahrer dabei.

Gegen 10.30 Uhr, nach einem guten Frühstück für die Fahrer, ging es dann endlich los. Die lange Schlange der Gespanne setzte sich langsam in Bewegung. Es ging nun durch Wald und Feld in Richtung Arnsberg-Holzen zu



Die Plätze im Beiwagen sind begehrt.

der Schützenbruderschaft St. Johannes Evangelist. Dort angekommen, warteten die Schützen, angeführt vom Vorstand unter der Leitung des 2. Brudermeisters Klaus Schulte und unserem Kontaktmann Andreas Reinehr, der die Verbindung zu den Schützen hergestellt hatte, schon auf die Gäste.

Jürgen Schmidt konnte als Gäste die stellv. Bürgermeisterin der Stadt



Arnsberg, Rosemarie Goldner, einige Ratsvertreter und die Sponsoren begrüßen. Er bedankte sich bei den Schützen für die Einladung. Goldner hob in ihrem Grußwort die Wichtigkeit der Inklusion in der heutigen Zeit hervor und verwies auf die Besonderheit dieser Konstellation: Behinderte Menschen, Schützenbruderschaft und Motorradfahrer, wie passt das zusammen, war ihre Frage. Da der MC Sauerland das aber bereits seit 33 Jahren praktiziert, ist Inklusion keine Errungenschaft der Neuzeit, sondern für die Motorradfahrer praktizierte Selbstverständlichkeit.

Das amtierende Königspaar und der 1. Brudermeister, Theo Lepping, machten inzwischen auch ihre Aufwartung.

Nach einer Stärkung vom Grill, reichlichen Salaten und Getränken für die Teilnehmer ging es an die Wettkämpfe. Von den Schützen waren die Disziplinen aufgebaut. Geschicklichkeit war gefragt.

Vier Mannschaften stellten sich den Aufgaben. Am Ende siegten die Mannschaft Volmarstein 2 vor der Mannschaft Volmarstein I. Die Mannschaft MC Sauerland belegte den 4. Platz hinter der Mannschaft der Schützen, die den 3. Platz belegte. Bei allen Teilnehmern und den Zuschauern war die Freude groß. Es gab für alle einen Erinnerungspokal. Eine weitere Überraschung wartete auf die Teilnehmer. Die Feuerwehr Holzen hatte ein Löschfahrzeug angefahren und sorgte mit Spritzübungen für eine abkühlende Belustigung.

Viel zu schnell verging die Zeit. Und man musste schon wieder für die Heimfahrt rüsten..

Bei einer Unterredung mit Frau Goldner und den anwesenden Ratsvertretern machte Hans Lothar Reinher in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des MC Sauerland e.V. noch einmal deutlich, dass Motorradfahrer auch etwas anderes können, als nur Krach

machen. Er bat auch darum, dass die politischen Vertreter die Bürger im Sauerland, die an der einen oder anderen Stelle von Motorradfahrern einer anderen Kategorie belästigt werden, zu bitten, nicht alle Motorradfahrer über einen Kamm zu scheren. Wobei er ausdrücklich jede Maßnahme unterstützt, die Krachma-



Die siegreichen Mannschaften mit ihren Pokalen.



cher und Raser aus dem Verkehr zu ziehen. Eine Streckensperrung sieht er aber als kein geeignetes Mittel an. Es handelt sich hierbei aus seiner Sicht nur um eine Verlagerung des Problems auf andere Straßen, bzw. andere Ortsteile. Hier müssen aus seiner Sicht der Polizei andere Mittel in die Hand gegeben werden. Hier müssten die gesetzlichen Bestimmungen überarbeitet werden.

Zum Abschluss bedankte sich der MC Sauerland bei der Schützenbruderschaft für ihren Einsatz. Im Schlusswort unterstrich Klaus Schulte, 2. Brudermeister, dass die Schützenbruderschaft die Organisation gerne übernommen hatte und sich ebenfalls über den Erfolg freue.

Noch einmal wurden die Gäste auf die Motorräder verteilt und es ging zurück über Menden, Iserlohn, Rheinen und Schwerte nach Volmarstein.

Dort angekommen, bedankte sich Frank Maihoff bei allen Teilnehmern

und wünschte sich, dass alle im nächsten Jahr wieder dabei sind. Als Termin für 2015 wurde der 15. August vereinbart. Man versprach, im nächsten Jahr wieder zu kommen. Kräftiges Händeschütteln und ein schöner Tag ging für alle zu Ende.

Hans Lothar Reinehr



Falk Hartmann

Der BVDM trauert um Falk Hartmann, der am 28. Oktober 2014 verstorben ist. Jahrzehnte engagierte er sich für die Gespannszene und war auf dem BVDM-Elefantentreffen nicht nur ein gern gesehener, sondern auch ein häufiger Gast. Als einziger nahm er an den ersten 50 Elefantentreffen teil. Die Motorradszene verliert mit ihm einen engagierten Streiter.



Neues aus Europa

Dreimal im Jahr finden die Committee-Meetings der FEMA statt. Dazu sind die Vertreter aller Mitgliedsverbände eingeladen. Auf diesen Committee-Meetings werden auch die Entscheidungen über den zukünftigen Weg demokratisch beschlossen. Die Meetings Anfang Februar und Anfang Oktober finden üblicherweise in Brüssel statt – wenn nicht der BVDM dazwischen funkt und zum Elefantentreffen eingeladen hat. Das Meeting im Mai richtet üblicherweise einer der Mitgliedsverbände aus. 2015 hatten unsere Kollegen von BLS Island zum Meeting nach Reykjavik eingeladen. Mit den auf der MV bereitgestellten Mitteln wäre eine Teilnahme praktisch nicht möglich. Da das Meeting aber am langen Him-



melfahrts-Wochenende stattfand, beschloss ich es mit einer kurzen, privat finanzierten, Städte- bzw. Ländertour zu verbinden. Wann gibt es sonst schon mal einen Anlass, Island zu erkunden. Auch die Erlebnisse dieses Kurztripps wären einen Bericht wert. Es ist alleine schon eine ganz neue Erfahrung, beim Hinflug gegen Mitternacht die Sonne aufgehen zu sehen im Flugzeug.

Kernthemen des Meetings waren die finanzielle Lage der FEMA und die Frage, wie man auch weiterhin eine effektive Lobbyarbeit in Brüssel sicherstellen kann.

Die sinkenden Mitgliedszahlen fast aller europäischen Mitgliedsverbände und das Auslaufen des von der EU geförderten Projektes Riderscan zwingen zu diesen Überle-

gungen. Eine preisgünstigere Geschäftsstelle wird gesucht. Der Dienstältesten FEMA-Mitarbeiterin, Christina, wur-





Veränderungen. Christina kann von einer Halbtagsstelle nicht leben und hat die Kündigung zu Mitte 2015 akzeptiert. Die Praktikantin Laura wird turnusgemäß ihre Arbeit für das Pro-

jekt Riderscan im März beenden. Die langjährige (hauptamtliche) FEMA-Generalsekretärin Aline Delhaye hat angekündigt, sich 2015 beruflich verändern zu wollen und unser ehrenamtlicher, auf dem Committee-Meeting im Rahmen des Elefantentreffens gewählter Präsident Frederic George hatte damals schon angekündigt, nur für die zwei Jahre zur Verfügung zu stehen. 2015 wird also ein spannendes Jahr mit Veränderungen für die FEMA. Da wartet viel Arbeit für die gewählten Board-Mitglieder zu den nächsten Committee-Meetings. Erfreulich ist, dass die FEMA mittlerweile als kompetente Vertretung der europäischen Motorradfahrer anerkannt ist. Maria vom schwedischen Verband berichtete wie Vorschläge der FEMA z.B. zu „Antimanipulation“ oder regelmäßiger technischer Überprüfung (PTI) erfolgreich in EU-Richtlinien eingearbei-

de gekündigt und ihr eine Halbtagsstelle angeboten. Grundsätzlich fielen alle Entscheidungen ziemlich einstimmig, nur die Frage ob der zukünftige (ehrenamtliche) FEMA-Präsident(in) auch Vertreter seiner nationalen Organisation bleiben darf, wurde kontrovers diskutiert. Letztendlich sprach sich eine deutliche Mehrheit aber dafür aus.

FEMA muss sich neu aufstellen

Das Meeting Anfang Oktober fand dann, am Intermot-Samstag in neuer Location in Brüssel statt. Gut, dass Brüssel in gut zwei Stunden aus von Köln zu erreichen ist. So klingelte der Wecker um 5 Uhr, damit ich pünktlich in Brüssel sein konnte.

Die Zukunft der FEMA bleibt spannend und steht vor grundlegenden



dass diese direkt auch für alle motorisierten Zweiradfahrer vorgeschrieben wird. Als „Arbeitsschützer“, der ich beruflich bedingt bin, halte ich es durchaus für sinnvoll, die Mindest-Schutzzeigenschaften von z.B. Arbeitshandschuhen oder die Dämpfung

tet werden konnten. Ein europaweiter „Mobility Test“ ergab einen klaren Sieger im täglichen urbanen Verkehr. Mit dem motorisierten Zweirad geht es fast überall am schnellsten. Nur einmal war das Fahrrad noch schneller. Für den BVDM führte Uwe Flammer mit seinen Kollegen von der Bosch-Motorradgruppe eine entsprechende Vergleichsfahrt im Raum Stuttgart durch. Ein wenig Sorge bereitet vielen ein CEN-Normentwurf zur Gestaltung von persönlicher Arbeits-Schutzbekleidung. Viele sehen die Gefahr,

von Protektoren zu normen. Keinesfalls darf diese Norm aber verbindlich für motorisierte Zweiradfahrer vorgeschrieben werden. Die Bedürfnisse an den Knie-, Ellenbogen oder Kopfschutz eines z.B. Bauarbeiters unterscheiden sich nun mal grundsätzlich von dem eines Motorradfahrers, vielleicht noch bei -10°C oder + 40°C. Hier heißt es, wachsam zu bleiben, besonders was unseren deutschen Volksvertretern vorschwebt.

Das nächste Committee Meeting findet am 31. Januar 2015 in Brüssel statt.



Direkt danach richtet (2. und 3. Februar) die FEMA das nächste „European Motorcyclists Forum“ (EMF) im Brüsseler EU-Parlament aus.

Olaf Biethan

Neues aus der BAGMO

Die BAGMO ist ein freiwilliger, unabhängiger Zusammenschluss von Motorradfahrer- und Sportverbänden, Clubs, Instituten, Fachredaktionen und Industrievertretern. Seit 1991 setzt sich die BAGMO für die Interessen der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer in Deutschland ein. Im Rahmen der InterMot trafen sich Ihre Mitglieder wieder zu einer Sitzung, um Gedanken und Erfahrung auszutauschen.

Am „Tag der deutschen Einheit“ ging es unter anderem um folgende Schwerpunkt-Themen: Ideen und Vorschläge zu einer IfZ-Kampagne zur Motorradsicherheit.

Dauerthema Motorradlärm und die damit verbundenen Probleme wie drohende Streckensperrungen. Ab 2016 wird es zumindest keine infernalisch lauten Zubehör-Schalldämpfer mit obskurer EU-Zulassung mehr geben. Ab diesem Zeitpunkt muss jeder Schalldämpfer auch auf dem entsprechenden Motorrad geprüft werden und darf nicht lauter sein als der originale Schalldämpfer. Hier wurde von einigen Anwesenden aber auch Kritik an den Motorradherstellern geübt. Einige Original-Schalldämpfer emittieren außerhalb des genormten Messverfahrens extrem hohe Geräusche, die nicht der Akzeptanz von Motorradfahrern dienen.

Ein weiterer Punkt waren die vorläufigen Unfallzahlen für 2014. Leider ist es so, dass die Unfallzahlen, nicht nur beim Motorrad, mit der Anzahl schöner Tage steigen. Von daher werden die Unfallzahlen 2014 wohl wieder einige ernsthafte und leider auch weniger fundierte und publizistische Diskussionen zum Thema Sicherheit auslösen.

Positiv ist auf jeden Fall, dass der Modellversuch „Moppedführerschein mit 15“ in drei östlichen Bundesländern ein voller Erfolg ist. Es haben 4,5 mal so viel Aspiranten die Klasse AM-Prüfung erfolgreich absolviert. Es wurden gleichzeitig auch weniger getötete und verletzte Mofa- und Moped-Fahrer gezählt. Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie hätten diese Regelung auch bundesweit erlaubt.

Leider kam es innerhalb der BAGMO zu keinem gemeinsamen Statement für diese Regelung, da Organisationen, die ich noch nie auf einer BAGMO-Sitzung gesehen habe, dagegen waren. Vielleicht sollte man auch innerhalb der BAGMO mal überprüfen, wer eigentlich noch die Interessen der Motorradfahrer vertritt (Meinung des Verfassers). Zum Abschluss berichteten die Verbände über ihre Aktivitäten.

Olaf Biethan

www.ifz.de/bagmo.htm



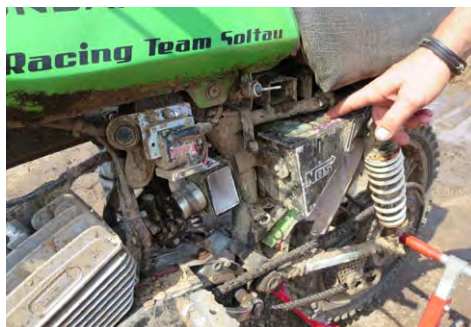
Verrückter als in der Jugendzeit

Von der in die Tat umgesetzten Idee, ohne Erfahrung an einem 24-Stunden-Mofarennen teilzunehmen.

Es ist nie zu spät, Verpasstes aus der Jugend nachzuholen. Mofa, Moped? Trotz hunderttausender Kilometer auf dem Motorrad, kann ich hier nicht mitreden. Mit 18 bin ich direkt vom Fahrrad auf das Motorrad umgestiegen. Nicht drängend, aber irgendwie hat es mich schon interessiert, auch eigene Erfahrungen zu sammeln. Vor knapp zwei Jahren wurde eher zufällig in einem von mir regelmäßig besuchten Forum (DR-Big.de) die Idee geboren, mal an einem 24-Stunden-Mofa-Rennen teilzunehmen. 24 Stunden? Die Idee war genial, zumal 24-Stunden-Rennen immer ihren eigenen Charakter haben.

Viele Einträge und Diskussionen später gab es dann nicht nur die Idee, sondern auch ein Team, das sich Ende Juli Richtung Munster aufmachte. Voll motiviert, aber ohne jegliche Erfahrung mit solch einem Renneinsatz. Im Gepäck ein bei E-Bay ersteigerte Hercules Prima GT, samt diverser günstig ersteigerte Ersatzteile. Beim Eintreffen an der „Rennstrecke“ war ich erschrocken. Was andere Teams auf dem ihnen zugeteilten Boxengassen-Platz aufbauten, war schon richtig professionell. Aus Baugerüsten wurden komplette Boxen mit Werkstatt, Ruheraum und natürlich im ersten Stock Zuschauertribüne samt Kühlschrank und Sofa aufgebaut.

Da konnten wir nicht mithalten. Auch nicht bei der Abnahme. Irgendwie wollte unsere Mofa nicht laufen und so führten wir es Freitag erst



Vor dem Rennen wartete viel Arbeit, denn das Mofa wollte nicht richtig laufen. Viel Zeit wurde für die Fehlersuche und den Austausch der Teile benötigt.



Das Mofa läuft endlich, aber das Rennen wird zur Schlamm Schlacht. Bei zwei Metern Größe ist es nicht einfach, die Beine auf dem Mofa unterzubringen. (Fotos: Biethan)

fünf Minuten vor Abnahmeschluss vor. Auf dem Rollenprüfstand der Abnahme, der sicherstellt, dass kein Mofa schneller als 50 km/h läuft, war es ein Problem, überhaupt eine Messung zu machen. Ständig ging das Mofa aus. Bei der anschließenden Qualifikationsrunde auf der mittlerweile knöcheltief verschlammten Strecke, war nicht die Zeit das Kriterium, sondern überhaupt eine Runde zu schaffen. Immerhin wir fuhren eine Runde und durften als letzte in der Startaufstellung starten. Knapp die Hälfte der Teilnehmer war aufgrund des Wetters keine Qualifikationsrunde gefahren und musste aus der Box nachstarten. Leider stand das Mofa nun im „Parc ferme“ und wir mussten weitere

Versuche, es vernünftig zum Laufen zu bringen, auf das Rennen verschieben. Keine guten Voraussetzungen für die bunt zusammengewürfelte Fahrertruppe. Von klein und knubbelig bis groß (über 2 Meter) und dünn, mit massiven Problemen, seine Beine überhaupt auf einem Mofa unterzubringen. Gut, dass andere Forumsmitglieder uns tatkräftig, engagiert und teilweise spontan unterstützten.

Es kam, was kommen musste. In den ersten drei Rennstunden schlug die Stunde unseres Motorrad-Langstrecken-WM erfahrenen Chefschraubers. Alles wurde geprüft, getauscht und optimiert. Nach drei Stunden waren wir mit gerade einmal fünf gewerteten Runden 36. und mit Abstand Letz-



te. Dafür schnurrte unser Mofa die nächsten 21 Stunden problemlos und zuverlässig, wenn auch weit entfernt von den maximal zulässigen 50 km/h.

Was nun kam, war die erste positive Erfahrung dieses Wochenendes. Es wurde nicht nach „Schuldigen“ gesucht, sondern danach, was wir aus der Situation machen konnten. Nach vier Stunden waren wir schon 33., nach fünf Stunden 32., nach sieben Stunden auf Platz 29. Nun hatten wir nicht nur Teamgeist, sondern jeder für sich entdeckte so etwas wie Ehrgeiz. Mal sehen was noch geht!

Kann es überhaupt Spaß machen, mit so einem Mofa 24 Stunden auf einer sich ständig ändernden (von Schlamm zur tiefen festen Spurrille) Schotterpiste zu fahren? Eindeutig ja, und das ist die zweite positive Erfahrung dieses Wochenendes. Raufsetzen

und fahren. Für alle anderen Gedanken bleibt keine Zeit. Runden machen! Auch mit maximal 30 km/h ist es extrem anstrengend, immer eine „perfekte“ Runde zu treffen. Quasi im Minutentakt die persönliche Herausforderung „Der vor Dir ist langsamer, den bekommst Du jetzt auch noch“.

Und dann das Drumherum. Was die Partyatmosphäre angeht, konnte das 24-Stunden-Mofa-Rennen durchaus mit seinen großen Vorbildern wie Le Mans mithalten. Feuerwerk um Mitternacht. Partys in vielen Boxen. Im Gegensatz zum professionellen Sport helfen sich die Teams auch untereinander. Nur eins muss immer: Das Mofa laufen und Runden machen. Nach einem 1,5-Stunden-Turn lege ich mich Sonntagmorgen um 3 Uhr ein wenig hin und kann als einziger von uns fünf Fahrern (zwei davon BVDM-

Mitglieder) kurz einschlafen, in voller Montur. Gegen 5.30 Uhr wache ich kurz auf. Meine Teamkollegen haben auch die letzten drei Stunden das Mofa am Laufen gehalten, aber nun sind alle geschafft. Keiner möchte mehr ohne Pause



Das Team ist in der Nacht von den Anstrengungen gezeichnet.

mehrere Runden am Stück fahren. Der „Lange“ opfert sich wieder für drei Runden (dann bekommt er aufgrund seiner Größe Krämpfe in den Beinen). Also schnell einen Kaffee und Zigarette, Helm auf und ab für die nächsten 1,5 Stunden – genau in den Sonnenaufgang. Was man in diesem Moment fühlt, spürt und empfindet, kann man nicht am „Routenplaner“ planen, man muss es erleben! Zufriedenheit pur auf zwei motorisierten Rädern.



Geschafft, da kommt das Ziel.

Am Ende hat es Dank Teamgeist und mit einem komplett unterlegenen Mofa noch zum 19. Platz gereicht. Auf der Heimfahrt am Sonntagnachmittag legen alle einen Zwischenstopp

zum Schlafen ein. Aber schon abends ist im Forum beschlossen: 2015 sind wir wieder dabei, wenn es passt. Mit besserer Vorbereitung lautet das Ziel: ein einstelliges Endergebnis.

Auch Mofafahren kann richtig Spaß machen.

Olaf Biethan

www.24h-mofaren-nen.de



Im Ziel gibt es eine Wasserdusche. (Fotos: Biethan)



Deutschlandfahrt und viele Burgen

Ich gehöre dem BVDM nun über 20 Jahre an, aber außer dem Elefantentreffen und einigen Deutschlandfahrten, habe ich an den anderen Wettbewerben noch nie teilgenommen. Für 2014 sollte dies anders werden. Erstmals die TZF mitmachen, aber mit Ehrgeiz, das war unser Ziel.

Wir hatten schon einige Ziele des Themas Burgen und Schlösser angefahren, so dass das Umfeld um unseren Wohnort mittlerweile „burgenfrei“ ist! Für die Deutschlandfahrt war, wie immer wenn es weiter entfernt ist, gleich ein Urlaub in der Region geplant. Eine Woche vor und eine Woche nach der DF wurden eingeplant. Dies hatte sich in den vergangenen Jahren bewährt. Nur dieses Jahr sollte es anders ablaufen. Nicht in das Zielgebiet fahren und dort Motorrad fahren und/oder wandern. Nein, dieses Mal wollten wir die Burgen und Schlösser entlang der Strecke abfahren und dokumentieren. Die Route war schnell geplant.

Von zu Hause Richtung Harz und dann gemütlich weiter nach Berlin-Schönefeld unserem Startpunkt der DF. Um etwas Strecke zu machen, fuhren wir das erste Stück vom Ruhrgebiet bis Celle auf der Autobahn. Die Ziele auf diesem Abschnitt waren ja schon im Laufe des Jahres abgefahren.

Schloss Celle, dann Braunschweig

und Wolfenbüttel. Teilweise ließen wir uns viel Zeit, ein anderes Mal ging es zügig weiter. Je nach Lust und Laune. Wernigerode war dann mit dem Schloss unser letztes Ziel. Von dort wollten wir noch in den Harz, um in Falkenstein zwei Nächte zu bleiben.

Als Ziel hatte ich die Daten der Burg Falkenstein ins Navi eingeben. Einige Kilometer vor dem Ziel begannen wir, nach Übernachtungsmöglichkeiten Ausschau zu halten. Direkt am Burgparkplatz gab es eine Pension, die aber geschlossen hatte. Also einfach mal weiterfahren und die Augen aufhalten. Aber wie es so ist, es dämmerte und keine Schlafmöglichkeit weit und breit. Nach einer kleinen Irrfahrt aufs Geratewohl, hielt ich an und gab im Garmin Falkenstein und Bahnhof ein. Als Ruhrgebietler war mir klar, dass es in der Nähe eines Bahnhofs Pensionen oder Hotels gibt. Wieder aufgesessen und siehe da, der Bahnhof war nur 3,5 Kilometer entfernt. Durch große Felder ging es vorwärts. Einmal links, einmal rechts abbiegen und wir waren am Bahnhof. Leider weit und breit kein weiteres Haus, nur ein eingeschossiges altes Bahnhofsgebäude mit vernagelten Öffnungen und Schienenstränge, die schon jahrelang keine Lokomotiven gesehen haben. Nach diesem Schreck holten wir den Laptop raus und suchten online nach



Die Deutschlandfahrt verband Autor Michael Wilczynski mit einem Urlaub und der Anfahrt von Zielen der Tourenzielfahrt 2014. Hier im Bild Burg Roslau. (Foto: Wilczynski)

Übernachtungsmöglichkeiten. Per Telefon reservierten wir uns ein Zimmer und ab ging es zum Schlosshotel. Falkenstein/Harz ist eine Verbandsgemeinde, es gibt nette Orte Meisdorf, Pansfelde und Reinstedt. Aber eben keinen Ortsteil Falkenstein.

Am nächsten Tag tauschten wir die Motorradstiefel mit den Wanderschuh und trotz etwas Regen haben wir viel gesehen und erlebt. Mittwochs ging es weiter Richtung Dessau-Roßlau. Wieder einige Burgen mitgenommen, um dann in das morgens gebuchte Zimmer einzukehren. Die Fahrt dorthin erwies sich als sehr anstrengend. Gottseidank haben wir ja drei Räder unter uns. Mit einer Solo

hätte ich wahrscheinlich eine andere Strecke wählen müssen. Auf eine Länge von 15 Kilometern war die Straße mit Rollsplitt übersät. Teilweise in den Kurven durch die Fahrspuren bis zu vier Zentimeter hoch.

Der Donnerstag brachte uns schönsten warmes Wetter und es gab nur noch drei Schlösser. Oranienbaum, Schloß Babelsberg und Schloß Charlottenburg in Berlin. Doch mit dem Gespann war es nicht möglich, vor einem Ortseingang anzuhalten und das Foto zu machen. Zuviel Verkehr und ich hatte auch keinen Bock auf Stress mit irgendwelchen Menschen.

Eine Anekdote aus Berlin möchte ich euch nicht vorenthalten. Nachdem wir



bei dem Schloss Babelsberg waren, suchten wir ein nettes (neueröffnetes) Lokal direkt an der Spree auf, um ein Tässchen Kaffee/Tee zu uns zu nehmen. Kaum saßen wir idyllisch am Wasser, erschien die Bedienung mit der Karte. Tasse Cappuccino 2,80 Euro aber eine Tasse Tee sollte 4,50 Euro kosten! Nicht mit uns und so sind wir wieder aufgestanden. Direkt nebenan war ein weiteres Lokal. Meine Lieblingsehefrau ging direkt auf die Bedienung zu und fragte nach dem Preis für eine Tasse Tee. Auch hier 4,50 Euro! Sie erklärte der Dame, dass sie nicht bereit sei, diesen Preis zu zahlen. Der Antwort der Bedienung: Was würden sie denn zahlen? Erwiderte meine Gattin 2,80 Euro. „Gut dann bekom-

men sie den Tee für 2,80 Euro.“

Unser Zimmer in Berlin-Schönefeld hatte ich schon von zu Hause aus gebucht, da uns klar war, dass hier die Deutschlandfahrt für uns am Freitag beginnen sollte. Im Hotel 4 Hufen angekommen, wollten wir einchecken. Jedoch war angeblich keine Reservierung vorhanden. Der nette Herr an der Rezeption gab uns dann einfach eine Suite zum Preis von einem Doppelzimmer. Man muss auch mal Glück haben.

Freitagmorgen fuhren wir zu unserem Startpunkt, der Hauptkontrolle 12. Das Lokal nannte sich 45 über Null. Einige Fahrer waren schon da, einige trudelten kurz nach uns ein. Die Vorstandscollegen Olaf Biethan und Ka-



Nicht immer kann man mit dem Gespann vor dem Ortseingangsschild anhalten, um ein Foto zu machen (l.). Michael Wilczynski auf Schloss Augustusburg.



Vor dem Start hieß es ersteinmal, sich wasserfest anzuziehen.

rin Karrasch starteten auch an diesem Punkt.

Es wurde geflächst und über die Uhrzeit diskutiert. Jeder wollte so schnell wie möglich wieder los. Ich selbst hatte mir vorgenommen, dieses Jahr besser abzuschneiden, aber dennoch die Fahrt nicht in Stress ausarten zu lassen. Zügig ging es dann zur ersten (besetzten) Nebenkontrolle. Der Funkerberg in König-Wusterhausen. Leider haben wir hier eine Antwort falsch beantwortet. Jedoch sollte dies auch die einzige falsche Antwort für uns bleiben.

Die nächste für uns zu fahrende Nebenkontrolle war das Museumsdorf Rüdersdorf. Leider war dieses noch geschlossen, aber gemeinsam mit Karin Karrasch haben wir alle Antworten gefunden.

Weiter ging es und Karin und wir trennten uns. Der Rest des Tages verging wie im Fluge. Besonders hervorzuheben war unser netter Aufenthalt an der HK 3 (Kajüte Ratzdorf.) Begrüßt wurden wir von Christel und Horst. Da es dort so besonders schön war, ließen wir uns zu Kaffee und Kuchen hinreißen. Eine angenehme und wohltuende Pause. Zusätzlich gab es noch eine kleine Geschichtsstunde von Horst und einen herrlichen Ausblick auf die Neiße-Mündung.

Langsam ging es dann weiter Richtung polnische Grenze. Guben.

Auch hier die Fragen beantwortet und durch die Braunkohlegebiete Richtung Süden. Das Wetter wurde zunehmend bewölkt und es begann leicht zu nieseln. Keine Lust, die Regenkombi anzuziehen. Aber der Regen



Feuchte Angelegenheit, aber lohnenswert: Kahnfahrt der Deutschlandfahrer im Spreewald. (Fotos: Schreiner)

wurde immer stärker. Na ja, egal jetzt sind die Klamotten eh nass. Meine Frau machte es sich im Seitenwagen bequem. Bedingt durch den Regen und die nassen Straßen hatte unser Dreirad einen kleinen Vorteil und ich schaffte es tatsächlich, eine kleine Gruppe von uns einzuholen. Die letzte Kontrolle vor der Nacht war die Energiefabrik Knappenrode. Schon auf der Hinfahrt goss es wie aus Eimern. Mehrfach an dem Tag haben wir den Michael Bojert und seine Frau auf der dicken BMW gesehen. Auch hier kam er uns grüßend im Regen entgegen. Er hatte das Ziel Energiefabrik schon hinter sich gebracht. Nach dem Beantworten der Fragen ging es Richtung Übernachtungsmöglichkeit. Auch die hatte ich von zu Hause aus gebucht.

Mein Navi zeigte mir Ankunft am Ziel 18.45 Uhr. Ich fuhr also ganz entspannt weiter und der erste Schreck kam an der ersten Abzweigung. Durchfahrt wegen Baustelle für alle Fahrzeuge gesperrt. Also geradeaus weiter. Ein Blick aufs Navi zeigte mir eine neue Zeit an. 18.55 Uhr Ankunft. Nach rund zehn Kilometern Regenfahrt, die einer Flussdurchquerung gleichkam, erreichten wir den Abzweig nach Bernsdorf. Aber auch hier gesperrt für Fahrzeuge wegen Baustelle. Als ich weiterfuhr, erschrak ich wegen der angezeigten Uhrzeit. Mein Zeitpolster war dahin. Ankunft 19.04 Uhr. Das bedeutet Start am nächsten Morgen erst um 8 Uhr und 4 Minuten. Dies beschleunigte meine Fahrweise doch etwas und es ging weiter. In einem kleinen Ort ging

es durch den Regen hinter zwei Pkw her. Tempo 60 innerhalb ist gerade so zu vertreten, jedoch hatte ich die Rechnung ohne den Faktor Wasser gemacht. Eine schmale Straße und viel Wasser auf der Straße brachten das Yamaha-Gespann ins Schwimmen. Ich brauchte die ganze Straßenbreite, um die Fuhre abzufangen. Durchgeatmet und weiter ging es. Da der Regen nachließ, ging es auf den gut ausgebauten Straßen zügig weiter. Pünktlich um 19 Uhr erreichten wir den Gasthof „Zur Ausspanne“. 20 Minuten nach uns brummte eine 1600er BMW an. Michael und Elke Bojert. Die Beiden haben aufgrund des Regens ihre Planung umgeschmissen und sich erst mal untergestellt. Der Regen war zu stark, um weiterzufahren. Die beiden bekamen noch ein Einzelzimmer mit Zustellbett. Es wurde ein netter Abend bei Rinderbraten und Bier.

Der Morgen danach begann

mit einer knappen halben Stunde Regen, um danach in gutes Wetter umzuschlagen. Über den Lausitzring ging es nach Lübbenau zum Zieleinlauf. Als letzte Hauptkontrolle war der Spreewaldhof Leipe geplant. Die Zeit passte wie die Faust aufs Auge. Wir waren exakt im Plan. Zeitlich waren wir in der Lage noch alle drei Nebenkontrollen anzufahren. Aber physisch war die Luft raus. Kurz die Köpfe zusammengesteckt und beschlossen, nur noch die Slawenburg mitnehmen. Dafür eine größere Pause im Lokal in Leipe. Sche . . . auf die Punkte.

Der Zieleinlauf in Lübbenau war toll. Das Gleis 3 empfing uns mit wunderbarem Kopfsteinpflaster, schönem Wetter und einem klasse Rahmenprogramm.



Der Spreewald zeigte sich bei der Deutschlandfahrt von seiner feuchten Seite. Ein beschirmter Tankrucksack.

Die Zeit bis zur Siegerehrung wurde kurzweilig ausgestaltet. Spreewaldolympiade und andere Höhepunkte.



Seit vielen Jahren sind sie treue Helfer der Deutschlandfahrt und sie belegen eindeutig, dass Motorradfahren jung hält: Das Team Ü 80.

Hier ein besonderer Dank an das ganze Deutschlandfahrt-Team, die Stadt Lübbenau und alle anderen, die ich hier jetzt nicht aufzählen kann.

Sonntagmorgen trafen sich fast alle Deutschlandfahrer und Helfer. Gegen 11 Uhr starteten wir mit drei Kähnen

zu einer rund 1,5 stündigen Fahrt auf den Kanälen im Spreewald. Nach dieser kurzweiligen Ausfahrt trennten sich für die meisten die Wege und jeder machte auf eigene Faust die Gegend unsicher. Montagmorgen traten wir unsere Heimreise an. Neben einigen Schlössern und Burgen lag noch der Erzgebirgskreis im Südwesten auf unserem Weg. Dort hatte ich einen Termin im Landratsamt in Aue, um mehr über die prämierten Rüttelstreifen in Sachsen zu erfahren.

Im Landratsamt, Abteilung Straßen war ich mit Frau Lühr verabredet. Sie hat seinerzeit die Unfallkommission geleitet. Einen Tag vorher haben wir noch telefoniert und den Termin bestätigt. Leider war Frau Lühr nicht anwesend, aber ihre Vorzimmerdame verwies mich an Herrn Schultz, den zuständigen Ingenieur in der Angelegenheit. Das war ein Glücksfall, da er



Harald Hormel freut sich über seinen Pokal.



über hervorragendes Fachwissen verfügt und alle meine Fragen beantworten konnte. Nach dem Termin fuhren wir direkt nach Neidhardsthal, um uns die so ausgestattete Strecke live anzuschauen. Über eine wunderschöne Strecke erreichten wir die Kehre, die erstklassig entschärft wurde.

Auf dem weiteren Heimweg schauten wir uns noch das KZ Buchenwald an. Trotz meines fortgeschrittenen Alters, war dies meine erste Begegnung in diesem Ausmaß mit der deutschen Vergangenheit. Einen Tipp habe ich noch, es gibt in dem Osten unserer Republik immer noch Augenblicke, in denen man glaubt, die DDR lebt noch.

Trotz einer Kontrolle aller relevanten Fahrzeugteile vor Beginn dieser zwei Wochen, ließen die Beläge an der Hinterradbremse zu wünschen übrig. Kein Problem dachte ich, morgens früh im WWW nachgeschaut, wo die nächste Vertretung ist. Gleich um 8 Uhr dort angerufen. Die Dame vom Ersatzteillager bat mich, in einer Stunde noch einmal anzurufen, da sie gerade in einem anderen Programm wäre, um Teile herauszusuchen. Kein Problem, da wir sowieso noch frühstücken wollten. Nach 40 Minuten habe ich es

dann wieder versucht. Die Antwort lautete: „Ja ist denn die Stunde schon um?“ Nach einer kurzen Diskussion schaute sie nach, es gab natürlich keine Beläge am Lager. Jedenfalls hätte ich die Beläge bei meinem Händler auch nicht sofort bekommen. Aber die Antwort macht schon nachdenklich.

Mit einer relativ schlechten Wirkung der Hinterradbremse ging es dann weiter bis Erfurt um dort bei einem Motorradzubehörhändler fündig zu werden.



Das Vorstandsteam bestehend aus Olaf Biethan, Karin Karrasch und Michael Wilczynski (v.l.) mit seinem Pokal.

Der weitere Heimweg bis Schwerte verlief dann ohne Schwierigkeiten.

Einzig meine Ehefrau möchte nach diesem ganzen Jahr keine Schlösser und Burgen mehr sehen. Aber wie oben schon beschrieben, man muss auch mal Glück haben.

Michael Wilczynski



Ergebnisse der Deutschlandfahrt

Die Einzelwertung gewann Harald Hormel vor Carsten Jakobs und Christof Misch.

Bei den Teams freute sich die BVDM-Mannschaft mit Olaf Biethan, Karin Karrasch und Michael Wilczynski über den ersten Platz. In der Teamwertung

siegte Burkhard und Petra Broßheit-Schwenker vor Michael und Claudia Tubes. Platz drei belegten Michael und Elke Bojert.

In der Geodashing-Wertung gewannen Jan und Daniela Hack vor Dietrich Hueck. Auf Platz fuhr Christoph Hack.



Rüttelstreifen im Erzgebirge



Rüttelstreifen werden von verschiedenen Verkehrsexperten als probates Mittel zur Entschärfung unfallträchtiger Motorradstrecken propagiert. Michael Wilczynski stellt die Rüttelstreifen (Rüttelschwellen) im Erzgebirgskreis vor.

Vor der Besichtigung der Schwellen habe ich Herrn Schultz als zuständigen Sachbearbeiter beim Erzgebirgskreis in Aue besucht. Er stellte mir die Problematik auf der Strecke dar und erläuterte kurz die Arbeit der Unfallkommission. Die Entwicklung der Streifen wurde durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) begleitet! Desweiteren erklärte er mir, dass diese Form der Strei-

fen mittlerweile an insgesamt sechs Standorten in Sachsen verbaut sind. Auch in Kierspe/NRW wurden diese Rüttelschwellen vor einigen Wochen an einer Dorfstraße aufgebracht.

Es sind nicht nur Motorradunfallschwerpunkte sondern auch Kreuzungsbereiche/Einmündungen innerorts und außerorts.

Im Anschluss fuhr ich dann zur K 9107, um mir selbst ein Bild zu machen. Es handelt sich um eine Straße mit relativ wenig Straßenschäden, die schön kurvig ist. Leitplanken sind nur an





einigen wenigen Stellen zu finden. Der Unfallschwerpunkt liegt in einer sehr gut ausgebauten Kehre. Die Beschilderung ist vorbildlich.

Angenehm überrascht war ich von den Streifen selbst. Sie sind nicht so hoch wie vermutet. Gut zu erkennen wie schmal diese Streifen ausgelegt sind! Der gelbe Streifen ist im Neuzustand Neongelb. Die drei weißen Streifen weiß. Das Alter dieser Markierungen beträgt derzeit 3 Jahre und sie werden nächstes Jahr erneuert. Hierbei kommen im Mittellinienbereich zusätzlich Bischofsmützen zum Einsatz. (Dies dient nur dem Fahrer des Schneepflugs zur Orientierungshilfe, um die Lebensdauer der Streifen zu verlängern)

Im Kurvenbereich wurden die schmalen Fahrbahnmarkierungen aus rutschsicherem Material aufgebracht. Natürlich sind diese in Bezug auf Reifenhaftung nicht mit Asphalt zu vergleichen! Aber durch die weiße Farbe wird dieses Manko

wieder ausgeglichen! Es gibt in diesem Bereich insgesamt dreimal die Kombination aus Gelb/Weiß und im Kurvenbereich dreimal die doppelten weißen Markierungen.



Das Bild zeigt, wie dünn die in Sachsen entwickelten Rüttelstreifen sind.

Fazit:

Für mich sind diese Streifen das bisher Beste was ich bisher gesehen / gespürt habe! Die Unfallzahlen an allen Standorten sind bei Null! Eine erhöhte Gefahr für Motorradfahrer sehe ich nicht, da die Gefahr des Wegrutschens durch eine sehr gute Beschilderung und die farbliche Gestaltung ausgeglichen wird.

Durch die kurzen Abstände der Markierungspakete sind diese besser zu spüren als die in der Regel verwendeten Schwellen. Im Kurvenbereich sind die Markierungen weiter auseinander und haben eine psychologisch sinnvolle Wirkung!

Wir müssen nun nur noch eine Strecke finden (NRW) wo die Verantwortlichen mit Gelb/Weiß leben können. Aus dem HSK/Meschede wurde schon signalisiert, dass diese Art nicht in Frage kommt. Aber ich bleibe am Ball.

Michael Wilczynski





Wehrhafte Burgen und traumhafte Schlösser

Goldener Oktober. Noch ist das Wetter so gut, dass wir immer noch Burgen und Schlösser besuchen können, um weitere Punkte für die diesjährige Tourenzielfahrt (TZF) zu sammeln. So führte es uns letztes Wochenende ins nahegelegene Münsterland nach Hovestadt und Nordkirchen, dem westfälischen Versailles. Ob des goldenen Oktoberwetters waren natürlich noch ein paar mehr Leute auf den Beinen bzw. Rädern. Es bot sich die Gelegen-

heit, einen Spaziergang durch die weitläufigen Schloßanlagen zu machen, die sich in bunten Herbstfarben zeigten. Das Jahr über waren wir trotz der geringen Entfernung von Bielefeld noch nicht dort gewesen. Wir hatten bislang die Strategie verfolgt, immer jene Schlösser zu besuchen, die am Weg zu verschiedenen weiter entfernten Zielen lagen. So hatte Peter immer die Aufgabe, vor jeder Tour zu schauen, ob es Schlösser am Weg gibt und daraus eine schöne Strecke zu basteln.



Das Schöne ist, dass man dadurch immer wieder auf neue Streckenvarianten kommt, die man noch nie gefahren ist. Beispielsweise den Weg von Bielefeld in die Eifel durch das Sauerland sind wir schon häufig gefahren. Durch den Besuch des ein oder anderen Schlosses ergeben sich jedoch Alternativstrecken, die sehr lohnenswert sind. So können wir Hin- und Rückweg unterschiedlich gestalten, und auch mal eine Pause einlegen, um ein Schloß zu besichtigen – wenn die Zeit es erlaubt. So haben wir zum Beispiel endlich einmal die Burg Pfalzgrafenstein, die bei Kaub mitten im Rhein liegt, besucht. Wie oft sind wir schon daran vorbei gefahren. Jedoch sind wir nie mit dem Boot mal übergesetzt. Da es uns schon immer interessiert hat,



Die Burg Pfalzgrafenstein liegt mitten im Rhein und ist nur mit der Fähre zu erreichen (vorige Seite). Die Burg Eltz in der Eifel (ganz oben) zierte den 500-Mark-Schein. Inge Aufderheide auf der Burg Arras. (Fotos: Aufderheide)



Auch ein Ziel bei der Tourenzielfahrt 2014: Schloss Nordkirchen.

und es zudem auch noch Sonderpunkte für einen Besuch gibt, haben wir es eben einfach mal getan. Und es war sehr interessant – eine ganz andere Perspektive als gewöhnlich. Als wir bei einem kleinen Gespanntreffen in der Eifel waren, haben wir eine Tagestour mit dem Besuch verschiedener Burgen gefüllt, darunter auch die berühmte Burg Eltz. Oft konnte man den Besuch mit einer Einkehr zum Essen oder Kaffee trinken verbinden, welches die Sache noch zusätzlich versüßte.

Auf diese Art haben wir nun schon einige Burgen und Schlösser gesammelt. Das reicht natürlich nicht, um die TZF zu gewinnen. Da muss man sich noch etwas mehr Mühe geben und diejenigen Ziele anfahren, die die meisten Punkte ergeben. Aber da wir ja noch immer zur werktätigen Bevölkerung gehören, ist uns das dann doch zu zeitaufwendig. Uns geht es auch gar nicht ums Gewinnen. Es geht

einfach darum, neue Strecken zu finden oder am Wochenende für eine Tagestour ein interessantes Ziel zu haben, bei dessen Besuch man sogar noch was lernen kann.

Am 10. Januar 2015 ist Einsendeschluss für die Fahrtunterlagen der Teilnehmer. Die Siegerehrungen finden dann 2015 auf der JHV des LV Rhein-Ruhr und auf der JHV des BVDM im April statt.

Und für die kommende Saison kann ich schon einmal sagen: Es lohnt sich wieder dabei zu sein. Denn das Thema „Klöster“ steht auf dem Programm. Nicht nur die Ziele selbst, sondern auch vor allem die Strecken dorthin sind sehr vielversprechend. Die Ausschreibung dafür werdet Ihr in der nächsten Ballhupe finden. Aber Ihr könnt Euch gerne auch schon vorher anmelden über Tourenzielfahrt@bvdm.de.

Inge Aufderheide



Richtig orientiert

Am 11. Oktober beendet eine goldene Oktober-Abschlussfahrt die diesjährige TourenTrophy. Wie auch im letzten Jahr, fand sie in der Nähe von Bielefeld statt. Peters Bruder Reinhard hatte sie dieses Mal ausgearbeitet. Sie führte uns über kleine und kleinste Sträßchen in den nördlichen Teutoburger Wald. Und das bei schönstem Herbstwetter. 14 Starter hatten sich am Samstagmittag im Gasthof „Bergfrieden“ eingefunden.

Kirsten und ich wollten wieder zusammen im „Damenteam“ fahren, so wie wir es auch schon bei der Flugwachenrallye getan hatten. Wir bekamen vier kodierte Blätter 50.000er Topo-Karte, auf der bereits eine Strecke eingezeichnet war, die wir abfahren sollten. Aber so einfach wie die Aufgabe zuerst aussah, war sie doch nicht. Gerade dann, wenn man meint, die Strecke zu kennen, kann das ganz schön in die Hose gehen.

Wir fuhren also los. Den ersten Teil kannte ich schon, so dass ich eigentlich gar nicht auf die Karte gucken mußte. In Borgholzhausen passte es dann aber doch nicht so, wie ich dachte. Aber wir kamen auf die richtige Strecke und fuhren auch die weiteren Kilometer ohne größere Probleme ab. Die Sonne schien, es war warm und

wir hatten unsere „Freude am Fahren“ mit unseren BMWs. Wir hatten ja auch alles gefunden – dachten wir. Gegen Ende mussten wir dann noch durch den Ort Werther. Irgendwie dachte ich mir schon, dass wir nicht so ganz die richtige Strecke zurück zum Ziel gefunden hatten. Aber ich wusste ja, wo es lang geht.

Als wir ankamen, waren die meisten anderen schon da. „Na, wo seid ihr denn hier und da lang gefahren? Habt ihr diesen und jenen Abzweig gefunden?“ wurden wir gleich gefragt. Äh, aber wir haben doch alles . . . na, ist



Unterwegs bei der Westerwald-Ori.

doch auch egal. Jedenfalls haben wir Spaß gehabt. Das sind ja eigentlich die genialsten Rallyes, wenn man meint, richtig zu fahren, und gar nicht merkt, dass man die Feinheiten übersehen hat. Das Gute ist nämlich, dass man keinen Stress hat und sich auch nicht die ganze Zeit über ärgert. Wenn, dann höchstens dann, wenn man erfährt, dass man falsch war. Aber uns war gar nicht nach Ärgern. Denn wir hatten wieder mal eine superschöne Tour im Damenteam. Am Ende waren wir im Mittelfeld platziert, also gar nicht sooo schlecht.

Aber die Abschlussfahrt ist ja eigentlich nur dazu da, um der Siegerehrung der TourenTrophy einen würdigen Rahmen zu geben. Sie selbst zählt nicht dazu.

Insgesamt hatten wir in diesem Jahr sieben Fahrten, die zur TourenTrophy zählten plus die Abschlußfahrt. Das waren:

Die Westerwaldfahrt, die Markgräf-



Spaß auf der Pättgesfahrt.

ler Landfahrt, die Pättgesfahrt, die Lipperose Ori, die Märkwürdige Ori, die Oberbergische Ori und die Flugwachenrallye. Gegenüber dem letzten Jahr hatten wir eine Rallye mehr, wobei einige Fahrten sowie Fahrtleiter neu dabei waren. Als da war die Markgräfer Landfahrt als neue Fahrt, ausgerichtet von unserer Schwarzwälder Außenstelle Hans und Anita. Dann die Lipperose Ori von den sehr Ori-

erfahrenen Fahrtleitern Jörg und Renate als neue Fahrt. Auch die Oberbergische Ori (oder „Hot Wiehl“) als Nachfolgeveranstaltung der Bergischen Ori, hatte zwei neue Fahrtleiter, nämlich Bernd L. und Stefan. Bernd K. und Ute hatten sich als neue Fahrtleiter der Flugwachenrallye zur Verfügung gestellt, wobei sie von Peter und Ingo unterstützt wurden. Alle neuen Fahrten sind bei



Der Gesamtsieger bei der Abschlussfahrt.

den Teilnehmern sehr gut angekommen. Und die neuen Fahrleiter haben ihre Sache sehr gut gemacht. Wir freuen uns, dass sie alle auch im nächsten Jahr weitermachen wollen.

Peter, als Leiter der TourenTrophy, hielt im Anschluss an die Siegerehrung für die Abschlussfahrt die Siegerehrung der Jahreswertung ab. Insgesamt haben an allen Fahrten 54 verschiedene Personen teilgenommen. Davon haben sich 35 Teilnehmer platzieren können. Das ist gegenüber dem letzten Jahr ein leichtes Plus. Gewertet wurden alle Teilnehmer, die bei mindestens zwei Veranstaltungen dabei waren. Maximal gingen die besten fünf Platzierungen eines Teilnehmers in die Wertung ein.

Die Ergebnisliste (siehe Infokasten) wird über den TT-Newsletter bekannt gegeben. Nach der Siegerehrung fand noch die Fahrleitersitzung statt, bei der Resümee gezogen und die Termine für die kommende Saison abgesprochen wurden.

Ergebnisse der TourenTrophy

1. Norbert Li.
2. Jupp
3. Peter
4. Jörg L.
5. Bernd L.1
6. Petra8
7. Inge
8. Reinhard 2
9. Hans-Peter T.
10. Renate

Folgende Veränderungen erwarten uns im nächsten Jahr: Auf die Abschlussfahrt wird verzichtet, da ansonsten die Termine zu dicht aufeinander folgen. Die Siegerehrung der TourenTrophy wird im nächsten Jahr bei der letzten Rallye stattfinden. Die Märkwürdige Ori sowie die Pättgesfahrt werden von einem neuen Startpunkt aus erfolgen. Ansonsten machen wir so weiter wie in diesem Jahr und hoffen auf rege Teilnahme. Die Termine für die kommende Saison werden in der nächsten Ballhupe veröffentlicht.

Inge Aufderheide



Die Sieger bei der Ehrung nach der Abschlussfahrt. (Fotos: Aufderheide)



BVDM-Gespanntrainings

Gespann-Schnupperkurs mit gestellten Gespannen

Wer noch keinen Bezug zum „Motorrad mit Seitenwagen“ hat und mal ausprobieren will oder wer vielleicht auch schon ein paar Kilometer gefahren ist und etwas üben möchte, ist hier richtig. In gemütlicher Atmosphäre nähern wir uns dem speziellen Thema „Dreirad“. Wir besprechen die Besonderheiten und machen erste Fahrübungen auf einem abgesperrten Platz. Wenn alles gut läuft vielleicht zum Schluß auch noch eine kleine Probetour.

Ideal zum Anschauen, Kennenlernen, Ausprobieren und Fragen.

Termine: **17. Mai, 12. Juli (Bonn), 15. August (Heide/Holstein)**, maximal 6

bis 8 Teilnehmer, Preis: 135 Euro, bzw. 105 Euro für BVDM-Mitglieder, Anmeldung: www.bvdm.de (ab Februar. 2015).

Gespann-Grundkurs für Einsteiger und Anfänger

Für Gespannfahrer, die mehr Sicherheit erfahren wollen. Neben den Grundübungen wird das Kurvenfahren, Beiwagen hoch und das Bremsen ein wesentlicher Teil des Tages sein. Gefahrbewältigung, Blickführung aber auch ein wenig Theorie und praktische Tipps füllen den Rest des Tages aus. Kurze Zwischendurchpausen und Mittagsrast sorgen für Ausgleich. Eine sichere Sache rund ums eigene Gespann. Termine:

7. Juni, 8. August (Lüneburg/Nie-





schönen Tag. Ziel ist es, das Gespann besser zu beherrschen, im Verkehr vorausschauender und sicherer zu fahren und viele positive Erkenntnisse mitzunehmen.

Termine: 22. März (St. Augustin) Bonn/Bergisches Land/Westerwald/oder bei Dir, Teilnehmer: maximal 8, Preis: 95 Euro, bzw. 65 Euro für BVDM-Mitglieder.

dersachsen) und 16. August (Heide/Holstein)

Gespanntraining (Fitmacher für die Saison 2015)

Wir bereiten uns während einer Tour (mit Training auch im Realverkehr) durch das Bergische Land mit Wiederholungsübungen im Bereich Kurvenfahren und Bremsen, mit motorradtypischen Erste Hilfe-Maßnahmen sowie mit dem Erkennen von gespanntypischen Risiken auf das Motorradjahr 2015 vor.

Gefahrbewältigung, Blickführung/Wahrnehmung und Optimierung der Fahrlinien werden ebenso dargestellt wie auch probiert (persönliche Eigenheiten werden dabei berücksichtigt).

Kurze Zwischendurchpausen (für die Übungen) und Mittagsrast an einem Motorrad-Treffpunkt sorgen für Kaffee, Erfahrungsaustausch und einen

Kartbahntraining

Bei diesem Kurs in einer Gruppe von maximal 8 Teilnehmern wird speziell das Kurvenfahren, Linienwahl, Bremsen/Anbremsen und die zugehörigen Verhaltensweisen trainiert.

Begonnen wird mit Übungen auf einem abgesperrten Platz, auf dem wir genügend Raum für alle Kombinationen haben. Den Weg zur Kartbahn führt über kurvenreiche und schöne Abschnitte des Westerwaldes. Abschließend gibt es dann die Möglichkeit das Gelernte auf der Kartbahn umzusetzen. Ziel des Lehrgangs ist es, das Gespann auf höherem Niveau zu beherrschen, sicherer zu werden und viele positive Erkenntnisse mitzunehmen. Für Gespannfahrer, die schon ein gerüttelt Maß an Erfahrung haben und noch etwas dazulernen wollen.

Termin: 30. August (St. Augustin bei Bonn/Westerwald). **Uwe Philipp**

Mit 75 fängt der Spaß erst an

Fürs Motorradfahren ist man nie zu alt und der Spaß auf zwei und drei Rädern hält jung. Das beweisen nicht nur etliche BVDM-Mitglieder, die weit jenseits der 70 noch aktiv und sicher auf dem Motorrad unterwegs sind, sondern auch der Bericht von Uwe Philipp über Maria, die mit 75 Jahren Motorradfahren lernte.

Im vergangenen Sommer gab der Fahrradhändler meines Vertrauens (er fährt natürlich auch Motorrad) meine Adresse an eine Kundin weiter, die gerne Motorrad fahren lernen wollte. Als Sicherheitstrainer des BVDM freute ich mich natürlich über die Empfehlung.

So lernte ich eine dynamische, welt-offene Frau kennen, die schon auf vielen verschiedenen Gebieten des Lebens Erfahrungen gesammelt hatte. Lkw-Führer-

schein, Tauchscheine, Segeln . . . und nun sollte ein weiterer Traum in Erfüllung gehen. Das Motorradfahren. Die 1959 gemachte Führerscheinprüfung Klasse 3 für Pkw beinhaltete seinerzeit auch die bis heute immer noch gültige Erlaubnis, auch Motorräder bis 125 ccm zu fahren. Genutzt hatte Maria diese Möglichkeit, Motorrad zu fahren allerdings in ihrem Leben nicht – bis jetzt.

Nachdem ein sowohl in der Größe als auch psychologisch passendes Motorrad (eine 125er Honda Rebel) verfügbar war, standen zunächst mal Theorie sowie Trockenübungen zum Erlernen der motorischen Abläufe beim Schal-



Die stolze Fahrschülerin schon mit eigener Montur.



Es geht voran: Die erste Ausfahrt. (Fotos: Philipp)

ten, Kuppeln, Gas geben, Lenken etc. an. Alle vier Extremitäten mit verschiedenen Aufgaben zu betrauen und zeitweise auch alle auf einmal benutzen zu müssen, war schon eine Herausforderung der ganz besonderen Art. Nicht nur einmal war dabei der Weg (und die Zeit) vom eingepägten Ablauf im Kopf bis zur Auf- und Abbewegung des linken Vorderfußes zum Schalten sehr sehr lang.

Auch die Abfolge bei der Inbetrieb-

nahme des Fahrzeug-Lenkradschloss (dabei den Lenker leicht bewegen), Benzinbahn öffnen (wohin muss der Pfeil zeigen), starten je nach

Temperatur mit oder ohne Choke sowie das Einschalten des Lichts wollen nach einem bestimmten Schema erfolgen. Der Übungsplatz als große Herausforderung zum Festigen der genannten Fertigkeiten in den Bereichen Gleichgewicht, Feinmotorik, Koordination etc. wurde aber schließlich ge-



nauso gemeistert wie die erste kleine Schleife auf (unbefahrenen) Straßen.

Und ich – naja – die ein oder andere „Herzkaspersituation“ entweder mit Maria vor mir oder mit ihr im Rückspiegel haben mich schon ordentlich gefordert. Viele kleine begleitete Ausfahrten mit wiederkehrenden Instruktionen und einem dadurch rasch wachsenden Erfahrungsschatz im Bereich der Grundkenntnisse haben sich dann aber doch gelohnt. Maria fährt nun schon ihre eigenen Sonntagmor-

gen-Touren ganz alleine. Das Schönste aber an der Ausbildung waren nicht nur die mit jeder Stunde wachsenden Fortschritte, sondern auch die unglaubliche Freude und der Glanz in Marias Augen, die ihren Traum gefunden hat und es ausdrückt in dem Originalzitat: „Mein Rebellchen ist ein einziges Labsal für mich“.

Uwe Philipp

PS: Nach dem Winter ist übrigens ein weiterführendes Sicherheitstraining schon fest geplant.



Glücklich mit ihrem Motorrad: Die 75-jährige Maria.



Enduro-Erlebnis in der Großstadt

Wer eine Enduro auch mal artgerecht bewegen will, sollte sie auch mal abseits befestigter Straßen fahren. Und wenn es dann darum geht, wo in Deutschland das noch legal möglich ist, wird die Sache schnell überschaubar. Vor allen wenn man im dicht besiedelten NRW in einem urbanen Großstadtraum wohnt und lebt.

Seit 2001 bietet die 17.-größte Stadt Deutschlands einmal im Jahr ungewöhnliche Einblicke. 24 Stunden rund um die Uhr im Rahmen von „Wuppertal 24 Stunden live“. Alleine 2014 gab es über 150 Veranstaltungen zwischen Freitag 15 Uhr und Samstag 15 Uhr. 2004 hatte Martin Lietz, Endurofahrer und Mitarbeiter im Amt für Wirtschaftsförderung die Idee, auch



Endurofahrern ungewöhnliche Einblicke in Wuppertal zu ermöglichen. Über einen kleinen, 6 mal 4 Zentimeter-großen Beitrag in einer Lokalzeitung kamen zu seiner Überraschung 26 Motorradfahrer um „aktuelle Großbaustellen“ in der

Stadt zu besichtigen. Ein voller Erfolg. Schon im nächsten Jahr kamen, ohne Anzeige und Werbung, mehr als dreimal so viele Motorradfahrer zum Treffpunkt. Glücklicherweise war einer von

denen der Verfasser dieser Zeilen und war begeistert! Die Anfahrt zum größten Kalkwerk Europas, mit dem höchsten Punkt Wuppertals ging durch die damals größte deutsche Tunnelbau-

stelle Deutschland. Ein stillgelegter Truppenübungsplatz und eine anspruchsvoller Kurs über eine nasse Wiese waren weitere High-





lights. In den folgenden Jahren war ich mit meiner DR 350 so oft es ging dabei.

Die Veranstaltung wurde ein Selbstläufer und der organisatorische Aufwand wuchs. Genehmigungen,



lerweile Reiseenduros und Enduro- Anfängern vorbehalten ist, waren die 200 Plätze 2013 innerhalb von 18 Minuten vergeben.

Da meine DR 350 2010 ihre letzte Fahrt beim Wuppendero absolviert hat und meine WR's zu sportlich waren für diese Veranstaltung, habe ich 2014 versucht

Versicherungen und immer mehr potenzielle Teilnehmer. Mittlerweile ist die Teilnehmerzahl auf 200 begrenzt. Aufgeteilt in sechs Gruppen, die nacheinander vier von sechse Geländen in Wuppertal anfahren. Auch wenn die Veranstaltung mitt-





mit meiner „Großenduro“ mal wieder einen Startplatz zu bekommen und hatte Glück. Am Abend vorher noch schnell die Elefantentreffen erproben „Winterreifen“ mit Stollen aufgezogen und pünktlich am Freitagmittag war ich dann in Wuppertal. Schon ein wenig nervös. Wie würde sich eine 1100 RT in Wuppertal abseits befestigter Wege schlagen? Die Gruppenwahl war einfach. Vier von sechs waren schon voll.

Pünktlich um 14 Uhr ging es zur ersten Sektion. Ein anspruchsvoller Kurs auf einem Acker, bespickt mit einigen

Schwierigkeiten, die man auch umfahren konnte. Einmal musste ich aber die RT auch über die aufgebaute Rampe fliegen lassen. Okay das Fahrwerk eines Tourers ist nicht für die Landung nach Sprüngen ausgelegt. Aber versuchen muss man es einfach mal. Anschließend ging es auf einen Rundkurs ins Oetelshofener Kalkwerk. Auch hier konnte man schwierige Passagen umfahren. Am Samstagmorgen stand ein anderer Kurs gaaaaanz unten im Kalkwerk zum Probieren bereit. Leider ist es nicht mehr möglich, den höchsten Berg anzufahren, aber unten am

Grundwasser boten sich je nach Können und Motorrad viele Möglichkeiten, selbige einmal an die persönlichen Grenzen zu bringen. Die letzte Sektion war dann ein sehr enger Kurs in einem Wäldchen. Die bestätigte, dass der Lenkeinschlag eines Tourers doch irgendwie sehr begrenzt ist. 280 Kilogramm über nasse Wurzeln zwischen Bäumen hindurch zu bewegen, wurde schnell sehr schweißtreibend.

Gut, dass an jeder Sektion das THW ausreichend Wasser zum Trinken bereitstellte.

Mit großem Einsatz von einigen Ehrenamtlichen ist es auch in einer Großstadt möglich, anspruchsvolles Endurofahren zu bieten und das gegen viele Widerstände. Dabei geholfen hat sicherlich, dass alle Überschüsse karitativen Zwecken gespendet werden. 2014 war es mit über 20.000 Euro eine



neue Rekordsumme. Im Laufe der elf Veranstaltungen sind so schon über 100.000 Euro zusammengekommen! Also nicht nur Endurofahren und Spaß haben, sondern auch noch etwas Gutes dabei tun. Wenn irgendwie möglich, werde ich auch 2015 wieder Wuppertal 24 Stunden live erleben. Und alle die keinen Startplatz bekommen, können am Freitagabend interessanten Reiseberichten folgen. Am 11.

September 2015 wird wohl einer der erfolgreichsten deutschen Cross- und Endurofahrer, Eddy Hau, aus seinem bewegten Leben berichten. Vielleicht sieht man sich ja mal beim www.WuppEnduro.de. Ich habe in Wuppertal nicht nur das Treppenfahren in Gebäuden gelernt.

Olaf Biethan





34 Gespanne beim „JumboRun“

Der vierte BVDM-Jumbo-Run führte durch Lienen und Kattenvenne.

Das vierte Jahr in Folge formierten sich die „Jumbos“ am Samstag den 5. Juli 2014 auf dem Parkplatz vor dem Lorenz-Wertmann-Haus in Ostbevern, um ihre Fahrgäste einsteigen zu lassen.

Wer schon mal dabei war, konnte beobachten, dass es auch in diesem Jahr wieder auf beiden Seiten mehr Teilnehmer wurden.

39 Menschen mit Handicap vom Lorenz-Werthmann-Haus, vom Hof Schwegmann und Mitglieder von VIBO e.V. fuhren in den 34 Motorradgespannen mit. Aber bevor gestartet werden konnte, mussten die Beifah-

rer erst einmal eingekleidet werden. Das ganze Jahr über wurden Helme, Handschuhe und Jacken gesammelt und anprobiert, damit am großen Tag jeder seine Ausstattung hatte.

Im vierten Jahr herrschte dann bei der eigentlichen Kleiderausgabe schon fast eine gewisse Routine, so dass es ruhiger zu ging als in den Jahren zuvor. Denn hier weiß jeder: Keiner wird vergessen!

Bei trockenem Wetter und einer guten Portion Sonne startete die ca. 100 km lange Tour auch diesmal vor dem Lorenz-Werthmann-Haus und führte durch Ostbevern. Dann ging es über Schwege, Glandorf, Bad Laer und Glane. Weiter über Lienen und Kattenvenne nach Ostbevern-Brock.

Dort fand im Pfarrheim eine Pause

bei Kaffee und Kuchen statt, die von den Mitglieder des VIBO aus Brock organisiert wurde. In dieser Zeit wurden auch an jeden Gespannfahrer, jeden Beifahrer, jeden Sicherheitsfahrer und jeden Helfer der jährliche Ansteck-Button als Erinnerung verteilt.

Gestärkt ging es dann auf zum zweiten Teil der Tour, die über Westbevern, Telgte, Eimen und Milte zurück nach Ostbevern führte. Dort fuhr die „Jumbos“ um 15 Uhr wieder vor dem Lorenz-Wertmann-Haus vor, und es wurden die Fotoapparate gezückt, um fröhliche Gesichter für die Ewigkeit festzuhalten.

Nachdem alle Fahrgäste glücklich und zufrieden von ihren Eltern/Be-treuern in Empfang genommen wurden, lud Organisator Bernhard Reckmann die Fahrer zur gemütlichen Abschlussrunde ins „Fahrerlager“ zum Grillen ein. Hier wurden Eindrücke und Erfahrungen ausgetauscht.

Am Sonntagmorgen gab es dann noch für alle die im „Fahrerlager“ nächtigten ein Frühstück mit Brötchen und Kaffee, bevor dann die Zelte abgebaut wurden und man sich bis zum nächsten Jahr von ein-ander verabschiedete.

In diesem Jahr war es Organisator Bernhard Reckmann ein Anliegen den BVDM-JumboRun unter das Motto „Für die Inklusion von Behinder-

Motorradjacken gesucht

Damit auch die Passagiere im Beiwagen einen Regenschauer, trocken überstehen werden noch Jackenspenden gesucht. Wer kann seine abgelegte Motorradjacke erübrigen? Textiljacken bevorzugt, in allen Größen von XS bis 6XL, auch gerne Kurzgrößen! Die Spenden sendet bitte an Fa. KaPe Erodieretechnik, z.H. Frau Queetz, Raiffeisenstraße 9, 48346 Ostbevern.

Allen Spendern ein herzliches Dankeschön. Bernhard Reckmann

ten und für Akzeptanz von Motorradfahrern“ zu stellen. Denn ohne Motorradfahrer gäbe es keinen JumboRun für Menschen mit Handicap, und ohne Menschen mit Handicap würde ein wertvoller Teil in unserer Gesellschaft fehlen.

Ein großer Dank geht auch an die 14 Sicherungsfahrer um Dieter Norenz und Carsten Kennig, sowie an die Firma KaPe Erodieretechnik für die Unterstützung.

Bernhard Reckmann



Viel los am Ziel. (Fotos: Reckmann)



Leserbrief zur Diskussion um Lärm

Probleme lösen, die es nicht gibt

Hallo Michael, hallo Team, besten Dank für die neue Ballhupe. Dein Vorwort mit Appell hat mir keine Ruhe gelassen. So von wegen Das alte Thema Lärm ... und seine Auflösung.

Der Betrunkene sucht nachts unter der Laterne nach dem Haustürschlüssel. Das tut er immer, denn nur da ist Helligkeit, erkennt er was.

Der vom Lärm gepeinigter Nachbar in seiner Immobilie (kann nicht ausweichen) ruft nach Ruhe, der Politiker versteht: Leisere Motorräder bauen!

Alle drei lösen eifrig Probleme, die es nicht gibt. Und erzielen Ergebnisse, die kein Problem lösen, die keinem

nützen. Mein Motorrad hat noch keinen Euro-Streifen auf der Kuchentafel, es darf noch viel Krach machen. Macht es auch, werde mich hüten, große Steine aus dem Glashaus zu werfen, insbesondere in bewohntem Gebiet oder nachts.

Nur: Neue Motorräder sind seit Jahrzehnten dermaßen leise, dass man unter den immer besser werdenden Helmen (sagt Michael), am Hörsinn nichts mehr spürt. Und wir wollen spüren, erleben, riechen, fühlen, uns anderen zeigen. Geht doch sonst nichts mehr in der von BWL-ern und Gutmenschen glattgelenkten Vollkasko-Welt.

Gefühlloses Erleben einer aufwändigen Freizeitsportart? Das war es nicht, was wir fürs Geld haben wollen. Da bauen wir doch lieber den Zubehör-Auspuff mit dem Ratz-Fatz-Raus Dämpfer an. Lafranchi, Akrapovic, you name it. Und dann ratz fatz ...

Und wenn ich schon selbst Helm tragend neben





ausnahmslos jeder Harley (Stichwort Zahnwälte, vulgo besonders systemrelevante Rechtsstaatsvertreter) fast vom Bock falle, wenn die den Hahn aufreißen, um in getriebe- und lagermordender Unterdrehzahl ihre Wildheit dem ordinären Bürger zu zeigen, ja dann ...

Dann was?

Jedenfalls sind Neumotorräder, auch mit Umgehungsclappe, nicht das Problem der Anwohner. Falsche Lösung, denn das Problem besteht offensichtlich mehr denn je. Quod erat demonstrandum, sonst täten wir nicht nach all den Jahren lärmreduzierter Fahrzeuge immer mehr über Lärmreduktion diskutieren!

Alle müssen ins Boot, wenn wir eine Lösung wollen. Aber das wollen wir doch gar nicht alle! Die einen wollen ihre spät-pubertäre Gefühlswelt austoben, andere haben ihre Lebensaufgabe im moralinsauren Nörgeln und Bedenkentragen gefunden, nach dem Rentenschock und wo alle Freunde auf dem Friedhof wohnen. Die Rennleitung will auch ihre Daseinsberechtigung und ihre Einnahmen haben, ohne am Bild vom rasenden Motorradfahrer zu rütteln.

Und dann noch die ökologisch-esoterischen Neurotiker und Postklimakterinnen, die, gleich dem Besoffenen an der Laterne, knallharten Umweltschutz durch Missgunst betreiben wollen.

Ich sehe da nicht viele Ansätze, zu viele haben zu viel Emotionales zu verlieren. Um so mehr bin ich froh, dass die handvoll Aktiven im BVDM die Sysiphos-Arbeit betreibt, aufzuklären und zu deeskalieren. Ich danke Euch, Ihr seid die wenigen „systemrelevanten“ in einer zivilisierten Gesellschaft, in einer Zivilgesellschaft – so wir uns unsere Gesellschaft bewahren wollen, wo viele verschiedene Lebensarten möglich sind ohne Kampf und Krieg in Demokratie, Wohlstand und Meinungsfreiheit.

Die Freiheit des einen endet da, wo die Privatsphäre des anderen anfängt. Die Städte sind aber dicht besiedelt, Westdeutschland allgemein ist es. Lärmmessungen mit souveränen Toleranzen aber klaren Grenzziehungen sind vielleicht auch ein unterstützender Ansatz.

Dietmar Wilkens

Sind moderne Motorräder zu laut, haben wir ein Lautstärkeproblem und gibt es bei den Motorradfahrern immer mehr „schwarze Schafe“ oder werden Anwohner zunehmend empfindlicher und gründen als „Wutbürger“ Initiativen, um ihre persönlichen Interessen durchzusetzen? Ist der Gesetzgeber gefordert (die EU wird strengere Grenzwerte einführen), brauchen wir neue Regeln? Schreibt Eure Meinung an ballhupe@bvdm.de oder auf unserem Forum auf www.bvdm.de oder in unserer BVDM-Facebook-Gruppe. **lz**

Redaktionsschluss

der nächsten Ausgabe ist der **5. Februar 2015**. 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 E-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

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

Autoren dieser Ausgabe:

Inge Aufderheide, Olaf Biethan, Uwe Marcus, Lorenz van der Mee, Lothar Reinehr, Uwe Philipp, Reiner Priemer, Bernhard Reckmann, Dagmar Schreiner, Andreas Wagner, Michael Wilczynski und Dietmar Wilkens.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung oder Übernahme auf Datenträger sowie Einspeicherung 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
- AUSTRÜSTUNG
- 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