

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.



Ballhupe

1/2015



Elefantentreffen

Touren

Test

Politik





Saisonstart

Liebe Mitglieder, liebe Motorradfahrer,

mit dem ersten warmen Sonnenstrahlen starten viele Motorradfahrer wieder in die Saison. Damit diese möglichst unfallfrei verläuft, empfiehlt sich auch für versierte Motorradfahrer ein Sicherheitstraining. Der BVDM bietet alle Arten von Fahrertrainings an, egal ob Einsteiger oder Fortgeschrittener, Spannungsfahrer oder Endurofan. Schaut einfach mal auf unserer Homepage www.bvdm.de unter Sicherheitstrainings nach, ob nicht auch für Euch etwas Passendes in der Nähe dabei ist. Wenn das nicht der Fall ist, so kommen unsere Trainer mit unserem mobilen Training auch zu Euch, wenn Ihr einen geeigneten Platz habt und genügend Leute zusammenbekommt.

Der erste Höhepunkt im Vereinsjahr liegt schon wieder hinter uns: Das Elefantentreffen. In diesem Jahr stand es unter ganz besonderen Vorzeichen, denn es wurde ein Sieben-Punkte-Plan eingeführt und umgesetzt. Unter dem Motto „Zurück für die Zukunft“ sind die Organisatoren überzeugt, damit die Weichen für eine langfristige Zukunft des ältesten Wintertreffens für Motorradfahrer richtig gestellt zu haben. Die Resonanz von Teilnehmern, Polizei, Anwohnern und Rettungskräf-

ten war sehr positiv und es war ein sehr friedliches und ruhiges Treffen.

Apropos Ruhe: In dieser Ausgabe haben wir in einem Dossier einmal Fakten und Hintergründe zum Thema Motorrad und Lärm zusammengestellt. Was ist überhaupt Lärm, wie sehen die Messverfahren zur Zulassung aus und was ist mit Zubehörauspuffanlagen? lauten einige der Fragen, die wir ab Seite 6 ausführlich beantworten. Zunehmend wird Lärm auch als Argument für Streckensperrungen herangezogen. Der BVDM wehrt sich mit Aktionen gegen Streckensperrungen für Motorradfahrer. So beim Bergischen Anlassen in Lindlar am 12. April, wo wir

mit einer Demonstrationsfahrt gegen die Sperrung der K 19 protestieren. Anschließend geht es zur Sorpe, wo wir ebenfalls gegen die geplante Sperrung demonstrieren. Wir freuen uns über möglichst viele Mitstreiter, denn Streckensperrungen sind keine Lösung für Probleme, sie verlagern sie nur.

Ich wünsche allen einen schönen Start in eine erlebnisreiche und unfallfreie Motorradsaison auf freien Straßen.

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender



Editorial	2
Ankündigung Hauptversammlung	4
Fakten und Hintergründe zu Motorrad und Lärm	6
Aktuelle Trends bei Motorrädern	14
Bergisches Anlassen mit Demonstration gegen Streckensperrungen	18
Auf frommen Pfaden mit der Tourenzielfahrt	20
Sicher in die Saison starten	23
Mitgliederversammlung des DVR	24
Erster Erfahrungsbericht mit dem Elektromotorrad Brammo Empulse	26
Das Elefantentreffen	32
Neues aus Europa	44
Mit dem Gespann zum Nordkap	50
Motorsport hautnah bei den Six Days	56
Die letzte Ausfahrt der Wesersteiner	64
Kaffeestand des RSC-Pfaffenhofen	66
Die Tourenfreund Wuppertal laden ein	68
Impressum	71

26



32



50



56





BVDM lädt zur Hauptversammlung

Der Vorstand des Bundesverbandes der Motorradfahrer lädt alle Mitglieder herzlich zur Jahreshauptversammlung 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. Um 11 Uhr findet am Samstag die Bundesbeiratssitzung statt, zu der alle Vereinsvorstände, Vertreter von IGs und Stammtischen sowie Referenten und Funktionsträger herzlich einge-

laden sind. Am Freitagabend lädt der Vorstand alle Interessierten zu einer offenen Gesprächsrunde in gemütlichen Rahmen ein. Hier können Fragen gestellt, Anregungen gegeben und Themen für die Jahreshauptversammlung diskutiert werden. Alle, die bereits am Freitag anreisen, sind herzlich zur Teilnahme eingeladen. Bitte gebt mir kurz per E-Mail an info@bvdm.de Nachricht, ob Ihr am Freitagabend an der Gesprächsrunde teilnehmen wollt, damit ich wegen der Raumgröße rechtzeitig eine Absprache mit der Jugendherberge treffen kann. Gegebenenfalls weichen wir sonst in eine Gaststätte in der Innenstadt aus.

Auf die Abfrage in der vorigen Ball-



hupe nach Ideen für ein Rahmenprogramm hat sich Michael Kirschke angeboten, vor der Jahreshauptversammlung eine Tour durch das Bergische Land anzubieten. Wer mitfahren möchte, sollte spätestens um 11 Uhr an der Jugendherberge sein.

Start ist um 11.15 Uhr. Die

Tour wird zwei bis zweieinhalb Stunden dauern, so dass alle rechtzeitig vor Beginn der Sitzung wieder in Wipperfürth sein werden. Sollten sich nicht genügend Mitfahrer finden (mindestens fünf), fällt die Tour aus.

Hier die Tagesordnung der Jahreshauptversammlung.

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

Anträge lagen dem Vorstand bis kurz vor Drucklegung dieser Ausgabe der Ballhupe nicht vor. Dringlichkeitsanträge können laut unserer

Satzung noch auf der JHV gestellt werden.

Die Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung, die am Samstag, 25. April, um 11 Uhr beginnt:

TOP1: Begrüßung

TOP2: Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung

TOP3: Vereine, Mitgliedsbeiträge

TOP4: Aktivitäten 2015

TOP5: Mitgliederwerbung

TOP6: Verschiedenes

Der Vorstand freut sich über eine rege Teilnahme an der Jahreshauptversammlung. Sie ist für alle Mitglieder die Gelegenheit, die Ausrichtung des Verbandes mitzubestimmen und Lob und Kritik direkt anzubringen und natürlich zum gegenseitigen Austausch. Wir freuen uns auf viele Teilnehmer.

12





Motorräder und Lärm

Der BVDM präsentiert Fakten und erläutert Hintergründe

Ein Motorrad macht Lärm und deswegen haben besonders 2014 die Diskussion um Streckensperrungen und Fahrverbote für Motorräder in Deutschland deutlich zugenommen.

Was ist überhaupt Lärm? Ab wieviel dB ist ein Geräusch Lärm?

Schon Königin Elisabeth I. verbot im 16. Jahrhundert englischen Familienvätern die körperliche Züchtigung von Familienangehörigen nach 22 Uhr, damit die Mitbürger nicht durch deren Geschrei gestört wurden. Und vor über 2000 Jahren wurden in China schon Anordnungen zum „Lärm“ erlassen. Lärm gibt es, seit es die Menschheit gibt. Ein leise tropfender Wasserhahn, nachts kurz vor dem Einschlafen, wird als deutliche Störung empfunden. Die laut tobenden eige-

nen Kinder empfindet man dagegen als positiv. Lärm ist also ein störendes, belästigendes oder auch gefährdendes, kurz unerwünschtes Geräusch. Lärm hängt vom Empfinden des Einzelnen ab und lässt sich objektiv physikalisch nicht messen!

Was sich messen lässt, ist der Schall, bzw. der Druckpegel mit dem er sich in Gasen, Flüssigkeiten oder festen Stoffen ausbreitet. Die reine Druckan-

gabe (Kraft/Fläche) ist eine

wenig handliche Größe

und so wurde der

logarithmische

Schalldruckpegel

in dB einge-

führt. Dies hat

den Vorteil,

dass man den

Wahrneh-

mungsbereich

des mensch-

lichen Gehörs

besser beschrei-

ben kann. Von 0 dB

(Hörschwelle) bis 130

dB (Schmerzschwelle und

Schädigung des Gehörs schon

bei kurzzeitiger Einwirkung). Wissen sollte man auch, dass der Mensch den

Schall je nach Frequenz ganz unter-

schiedlich hört. 60 dB bei 2000 Hertz



werden deutlich gehört, 120 dB bei 10 Hz überhaupt nicht (das spürt er nur im Körper). Ein dem menschlichen Gehör nach empfundenenes gemessenes Geräusch wird mit dB(A) bezeichnet.

Wie laut darf ein neues Kraftfahrzeug sein?

Das regelt in Deutschland der §49 StVZO. Dort wird auf mehrere EU-Richtlinien verwiesen. Diese Regeln für die Typzulassung neuer Fahrzeuge gelten EU weit. In einer vergleichsweise aufwändigen und komplizierten Messung wird das Fahrgeräusch ermittelt. Das Messverfahren ist seit Jahrzehnten identisch. Nur die zulässigen Werte sind im Laufe der Jahre immer niedriger geworden. Vereinfacht gesagt, muss das Fahrzeug mit konstanter Geschwindigkeit bei Dreiviertel der Nenndrehzahl (aber max. 50 km/h) auf eine 20 Meter lange Messstrecke zufahren und dann voll beschleunigen. Je nach Getriebe wird die Messung im zweiten Gang (Viergang-Getriebe) oder im dritten Gang (Getriebe mit mehr als vier Gängen) ausgeführt. Das Messgerät steht dabei in der Mitte der Messstrecke mit einem Abstand von 7,5 Metern zur Mitte der Fahrspur. Was dann zulässig ist, hängt vom Fahrzeugtyp ab (Pkw, Lkw, Motorrad, etc.) aber auch von z.B. der Leistung (Lkw) oder dem Hubraum (Motorrad). Die zulässigen Werte nach

diesem Messverfahren liegen aktuell zwischen 74 (Pkw-Benziner) und 80 dB für Motorräder über 175 ccm oder Lkw über 150 kW. Dabei ist berücksichtigt, dass diese seitlich wesentlich mehr Geräusche emittieren als ein Pkw, bei dem die Abgasanlage quasi durch die Karosserie gekapselt ist. Eine Messung des Fahrgeräusches vor Ort, etwa bei einer Kontrolle ist daher praktisch nicht möglich. Um bei einer Kontrolle Anhaltspunkte zu bekommen, ob eine Auspuffanlage manipuliert wurde, wird für alle Fahrzeuge auch das Standgeräusch gemessen und im Fahrzeugschein mit angegeben. Dies

Messverfahren

Gemessen wird das Fahrgeräusch bei 3/4 der Nenndrehzahl aber maximal 50 km/h auf einer 20 Meter langen Messstrecke, wo voll beschleunigt wird. Entweder im zweiten (Vierganggetriebe) oder im dritten Gang (mehr als vier Gänge) Das Messgerät steht in einem Abstand von 7,5 Metern zur Fahrbahnmittle. Zulässige Lautstärke bei Motorrädern ist dabei 80 dB.

Das Standgeräusch (und nur das kann wirklich vor Ort gemessen werden) wird bei 3/4 der Nenndrehzahl in einem Abstand von 50 Zentimetern und horizontalen Winkel von 45 Grad ermittelt. Es ist lauter als das Fahrgeräusch.





wird bei Dreiviertel der Nenndrehzahl in einem Abstand von 50 Zentimeter und einem horizontalen Winkel von 45 Grad zur Auspuffmündung gemessen. Alleine schon der geringe Abstand von 0,5 Meter zu 7,5 Meter beim Fahrgeräusch erklärt, warum das angegebene Standgeräusch deutlich höher ist als das Fahrgeräusch.

Geräuschangabe in dB ist wenig aussagefähig.

Die Ausführungen zeigen, dass eine reine Geräuschangabe in dB wenig aussagefähig ist, um die Geräusche einer Lärmquelle zu beurteilen. Man muss immer wissen, was wurde gemessen, wie lange wurde gemessen, in welchen Abstand, etc. Zudem verfälschen z.B. bei Außenmessungen Windgeräusche und bei Innenmessungen die Reflexion der Wände die Ergebnisse erheblich. Man kann den Eindruck gewinnen, dass in vielen aktuellen Berichten oder Publikationen zum Thema Lärm häufig „Äpfel mit Birnen“ verglichen werden, da Fachbegriffe wie „Schalldruckpegel“ falsch verwendet werden.

Die wenigsten Fahrzeuge, egal ob Auto oder Motorrad, bleiben während ihrer Nutzungsphase unverändert. Ob persönliche Vorlieben des Nutzers oder einfach nur Ersatzbeschaffung für verschlissene oder beschädigte Teile. Was dabei zulässig ist, regelt in

Deutschland der § 22 StVZO. Auch hier wird wieder auf einige EU-Richtlinien verwiesen, die genau regeln, was vorgeschrieben ist, damit ein Bauteil eine EU-Typ-Zulassung erhält. In der noch gültigen EU-Richtlinie (97/24) steht klar, dass die geräuschkämpfende Wirkung einer Zubehörauspuffanlage zu prüfen ist. Sie darf die Werte der Originalauspuffanlage im Fahr- und Standgeräusch nicht überschreiten.

Wieso sind Zubehöranlagen meistens lauter als das Original?

Es widerspricht der Erfahrung, dass Zubehöranlagen nicht lauter sind als Originalauspuffe! Woran liegt das? Zum einen muss eine EU-Richtlinie immer, innerhalb einer Frist, in nationales Recht umgesetzt werden (z.B. StVZO). Jedes Land kann dabei noch Ergänzungen oder Konkretisierungen vornehmen. So ist es in einigen Ländern möglich, eine Anlage an einem Motorradmodell zu messen und die Werte auf andere Modelle mit bauartähnlichem Motor hoch zu rechnen.

So kommt es, dass eine Anlage für z.B. 20 verschiedene Motorräder eine Typ-Zulassung besitzt, aber nur an einem gemessen wurde. Zum anderen sind die nationalen Vorgaben, wer solche Anlagen prüfen und eine Typzulassungsnummer erteilen kann,

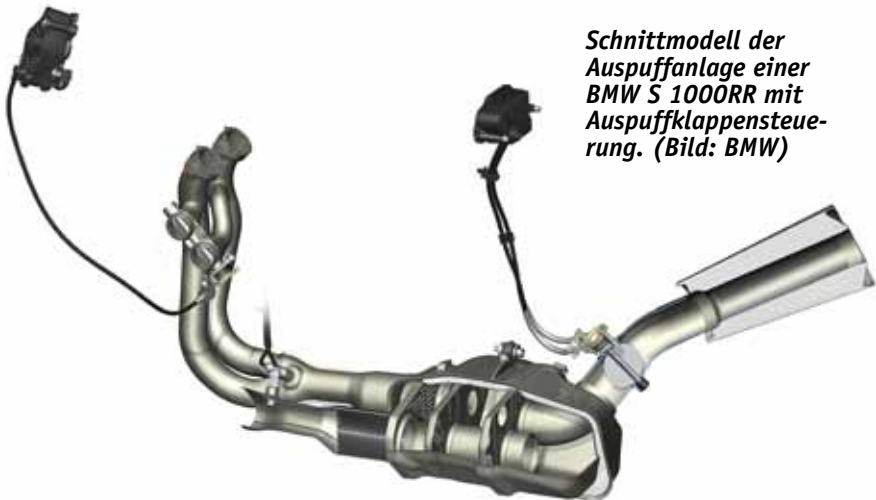


unterschiedlich konkret und streng. Die daraus resultierenden „Krawalltüten“ werden zu Recht nicht nur von Umweltverbänden kritisiert.

Neue EU-Verordnung tritt am 1.1.2016 in Kraft

Aber spätestens ab 1. Januar 2016 ist dies nicht mehr möglich. Ab dann ist

Richtlinie erst in nationales Recht umgesetzt werden mit entsprechenden Abweichungen in einzelnen Ländern. Die Vorgaben für Auspuffanlagen wurden verschärft, für Original- und Zubehöranlagen. Neben festen Vorgaben für im Laufe der Jahre sinkenden Emissionswerte (Geräusch wie Schadstoffe) müssen die Hersteller nun auch die Haltbarkeit der Auspuff-



Schnittmodell der Auspuffanlage einer BMW S 1000RR mit Auspuffklappensteuerung. (Bild: BMW)

europaweit die Verordnung 168/2013 der EU „über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen“ gültig und umzusetzen. In dieser Verordnung steht z.B. auch, dass ab 2016 grundsätzlich nur noch Motorräder mit ABS neu zugelassen werden dürfen. Eine EU-Verordnung ist sofort bindendes Recht in jedem EU-Land. Sie muss nicht wie eine EU-

anlagen nachweisen. Für Motorräder die über 130 km/h fahren, muss z.B. eine Dauerhaltbarkeits-Laufleistung von 35.000 Kilometern belegt werden. Eine Zubehöranlage muss nun auch an jedem Motorrad getestet werden, für das es eine Typ-Zulassung erhält. Sollte im Laufe der Nutzungsphase Zweifel an einer Typ-Zulassung festgestellt und gemessen werden, ist nun auch eine Prüfung der erteilten



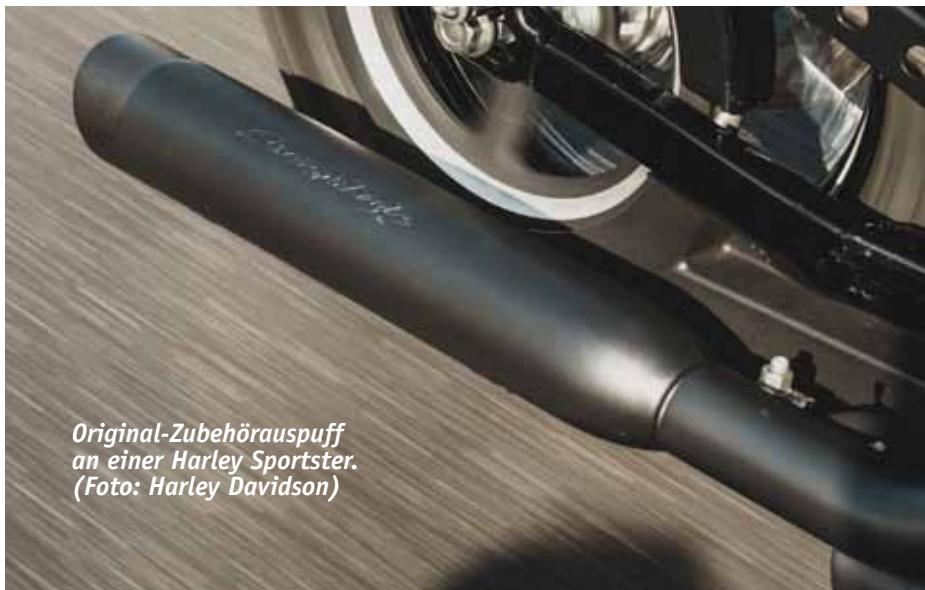
Typ-Zulassung möglich. Auspuffanlagen werden also auf jeden Fall leiser und wegen des erhöhten Zulassungsaufwands wohl auch teurer.

Werte in der Praxis höher

Soweit die Ausführungen zur Theorie. Die Erfahrung zeigt uns, dass die gemessenen und eingetragenen Fahrgeräusche in der Praxis höher sind als angegeben: bei Motorrädern und Autos. Jeder kennt das aus eigener Erfahrung von den angegebenen Kraftstoffverbräuchen. Was das gemessene Fahrgeräusch angeht, entspricht der genormte Beschleunigungsvorgang in den seltensten Fällen einem realen Fahrzustand.

Hintertürchen für Hersteller

Zudem bietet das Messverfahren für Fahrzeughersteller konstruktive Hintertüren. Man kann die Übersetzung des Ganges, in dem gemessen wird, und die Leistungsentfaltung des Motors im entsprechenden Bereich dem Zielgeräusch anpassen. Bei nicht wenigen Oberklasse-Pkw und fast allen Sportwagen wird das Fahrgeräusch in dem engen Bereich, den die Fahrgeräuschmessung umfasst, durch mechanische Klappen im Auspuff reduziert (d.h. grenzwertkonform abgedämpft). Da diese Klappen in allen anderen Fahrzuständen (andere Gänge und Drehzahlen) offen sind, ist das Fahrzeug im normalen Fahrbetrieb



*Original-Zubehörauspuff
an einer Harley Sportster.
(Foto: Harley Davidson)*

tatsächlich wesentlich lauter, als es das amtliche Fahrgeräusch erahnen lässt. Leider nutzen auch immer mehr Motorradhersteller diese Option. Häufig so extrem das sie mit dem serienmäßigen Auspuff unter Volllast zwar legal auf der Straße bewegt werden dürfen, aber nicht mehr auf einigen Rennstrecken, auf denen die Geräusche permanent gemessen werden.

Was ist eigentlich Sound?

Ein anderes Kriterium für „Lärm“ ist der häufig genannte Sound eines Fahrzeuges.

Als Kind hörte ich immer, wenn unser Nachbar nach Hause kam. Der fuhr einen VW Käfer und der Boxermotor hörte sich einfach anders an als die Reihenvierzylinder der anderen Nachbarn – nur ein Porsche 911 (ebenfalls Boxermotor) hörte sich vom Klang fast genauso an. Was das mit Motorrädern zu tun hat? Auch deren Motoren sind in der Regel anders. Kernige Einzylinder, bullige V2-Motoren, klassische Boxer. Und wenn es Vierzylinder sind, drehen sie in der Regel höher (höhere Frequenz – siehe oben) als der jetzige Diesel des Nachbarn. Motorradmotoren haben also einen anderen Klang (Sound) als Automotoren. Selbst bei gleicher Lautstärke in dB gemessen, identifiziert jeder, auch unbewusst, ein Motorrad. Es klingt einfach anders! Ob besser muss jeder für sich

entscheiden, aber Sound ist unabhängig vom emittierten Geräuschpegel.

Zu viel Technik? Einen genau so großen Einfluss darauf, mit welchen Geräuschpegel wir unsere Umwelt belasten, hat der Fahrer. Egal ob Trecker, Pkw oder Motorrad. Der Motorradfahrer aber im Besonderen!

Welche Geräuschquellen gibt es?

Wie beschrieben sind die zulässigen Fahrgeräusche je nach Fahrzeugtyp unterschiedlich. Genauso unterscheiden sich die Geräuschquellen. Während z.B. bei Pkw oder Lkw das Rollgeräusch der Reifen einen erheblichen Anteil am (zulässigen) Gesamtfahrgeräusch hat, spielt es bei Motorradreifen keine Rolle. Beim Motorrad sind es vor allem die Geräusche aus dem Ansaug- und Auspufftrakt, die den Gesamtpegel beeinflussen. Bei konstant 50 km/h in einer Ortschaft und angemessenen Gang sind Motorräder häufig sogar leiser als viele Pkw. Problematisch wird es dann beim Beschleunigen. Hier sind Motorräder deutlich lauter als Pkw. Leider besonders in den Bereichen, die gerade an Ortsausgängen häufig vorkommen. Selbst mit einer legalen Auspuffanlage sind es dann bis zu 7 dB(A) mehr. Nachzulesen ist das zum Beispiel in einem über 230 Seiten dicken, 2003 veröffentlichten Forschungsbericht mit





dem Titel: „Ermittlung, des weiteren Lärminderungspotentials bei Kraftfahrzeugen“ des RWTÜV im Auftrag des Umweltbundesamtes. Wie wir unsere Gashand nutzen, hat also einen wesentlich größeren Einfluss auf den emittierten Geräuschpegel als z.B. beim Auto. Selbst wenn alles im legalen Bereich liegt.

Lärm kann man nicht messen.

Welche Geräusche wir beim Fahren emittieren – egal ob im Auto oder auf dem Motorrad – hängt in erster Linie vom Fahrer ab. Das fängt schon bei der Wahl des Motorrads und Zuhörs an, wird aber hauptsächlich durch das Fahrverhalten beeinflusst. Fahrspaß hat vielleicht noch etwas mit Sound zu tun, wird aber keinesfalls dadurch gesteigert, dass man seine Umwelt und Mitmenschen mit hoher Geräuschentwicklung belastet. Es gibt keinen Grund, in einem möglichst kleinen Gang durch Ortschaften zu fahren oder am Ortsende das Beschleunigungsvermögen eines Motorrads immer maximal auszunutzen. Eine Geräuschmessung, wie auf permanenten Rennstrecken, ist an solchen Stellen im Straßenverkehr praktisch nicht möglich. Es kann hier nur an alle Motorradfahrer appelliert werden, nicht dazu beizutragen, an dem Ast zu sägen, auf dem wir sitzen. Ein Rennfahrer, der die Möglichkeit

hatte, mit einem Renn-E-Bike eine Runde auf der Isle of Man zu fahren, sagte mal zu mir: „Never again with a petrol engine“.

Eine kleine aber wahre Geschichte zum Thema Motorrad und Lärm:

Die Mitarbeiter eines Importeurs von Geländemotorrädern drehten in der Mittagspause einige Runden auf dem neu bezogenen Firmengelände. Bereits nach kurzer Zeit stand ein Streifenwagen der Polizei an einer an das Gelände grenzenden Landstraße. Die Polizisten standen auch nach weiteren Runden mit den Motorrädern an der gleichen Stelle. Daraufhin hielten die Motorradfahrer an und fragten, ob etwas nicht in Ordnung sei. Die Polizisten erklärten, sie seien von den Nachbarn gerufen worden, die sich über den Motorradlärm beschwert hätten. Jetzt hätten sie aber ein kleines Problem. Sie würden keinen Motorradlärm hören. Und das war auch gar nicht möglich, denn bei den Geländemotorrädern handelte es sich um Elektromotorräder. Merke: Ein Motorrad macht Lärm – auch wenn es fast keine Geräusche von sich gibt!

Olaf Biethan, der sich gegen eine neue BMW RT mit Klappen im Auspuff entschieden hat und stattdessen täglich elektrisch und nahezu geräuschlos zur Arbeit fährt.



Trends bei den Motorrädern

Eines vorab: Es ist immer ein großartiges Erlebnis, die Intermot zu besuchen. Auch wenn es – wie die Kritiker in den Fachzeitschriften behaupten – im Oktober 2014 wenig Neues zu sehen gab. Dies liegt weniger an mangelnder Kreativität der Hersteller, sondern eher daran, dass nur einen Monat später die EICMA folgt und die Aussteller in Köln nicht alles zeigen, um in Mailand noch einige Überraschungen präsentieren zu können. Für das breite Publikum im Einzugsgebiet der Kölner Messe ist dies nicht gut.

Doch die Intermot ist nicht nur eine Publikums-, sondern vor allem eine Fachmesse, auf der Hersteller und Zulieferer aus der ganzen Welt zeigen, was sie den Einkäufern in Deutschland und Benelux zu bieten haben.



Dies ist eine ganze Menge. Firmen aus China, Indien und den kleineren Ländern Südostasiens, von denen Otto Normalmotorradfahrer noch nie etwas gehört, geschweige denn gesehen hat, präsentieren sich und hoffen auf gute Geschäfte. Da wird auch schon mal der Zukunftsreferent des BVDM angesprochen, in der Hoffnung, ihm Speichenfelgen, Stoßdämpfer oder Plastikroller en gros verkaufen zu können. Es tat mir immer wieder leid, die netten asiatischen Ausstellerinnen enttäuschen zu müssen.

Klar ist, dass der Markt der Billigroller, Kleinmotoren und des preisgünstigen Zubehörs voll in der Hand von Firmen aus China und Südostasien ist. Indische Hersteller halten sich noch zurück. Langfristig dürfte sich dies ändern. Indien hat weit mehr zu bieten, als nur die bekannten Klassiker von Royal Enfield, doch treten indische Hersteller bis jetzt fast nur als Kooperationspartner oder Lizenznehmer europäischer und japanischer Partner auf. Beispiele sind die kleinen Dukes von KTM, die beim zweitgrößten indischen Motorradhersteller Bajaj hergestellt werden, und die Motorroller vom LML, die äußerlich der Vespa PX 125 gleichen, doch mit eigenen Antrieben ausgerüstet sind.

Was gibt es an neuen Trends, neuen Entwicklungen? Mehr Elektronik na-



türlich, darunter immer leistungsfähigere ABS-Systeme, mit denen man nun auch in Kurven sicher bremsen können soll – so sicher eben, wie es die Physik zulässt. Das LED-Tagfahrlicht in Form eines LED-Kranzes um die Scheinwerfer hält auch im Motorrad Einzug. In beiden Fällen ist KTM der Vorreiter. BMW und Kawasaki präsentieren uns stolz ein anderes Abfallprodukt der Autoindustrie: das SUV auf zwei Rädern. Die BMW S 1000 XR ist die logische Fortsetzung einer jahrelangen Entwicklung, im Laufe derer die einst nicht unbedingt schönen, aber doch recht ansehnlichen und brauchbaren Reiseenduros der Marke immer klobiger und übertechnisierter wurden, bis das Ende der Fahnenstange erreicht war. Nun wird ein



Vierzylindermotor mit offenlaufender Antriebskette in ein höhergelegtes Fahrwerk gesetzt. Kawasaki bläst in ähnlicher Manier seine bisher zweizy-

lindrige, mittelklassige Versys zu einem großen Vierzylinder auf. Lifestyle-Biker, die schon immer ein Motorrad im Stil der Mercedes-M-Klasse haben wollten, wird es freuen. Ein Mittelklasse-Motorrad mit Kardan bietet nur noch Moto Guzzi mit der V7 an. Spaß machte der Umgang mit Yamahas Dreizylinder-Naked-Bike MT-09. Ein superhandliches, hochdynamisches Funbike,



das gut beschleunigt und sich wunderbar durch unseren Parcours zirkeln ließ. Dabei blitzsauber verarbeitet, mit leichtgängigen Hebeleien und einem präzise zu schaltenden Getriebe. Japanische Qualität vom Feinsten, und dies auch noch zu einem sehr günstigen Preis. Vor allem aber: es sieht aus, wie Motorräder aussehen sollen, es ist keine Designerkrücke. Solche Angebote brauchen wir, um junge Leute fürs Motorradfahren zu begeistern.

Elektromobilität war vor zwei Jahren das große Thema auf der Intermot. Inzwischen ist die erste Euphorie verflogen. In der Halle 5 gab es nur wenig interessante Angebote zu sehen. Sehr schön die Elektroroller der Marke Kumpan, angeboten von einem Start-up-Unternehmen in Remagen, das in China fertigen lässt. Design und Verarbeitung sind besser als bei chinesischen Plastikrollern sonst üblich, die Fahrzeuge besser an Menschen mit europäischer Körpergröße angepasst. Sogar einen Einrad-Anhänger gibt es als Zubehör, und das neueste Modell glänzt mit Wechselakku, die der Fahrer in der Wohnung oder am Arbeitsplatz aufladen kann, ohne dass der ganze Roller an die Steckdose muss.

An Elektromotorrädern gab es die beiden US-Hersteller Zero Motorcycles und Brammo zu sehen. Brammo allerdings nur beim BVDM am Stand und auf dem Parcours, dank des Engagements der Firma Elektrotechnik Breit-



bach, welche die beiden Maschinen zur Verfügung stellte. Außerdem gab eine neue Marke aus Italien ihr Debut in Köln: Tacita. Die Firma präsentierte insgesamt fünf elektrisch angetriebene Enduros und Supermotos, allesamt noch Prototypen. Wir dürfen gespannt sein, ob und was in Serie daraus wird. KTM ist da deutlich weiter und stellte zwei neue Varianten der Freeride E vor, die es bisher mit Elektroantrieb nur ohne Straßenzulassung gab. Ab sofort können die Fans der orangefarbenen Marke zwischen einer elektrischen Enduro und einer Supermoto auswählen, beide mit Straßenzulassung, aber



eher geringer Batteriekapazität. Mehr als eine halbe Stunde Fahrt ist bei Vollgas nicht drin. Die Freeride bleibt auch mit Straßenzulassung ein Sportmotorrad für spezialisierte Wettbewerbe oder ein Spaßmotorrad für den entsprechenden Gelände- oder Asphaltparcours.

Das wohl modernste Stück Antriebstechnik zeigte Suzuki: einen Motorroller der Burgman-Serie mit Elektroantrieb und Energieversorgung über eine Wasserstoff-Brennstoffzelle. Der Suzuki Burgman Fuel Cell ist das erste Brennstoffzellen-Fahrzeug überhaupt, das in der EU eine reguläre Betriebserlaubnis bekommen hat, und ist in Großbritannien bereits zu haben. Ob und wann der Roller nach Deutschland kommen wird, konnten mir die Leute am Suzuki-Stand nicht beantworten. Entscheidend für den Erfolg von Brennstoffzellenfahrzeu-



gen ist ein ausreichendes Netz von Wasserstoff-Tankstellen. Ohne massive staatliche Förderung ist der Aufbau einer solchen Infrastruktur kaum denkbar.

Futuristisch gab es am Honda-Stand zu sehen, in Gestalt der NM4 Vultus, eines sehr spacig aussehenden Crossovers aus Tourenmotorrad, Motorroller und Chopper. Die Maschine, auf die die Fans gewartet hatten, zeigte der größte Motorradhersteller der Welt in Köln dagegen nicht. Der lang erwartete Nachfolger für die Africa Twin wurde erst in Mailand präsentiert, und auch dort nur als Prototyp. Somit bleiben die Zweizylinder-Enduros von KTM weiterhin ohne ernstzunehmende Konkurrenz.

Einen anderen Trend konnte man in Köln nur in Ansätzen sehen, auf dem Motorradtreffen „Glemseck 101“, das einen Monat vor der Intermot auf der alten Solitude-Rennstrecke bei Stutt-



gart stattfand, dafür umso mehr. Der Café Racer feiert sein Comeback. Begünstigt durch die Triumph Bonneville, welche die ideale Plattform dafür abgibt. Doch inzwischen werden Motorräder fast aller Hersteller entsprechend umgebaut. Interessant ist, dass die alten BMW-Boxer der Serien /5 bis /7 sich in der Szene besonderer Beliebtheit erfreuen. Was einst der Inbegriff des Altherrenmotorrades war, wird unter den Händen talentierter Bastler zum coolen Untersatz für den Ritt zum Eis- oder Ace-Café. So ändern sich die Zeiten.

Die Zeit, die ich hatte, um über die Messe zu gehen, reichte nicht aus, um das riesige Zubehörangebot im Detail zu studieren, und wenn doch, dann würde der Platz im Heft nicht ausreichen, um auf alles einzugehen. Selbst das teuerste Sportmotorrad lässt sich mit Produkten von Öhlins, Akrapovic und Co. noch weiter aufrüsten, die



dickste Reiseenduro bei Touratech mit weiterem Zubehör behängen. Nachdem Navigationssysteme längst Allgemeingut sind, ist nun die Action-Kamera das angesagte Spielzeug, um die Tour auf Video zu bannen und auf Youtube online zu stellen. Die Hersteller von Motorradhelmen sind weiter fleißig dabei, neueste Kommunikationstechnik in ihre Produkte zu integrieren. Ein erster Helm mit Head-up-Display war zu sehen, der es erlaubt, die Anzeige des Navi ins Visier einzuspiegeln. Die Integration des Motorra-

des und seines Fahrers in die schöne neue Welt der digitalen Vernetzung und mobilen Kommunikation hat gerade erst begonnen.

Eine besondere Freude war es, die vielen jungen Menschen zu sehen, die sich fürs Motorrad interessieren. Soviel steht fest: das Motorrad hat Zukunft, auch im 21. Jahrhundert!

Uwe Flammer





Protest gegen Streckensperrungen

Auch in diesem Jahr lädt der Bundesverband der Motorradfahrer zum Bergischen Anlassen nach Lindlar ein. Ins Leben gerufen wurde die mittlerweile traditionelle Saisoneroöffnung, nachdem der Oberbergische Kreis die K19 zwischen Lindlar und Engelskirchen für Motorradfahrer an Feiertagen und Wochenenden sowie wochentags von 17 bis 22 Uhr für Motorradfahrer sperren ließ. Der BVDM klagte beim Verwaltungsgericht Köln gegen die Sperrung, verlor aber den Prozess, der mehr als 10.000 Euro gekostet hatte. Dennoch nimmt der Verband die Sperrung nicht stillschweigend hin, sondern protestiert weiter gegen diese und viele andere Streckensperrungen. Denn Sperrungen sind keine Lösung, sie tragen nicht zu einer Senkung von Unfallzahlen bei, sondern verlagern die Probleme nur auf andere Strecken. Eine Sperrung darf nur das allerletzte Mittel sein, nachdem alle anderen Möglichkeiten, eine Strecke sicherer zu machen, gescheitert sind. Genau das ist aber bei den meisten Streckensperrungen nicht der Fall. Der Verband fordert Gleichbehandlung, denn für Pkw würde eine Strecke bei gleichen Ereignissen nicht gesperrt, sondern Maßnahmen ergriffen, die die Strecke sicherer zu machen und Unfälle zu reduzieren und Auswüchse

zu verhindern. Genau das fordert der BVDM auch für Motorradfahrer.

Am Sonntag 12. April, geht es in Lindlar an der Turnhalle Brionner Straße mit einem Frühstück los. Dabei sammelt der BVDM auch Spenden für Klagen gegen Streckensperrungen, die kostenintensiv sind. Erst wenn genügend Mittel zusammen sind, werden wir den Klageweg beschreiten, um das finanzielle Risiko für den Verband auszuschließen.

Nach dem Frühstück wird Gerd Werner, Kreistagsmitglied des Oberbergischen Kreises und Motorradfahrer, der gegen die Sperrung gestimmt hat, ein kurzes Grußwort sprechen. Danach stellt Streckensperrungs-Referent Michael Wilczynski den aktuellen Sachstand in Sachen Streckensperrungen und die geplanten Aktionen des BVDM vor. Nach dem Gottesdienst um 11 Uhr starten die Motorradfahrer zur Demonstrationsfahrt gegen die Streckensperrung der K19, bei der auch der gesperrte Streckenabschnitt befahren wird. Dann geht es wieder zum Veranstaltungsort. Von da aus gibt es eine geführte Tour zur Sorpe ins Sauerland, die ebenfalls als Demonstrationsfahrt gegen Streckensperrungen angelegt ist, denn an der Sorpe ist ebenfalls eine Streckensperrung geplant. Der BVDM lädt alle Motorradfahrer dazu herzlich ein. **lz**

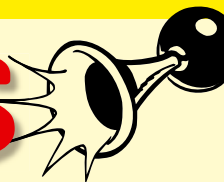




BVDM e.V.

...lädt ein...

BERGISCHES ANLASSEN



Sonntag 12.4.2015 - Lindlar

“Kleine Turnhalle“ Lindlar

Brionner Straße - 51789 Lindlar

(Zufahrt über Kölner Straße...)

- Ab 09:30 Bikerfrühstück**
11:00 Bikergottesdienst
11:30 Demofahrt gegen Streckensperrungen

V.i.S.d.P.:

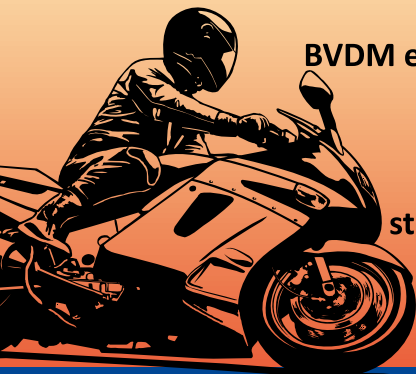
BVDM e.V. - Referat Streckensperrungen

Michael Wilczynski

Im Wietloh 9

58239 Schwerte

streckensperrung@bvdn.de



www.BVDM.de

Auf frommen Pfaden

Die BVDM-Tourenzielfahrt bietet 136 Klöster als Ziele an



Klöster heißt das Thema der ,dies-jährigen BVDM-Tourenzielfahrt. Es hat mir als Fahrleiterin wieder sehr viel Freude gemacht dieses interessante Thema für Dich auszuarbeiten. In den vergangenen Jahren haben wir bereits hier und da ein Kloster auf unseren Touren besucht und ich fand schon lange Gefallen an dem Thema. Bei meinen Stu-

dien bin ich dann auf so viele interessante Klöster gestoßen, dass es am Ende 136 in die Enzyklopädie der Tourenzielfahrt geschafft haben.

Die Architektur der Klöster in den verschiedenen Gegenden Deutschlands ist sehr unterschiedlich. In Norddeutschland treffen wir auf nüchterne gotische Backsteinbauten. Im krassen Gegensatz



dazu stehen die oft pompösen und verschnörkelten Barockklöster Bayerns.

Viele Klöster der Liste sind heute noch intakt und bieten zum Teil Übernachtungsmöglichkeiten oder sogar Seminare für gestresste und sinnsuchende Zeitgenossen an. Noch mehr Klöster sind allerdings der Reformation zum Opfer gefallen und dienen heute den



verschiedensten Zwecken. Besonders interessant sind diejenigen Klöster, die musealen Charakter haben – ein Beispiel: das Kloster Dalheim in der Nähe von Paderborn. Der Besucher taucht ein in die Welt der Mönche und Nonnen, lernt über deren Lebensstil wie er früher war oder wie er heute noch ist.

Auch sonst gibt es viel Architektur und Kirchenkunst zu bestaunen, Klos-

tergärten, -bibliotheken und natürlich gilt es, den Versuchungen von Klosterschänken, -brauereien und -läden zu widerstehen und der Askese zu fröhnen.

Da die Klöster oft in sehr beschaulichen Gegenden zu finden sind, und für uns Motorradfahrer das Motto gilt „der Weg ist das Ziel“, wird vielleicht schon der Weg dorthin für Dich die Erleuchtung bringen.





Du merkst sicher schon, ich möchte Dich missionieren, an unserer Pilgerreise teilzunehmen. Wie Du sicher schon weißt, geht es hier nicht unbedingt ums Gewinnen. Es geht vielmehr darum, dass Du Deinen Horizont erweiterst, neue Pfade kennlernst und aus Deinen gewohnten Pilgerwegen einmal herauskommst. :-)

Also ran an den Computer und melde Dich an unter: tourenzielfahrt@bvdm.de.

Die Teilnahme ist für Dich als Mitglied des BVDM-Ordens übrigens kostenlos! Aber auch Novizen und Lai-

enbrüder (Nicht-Mitglieder) können gegen einen kleinen Obulus in Höhe von 15 Euronen in den Opferstock des BVDM teilnehmen. Du erhältst dafür einen reichen Kanon handverlesener Kleinode des klösterlichen Lebens (Zielliste) und bekommst obendrein eine Ikone zum Geleit (POI Liste für Dein Navi).

Am Ende des Jahres kannst Du Deine Liste der Erkenntnisse einsenden und am Wettstreit des BVDM-Ordens teilhaben. Wir wünschen Dir ein gutes Gelingen und viel Spaß beim Mopedfahren!

Inge Aufderheide



Sicher in die Saison starten

Wer nicht gerade Ganzjahresfahrer ist, der freut sich mit Sicherheit schon auf das Frühjahr und die ersten Motorradausfahrten. Das Motorrad wird nach dem Winterschlaf wieder fit gemacht, der Akku ist voll, die Reifen okay, Öl frisch und der Lack poliert. Doch wie sieht es mit dem Fahrer aus, wie fit startet er in die Saison? Motorradfahren ist auch körperlich eine Belastung und wer fit ist, ermüdet nicht so schnell, ist länger konzentriert. Ein wenig sportliche Betätigung vor dem Start in die

Saison ist also keine schlechte Vorbereitung. Und nach einem längeren Motorradabstinenz im Winter muss man sich auch an das Motorradfahren wieder langsam herantasten. Wer das unter Anleitung von Profis tun möchte, für den ist ein Sicherheitstraining, das der BVDM in allen Variationen anbietet, genau das Richtige. Mit einem BVDM-Sicherheitstraining lässt sich das eigene Fahrkönnen verbessern und eine Grundlage für einen sicheren Start in eine schöne Motorradsaison schaffen. *lz*

www.bvdm.de



**ANMELDEN,
AUFSTEIGEN,
SPASS HABEN!**

- Touren
- Ausfahrten
- Motorradtrainings

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



DVR-Mitgliederversammlung

Auf der Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) in Berlin wurde ein neuer Vorstand gewählt. Einstimmig wurde Dr. Walter Eichendorf als Präsident bestätigt. Darüber hinaus wurden 25 Vertreter aus dem DVR-Mitgliederkreis, zu denen auch der BVDM gehört, gewählt. Zum Vorstand gehören zwei Mitglieder der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und je ein Vertreter der Innenministerkonferenz sowie der Verkehrsministerkonferenz. Die Zusammensetzung des Vorstandes findet sich unter www.dvr.de.

Einen Tag vor der Versammlung fand das Kolloquium „Sichere Straßen“ statt. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für kleines Geld, lautete der provokante Untertitel der Veranstaltung mit Experten aus Politik, Wissenschaft und Forschung sowie Industrie und Verbänden.

Prof. Jürgen Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal sprach über die sichere Gestaltung von Stadtstraßen. 80 Prozent der Unfälle ereigneten sich auf zehn Prozent der Verkehrsflächen. Bei der Verbesserung der Infrastruktur müsse man sich auf diese Stellen konzentrieren. Die Sichtbeziehungen müssten verbessert, die Komplexität reduziert und die

Geschwindigkeit gedämpft werden. Dabei seien auch Blitzkästen ein probates Mittel. Auf Sicherheitsaspekte von Landstraßen ging Prof. Andreas Bark von der Technischen Hochschule Mittelhessen ein. Er konzentrierte sich dabei auf die neue Richtlinie für



die Anlage von Landstraßen (RAL) und die darin enthaltenen vier Entwurfsklassen. Jörg Ortlepp von der UDV erläuterte, dass sich im Nachhinein Sicherheitsmängel von Straßen normalerweise nicht mehr mit einer einfachen Maßnahme beseitigen ließen, sondern durch einen „Maßnahmenmix“. Daneben gelte es, mögliche Mängel der Infrastruktur schon bei Planung und Ausführung zu erkennen, da Infrastruktur Fahrfehler verhindern könne. Prof. Jürgen Follmann von der Hochschule Darmstadt stellte fest, dass unser Straßennetz in die Jahre gekommen sei. Um die Qua-



lität im Bestand zu sichern und um Gefahren präventiv zu erkennen und zu beseitigen, seien Sicherheitsaudits ein geeignetes Mittel. Wichtig sei aber auch ein stärkerer Austausch über Best-Practice-Beispiele. Einig waren sich die Experten in der Einschätzung, dass es durchaus Maßnahmen gibt, die für kleines Geld zu haben sind.

In der anschließenden, von TV-Moderator Marco Seiffert, geleiteten Po-

diumsdiskussion wurde deutlich, dass es um die Infrastruktur in Deutschland nicht zum Besten steht.

In seinem Schlusswort fasste DVR-Präsident Dr. Eichendorf die Erkenntnisse folgendermaßen zusammen: Zur Verbesserung der Infrastruktur brauche man das Geld, aber auch „Grips“. Eichendorf beklagte, dass Unfallkommissionen über keinen Etat verfügen. *DVR/lz*

Zahl der Verkehrstoten in NRW 2014 gestiegen

Wie das NRW-Innenministerium in einer Pressemitteilung bekanntgegeben hat, ist die Zahl der Verkehrstoten in NRW im vorigen Jahr wieder gestiegen. „520 Menschen starben, das sind 41 mehr als 2013 (8,6 Prozent). „Killer Nr. 1 ist die Geschwindigkeit“, so Innenminister Ralf Jäger. Die Zahl der Schwerverletzten nahm im vergangenen Jahr um mehr als elf Prozent auf 13.490 Unfallopfer zu. Auch bei den Leichtverletzten gab es einen Anstieg

und zwar um 3273 auf 63.271. Das sind 5,5 Prozent mehr.

Im Vergleich zum Vorjahr starben mit 68 Radfahrern zwölf mehr. 50 Prozent der Unfälle wurden von diesen selber durch eigenes Fehlverhalten verursacht. Dies gilt auch für die Fußgänger. Hier gab es mit 115 Toten einen Anstieg um 5,5 Prozent. Auch hier zeigt die Analyse, dass rund die Hälfte der getöteten Fußgänger den Unfall selber verschuldet hat.

Die Zahl der tödlich verunglückten Motorradfahrer ist dagegen 2014 praktisch unverändert geblieben. Der bisher niedrigste Wert seit 1990 von 69 getöteten Motorradfahrern wurde mit nun 70 nur knapp verfehlt.“ Laut Jäger liegt das an den intensiven Kontrollen auf beliebten Motorradstrecken. Eine Aussage, über die Experten nur den Kopf schütteln können. *lz*





Voll unter Strom

Über Elektromobilität wird aktuell viel geschrieben und das Für und Wider diskutiert. Insbesondere bei motorisierten Zweirädern scheint es viele Gründe zu geben, die dagegen sprechen. Geringe Reichweite, hohe Preise, kein Sound, Haltbarkeit der Akkus und einiges mehr. Letztendlich sind das alles aber Emotionen oder theoretische Überlegungen. Denn gefahren sind die Wenigsten ein E-Bike und noch weniger besitzen eins. Es ist also dringend Zeit, auch mal praktische Erfahrungen zu sammeln und sich ein fundiertes Urteil zu bilden.

In meinem Fall sind die Voraussetzungen optimal. Ich wohne am Rand einer Großstadt und fahre täglich mit einem Motorrad im urbanen Verkehrsraum zur Arbeit (15 Kilometer einfache Entfernung). Täglich heißt auch täglich, Sommer

wie Winter, denn mit öffentlichen Verkehrsmitteln benötigte ich mindestens viermal so viel Zeit für den Arbeitsweg. Zudem habe ich eine Garage mit Stromanschluss und könnte zur Not ein Elektrofahrzeug auch am Arbeitsplatz aufladen. Nach der Intermot 2012 konnte ich eine Brammo Enertia zwei Monate in täglicher



Nutzung testen. Nachzulesen in Ballhupe 4/2012. Eigentlich war es nur der Preis für ein neues E-Bike, der mich vom Kauf abgehalten hat. Als dann die amerikanische Firma BRAMMO die Empulse R im September und Oktober 2014 europaweit für 9.990 Euro plus nationaler Mehrwertsteuer anbot, war die Entscheidung gefallen. Die Brammo Empulse R ist mit rund 54 PS (40 kW Peak) und



90 Newtonmetern am Motor das zurzeit leistungsstärkste in Serie gebaute Elektromotorrad. Für ein weiteres K.o.-Kriterium von mir gab es ebenfalls eine Lösung. Von Herstellerseite konnte ein Gepäckträger für GIVI V35-Koffer mitgeordert werden. Warum K.o.-Kriterium? Ein Fahrzeug für den

städtischen „Nahverkehr“ muss mir auch die Möglichkeit geben, die Einkäufe vom Supermarkt irgendwo zu verstauen. Das berücksichtigen leider fast alle Hersteller von Elektromotorrädern nicht. Sie scheinen nur für den Hobbyfahrer gemacht zu werden. Aber ein Auto besitze ich schon lange nicht mehr.



Optisch macht die Brammo Empulse etwas her. Sportlich gedrungenes Naked Bike. Assoziationen zu einer Ducati Monster werden geweckt. Aber über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten. Für einen, der bisher fast ausschließlich Tourer oder Enduro gefahren ist, bedeutet die sportliche Sitzhaltung nach vorne gebeugt und mit stark



angewinkelten Knien, schon eine kleine Umstellung. Ebenso eine Umstellung ist es, nicht ständig die Kupplung zu ziehen und runterzuschalten, wenn es auf eine rote Ampel oder stauende Autos zugeht. Im Gegensatz zu vielen anderen E-Motorrädern besitzt die Empulse ein 6-Gang-Getriebe. Über Sinn und Unsinn eines Getriebes wurde an anderen Stellen schon viel diskutiert. Es hilft, den Motor in dem Drehzahlbereich zwischen 4000 und 6000 Umdrehungen zu bewegen, in dem er besonders effizient arbeitet. Und wer es braucht: Im ersten Gang sollen dann 800 Newtonmeter am Hinterrad anliegen und in den Sportmodus kann man auch noch schalten. Im täglichen Verkehr hat sich der 3. oder 4. Gang

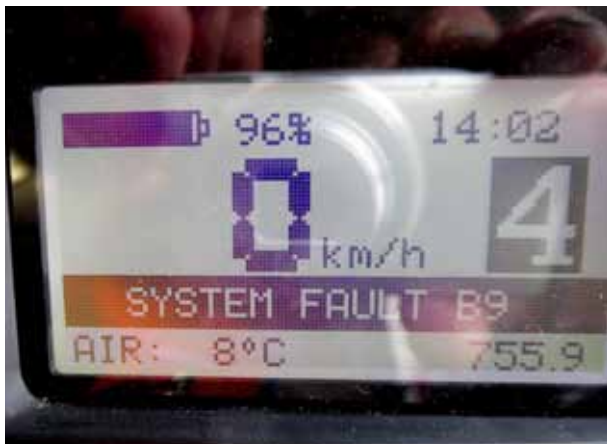
im Normalmodus bewährt. Damit ist man immer der schnellste an jeder Ampel beim morgendlichen „filtering“ (Durchschlängeln) auf dem Weg zur Arbeit. Das Fahrwerk ist sportlich hart. Ideal für die Rennstrecke, aber für die schlechten Straßen deutscher Großstädte fast schon zu hart. Auch, nachdem alle Einstellmöglichkeiten genutzt wurden.

Der bisherige Testzeitraum (Mitte November bis Ende Januar) ist nicht der ideale für ein Elektromotorrad. Die Außentemperaturen lagen praktisch nie über plus 10 Grad. Es sollte allgemein bekannt sein, dass die Leistung und Kapazität von Batterien mit der Temperatur sinkt. Gerade für Lithium-Ionen-Batterien gilt dies be-

sonders. Die erreichten Reichweiten liegen daher noch deutlich unter den Herstellerangaben. Realistisch erreicht und möglich bei den tiefen Temperaturen sind 80 bis 100 Kilometer.



Die Reichweite hängt dabei stark von der Art der gefahrenen Strecke ab. Quer durch die Stadt mit entsprechend geringen Durchschnittstempo liegt sie am oberen Ende des Möglichen. Lange Wege auf Autobahnen oder Schnellstraßen mit Schnitten von 100 km/h oder mehr, lassen die Reichweite dagegen deutlich geringer ausfallen.



Selbst bei absolut leerem Akku (Anzeige 0 Prozent) ist der Speicher nach drei Stunden an einer normalen 220 V Steckdose wieder aufgeladen. Bei 20 Prozent Restkapazität nach 2,5 Stunden. Die Steckdose sollte aber dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und entsprechend gesichert sein. Der Ladestrom beträgt am Anfang 14 Ampere. Das separat mitzuführende Ladekabel ist lang, aber schwer und unhandlich. Ein zweiter Stecker vom Typ 2, auch Mennekes-Stecker genannt, zum Anschluss an eine öffentliche Ladestation, gehört zum Lieferumfang. Bisher wurde er aber noch nicht ausprobiert. Allerdings sollte man die Brammo nicht über Nacht am Ladegerät lassen. Wenn der Akku voll ist, leuchtet die Brammo, angeschlossen ans Stromnetz, weiter die Garage aus und verbraucht so leider in weniger als 12 Stunden 1 kWh Strom

nutzlos. Bisher kostet sie mich je 100 Kilometer knapp 2,80 Euro für Energie. Dafür bekommt man bei aktuellen Preisen zwei Liter Superbenzin. Meine 250er verbraucht im Schnitt um die 3,50 l/100 km. Meine BMW deutlich mehr. Dazu sind erst in elf Jahren Kfz-Steuern in Höhe von elf Euro fällig. Wenn man es rein wirtschaftlich rechnet, könnte sich das Elektromotorrad, trotz höherem Anschaffungspreis, recht schnell rechnen, wenn man es als tägliches Fortbewegungsmittel für den persönlichen Individualverkehr betrachtet. Gegenüber jedem Pkw erst recht. Und das bei vollem Fahrspaß! Entscheidend wird sein, wie lange Batterien und Motor halten und was noch an Ungeplantem dazu kommt. Aber darüber werde ich nicht aufgrund von theoretischen Daten diskutieren, sondern praktische Erfahrungen sammeln.

Ein Wort noch zur Qualität. Was ist überhaupt Qualität? Bei meiner Ausbildung zum Qualitätsmanager und Auditor habe ich eine einfache und klare Definition gelernt: Qualität ist, wenn der Kunde zufrieden ist. Nun stellt aber jeder Kun-



de unterschiedliche Anforderungen. Wenn man als Motorradfahrer schon beim Kauf eines neuen Motorrads beim Händler animierende (aber teure) Räumlichkeiten erwartet, ist ein Elektromotorrad eher zweite Wahl (BMW-Roller mal ausgenommen). Dafür sind die Händler eher engagierte und motivierte Quereinsteiger aus anderen Bereichen. Kleine Sonderwünsche (z.B. zwei Kabel mit 12 Volt für Navi und Co.) werden direkt erledigt und sind, wie bei meinem Händler, für einen Elektrofachbetrieb auch nicht wirklich eine aufwendige Arbeit. Wenn es eine Frage oder ein Problem gibt (was bedeutet Fehlercode B9 und welche Auswirkungen hat er?) wurde zeitnah geantwortet und kompetent reagiert – ganz ohne Serviceabteilung, die das Problem eines Kunden nur verwaltet. Allerdings ist die Brammo ein amerikanisches Produkt. Die

Ausführung vieler Details entspricht dem amerikanischen Qualitätsempfinden und ist nicht vergleichbar mit dem, was man z.B. beim Motorrad eines japanischen Herstellers erwarten darf. Aber auch das kennt man von anderen amerikanischen Motorradherstellern. Meine Erwartungen bisher wurden grundsätzlich erfüllt. Das bedeutet aber nicht, dass es auch noch Einiges zu optimieren gäbe. Die hintere Radabdeckung scheint ein reines Designelement zu sein. Schon bei leicht nassen Straßen wird der Dreck gleichmäßig über Getriebe, Federbein und alles, was sich dort befindet, verteilt. Vorne ist es nur marginal besser, und der Kühler hinter dem Vorderrad schnell verdreckt. Auch die Rekuperation (Energierückgewinnung) beim Verzögern dürfte deutlich ausgeprägter sein. Das würde die Reichweite bei tiefen Temperaturen deutlich erhöhen.





Aktuell entspricht sie ungefähr dem, was man als Motorbremswirkung von einem Verbrennungsmotor gewöhnt ist. Auch das Spiel im Antriebsstrang könnte geringer ausfallen.

Die Brammo ist ein ausgewachsenes Motorrad mit allem, was man davon erwartet. Was die Fahrleistungen angeht, braucht sie sich hinter keinem doppelt so starken konventionellen Motorrad zu verstecken. Ein Elektromotor hat halt schon ab 0 Umdrehungen eine hohe Leistung. Nur Sound hat sie nicht. Wenn Motorradfahren nicht nur Hobby neben dem Auto ist, sondern zuerst einmal das gewählte

Verkehrsmittel für das tägliche Mobilitätsbedürfnis, kann nach den bisherigen Erfahrungen ein Elektromotorrad schon heute eine Alternative zu einem konventionellen Motorrad oder Roller sein. Persönlich freue ich mich schon darauf, mehr Erfahrungen sammeln zu können. Hoffentlich baldmöglichst auch bei besseren Wetter und wärmeren Temperaturen. Die ersten 1000 Kilometer sind gefahren in einer Jahreszeit, in der viele ihr Motorrad gar nicht im Straßenverkehr bewegen dürfen. Mal sehen, wieviel Kilometer noch folgen.

Olaf Biethan





Sieben-Punkte-Programm erfolgreich

Zurück für die Zukunft, so lautete das Motto des 59. BVDM-Elefantentreffens, das zum 27. Mal in Solla im Bayerischen Wald stattfand. Um die Ursprünglichkeit des Treffens sicherzustellen und Auswüchse zu verhindern, hatte das Organisationsteam ein Sieben-Punkte-Programm verabschiedet, das vor Ort umgesetzt wurde und die Zustimmung der allermeisten Besucher fand.

So früh wie selten bei einem Elefantentreffen waren das Organisationsteam und einige Helfer nach Solla gereist, um für die Neuerungen alles vorzubereiten und die Umsetzung der Maßnahmen zu koordinieren.

Und die Spannung im Vorfeld war groß, schließlich war nicht vorherzusehen, wie die Besucher die schon weit im Vorfeld des Elefantentreffens angekündigten Maßnahmen aufnehmen würden und ob nicht auch zahlreiche Besucher angesichts der Änderungen Zuhause bleiben würden. Um die Zukunft des ältesten Wintertreffens von Motorradfahrern sicherzustellen, hatte der Verband auch deutlichere höhere Kosten zu stemmen.

So wurde der Bauzaun schon eine Woche früher als bisher aufgestellt und ein Sicherheitsdienst engagiert, der nicht nur das Verbot von Feuerwerkskörpern überwachen sollte und rund um die Uhr auf dem Gelände vertreten war.

Auf der Intermot in Köln hatte der BVDM per Pressemitteilung über die Neuerungen berichtet und das Sieben-Punkte-Programm wurde in zahlreiche Sprachen übersetzt und veröffentlicht, so dass möglichst viele Besucher schon im Vorfeld über die Änderungen informiert werden konnten. Schon bald gab es in den verschiedenen Internetforen und auf der BVDM-Homepage die ersten Reaktionen auf die Maßnahmen. Und die meisten Äußerungen waren durchaus positiv. Nun war die Frage, wie sich alles vor Ort bewährt und ob



Dieses Piktogramm verdeutlicht, was auf dem Elefantentreffen erwünscht ist, und was nicht.



Auch auf der Solomaschine lässt sich die komplette Ausrüstung für ein Elefantentreffen verstauen. (Fotos: lz)

die Teilnehmer die Neuerungen auch akzeptieren würden oder ob es Gegenwind für die Maßnahmen geben würde.

Um es vorweg zu nehmen: Das Elefantentreffen war so ruhig und friedlich wie seit Jahren nicht mehr, es gab zwar weniger Besucher, die aber waren von den Maßnahmen angetan und sehr zufrieden mit dem Elefantentreffen.

Schon eine Woche vor dem offiziellen Beginn waren das Organisationsteam und auch die ersten Helfer vor Ort, aber auch die Bauzäune wa-

ren schon aufgebaut und kurz darauf kamen auch die ersten Teilnehmer schon im Hexenkessel von Loh an. Das eingespielte Orga-Team hatte die notwendigen Vorbereitungen routiniert erledigt. Das Banner mit der aktuellen Jahreszahl und das BVDM-Banner prangten bald über dem Eingang und am Donnerstag vor dem Treffen war auf dem verschneiten Gelände schon einiges los.

Als ich mit meinem Gespann im späteren Nachmittag am Veranstaltungsgelände ankam, fielen einige Schneeflocken vom Himmel und es sollten im Verlaufe der nächsten Tage noch einige mehr werden. Für ein Wintertreffen also beste Voraussetzungen. Einige Zelte zeigten sich allerdings in der Nacht von Donnerstag auf Freitag dem Schnee nicht gewachsen und verkleinerten ihr Volumen deutlich. Am Freitag und Samstag blieb es tagsüber bei Temperaturen knapp um den Gefrierpunkt, die Sonne zeigte sich allerdings

nur ganz selten. Der guten Stimmung der Teilnehmer und auch der zahlreichen Helfer tat dies kei-









nen Abbruch. Sie konnten das Treffen ohne dauerndes Geböller genießen und hatten auch nachts ihr Ruhe.

Tortz der Kontrollen gab es dennoch einige Teilnehmer, die Raketen mitgebracht hatten und diese auch abfeuerten, unter anderem während des Gedenkens an die verstorbenen Motorradfahrer. Einige der Verursacher mussten dann auch die angedrohten Konsequenzen tragen. Vier Teilnehmer wurden des Platzes verwiesen und mussten abreisen. Aber das waren auch schon die einzigen negativen

Vorkommnisse. Polizei, Security, Rettungsdienste und Veranstalter sprachen von einem ausgesprochen friedlichen und ruhi-



Seit Jahren ein viel fotografiertes Motiv auf dem Elefantentreffen: Unsere litauischen Besucher mit ihren Fellmänteln an ihrem Standort Elefantenstraße 1. (Fotos: Lenzen)

Das Sieben-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 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 herausgegeben.*

** Bereits ab dem Wochenende vor der Veranstaltung ist das Gelände mit Bauzäunen 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 Halteverbot 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 gegen Zahlung einer Aufwandserstattung herausgegeben.*

** Ein frühzeitiges bloßes Absperrern/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.





gen Treffen. Das Sieben-Punkte-Programm hat sich vollständig bewährt und alle Bedenken im Vorfeld erwiesen sich im Nachhinein als nichtig. Die Unruhe im Vorfeld war nicht unerheblich, auch die Partner vor Ort machten sich viele Gedanken, ob das Sieben-Punkte-Programm Früchte trägt oder ob nur wenige Teilnehmer kommen würden. Die Teilnehmerzahlen lagen dann auch unter denen des Vorjahres. Und da das Wetter am Samstag nicht gerade gut war, kamen auch nicht so viele Tagesbesucher wie in den Vorjahren. Eins ist aber sicher, die Teilnehmer, die gekommen waren, wollen



***Die Stimme des Elefantentreffens:
Lorenz van der Mee macht die Ansagen
und moderiert die Wettbewerbe.***



zum größten Teil wiedergekommen, denn ihnen hat es sehr gut gefallen. Weniger Böller und mehr Ruhe bedeuten eben nicht weniger Spaß, sondern mehr Gelegenheit zum Austausch. Und gerade das soll das Elefantentreffen ja bieten. Es ist ein Stück gelebtes Europa und das soll auch so bleiben.

Die Organisatoren sind überzeugt, mit den Maßnahmen die Weichen für eine langfristige Zukunft des ältesten Wintertreffens für Motorradfahrer richtig gestellt zu haben. Das Treffen im nächsten Jahr ist ein ganz Besonderes, denn es ist bereits das 60. Elefantentreffen und ich bin überzeugt, dass wir dann auch wieder mehr Teilnehmer im Hexenkessel von Loh begrüßen können, die alle zusammen wieder ein friedliches Fest feiern werden.

lz



Sehen und gesehen werden gehört auf dem ET nach wie vor dazu (o.). Und auch kreative Eigenbau, wie hier per Hinterrad angetriebene Säge finden sich auf dem Elefantentreffen. (Fotos: Lenzen)

27. Elefantentreffen im Bayerischen Wald

Herzlich Willkommen in Loh/Gemeinde Thurmansbang



Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Elefantentreffen









Ergebnisse ET 2015

Der BVDM bedankt sich bei allen Helfern und Partnern, die zum Gelingen des 59. Elefantentreffens beigetragen haben. Der BVDM konnte 4665 Besucher begrüßen, davon 3265 Motorradfahrer und 1360 Tagesbesucher.

Die Ergebnisse der Wettbewerbe
Weiteste Anreise:

Damen: Wiebke Claussen aus Bondelum (Nordfriesland) mit 960 Kilometern
Herren: Dimitri Balajew aus St. Petersburg mit 3000 Kilometern

Älteste Teilnehmerin: Irmgard Zeilinger (geboren 1957)

Ältester Teilnehmer: Richard Zeilinger (geboren 1950)

Jüngste Teilnehmerin: Vera Hammel (geboren 1994)

Jüngster Teilnehmer: Michael Lerch (geboren 1998)

Schönster Eigenbau: Umgebaute Honda CBR 1000 mit Teilen von BMW, Ferrari und Kia

Holzsägen: Christian Schmid (20 Sekunden)

Tauziehen: Die Paderborner

Schneeskulptur: Totenkopf „Kessel-Ötzi“, beleuchtet, geschaffen von der Gruppe „Hewgornic“





FEMA wählt neue Präsidentin

Während in Loh das Elefantentreffen seinen Höhepunkt erreichte, fand in Brüssel das Jahresmeeting der FEMA statt. Wichtige Weichen galt es zu stellen und zu verabschieden. Frederic hatte schon im Oktober verkündet, dass er als Präsident nicht mehr zur Verfügung steht. Einzige Kandidatin war Anna Zee von britischen Verband BMF UK. Sie wurde einstimmig als neue Präsidentin der FEMA gewählt. Außerhalb der dreimal im Jahr stattfindenden COM-Meetings bereitet das „Board of directors“ (BoD) Entscheidungen vor. Es



trifft sich regelmäßig oder konferiert über Skype. Die Boardmitglieder werden jährlich gewählt. Vom aktuellen BoD stand Morten Hansen aus Norwegen nicht mehr zur Verfügung, alle anderen hatten ihre Bereitschaft bekundet, weiter aktiv zu sein. Ein-

stimmig wurden alle Kandidaten wiedergewählt. Das BoD besteht aus Wim Taal/NL, Neil Liversidge/GB, Maria Norqvist/S, Rolf Frieling/D und neu Jim Freeman/GB.

Bereits in der Woche vor dem Meeting hatte das alte BoD eine wichtige Entscheidung verkündet. Neuer Generalsekretär der FEMA wird Dolf Willigers aus Holland. Er wird ab 1. Februar 2015 hauptamtlich die Interessen und Aufgaben der FEMA vertreten. Die bisherige Generalsekretärin Aline Delhaye ist noch bis Mitte des Jahres für die FEMA tätig. Eine effektive Übergabe der Tätigkeiten ist sichergestellt. Aline, die sich persönlich verändern will, möchten wir an dieser Stelle für ihre lange und erfolgreiche Arbeit danken. In den letzten Jahren ist deutlich zu erkennen gewesen, dass die FEMA als kompetenter Ansprechpartner zu Fragen des Motorradfahrens in Brüssel bekannt und anerkannt ist. Dolf möchten wir für seine neuen Aufgaben viel Glück und Erfolg wünschen.





Weitere Themen des Meetings waren der Stand des von der FEMA im Auftrag der EU bearbeiteten Projektes Riderscan, das Ende April abgeschlossen sein muss, elektronische Fahrhilfen für Motorräder, die Zusammenarbeit zwischen FIM und FEMA und „road barriers“ (Leitplanken u.ä.).

Während in Deutschland gerade die 3. EU-Führerscheinrichtlinie in deutsches Recht umgesetzt wurde, arbeitet man in Brüssel schon an der 4. EU-Führerscheinrichtlinie.

Maria belegte an schwedischen Zahlen, dass bei der Fahrschulausbildung

Frauen eher benachteiligt werden, was auch zu einer geringfügig höheren Durchfallquote bei der Fahrprüfung führt. Gründe gibt es einige, z.B. ist die durchschnittliche Fahrschülerin in Schweden acht Zentimeter kleiner als der durchschnittliche Fahrschüler. Maria ist an Erfahrungen und Auswertungen aus anderen EU-Ländern interessiert. Ziel ist es, dass in der kommenden 4. EU-Richtlinie verstärkt diese Unterschiede berücksichtigt werden. Das nächste FEMA-Meeting findet am 6. Juni 2015 in Dublin statt.

Olaf Biethan



Europäisches Motorradfahrer-Forum

Am 2./3. Februar 2015 fand in Brüssel das European Motorcyclists Forum (EMF) statt, mit einem ganztägigen Workshop in den Räumen des CEN-CENELEC, des europäischen Komitees für Normung. Der größte Meeting-Raum der Organisation war bis auf den letzten Platz gefüllt. Ein Zeichen dafür, dass dieses Thema mehr Interesse als erwartet hervorgerufen hat. Der Teilnehmerkreis ging quer durch alle Interessengruppen, die mit dem Thema Motorrad zu tun haben. Es waren alle Stakeholder, wie das so schön im neuen internationalen Sprachgebrauch heißt, vertreten. In fünf Themenbereichen wurden Wissen, Erfahrungen und Meinungen ausgetauscht und fixiert. Ebenfalls wurden daraus Forderungen abgeleitet.

Block eins betraf das „Wissen“ zum Thema. Hierzu sei gesagt, dass die Informations-sammlung in den einzelnen EU-Ländern unterschiedlich ist. Es fängt schon damit an, dass die Sammlung und Aufbereitung des

Unfallgeschehens in den einzelnen Ländern unterschiedlich ist und daher die Daten meist nicht vergleichbar sind. Auch gibt es deutliche Unterschiede in der Nutzung motorisierter Zweiräder im europaweiten Nord-Süd-, aber auch West-Ost-Vergleich. Siegfried Brockmann vom GDV fragte daher „Welchen Wert haben die gesammelten europäischen Unfalldaten?“. Bevor daraus Schlüsse für die Politik abgeleitet werden, müssen diese erst einmal europaweit harmonisiert werden.

Im zweiten Themenkomplex ging es um den „Zugriff auf das Motorrad“. Welche Hürden muss ein interessierter Verkehrsteilnehmer überwinden, um überhaupt fahren zu können? Die 3. EU-Führerscheinrichtlinie hat mit ihrer, teilweise sehr unterschiedlichen, Umsetzung in den einzelnen Ländern leider genau das Gegenteil





von dem bewirkt, was geplant war. Es ist komplizierter, aufwendiger und noch teurer geworden, einen Führerschein zu erwerben und alles andere als harmonisiert innerhalb der EU. Ob damit auch das Ziel erreicht wurde, mehr Verkehrssicherheit zu erreichen, ist bisher nicht bewiesen. Diese Fehler zu beheben gilt es in der 4. EU-Führerscheinrichtlinie (DLD), die gerade in Brüssel erarbeitet wird.

Im dritten Themenkomplex ging es um die „Sicherheit der Straßeninfrastruktur“ (Road Safety). Auch hier gibt es große Unterschiede in den einzelnen Ländern. Viele Länder haben die Sicherheit von motorisierten Zweiradfahrern in ihren nationalen Standards für Straßen gar nicht berücksichtigt. Ein einheitlicher europäischer Standard (z.B. Leitplanken) und auch eine Definition „Was sind motorradfreundliche Barrieren“ ist ebenfalls noch in weiter Ferne. Hier muss auch die Frage an die Politik erlaubt sein: Was ist Sicherheit wert? Unterfahrschutz für Motorradfahrer nur an Leitplan-

ken in Kurven oder auch auf geraden Strecken, wie es sinnvoll wäre? Mehr Sicherheit kostet auch mehr.

Der vierte Themenkomplex beschäftigte sich mit der „Safety message“ oder wie erreicht man die Motorradfahrer. Das Thema Sicherheit von Motorradfahrern hängt natürlich ganz entscheidend vom Verhalten, aber auch der Selbsteinschätzung jedes einzelnen ab. Es ist nahezu unmöglich, mit einer Message alle Motorradfahrer zu erreichen. Je nach Alter, Geschlecht, Fahrerfahrung, sozialer Stellung und auch Motorradtyp haben sie höchst unterschiedliche Motivationen. Hier wird es auch in Zukunft an den Motorradfahrern und deren Communities (Foren, Vereinen, etc.) liegen, das Thema Sicherheit jedem einzelnen nahe zu bringen und zu verbessern.

Der letzte Themenkomplex beschäftigte sich mit der Frage, mit welchen „Strategien“ vorgegangen werden soll, um die Motorradsicherheit zu erhöhen. Hier wurde heftig diskutiert. Dies lag aber auch daran, dass die Ursachen und Probleme weltweit und in den einzelnen EU-Ländern sehr unterschiedlich sind. Als Beispiel zum Verständnis sei genannt, dass sich mit Verbesserungen in Bereichen wie Alkohol, Fahren ohne Helm oder ohne Führerschein in Deutschland die Unfallbilanz nur marginal oder gar nicht verbessern ließe. In anderen Ländern



aber deutlich. Genau so sind in anderen Ländern Sachen selbstverständlich, die in Deutschland ein Problem darstellen.

Nochmals zur Klarstellung: Das Thema Motorrad und Sicherheit bezieht sich vor allen auf die Reduzierung der Unfälle mit schweren und tödlichen Verletzungen. Der Blechschaden, oder übertagen aufs Motorrad, die Schramme in der Verkleidung, sind nicht im Fokus.

Abgerundet wurde das EMF am Dienstag im EU-Parlament. Die Ergebnisse des Projekts Riderscan und die Ergebnisse des Workshops am Vortag wurden mit verantwortlichen EU-Politikern diskutiert. Das Projekt Riderscan ist eine von der EU mitfinanzierte Studie zur Sammlung von Informationen zum Thema Motorradsicherheit in Europa, mit dem Ziel, Handlungsbedarfe zu identifizieren und ein grenzüberschreitendes Wissensnetzwerk zu schaffen. Die Federführung dieses Projekts lag bei der FEMA, der Interessenvertretung der europäischen Motorradfahrer Verbände, also auch des BVDM, in Brüssel. Die Ergebnisse von Riderscan wurden von der bisherigen FEMA-Generalsekretärin Aline Delhaye präsentiert. Auf dem Podium saßen Szabolcs Schmidt, Inés Ayalá-Sender, Wim van de Camp, Pierre van Eslande, Jesper Christensen und Dolf Willigers. Schmidt, als Vorsitzender der „Road Safety Unit“

der EU und General Direktor für Energie und Verkehr der EU-Kommission (GD Move), betonte, dass Riderscan viele Informationen und Daten geliefert hat, die die Kommission bei der Bewertung und Überarbeitung der politischen Leitlinien zum Verkehrssicherheit Programm 2011-2020 der EU berücksichtigen wird. Ayala-Sender und Wim van de Camp (beide Mitglieder des Europa Parlaments (MEP)) betonten, dass es deutlichen Verbesserungsbedarf in der europäischen Verkehrssicherheitspolitik gibt, um der wachsenden Rolle der motorisierten Zweiräder in Europa gerecht zu werden. Van de Camp und Christensen sagten, dass die Kosten für die Nutzung eines Zweirads erschwinglich bleiben müssen, gerade was die Ausbildung angeht, und persönliche Diskriminierungen (Frauen, klein gewachsene) vermieden werden. Van de Camp, selbst einer der aktivsten Motorradfahrer im EU-Parlament wandte sich aber auch an die Motorradfahrer:





Das Wichtigste für mehr Sicherheit ist „Training, Training, Training“. Er weiß zumindest, wovon er spricht.

Pierre van Eslande (IFSTTAR), Vorsitzender des Internationalen Transport Forum für Motorrad Sicherheit, erklärte, dass auch der nächste OECD/ITF-Bericht klare Forderungen für Motorradsicherheit im Straßenverkehr enthalten wird. Die wachsende Rolle des Kraftrads im globalen Verkehr macht dies erforderlich, damit nicht auch die Zahl der verletzten Verkehrsoffer weltweit unverhältnismäßig steigt. So viel in Kurzform zu einem Thema, zu dem es noch viel mehr zu sagen gibt.

Mein persönliches Fazit: Das EMF hat gezeigt, dass Motorradfahrer in Brüssel ernst genommen werden. Das motorisierte Zweirad ist eine anerkannte Lösung für die individuelle Mobilität der Zukunft, nicht nur in europäischen Großstädten. Andererseits ist das Verletzungsrisiko auf einem Zweirad natürlich deutlich höher als z.B. im Auto. Um durch verbesserte Mobilität nicht

mehr verletzte und tote Verkehrsteilnehmer zu generieren, wird das Thema Sicherheit für motorisierte Verkehrsteilnehmer in Brüssel sehr ernst genommen. Die Erfahrung der Motorradfahrer, vertreten durch die FEMA, wird dabei in Brüssel zunehmend berücksichtigt und geschätzt. Leider kann man Letzteres nicht von Berlin sagen. Aber auch die FEMA steht vor großen Herausforderungen. Sinkende Mitgliedszahlen in nahezu allen europäischen Motorradverbänden machen die Finanzierung einer unabhängigen Interessenvertretung immer schwieriger. Hier kann nur an alle Motorradfahrer appelliert werden, mehr Engagement zu zeigen und sich nicht darauf zu verlassen, dass andere ihre Interessen vertreten und Probleme lösen! Es liegt auch an uns Motorradfahrern, dass Jesper Christensen (General Sekretär des schwedischen Verbandes SMC, CAP Direktor der FIM,...) kurzes aber knappes Fazit auf dem Podium im EU-Parlament wahr wird: „Let the riders write the laws!“ **Olaf Biethan**



Mit Moby Dick zum Nordkap

Vom 16. August bis 5. September 2014 waren wir auf großer Nordkaptour. Wir, das sind Peter, Inge und unser neues BMW R1200GS Rallye/Mobec Triton R Gespann namens Moby Dick – der weiße Wal.

Viele Bekannte hatten uns im Vorfeld davon abgeraten, in drei Wochen bis zum Nordkap und zurück zu fahren. Ganz sicher waren wir auch nicht, ob es klappen würde, aber wir können nun sagen, dass es ganz gut machbar ist.

Sicherlich wäre es schön, sich an einigen Stellen mehr Zeit lassen zu können für Besichtigungen, etc. Auch wäre es vielleicht schön, öfter mal kleinere Straßen zu fahren. Aber davon gibt es so weit im Norden kaum noch welche und auch Kurven sind dort Mangelware. Fahrtechnisch anspruchsvoll ist es hier also eher nicht. Dafür kann man beim Fahren jedoch besser in die schöne Gegend schauen. Am besten gefallen haben uns die Lo-foten und die Küstenstraße Rv 17, die sogar mit beachtlichen Kurven aufwartet. Das sind wirklich landschaftliche Highlights. Das Nordkap selbst ist zwar schon beeindruckend, aber uns genügt es, es einmal im Leben gesehen zu haben. Den Südwesten Norwegens mit seinen vielen bekannten

Sehenswürdigkeiten haben wir ganz ausgespart, da wir bereits 1988 schon einmal hier waren. Das würde natürlich für drei Wochen tatsächlich viel zu viel.

Es war auch gut, dass wir mit dem Gespann und nicht mit zwei Solomaschinen gefahren sind. Denn so konnten wir uns auf den ewig langen Etappen abwechseln, was doch die Sache sehr entspannt hat.

Aber jetzt mal der Reihe nach: Von Kiel ging es mit der Fähre nach Göteborg. Strömender Regen, als wir die Fähre verließen. Immer noch viel Regen, als wir über die Inlandsvägen E45 gen Norden fuhren. Bei Jokkmokk über den Polarkreis und weiter bis an die finnische Grenze. Ein kurzes Stück durch Finnland, dann über die Grenze nach Norwegen, am Nordmeer entlang und durch den Nordkap-Tunnel. Jeden Tag zwischen 400 und 500 Kilometer, insgesamt fünf Tage bis zum nördlichsten Campingplatz der Welt kurz vor dem Nordkap. Auf der gesamten Strecke herrschte meistens nur wenig bis gar kein Verkehr. Die schwedische Landschaft ist zwar eintönig, aber schön. Man könnte fast meinen, man sei in Kanada. Auf mich wirkt das Fahren dort eher entspannend denn eintönig. Ich hatte keine Probleme, stundenlang im Beiwagen



zu sitzen und in die Gegend zu schauen. Nur der Regen war dabei immer wieder etwas störend und die Temperaturen wurden langsam auch immer unangenehmer. Jeden Tag etwa zwei Grad weniger. Aber wir hatten ja unseren Heizsitz im Beiwagen, so dass wir uns immer abwechselnd den Hintern aufwärmen konnten. Auf dem nördlichsten Campingplatz der Welt waren es dann gerade mal noch knapp fünf Grad Celsius. Nachdem wir das Nordkap besucht hatten, ging es weiter über die nördlichste Stadt der Welt (Hammerfest) nach Alta (hier gibt es Felszeichnungen aus der Steinzeit), rüber auf die Vesterålen bis Andenes, wo wir an einer Walsafari teilgenommen haben. Hier war das Wetter auch endlich besser. Moby Dick, diesmal der Echte – alias Jonny Handsome – ist der größte Wal in diesen Gewässern. Und wir durften ihm gleich zweimal beim Abtauchen zusehen. Von den Vesterålen ist es nicht weit bis auf die Lofoten. Auf den Lofoten gibt es einige nette kleine Fischerorte, wie beispielsweise Nusfjord, Nyksund oder Å. In Å hatten wir eine wunderschön gelegene Hütte, sozusagen am schönsten A... der Welt. Denn Å ist in der Tat der letzte Ort auf der Insel. Deshalb haben die Norweger ihn wohl so genannt, weil sie das ganze unschöne Wort nicht aussprechen wollten. Dies war der einzige Ort, an dem wir zwei Nächte

geblieben sind. Denn das Wetter war tagsüber super sonnig und nachts sternenklar mit Nordlicht, und unsere Hütte lag direkt am Meer mit dem schönsten Ausblick, den man sich denken kann. So kann man es aushalten. Mit der Fähre fuhren wir anschließend rüber nach Bodø, wo zwar ein wenig schöner Campingplatz, aber dafür eine noch schönere Nordlicht-Nacht auf uns wartete. In Bodø gibt es einen BMW-Händler, bei dem wir einen kurzen Zwischenstopp einlegen mussten, da ein vorderer Bremsbelag wegen eines Montagefehlers schon runter war. Weiter ging die Reise auf der Rv 17 an der Küste entlang – eine der schönsten Straßen Norwe-





gens. Leider hatten wir nicht mehr so viel Zeit, so dass wir die Strecke nur noch zur Hälfte fahren konnten. Denn schon auf dieser halben Strecke mussten wir dreimal mit einer Fähre fahren. Das war für einen Tag schon recht

knapp berechnet. Denn die Fähren fahren um diese Jahreszeit nicht mehr so oft. Und ohne Fähre geht's hier nicht weiter (und auch nicht zurück). Anschließend fuhren wir weiter auf der Hauptpiste, der E6, gen Süden. Da

der Verkehr in der Gegend von Trondheim immer dicker wurde, entschieden wir uns zu einem Abstecher nach Røros, einer alten Bergbaustadt mit schönen alten Holzhäusern, die zum Unesco-Weltkulturerbe gehört. Sogar für eine Führung durch die alten Stollen hat die Zeit noch gereicht.





Dann war es jedoch höchste Zeit, und wir mussten auf dem schnellsten Weg nach Oslo, um unsere Fähre nicht zu verpassen.

Was einen wirklich permanent beschäf-

tigt, sind die Preise in Norwegen. Man kann gut und gerne behaupten, dass alles etwa das Doppelte kostet wie bei uns in Deutschland (8 NOK sind etwa 1 Euro). Man muss sich einfach vorher darüber im Klaren sein und

es akzeptieren. Sonst sollte man lieber ein anderes Reiseziel wählen. Das Einzige, was man machen kann, um Geld zu sparen ist: Zelten oder kleine, spartanische Hütten nehmen, wie wir es gemacht haben, und sich selbst ver-

sorgen, anstatt Essen zu gehen. Die Hütten sind alle mit einer Kochmöglichkeit und einem Kühlschrank ausgestattet. Schlafsack ist mitzubringen, zusätzlich Spannbetttuch und Kissenbezug zu empfehlen. Eine einfache Hütte kostet etwa 45 bis 70 Euro pro Nacht. Für eine Hütte mit Dusche und Toilette muss man schon eher





100 Euro oder mehr rechnen.

Mit dem Motorrad kann man nicht allzu viele Lebensmittel mitnehmen, aber die Preise im Supermarkt sind noch halbwegs erschwinglich. Der

Sprit kostet knapp 2 Euro pro Liter. Die Fähren sind eigentlich nicht teuer, aber es leppert sich zusammen. Maut braucht man als Motorradfahrer im Gegensatz zu den Autos in der Regel nicht zu bezahlen, außer auf einigen wenigen Straßen, wo wir jedoch nicht gewesen sind.

Das zweite Problem, neben den Preisen, ist das Wetter. Man weiß nie, was einen erwartet. Es kann drei Wochen Superwetter sein, man kann aber auch drei Wochen Dauerregen und Kälte haben,





wenn man Pech hat. Wir hatten von beidem etwas, und so wird es wohl meistens sein.

Die Reisezeit von Mitte August bis Anfang September war vielleicht etwas spät, und auch schon etwas kalt. Aber es hatte den Vorteil, dass nicht mehr viele Touristen unterwegs waren. Wir hatten keine Probleme, eine Hütte oder einen Platz auf den Fähren zu bekommen. Wir brauchten nichts lange im Voraus zu buchen. Zwar hatten wir keine Mitternachtssonne mehr, dafür aber Nordlicht, das wir

mehrere Male bestaunen durften.

Fazit: Norwegen ist ein herrliches Land, wenn das Wetter mitspielt (warme, wasserdichte Klamotten sind ein Muss) und wenn man sich mit den Preisen abgefunden hat.

Wer gerne den ausführlichen Bericht mit noch mehr Bildern lesen möchte, kann dies tun im Mimoto-Reiseforum unter folgendem Link: www.mikemoto.de/Forum/phpBB3/viewtopic.php?f=38&t=3818

Inge Aufderheide

Motorsport der anderen Art

Motorsportlich aktiv und vorbe-lastet, hatte ich schon viel von den Six Days gehört, aber keine rechte Vorstellung davon. Aber immerhin hatte ich mir bei meiner ersten Motorrad-Rallye 1999 in der ersten Nacht mit dem damaligen Rekordteilnehmer der Six Days, Herbert Scheck, (25 Starts) und vier anderen ein Bungalow geteilt. Es war eine glückliche Fügung, dass ich im Herbst 2008 noch zwei Wochen Urlaub füllen musste. Warum nicht mal einen Griechenland-urlaub mit den Six Days in Serres verbinden? Ein billiger Flug war schnell gefunden, aber wo übernachten? Durch einen weiteren Zufall erfuhr ich über ein Offroad-Forum, dass im deutschen Teamhotel noch Plätze frei sind. Einem mir bis dahin unbekannten Heiner mal eben Geld überwiesen und gehofft, dass alles gut geht. Und so war ich in Griechenland nicht nur dabei, sondern schon ein bisschen mittendrin in den Six Days.

Mich faszinierte, dass es bei den Six Days keine Sperrzonen oder VIP-Bereiche gibt. Im Paddock ist es kein Problem mit (Enduro) Weltmeistern Smalltalk zu halten (wenn man deren Sprache spricht). Und auf der Strecke?



Als aktiver Motorrad- und auch Geländefahrer war ich in Griechenland fasziniert, hautnah zu erleben, wie Weltmeister ihr Motorrad bewegen! Nicht im Fernsehen, sondern quasi daneben stehend zu sehen, wie sie sich mit für mich unvorstellbarer Geschwindigkeit durch extreme Schwierigkeiten im Gelände bewegten. Sie genießen nicht die Aufmerksamkeit wie ein Formel 1-

oder Moto GP-Weltmeister. Ihr fahrerisches Können ist aber auf gleich hohem Niveau.

Der Virus hatte mich infiziert. Die Six Days 2009 in Portugal waren fester Bestandteil der



Urlaubsplanung. Nach der offiziellen Siegerehrung kam der schon erwähnte Heiner zurück ins deutsche Mannschaftshotel. Während die anderen noch feierten, erzählte er uns von seinem Traum, die Six Days nach vielen Jahren mal wieder nach Deutschland zu holen. Hierzu sollte man wissen, dass in früheren Jahren Deutschland oft Austragungsort dieser Weltmeisterschaft war. In den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts wurde sie sogar von den Nationalteams beider damaligen deutschen Staaten dominiert.

Für 2010 war mir Mexiko ein wenig weit und teuer. 2011 in Finnland passte es vom Termin nicht. Nach 23 Jahren fanden die Six Days 2012 wieder in Deutschland statt, und daran hatte Heiner sicher einen erheblichen Anteil. Natürlich war ich am Sachsenring als Zuschauer dabei. Erstaunlich, was in Deutschland geht!

Mit einer einfacher Kompaktkamera hatte ich bisher tolle Fotos gemacht.



DIE SIX DAYS

Die Six Days sind die älteste Weltmeisterschaft im Motorsport. Die ersten fanden 1913 in England statt. Zu dieser Zeit gab es noch so gut wie keine befestigten Straßen. Die Technik musste sich beweisen, besonders im Sport. Schon bei den ersten Six Days traten Nationalmannschaften gegeneinander an. Das ist bis heute so geblieben. Auch wenn die zweiten Six Days, kriegsbedingt, erst 1920 stattfanden, war das immer noch zehn Jahre vor der weltweit bekanntesten Weltmeisterschaft von Nationalteams, der Fußballweltmeisterschaft.

Aber bei den Lichtverhältnissen in deutschen Wäldern waren damit keine guten Bilder zu machen. Eine bessere Kamera musste für die Six Days 2013 auf Sardinien her. Leider ebte die Six Days-Euphorie danach wieder

ab und es war lange unklar, wer überhaupt und wie für Deutschland 2013 an den Start geht. So erlebte ich 2013 unvermittelt meine Urlaubstage im Mannschaftshotel der USA-Teams. Emotional prägend: Am Tage des Abschluss-Moto-Cross saß Kurt Casseli beim Frühstück am Nebentisch. Als schlechte Fügung des Schicksals

wurde er bei der BAJA 1000 Opfer eines kleinen Tiers. R.I.P.

2014 sollten die Six Days Anfang November in San Juan in Argentinien stattfinden. Südamerika? Da wollte ich eigentlich immer schon einmal hin, aber wo liegt San Juan? Am Rande der Anden. Nur 400 Kilometer von Santiago de Chile entfernt. Das ist näher als Berlin an Köln. Der Entschluss war schnell gefasst und drei Wochen Urlaub genehmigt. Nur für das deutsche Team sah es nicht gut aus. Ohne finanzielle Unterstützung geht es nicht. So musste im Januar die Teilnahme abgesagt werden. Aber wieder war es Heiner, der wirbelte und doch noch die nötigen Sponsoren fand, um Fahrer und Material nach Argentinien zu bringen, sowie die aktuell erfolgreichsten deutschen Fahrer von einer Teilnahme zu überzeugen. Anfang Februar stand dann fest: Es werden Deutsche Teams an den Start gehen.

Wie laufen die Six Days? Der wichtigste Wettbewerb ist die FIM World Trophy. Die Trophyteams sind die Nationalteams der einzelnen Länder. Sie bestehen aus sechs Fahrern, von denen jeden Tag die fünf besten gewertet werden. Darüber hinaus gibt es die Junior World Trophy. Hier besteht das Nationalteam aus vier Fahrern die nicht älter als

23 Jahre sein dürfen. Seit 2007 gibt es auch eine Womens Trophy mit je drei Fahrerinnen einer Nation. Darüber hinaus kann jedes Land noch Clubteams mit drei Fahrern nennen. Insgesamt kommt so ein Feld von 300-600 Fahrern zusammen. Wie der Name schon sagt, dauert die Veranstaltung sechs Tage. An den ersten fünf Tagen werden verschiedenen Schleifen gefahren. Auf diesen Schleifen fahren die Fahrer fünf bis sieben Wertungsprüfungen je Tag an. Die auf den Wertungsprüfungen gefahrenen Zeiten werden addiert und zur Wertung herangezogen. Zwischen den Prüfungen sind die Wege ausgeschildert und die Fahrer müssen nach vorgegebener Fahrzeit die Kontrollen anfahren. Während die Prüfungen meist technische recht einfache Strecken sind, liegen die anspruchsvollen und auch fotografisch reizvollen oft auf den Ver-

bindungsetappen. Gerade an den ersten beiden Tagen ereignen sich an diesen Stellen die Dramen, da nicht alle aus dem großen Starterfeld die erforderliche fahrerische Routine





haben, um diese Stellen zügig zu meistern. Am sechsten Tag startet dann der „Abschlusscross“. Hier fahren alle Fahrer einer Klasse in einem Rennen direkt gegeneinander. Auch hier zählt nur die Zeit und nicht die Platzierung im Rennen. Und danach wird meist gefeiert.

Nach einer touristischen Fahrt über die Anden, vorbei am Aconcagua, dem höchsten Berg Amerikas, traf ich am Dienstag vor der Veranstaltung in San Juan ein. Zeitgleich mit dem deutschen Team. Der blaue deutsche Container stand rechtzeitig und am richtigen Platz im Fahrerlager rund um das Fußballstadion von San Juan und wartete darauf, geleert zu werden. Innerhalb eines Tages stand das deutsche Camp. Repräsentativ mit großen Zelt. Die Fahrer mussten derweil Motorräder und Material aus

den Transportkisten entnehmen und wieder in einen fahrbaren Zustand zusammenschrauben. Anschließend stand für die Fahrer die Besichtigung aller Wertungsprüfungen, zu Fuß, an. Für die Fahrer der Trophy und Junior Trophy war dies straff organisiert. Die Clubteams mussten selbst die Besichtigung zeitlich organisieren. Gerne sprang ich ein und chauffierte die Fahrer der beiden deutschen Clubteams sowie des gemischten deutsch/niederländischen Teams zu den einzelnen Prüfungen. Wer hatte was von so viel Wandern und Bewegen gesagt? Das ging ganz schön in die Beine und es tauchte keine Langeweile auf.

Samstagabend begannen die Six Days dann offiziell, mit einer großen Präsentation der teilnehmenden Nationen auf einem zentralen Platz in San Juan. An-



topunkte auf den Verbindungsetappen sein? Wie lange fährt und läuft man zu diesen Punkten? Wann kommt der erste und wann der letzte, zumindest deutsche Fahrer, an? Mit ein bisschen Ehrgeiz kann auch so ein Urlaub als Hobbyfotograf schnell

schließlich wurde noch ein wenig das Nightlife in San Juan erkundet und irgendwann dämmerte beim Schlafen gehen schon wieder die Sonne. Sonntag war für alle Ruhetag.

Montag um 7.45 Uhr fällt zum ersten Mal die Startflagge. In den nächsten 2,5 Stunden starten die Fahrer im Minutenaufstand in Zweier- und Dreier-Gruppen auf die erste Verbindungsetappe. Erstmals bei den Six Days hatte ich eine Presseakkreditierung als Fotograf. Die wollte ich bestmöglich nutzen. Wo waren gute Fotopunkte auf den Prüfungen? Wo könnten gute Fo-

anstrengend und logistisch fordernd werden. Für den ersten Tag fotografieren ich alle Fahrer bei ihrer Fahrt über die Startrampe. Anschließend zügig zur WP 4 und danach Fahrerlagerimpressionen sammeln. Am zweiten Tag geht es morgens gleich zur WP1 und anschließend suche ich eine knifflige Stelle auf einer Verbindungsetappe. Hier sollen sich nach Aussage einiger Fahrer am ersten Tag schon kleine Dramen abgespielt haben. Es geht über einen schmalen steinigen Singletrail zu Fuß weiter, bis die Stelle eindeutig gefunden ist. Eine steile, gut

einen Meter hohe Steinstufe auf einem extrem schmalen Weg an einem steilen Hang. 20 Minuten später kommen auch schon die ersten Fahrer. Die schnellsten Trophyfahrer des Vortages darunter einige mit Weltmeistertitel. Fasziniert beobachte ich,



wie die Weltelite diese Stelle meistert. Aber schon der 20. hat leichte Schwierigkeiten und die steigern sich mit der Anzahl der Starter. Dramen spielen sich ab und es bildet sich sogar ein Stau auf der Zufahrt zu dieser Stelle. Die Stelle ist so eng, dass man an keinen gestrandeten Fahrer vorbeikommt. Der Fotoapparat glüht und nach dem vermeintlich fast alle durch sind, beginnt mein Drama. Ein Nachzügler ist sichtlich überfordert und wählt zudem noch eine unmögliche Linie. In voller Verzweiflung reißt er noch mal das Gas auf und plötzlich steht sein Motorrad senkrecht neben mir! Mit großer Wahrscheinlichkeit fällt es in meine Richtung, denke ich und mache einen zügigen Schritt seitwärts. Sicher gestanden. Leider hat mein Körper noch zu viel Energie für das Kreuzband im linken Knie...

Da hatte ich nun mein eigenes Drama. Die nächsten beiden Tage vergingen im Medical Center mit Warten auf Röntgen, MRT, Ärzten und einigen Schmerzen. Zu dem Zeitpunkt war auch nicht mehr an Autofahren zu den-

ken, also auch Kontaktaufnahme mit dem ADAC wegen einer möglichen Rückholung. Zum Glück war Peter zu diesem Zeitpunkt schon ausgefallen. Er sprach perfekt spanisch und dolmetschte, da englisch auch bei Ärzten und Klinikpersonal in Argentinien nicht unbedingt anzutreffen ist. Auch einige deutsche Teammitglieder und vor allen die mitgereisten Physiotherapeuten legten sich richtig ins Zeug. Ausgestattet mit einer Beinschiene aus einem HighTech-Material und organisierten Gehhilfen konnte ich Donnerstagabend wieder laufen und





die Kupplung vom Auto treten. Die beiden Tage in der Wüste, mit vielen technisch bedingten Ausfällen, hatte ich zwar verpasst, aber am Freitag erfolgte der harte Test für mich. Zum Entsetzen eines der Physiotherapeuten kraxelte ich mit Beinschiene, Krücken und Kamera schon wieder steile Hänge hoch, auf der Suche nach dem besten Fotopunkt. Der Urlaub war gerettet. Keine vorzeitige Heimreise. Ein ganz großer Dank an alle, die mich dabei unterstützt haben!

Der letzte Tag mit dem Abschluss-Cross sollte noch einmal richtig spannend werden. Alle verbliebenen deutschen Teams waren so gut platziert wie schon seit vielen Jahren nicht mehr und Heiner gab die Order aus, dass möglichst alle Helfer, Betreuer und Mitreisenden ihre deutsche Teamkleidung (Hemden oder Shirts) mitnehmen sollten. Denn Heiner wusste schon etwas mehr. Heiner, dem ich 2008 unbekannterweise einen nicht kleinen Geldbetrag über-

wiesen hatte, war bei allen Six Days bei denen ich dabei war FIM Jury-Präsident – also oberster Schiedsrichter einer Weltmeisterschaft. Mit viel Engagement und Herzblut war er die treibende Kraft in den Jahren, damit es überhaupt eine deutsche Nationalmannschaft bei den Six Days gegeben hat. Sein Engagement ging mit Sicherheit über das hinaus, was seine Aufgabe als Vorsitzender im Fachausschuss Enduro des DMSB ist. Auch die anderen Betreuer und Helfer haben mich mit ihrem Engagement überrascht. Teilweise seit vielen Jahren sind sie ehrenamtlich aktiv und nehmen auch mal unbezahlten Sonderurlaub dafür. Mit Heiners Enthaltung hatte die FIM Jury-Kommission beschlossen, das komplette deutsche Team mit einem Sonderpreis zu ehren.

Fotografisch bot der Abschlusscross perfekte Motive und Dank Fotografenweste kam ich diesmal auch überall hin. Das Drama für das deutsche Team spielte sich beim Start zum Crosslauf der Klasse E1 ab. Sensationell



lag das Clubteam Deutschland 1 mit den Six Days erfahrenen Florian, Daniel und Sven auf Platz 3 von 90 gestarteten Teams. In der Einführungsrunde sprang der Gaszug von Svens KTM aus seiner Führung am Vergaser. Er schob sein Motorrad gerade noch rechtzeitig zur Startlinie. Und nach dem Start der anderen mit letzten Kräften nach 6 Tagen bis auf den Hügel auf dem die Induktionsschleife für die Transponder lag. Er galt als gestartet und damit war der Zeitverlust verschmerzbar und sorgte für eine geschlossene deutsche Leistung bei den Six Days. So gut wie seit vielen Jahren nicht mehr. 4. Platz für das Trophy Team, 4. Platz für das Junior Trophy Team und 4. Platz für das beste deutsche Club Team! Da das deutsche Team (Fahrer wie Helfer) zudem noch den besten und professionellsten Auftritt im Fahrerlager bot, kein deutscher Fahrer bestraft werden musste, mit dem deutschen Container auch der Start der Niederlande, Belgien, Schweiz und Schweden gesichert war und irgendwie alles perfekt war, wurde es auf der Siegerehrung mit der „Watling Trophäe“ für besondere Leistungen ausgezeichnet. Glückwunsch und Danke, dass ich dabei sein durfte.

Dies ist meine ganz persönliche Erfahrung von und mit der ältesten Weltmeisterschaft im Motorsport überhaupt. Wer sich selbst davon einen Eindruck verschaffen möchte hat 2015 eine gute Gelegenheit. Vom 7.-12.9. finden sie in Kosice in der Slowakei statt. Infos unter www.fim-isde2015.com/en/. Das kann man gut



in eine verlängerte Motorradtour von Deutschland aus einbinden. Mein Urlaub ist schon genehmigt und ich werde dem deutschen Team wieder die Daumen drücken. Aber ganz besonders möchte ich allen danken, die es mit ihrem persönlichen und ehrenamtlichen Engagement ermöglichen, dass es weiterhin ein deutsches Nationalteam bei der ältesten Weltmeisterschaft im Motorsport gibt!

Olaf Biethan

Die letzte Ausfahrt

Am 29. August 2014 starteten die Motorradfreunde Weserstein in Hedemünden zu ihrer letzten gemeinsamen Ausfahrt. Mit drei Solo-Maschinen geht es zunächst über die A7 bis Bad Hersfeld, dann den kürzesten und schönsten Weg durch den Vogelsbergkreis. Über wenig befahrene, hügelige Landstraßen geht es schwungvoll bis Hanau.

Hier dachte ich, ich könnte bei der geplanten Tour in meinem Garmin den Streckenmodus von kürzester Strecke auf schnellste Strecke wechseln – nein, das geht nicht. Bis ich dies bemerkte, war es jedoch zu spät. Abenteuerlich querten wir mit einer Fähre den Main. Die Fähre schien bereits voll zu sein, als wir dem Fährmann vermittelten, dass das dritte Motorrad zu uns gehöre und auch noch mit müsse, kurzer-

hand stellte er die Pan Europaen von Horst quer auf die Schwimmrampe.

Den kürzesten Weg ging es genervt durch Offenbach, da scheinbar jede Ampel rot war. Hinter Offenbach habe ich improvisiert und endlich auf die A5 gefunden. Es läuft, leider nur 15 Kilometer – dann Vollsperrung!

Mit einem Riesendurst sind wir dann nach acht Stunden Fahrzeit für 400 Kilometer endlich in Steinweiler bei Landau angekommen. Nach Begrüßung unserer zwei Gespannfahrer Sylvia und Werner Brückner, zischten die ersten zwei Hefeweizen nur so den Rachen hinunter.

Dann gab es die Spezialität des „Kubik Bolle Treffens“ die Riesen-Grillspieße. Feucht fröhlich verging der Abend bei Lagerfeuer und Liedern.

Am Samstag starteten wir Wesersteiner zu einer gemeinsamen Ausfahrt durch die Vogesen und den Pfälzer Wald, Streckenlänge 300 Kilometer. Bei einer spontanen Kaffeepause in Baerenthal (F) gelangten wir per Zufall in eine Gruselkneipe, grün zugewucherte Fenster, schummriges Licht und dazu ein mode-



riger Geruch. Wir wollten in den Garten, da aber unter den Sitzkissen auch reges Leben herrschte, verließen wir fluchtartig die „Rocky Horror Picture Show“!

Stark dezimiert mußten wir die Ausfahrt beenden, durch einen Waden-

krampf beim Aufsteigen verloren wir Pollux, und Werner musste wegen Kraftstoffverlustes aus dem Zusatztank seines feuerroten Spiemobils abdrehen. Am Feuer gab es dann viel zu erzählen und zu lachen.

Thomas Thiel

Die Wesersteiner lösen sich auf

1960 wurden die Motorradfreunde Weserstein, einer der ältesten Ortsvereine im BVDM, gegründet. Eines der Gründungsmitglieder war damals unser heutiger Kassenwart und Schriftführer Dieter Gössel. In seinen stärksten Jahren hatte der Verein über 40 Mitglieder und erstreckte sich von Holzminden - St. Andreasberg - Göttingen - Hann. Münden - Witzenhausen bis Fulda. Heute sind die Wesersteiner auf acht Personen geschrumpft. So beschlossen wir in einer Mitgliederversammlung am 8. Februar 2014, Ende August eine bezuschusste Clubausfahrt in den Pfälzerwald und die Vogesen

durchzuführen, was mit großer Freude geschehen ist (siehe vorstehenden Artikel), und den Verein dann aufzulösen. Die offizielle Auflösung fand bei einer letzten Versammlung am 21. Februar 2015 statt. Die Mitglieder: Dieter Gössel, Dr. Bernd Otto Kruse, Werner und Sylvia Brückner, Manfred Zindel, Horst Stakelies, Roland Kalusch und Thomas Thiel verbleiben im BVDM als Einzelmitglieder.

Thomas Thiel, Vorsitzender 1992 - 2015





Heiße Getränke für durchgefrorene Elefanten



Rund 130 Motorradfahrer aus halb Europa konnte der Pfaffenhofener RSC-Stammtisch in diesem Jahr begrüßen und kostenfrei mit Kaffee, Tee und Kuchen versorgen.

Jedes Jahr Ende Januar reisen Tausende von Motorradfahrern zum legendären Elefantentreffen im Bayerischen Wald. Auf dem Parkplatz „Moosburger Au - Ost“ der Degendorfer Autobahn standen auch

dieses Mal die Organisatoren vom RSC-Stammtisch, Klaus Burgstaller und Jörg Hanusch mit heißen Getränken sowie einem Gasstrahler zum Aufwärmen parat.



Bei Temperaturen um den Gefrierpunkt waren der wärmende Kaffee und Tee sowie die mit gebrachten Kuchen bei den Bikern sehr begehrt. Viele Motorradfahrer hatten



bei der Anreise so manches Schneetreiben und glatte Fahrbahnen hinter sich gebracht. Für die RSC-Organisatoren ist neben der Verkehrssicherheit diese Aktion ein wichtiger Beitrag zum guten Miteinander in Europa. Neben den einheimischen Bikern waren auch viele Motorradfahrer aus Österreich und der Schweiz vertreten. Die größte Zahl der Teilnehmer kam jedoch aus Italien und Spanien. So konnte der RSC an seiner Aufwärmstation die weiteste Anreise eines Motorradfahrers aus Barcelona mit einer Anreise von ca. 2.200 Kilometern verzeichnen. Viel Gesprächsstoff lieferten so manche Um- und Anbauten an den Maschinen, mit den sich die Motorradfahrer

gegen die Kälte schützen wollten.

Alle Biker waren vom Service des RSC-Stammtisches begeistert und konnten etwas aufgewärmt und gestärkt die restlichen 130 Kilometer zum Elefantentreffen in Angriff nehmen. Auch in diesem Jahr wurde die Aktion von der Firma Auto Schiller aus Walkersbach unterstützt, die kostenlos einen Transporter bereitgestellt hatte.

Die Organisatoren Klaus Burgstaller und Jörg Hanusch freuen sich schon auf nächstes Jahr, wenn das Elefantentreffen mit seinem 60. Treffen ein großes Jubiläum feiert. Der RSC-Stammtisch wird dies wieder mit dem Kaffeestand unterstützen.

Klaus Burgstaller

Treffen der Tourenfreunde Wuppertal

Dieses Jahr etwas früh, aber hier schon einmal die Einladung zu unserem 31. Wuppertreffen. Noch ein Hinweis: Zu unserem 30. Treffen im vorigen Jahr haben einige Besucher in einem Hotel übernachtet. Leider etwas außerhalb. Nun ist das kleine Hotel am Wuppertaler Zoo unter neuer Führung wieder geöffnet. Dieses Haus bietet sieben Doppelzimmer und sieben Einzelzimmer an. Die Preise sind Okay. Von unserem Veranstaltungsort bis zu dem Hotel sind es fußläufig rund drei Kilometer, also etwa 40 Minuten zu laufen oder mit der Schwebbahn von Haltestelle Zoo in Richtung Vohwinkel bis Haltestelle Hammerstein eine Station zu fahren. Wer das in Anspruch nehmen möchte, der sollte möglichst schnell reservieren unter www.booking.com denn ab Juli ist dort Saison.

http://www.booking.com/hotel/de/am-zoo-wuppertal.de.html?aid=311092;label=am-zoo-wuppertal-VY%2ABJTGgWn2s_oto1KqVVW524829087284%3Apl%3Ata%3Apl%3Ap2%3Aac%3Aap1t1%3Aneg;sid=77e48db64022a5834afa811eb3910ea5;dcid=4;ucfs=1;srfid=afe5dd524670b61e0ab30aa971a421b79ec6066fX1;highlight_room=oder direkt das Hotel anmailen unter reservierungen@zum-wiener.com und sich auf das Wuppertreffen beziehen. Denn der Wirt wollte günstige Preise machen.

Die Hotel-Internetseite ist noch nicht fertig, deshalb gibt es die Informationen über Booking.com. Hier Adresse und Telefonnummer: Hubertusallee 27, 42117 Wuppertal, Telefon 0202/299 957 70. Vermutlich ist das ein Unitymedia-Anschluss, bis der Ruf rausgeht, das

dauert eine längere Zeit, also etwas warten und nicht direkt wieder auflegen.

Rainer Windisch





Tourenfreunde Wuppertal e.V.



Persönliche Einladung zum

31. Wuppertreffen

Liebe Freunde, zum unserem 31. Wuppertreffen vom **3. bis zum 5. Juli 2015** laden wir Euch recht herzlich ein.

Das Treffen veranstalten wir als Gast auf dem Gelände des Hundesportverein Wuppertal-West, Buchenhofenerstrasse 69, 42329 Wuppertal, der Platz befindet sich unmittelbar an der Wupper.
(Da der Zeltplatz ein Hundeübungsplatz ist, können wir leider keine fremden Hunde auf dem Platz dulden).



Samstag 10.30 Uhr
Ausfahrt ins nähere
„Bergische Land“

mit Besichtigung von historischen Berg. Gewerken
(Wipperfokten, Steffenshammer
oder Wülfig-Museum Textil)



A 46 bis Sonnborner Kreuz, Abfahrt Vohwinkel/Sonnborn und jetzt Richtung Vohwinkel.
Vor dem Schwebelbahnhof links in die Hammersteiner Allee immer geradeaus.
Die genaue Wegbeschreibung findet Ihr unter www.hundesport-wuppertal.de
GPS-Daten: N 51°13.779' E 007°05.860'

Wir freuen uns auf Euer Erscheinen und wünschen eine unfall- und pannenfreie Anreise.

Die Rückantwort (auch per Mail) wäre ganz hilfreich, bitte an:

Olaf Steinbrink, Moritz-Sommer-Str. 48, 40225 Düsseldorf, Tel.: 0211 13 72 76 43, Mobil: 0151 41 21 26 61, mail: koenisch@tourenfreunde-wuppertal.de
oder: Rainer Windisch, Domänenweg 38, 42329 Wuppertal, Tel.: +49 202 / 73 11 00, Mobil: +49170 8 12 36 80, mail: rainer_windisch@t-online.de

- ☐ Ich / wir nehme(n) mit _____ Personen am **31. Wuppertreffen** teil.
- ☐ Ich kann leider in diesem Jahr nicht teilnehmen, möchte aber in Zukunft die Einladung weiter erhalten.

Name

Straße

PLZ, Ort

Der Motorradclub „Tourenfreunde Wuppertal e.V.“ haftet nicht für Schäden an Personen und Sachen, die während des Treffens oder bei der An- und Abreise

Redaktionsschluss

der nächsten Ausgabe ist der **10. Mai 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)

Ossietsykstraße 6, 51789 Lindlar

Telefon: 0 22 66/998 59 63

Mobil: 01 75/412 12 98

Telefax: 0 32 22/140 91 84

E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:

Inge Aufderheide, Olaf Biethan,

Klaus Burgstaller, Uwe Flammer,

Thomas Thiel und Rainer Windisch

BVDM-Geschäftsstelle

Claudius-Dornier-Straße 5b, 50829 Köln

Telefon: 0 22 1/420 738 88

Telefax: 0 32 22/242 38 05

E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:

Michael Lenzen

Adresse siehe Redaktion

E-Mail: info@bvdm.de

www.bvdm.de

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



Die erfolgreichste und älteste Interessenvertretung aller Motorradfahrer kämpft auch für Deine Rechte!



Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) vertritt die Interessen aller Motorradfahrer. Gemeinsam mit Dir sind wir noch stärker!

Politik, Sicherheit und Spaß sind die drei Säulen unserer Arbeit: Interessenvertretung auf allen politischen Ebenen bis hin zum Europäischen Parlament und Mitarbeit in allen relevanten Gremien und Ausschüssen. Einsatz für motorradgerechte Straßen mit Unterfahrschutz, sinnvolle Beschilderung aber ohne Bitumenflickerei. Zahlreiche Motorradsicherheitstrainings und Ausbildung eigener Moderatoren. Spaß bei unseren Rallyes und Orientierungsfahrten, der Deutschlandfahrt, dem Elefantentreffen, geführten Touren, Clubtreffen. Mach mit, als Mitglied zahlst Du im Jahr

- Sicherheitstrainings zu günstigen Konditionen
- politische Interessenvertretung
- Einsatz für motorradgerechte Straßen
- Kampf gegen Streckensperrungen
- kostenlose oder vergünstigte Teilnahme an den BVDM-Veranstaltungen wie Elefantentreffen, Deutschlandfahrt, Tourenzielfahrt, Orientierungsfahrten, Ausfahrten
- Spaß unter Gleichgesinnten

Trenne den ausgefüllten Anmeldebogen an der Markierung ab und sende ihn an:

48 Euro

BVDM-Geschäftsstelle
Claudius-Dornier-Straße 5 b
50829 Köln

Dafür erhältst Du Vorteile wie:

- unsere Verbandszeitschrift Ballhupe
- Beratung in allen Fragen rund ums Motorrad

Weitere Informationen gibt es im Internet unter:

www.bvdm.de
info@bvdm.de

E-Mail:

☐ Mitgliedschaft

Name:

Straße/Nr.:

PLZ/Ort:

Telefon-Nr.:

E-Mail-Adresse:

Geb.-Datum:

☐ Ehepartner eines Mitglieds

Name:

BVDM-Verein ☐ ja ☐ nein

Name:

Datum/Unterschrift:

Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an.

☐ Einzugsermächtigung

Kreditinstitut:

Kto.-Nr.:

BLZ:

Datum/Unterschrift:

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit einverstanden, dass der BVDM den von mir laut Beschluss der Hauptversammlung zu zahlenden Jahresbeitrag von meinem Konto mittels Einzugsbeleg abbuchen lässt.

Hinweis nach § 43 BDSG: Die Daten unserer Mitglieder werden unter Beachtung der Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes mit Hilfe einer EDV gespeichert.

DAS Magazin der Enduro-Szene

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu



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

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