

Ballhupe

3/2015



Reise
Politik
Bergische Ori



Mehr Motorräder

Liebe Mitglieder, liebe Motorradfahrer,

die Motorradsaison neigt sich für viele dem Ende zu. Zeit, eine erste Bilanz zu ziehen. Positiv können wir verbuchen, dass der Motorradmarkt im Aufwind ist, und die Zulassungszahlen steigen. Mehr als vier Millionen Motorräder sind in Deutschland aktuell zugelassen. Das Angebot der Hersteller ist so vielfältig wie nie zuvor. Für jeden Einsatzzweck und Geschmack bieten die Hersteller, aber auch die zahlreichen Firmen, die Umbauten vornehmen, Maschinen an.

Es gibt wieder mehr attraktive und bezahlbare Motorräder und auch im Einsteigerbereich ist das Angebot gestiegen. Motorradfahren scheint wieder beliebter zu werden, auch bei der Jugend. Ob das eine längerfristige Entwicklung wird, bleibt abzuwarten, wünschenswert ist es auf jeden Fall.

Negativ entwickelt haben sich dagegen leider die Unfallzahlen. Auch wenn das Jahr noch nicht vorbei ist und es noch einige Korrekturen geben kann, müssen wir davon ausgehen, dass mehr Motorradfahrer als im Vorjahr verunglückt sind. Auch hier kann man sicher noch nicht von einem Trend sprechen, denn bei einem schönen Sommer fahren mehr Motorradfahrer mehr Kilometer und da-

mit steigt statistisch auch die Zahl der Unfälle. Wir müssen schon sehr genau hinsehen, ob sich hier nicht ein negativer Trend abzeichnet. Fest steht aber, dass es bei Motorradfahrern immer mehr Alleinunfälle, also Unfälle ohne Fremdeinwirkung gibt. Anders ausgedrückt: Die Zahl der Fahrfehler steigt. Es gibt dabei sicher eine Vielzahl von Gründen, doch eine gute Möglichkeit, eigene Fehler zu vermeiden, sich und sein Fahrkönnen besser einzuschätzen und Gefahren rechtzeitig zu erkennen, bietet ein Sicherheitstraining.



Was in diesem Jahr ebenfalls negativ aufgefallen ist: Die zunehmende Diskussion über Motorradlärm, richtiger müsste es Verkehrslärm heißen. Hier sind oft viele Emotionen, aber wenige Fakten im Spiel. Ab 2016 werden neue Motorräder über den gesamten Drehzahlbereich die Grenzwerte einhalten müssen, und damit leiser werden. Auch eine steigende Zahl von Elektromotorrädern wird zu weniger Verkehrslärm führen. Das wird allerdings Jahre dauern, denn die Politik hat die Zeichen der Zeit noch nicht wirklich erkannt.

Einen schönen und unfallfreien Saisonklang wünscht Euch

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender



Editorial	2
Eine fast unendliche Geschichte um Lärm im Sauerland	4
Und noch mehr Lärm: Verkehrsministerium Baden-Württemberg führt Messungen auf dem Flughafen in Lahr durch	9
Gespräch mit Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann	12
Treffen der Deutschlandfahrer in Schonach	17
Neues aus der Europäischen Politik Europareferent Marco Zwillich berichtet	20
Spaß auf einer Wochenendtour im Weserbergland	24
„A Ruah is“ – Umrüstung einer BMW 1200 GS auf einen leiseren Auspuff	30
Neuer BVDM-Stammtisch in Ostwestfalen gestartet	34
Elektromotorrad von Harley gefahren	36
Von Baumaffen und anderen Besonderheiten der Bergischen Orientierungsfahrt	42
Altes und neues TomTom-Navi im Vergleich	46
Italienreise vom Schaft bis zur Sohle	48
Auf frommen Pfaden zu den Klöstern	61
Impressum	66

7



9



36



48





Eine fast unendliche Geschichte

Wir haben ja in den letzten Ausgaben immer wieder über unsere Aktivitäten im Hochsauerland und in Sundern im besonderen geschrieben. Hier eine weitere Episode über die Beziehung der Hochsauerländer und der Motorradfahrer.

Im März auf der Dortmunder Motorradmesse hatten wir eine kleine feine Podiumsdiskussion mit den

Vertretern der IG Motorradlärm und Raserei. Dabei haben wir den Verantwortlichen angeboten, gemeinsam eine Aktion „Kaffee statt Knöllchen“ durchzuführen. Die Teilnahme durch die Polizei ist uns am Stand der HSK Polizei zugesichert worden.

Leider geschah lange Zeit nichts, was ich eigentlich auch so erwartet hatte. Erst nach der Podiumsdiskussion bei WDR 5 in Sundern kam noch einmal Bewegung in die Sache.

Am 14. Juni 2015 erreichte unseren Vorsitzenden Michael Lenzen, die Poli-





zei und das Ordnungsamt eine E-Mail von Herrn Kunen. Darin lud er zu einer gemeinsamen Aktion am 11. Juli 2015 auf der Hellefelder Höhe in Sundern ein.

Es folgte ein reger Austausch in Form von E-Mails und der Termin rückte näher. Wer was mitbringt und wer was organisiert, war besprochen.

Am 11. August trafen sich dann einige von uns in Iserlohn, um gemeinsam zum Treffpunkt in Sundern zu fahren. Die anderen wollten an der Hellefelder Höhe dazustoßen. Sehr zeitig waren wir vor Ort

und begannen nach einem großen Begrüßungshallo aufzubauen. Unsere Sunderaner Freunde hatten einen Stromerzeuger und eine Kaffeemaschine besorgt.

Kaltgetränke und was es sonst noch braucht, hatte ich im Seitenwagen.

Pünktlich um 14 Uhr erschienen auch die Herrschaften der IG und stellten die Bierzeltgarnituren auf. Auch Kuchen und belegte Brote wurden geliefert.

Herr Danne vom Ordnungsamt erschien mit seiner BMW und auch die First Responder waren vor Ort. Somit





wurde der Platz zunehmend beengter.

Auf Nachfrage, wo denn die Polizei bliebe, erklärte Herr Kunen, die hätten sich wegen personeller Engpässe abgemeldet. Shit happens, kann passieren.

Komisch war aber, dass genau gleichzeitig die Polizei keine zwei Kilometer entfernt mit dem Radarwagen auf der Zuwegung zu unserem Platz Messungen durchführte. Ohne Polizei ist so eine Aktion kaum möglich, da wir nicht befugt sind, die Verkehrsteilnehmer anzuhalten. Dazu nachher mehr.

Einige Biker hielten jedoch an und ließen sich auf ein Gespräch ein. Auch unser Schallmessgerät kam zum Einsatz. Bei den Standgeräuschemessungen (Nahfeldmessung) stellte sich jedoch heraus, dass alle Fahrzeuge im Rahmen des Erlaubten waren.

Selbst eine Suzuki (Rennmaschine) kam nicht über die Werte, die im Fahr-

zeugschein standen. Jedoch wurden stark erhöhte Lärmpegel gemessen, wenn am Gasgriff gespielt wurde. Also höher als die für das Messverfahren angegebene Drehzahl mit abruptem Gaswechsel. Dabei kamen Werte von über 132 db/A heraus. Dies zeugt von der Messmethode und ihren Fallstricken.

Gegen 17 Uhr haben wir dann alles wieder aufgeräumt und sind gemächlich nach Hause gefahren. Festzuhalten bleibt: Wir hatten viele Helfer, wobei aber auch auffiel, dass einige nicht im BVDM organisiert sind. Das kommt vielleicht noch. Die Gespräche mit der Presse und auch der IG waren erfolgreich und angenehm. Auch die wenigen Motorradfahrer/innen die angehalten haben waren von der Aktion überzeugt und fanden es gut das wir so etwas machen. Lediglich die Sache mit der Polizei . . .



Mit Plakaten macht die IG Motorradlärm auf sich aufmerksam.





Nachdem die Aktion einige Tage hinter uns lag, hatte ich immer noch das Gefühl, etwas klären zu müssen. Beim Bund habe ich gelernt, dass man erst eine Nacht drüber schlafen sollte, bevor man sich beschwert. Jedoch hat in diesem Fall das Schlafen meine Wut über die Staatsmacht nicht abklingen lassen.

Kurzum verfasste ich einen Brief an den Landrat des HSK als Polizeichef und eine Kopie davon an unseren Innenminister Jäger.

Darin warf ich der Polizei vor, kontraproduktiv zu handeln und unser Engagement zu schwächen. Erstens durch fehlende Polizeipräsenz vor Ort und zudem durch den Radarwagen in der Nähe. Kein Personal heißt kein

Personal, also auch nicht für einen Radarwagen!

Sehr schnell erhielt ich vom Herrn Jakobi, Leiter der Direktion Verkehr im HSK, einen Anruf in der Sache. Er zeigte Verständnis für das Schreiben und verwies darauf, dass man versucht habe, einen Ausweichtermin zu finden. Allerdings habe die Interessengemeinschaft Motorradlärm nicht auf E-Mails und Anrufe reagiert. Leider wusste bei der Polizei auch niemand etwas davon, dass wir mit im Boot waren. Somit liege der Fehler nicht unbedingt auf Seiten der Polizei. In dem Gespräch vereinbarten wir, dass es im Jahr 2016 zu Saisonbeginn wieder so eine Aktion geben soll, zu der aber der BVDM bitte einladen soll. Zu den Men-



Michael Wilczynski (l.) misst beim Aktionstag in Sundern mit dem Schallpegelmessgerät die Lautstärke eines Motorrads.

schen, die hinter der IG stehen, habe er als Behörde derzeit nicht unbedingt das Vertrauen so etwas gemeinsam durchzuführen.

Außerdem stellte Herr Jakobi noch einmal klar, dass die Berichterstattung in der Presse zum Thema Lärm und Motorrad nicht der Maßgabe der Polizei entspreche. Der Behörde geht es vorrangig darum, Motorradunfälle zu verhindern!

Ebenfalls kurze Zeit später erreichten mich die Antwortschreiben des Landrats sowie eines Mitarbeiters von

Innenminister Jäger, in denen sinngemäß das Gleiche steht.

Wir werden rechtzeitig einladen! Wir werden den Termin rechtzeitig im Newsletter an die Mitglieder bekannt geben! Wir machen etwas für die Motorradfahrer und werden in Sachen Lärm weiter aufklären!

Ein spezieller Dank geht an Pascal Müller, Karin Karrasch, Jürgen Kiesheyer den Kilometerfressern, sowie Uwe und Andrea Hoffmann und alle anderen aktiven Helfer, die ich hier nicht genannt habe.

MW





Lärm in Baden-Württemberg

Neues aus Baden-Württemberg: der BVDM im Gespräch mit dem Verkehrsministerium.

Am 21. Mai war der Bundesverband der Motorradfahrer gemeinsam mit der Rennleitung 110 und der Biker Union zu einem Termin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg eingeladen. Das Ministerium sucht die Zusammenarbeit mit den Verbänden der Motorradfahrer mit dem Ziel, Verkehrssicherheit und Lärmschutz in Baden-Württemberg voranzutreiben. Die Gesprächsatmosphäre war sehr gut. Verkehrsminister Winfried Hermann nahm sich eine Stunde für uns Zeit, anschließend sprachen wir noch zwei Stunden lang mit den zuständigen Mitarbeitern auf Fachebene.

Soweit, so gut – doch die Lage in Baden-Württemberg ist schwierig. Vertreter von Lärmschutz- und Anwohner-Initiativen gewinnen in der Landespolitik immer mehr an Einfluss, über die Parteigrenzen hinweg. Wenn wir es nicht schaffen, entlang beliebter Motorradstrecken die Lärmsituation zu verbessern, drohen uns

Streckenverbote. Ihr könnt daher davon ausgehen, dass Ihr in den nächsten Monaten des öfteren Beiträge aus Baden-Württemberg zu lesen bekommen werdet. Wenn Ihr in anderen Bundesländern lebt, lest sie trotzdem, denn das, was im „Ländle“ passiert, wird Euch früher oder später ebenfalls bevorstehen!

Zwei Tage vorher, am 19. Mai, waren wir zu einer Live-Vorführung von Motorrad-Geräuschmessungen eingeladen, welche ebenfalls vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg durchgeführt wurde.

Hier die ausführlichen Berichte:

Seit dem Frühjahr 2011 wird Baden-Württemberg von einer Koalition aus Grünen und SPD regiert, unter Führung des grünen Ministerpräsidenten

Winfried Kretschmann. Für Verkehr und Infrastruktur ist der grüne Minister Winfried Hermann zuständig. Zu den Aufgaben des Ministeriums gehört auch der Lärmschutz, federführend ist Staatssekretärin, Stellvertreterin des Ministers und Lärmschutzbeauftragte der Landesregierung, Dr. Gisela Splett (Grüne).

In der Vergangenheit haben sich die für den Straßenverkehr zustän-





Kawasaki Versys 650 auf der Messstrecke in Lahr. (Foto: Flammer)

digen Behörden im Ländle in Sachen Motorrad hauptsächlich mit Unfallzahlen und Fragen der Verkehrssicherheit beschäftigt. Das hat sich geändert, Splett ist zu einer gefragten Ansprechpartnerin für Bürger- und Lärmschutz-Initiativen geworden, die insbesondere uns Motorradfahrer als eine Lärmquelle entdeckt haben, die es zu bekämpfen gilt.

Einer der Kritikpunkte, denen sich das Ministerium angeschlossen hat, ist die europäische Norm ECE-R41, die als Basis für die Typzulassung von Motorrädern innerhalb der Europäischen Union dient. Diese Vorschrift wurde zum 1. Januar 2015 überarbeitet, ist aber aus der Sicht des Ministeriums immer noch nicht ausreichend, um die Lärmemissionen von Motorrädern zu begrenzen. Um dieses nachzuweisen, hatte das Ministerium für den 19. Mai 2015 zu einer Live-Demonstration

auf den Flugplatz in Lahr am Oberrhein eingeladen. Als einziger Motorradfahrer-Verband war der BVDM eingeladen. Da ich in Stuttgart wohne, nahm ich die Einladung stellvertretend für den Vorstand an.

Am Abend des 19. wurden die Gäste im Flughafengebäude zu einem Imbiss empfangen und von der Staatssekretärin begrüßt. Sie betonte, dass Lärmschutz der Landesregierung ein wichtiges Anliegen sei und es viele Beschwerden von Bürgern, insbesondere entlang von landschaftlich interessanten Strecken, über Motorradlärm gebe. Das Land habe 2014 eine Bundesratsinitiative zum Thema eingebracht, die aber keinen Einfluss auf die EU hatte. Die geltenden ECE-Regelungen bildeten nur einen begrenzten Teil des Fahrsppektrums ab. Außerhalb des Prüfzyklus könnten Motorräder lauter werden. Die Polizei könne nur



begrenzt kontrollieren.

Schön wäre aus der Sicht der Staatssekretärin eine pauschale Deckelung des Lärms in allen Betriebszuständen. Verkehrsverbote (sprich: Streckensperren) seien zwar eine Möglichkeit, aber nur punktuell möglich. Baden-Württemberg könne EU-Regelungen nicht eigenmächtig verschärfen. Baden-Württemberg wolle auf die EU einwirken. Die Umweltverträglichkeit des Motorradfahrens müsse verbessert werden.

Die ECE-R41 enthalte zwar diverse Verbesserungen, dies reiche aber nicht aus. Die Nutzungspraxis müsse besser berücksichtigt werden. Die aktuellen Messungen würden nur die Stadtfahrt umfassen, die Landstraßenfahrt sei nicht abgedeckt. Notwendig seien längere Messstrecken mit mehr Messpunkten und mehr Fahrzuständen. Außerdem müssten Bauartveränderungen besser geahndet werden. Die EU-Regelungen erreichten nicht Schweizer Niveau.

Baden-Württemberg habe zur Erfassung des Verkehrs bereits Leitpfosten-Zählgeräte eingeführt und wolle diese zu echten Lärmmessgeräten weiterentwickeln.

Nach der Rede der Staatssekretärin erhielten wir noch eine kurze Information durch einen Vertreter des TÜV Süd zu Aufbau und Ablauf der Versuche. Danach ging es hinaus aufs Rollfeld. Der Flughafen in Lahr diente

einst den kanadischen Streitkräften als Stützpunkt in Deutschland. Er verfügt über sehr lange Start- und Landebahnen und ist durch die aktuelle Nutzung als Regionalflughafen nicht ausgelastet. Ideale Bedingungen für Fahrversuche bei hohen Geschwindigkeiten.

Vorgeführt wurden vier Motorräder: eine Kawasaki Versys 650, eine Suzuki GSR 750, eine BMW R nineT und eine Aprilia RSV4. Durchgeführt wurde das Messverfahren nach ECE-R41. Aber auch andere Fahrzustände. Insbesondere eine Messung, bei der die Maschinen um einem Gang niedriger als nach ECE vorgesehen gefahren wurden, und eine Messung bei voller Beschleunigung aus 80 km/h heraus bis zu einer möglichst hohen Geschwindigkeit, wurden vorgeführt.

Die Messergebnisse waren höchst interessant, aber nicht unbedingt



Der Fahrer der Aprilia RSV4 war nach den Messfahrten ein gefragter Interviewpartner. (Foto: Flammer)



nach dem Geschmack der Lärmschutzinitiativen, die neben vielen anderen Gästen mit einer Delegation bei der Veranstaltung vertreten waren. Die beiden japanischen Motorräder waren vom Lärm her absolut unauffällig. Auch dann, als sie forciert gefahren wurden. Selbst bei voller Beschleunigung und hohen Geschwindigkeiten wurden sie niemals unangenehm laut. Die BMW R nineT mit ihrer Auspuffklappensteuerung war da schon lauter. Trotzdem blieb der Klang angenehm. Die Maschine wurde auch bei voller Beschleunigung nicht als zu laut empfunden. Doch laut TÜV wur-

de diese Maschine nach einer alten Fassung der ECE-R41 zugelassen und würde eine Prüfung nach der aktuell gültigen Norm nicht mehr bestehen.

Wirklich auffällig war nur die Aprilia RSV4. Vor allem bei voller Beschleunigung aus 80 km/h heraus, gab diese Maschine einen Lärm von sich, der die Vertreter der Lärmschutzinitiativen, die die Veranstaltung bis dahin sichtbar enttäuscht verfolgt hatten, zu wahren Begeisterungstürmen hinriss. Doch laut TÜV wäre auch diese Maschine mit den gemessenen Lärmwerten nach der aktuellen ECE-R41 nicht mehr zulassungsfähig.

Das Messverfahren ist also durchaus geeignet, laute von leisen Motorrädern zu unterscheiden. (Aber es wäre sinnvoll gewesen, auch Motorräder zu testen, die nach der aktuell gültigen ECE-R41 zugelassen wurden! Anm. der Redaktion)

In der anschließenden Diskussion nahm die Staatssekretärin die Ergebnisse trotzdem zum Anlass, eine weitere Verschärfung der Vorschriften und eine Ausweitung der Messmethoden auf noch mehr Fahrzstände zu fordern.

Bezüglich des Problems möglicher Manipulationen



Die aktuelle Lautstärkenorm würde die R nineT nicht mehr bestehen. Sie wurde subjektiv nicht als zu laut empfunden. (Foto: BMW)



an den Auspuffanlagen erzählte die Staatssekretärin, dass sie mit einer Polizeikontrolle an der Schwarzwaldhochstraße gestanden habe, wobei es der Polizei innerhalb von zwei Stunden nicht gelang, mehr als nur einen einzigen manipulierten Auspuff nachzuweisen. Auf die naheliegende Idee, dass das Problem manipulierter Auspuffanlagen möglicherweise nicht so gravierend ist wie vermutet, kam die Lärmschutzbeauftragte des Landes Baden-Württemberg nicht.

Bleibt das Problem des menschlichen Verhaltens. Motorradfahrer würden ihre Motoren zu stark aufdrehen, mit zu hohen Drehzahlen fahren, zu schnell beschleunigen. Dies müsse unterbunden werden.

Aber wie? Welche Normen sollen hierfür gesetzt werden, und wie sollen sie kontrolliert werden? Hier begann die Diskussion, ernst zu werden. Denn sollte es dem Staat tatsächlich gelingen, eine so intensive, so detaillierte Kontrolle menschlichen Verhaltens einzuführen, so wäre – zumindest ist dies meine Ansicht - die Grenze zum totalitären Staat wohl überschritten.

Es genügt eben nicht, wenn der Staat seinen Bürgern ein Stück Papier in Gestalt des Grundgesetzes in die Hand gibt, auf dem erklärt wird, die Bürger seien frei. Freiheit muss für den Bürger tatsächlich erlebbar und erfahrbar sein. Wenn dies nicht mehr gewährleistet ist, hört unser Land auf, ein

freies Land zu sein. Wenn Freiheit nur noch auf dem Papier ausgelebt werden kann, dann ist dies keine Demokratie mehr, sondern die Herrschaft einer kleinen, intellektuellen Elite, die dem Rest der Bevölkerung ihren Lebensstil aufzuzwingen versucht.

Spät am Abend verließ ich die Veranstaltung und fuhr auf meinem Motorrad zum Hotel. Über Nacht zog schlechtes Wetter auf. Am nächsten Tag fuhr ich im Dauerregen über den Schwarzwald nach Hause.

Uwe Flammer

In eigener Sache

Beide Termine wurden von Uwe Flammer aus Stuttgart wahrgenommen, der momentan das einzige politisch aktive Mitglied des BVDM in Baden-Württemberg ist. Um die Verkehrspolitik in Baden-Württemberg besser begleiten zu können, suchen wir Mitstreiter im Südwesten! Optimal wäre eine regionale Organisation vor Ort, welche die Kontakte zu Behörden, Clubs und anderen Verbänden weiter ausbaut, Motorrad-Treffpunkte besucht und sich auch mit den Anwohner-Initiativen auseinandersetzt. Ein aktives Mitglied alleine kann diese Aufgaben unmöglich leisten. Wir bitten alle, die mithelfen wollen, sich bei Uwe zu melden. Kontakt: Uwe Flammer, Weilimdorfer Straße 189, 70469 Stuttgart. E-Mail: uweflammer@gmx.net, Telefon 01 72/180 43 58.





Besuch beim Verkehrsminister

Zwei Tage nach dem Test auf dem Flughafen Lahr (siehe Artikel auf Seite 9) später hatte der Verkehrsminister zu einer Besprechung in das Ministerium in Stuttgart eingeladen. Die Einladung ging an BVDM, Rennleitung und Biker Union. Der Minister nahm sich eine Stunde Zeit, um uns seine Sicht der Dinge zu erläutern und uns anzuhören.

Die Themen des Ministers waren Verkehrssicherheit und Lärm. Die Zahl der getöteten Motorradfahrer gehe nicht zurück. Wenn sich daran nichts ändere, blieben nur Streckensperrungen als letztes Mittel. Dazu komme die Lärmproblematik. Doch aus der Sicht des Ministers könne sowohl das Problem der Sicherheit als auch das

Problem des Lärms gelöst werden. Es gäbe technisch leise Motorräder. Entscheidend sei das Verhalten der Motorradfahrer.

Hauptursache für Unfälle sei überhöhte Geschwindigkeit. Die Verbände sollten Maßnahmen entwickeln, um auf das Verhalten der Motorradfahrer einzuwirken. Gefordert sei eine Kultur des Cruisens, nicht des Rasens.

Auf unsere Nachfragen erklärte der Referent für Verkehrsrecht und Verkehrssicherheit im Ministerium, Gerhard Scholl, dass das Ministerium Unterfahrschutz nach dem Euskirchener Modell verstärkt nachrüsten wolle. Alle Strecken, die unfallauffällig seien, seien bereits nachgerüstet. Wo man Straßenbäume nachpflanzt, würden



Uwe Flammer (l.) beim Gespräch mit Verkehrsminister Winfried Hermann. (Foto: Damir Mahmutovic)



sie mit Schutzeinrichtungen versehen. Generell sei Baden-Württemberg führend in Sachen Unterfahrschutz an Leitplanken.

Unterfahrschutz sei Aufgabe der Landkreise. Manche Landkreise sparten an diesem Punkt Kosten ein. Das Land könne nur begrenzt in die Autonomie der Landkreise eingreifen. Die Verbände sollten die Mängel dokumentieren und damit auf die Landkreise zugehen.

Die Sanierung von Straßenbelägen sei ein finanzielles Problem. Eine vollständige Sanierung aller Altstraßen werde auch in 30 Jahren nicht möglich sein. Auf diesen Straßen müsse moderat und auf Sicht gefahren werden.

Darüber hinaus stehe das Verkehrsministerium bezüglich des Straßenausbaus im Konflikt zum Umweltministerium und zu Anwohnern. Erfolge bei der Sanierung von Straßen seien wegen dieser Konflikte für das Land schwierig zu vermitteln.

Die Zahl der getöteten und schwer verletzten MotorradfahrerInnen stagniere seit annähernd 15 Jahren auf einem hohen absoluten Niveau. Dem könne nur durch eine konsequente Verkehrsüberwachung begegnet werden. Als Ultima Ratio könnten auch Streckensperrungen (z. B. bei der Durchführung illegaler Rennen) angeordnet werden. Ein Pilotversuch an einer Motorradstrecke im Jahr 2012 und die Auswertung der Geschwin-

digkeitsniveaus im landesweiten Verkehrsscreening habe gezeigt, dass Motorräder im Schnitt 20 km/h schneller unterwegs seien als PkWs. Dieses Fahrverhalten spiegele sich in der Unfallbilanz wieder: 42 Prozent der tödlichen Unfälle im Straßenverkehr seien auf die Unfallursache überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen, bei den tödlichen Motorradunfällen seien es 71 Prozent.

In Sachen Motorradlärm wurden wir als Vertreter der Motorradverbände gebeten, nach Lösungen zu suchen, wie eine Häufung von Motorrädern auf besonders attraktiven Motorradstrecken mit den damit einhergehenden Beeinträchtigungen für Anwohner und Erholungssuchende vermieden werden könne. Insbesondere wurden wir gebeten, uns für eine lärmmindernde Fahrweise einzusetzen. Mit einer Absenkung des zu hohen Geschwindigkeitsniveaus der Motorräder sei automatisch ein Rückgang der Lärmemissionen zu erwarten.

Soweit die Sicht des Ministeriums. Klar ist, dass wir – dies betrifft sowohl die Biker Union als auch Rennleitung 110 und BVDM – dazu unsere eigene Sicht der Dinge hatten (und weiterhin haben). Insbesondere wehrten wir uns gegen Streckensperrungen, die kollektiv alle Motorradfahrer betreffen, egal wie gut oder wie schlecht sie sich im Verkehr verhalten. Stattdessen for-





derten wir eine vernünftige Überwachung des Verkehrsverhaltens durch die Polizei. Verkehrsverstöße sind immer individuell, und Kollektivstrafen sind im deutschen Recht nicht vorgesehen. Dieter Schnabel, in der Biker Union zuständig für Politikkontakte, drückte dies sehr schön aus: manche Leute müsse man eben zu Fußgängern machen. Rick Lowag von der Rennleitung 110 wies darauf hin, dass Ruhestörung ein Straftatbestand sei und ein rücksichtsloses Fahrverhalten durchaus als Ruhestörung gewertet werden könne, diese Möglichkeit aber von den Behörden so gut wie nie genutzt werde. Hier verwies Scholl auf die Zuständigkeit des Innenministeriums und schlug uns vor, dort um einen Termin nachzusuchen.

Außer Spesen nichts gewesen? Nicht ganz. Nach der einen Stunde, die wir zusammen mit Verkehrsminister Hermann diskutiert hatten, verließ der Minister die Veranstaltung sichtbar beeindruckt und schlug vor, das Gespräch mit seinen Mitarbeitern weiter fortzusetzen, was wir in den folgenden zwei Stunden auch taten. Dabei wurde klar, dass es im Ministerium durchaus Motorradfans gibt. Insgesamt verliefen die Gespräche in sehr freundlicher Atmosphäre.

Die angesprochenen Probleme werden dadurch freilich nicht geringer, und in der Diskussion wurde klar, dass das Ministerium insbesondere das

Lärmthema sehr ernst nimmt und den Fokus in den kommenden Monaten genau darauf legen wird. Dass in Baden-Württemberg im Frühjahr 2016 Landtagswahlen sind, macht die Sache nicht einfacher. Eine Ablösung der grün-roten Regierung wird zwar von manchen erhofft, ist nach aktuellem Stand der Meinungsumfragen jedoch nicht zu erwarten. Selbst wenn es zu einem Regierungswechsel käme, sind deswegen im Umgang einer wie auch immer zusammengesetzten Landesregierung mit unseren Themen kaum Änderungen zu erwarten. Grüne Themen sind in Baden-Württemberg Mainstream, und wer die Bürger vor Verkehrslärm schützt (oder auch nur zu schützen vorgibt), kann im gesamten politischen Spektrum Punkte machen. Das entsprechende Potential an Wählerstimmen wird sich keine der im Land vertretenen Parteien entgehen lassen.

Das Lärmthema wird uns weiter beschäftigen – in Baden-Württemberg und anderswo. Deswegen endet dieser Bericht ohne eine weitere Vertiefung und ohne eine abschließende Bewertung. Wir alle sind aufgerufen, anständig zu fahren und unnötigen Lärm zu vermeiden. Vor allem aber sind wir alle aufgerufen, unsere Interessen noch entschiedener zu vertreten und in der Öffentlichkeit dafür zu werben. Bevor uns der Gesetzgeber den Gasgriff zudreht. **Uwe Flammer**



Deutschlandfahrer



Treffen in Schonach

Das letzte Augustwochenende ist seit Jahren für die BVDM-Deutschlandfahrt reserviert. In diesem Jahr war der Zieleinlauf in Titisee-Neustadt (Schwarzwald) geplant. Leider war es nicht möglich, die Deutschlandfahrt in gewohnter Form vorzubereiten, so dass sie abgesagt werden musste. Aber ganz ohne Treffen wollten



wir (der BVDM) das Wochenende nicht verstreichen lassen. Also wurde ein Deutschlandfahrertreffen in Schonach geplant. Nachdem alle DF-Teilnehmer angemault wurden zwecks Abfrage zur Teilnahme, war ich doch von der Resonanz überrascht. 24 Leute hatten sich für das Wochenende angemeldet. Eimi und ich (Besetzung der



Gummibärchen-HK) fuhr bereits am Donnerstag ganz gemütlich nach Schonach. Abends traf auch Wolfgang ein. Am Freitag nach einem Bummel über den Freiburger Markt und Besichtigung des Münsters sowie der Altstadt, war auch Michael L. angekommen. Mit Michael haben wir die 1. Weltgrößte Kuckucksuhr in Schonach besichtigt.

Ein großes Hallo, als am Abend unsere Runde immer größer wurde. Für Samstag waren eine geführte Ausfahrt, Besichtigung des Auto- und Uhrenmuseums in Schramberg oder des Freilichtmuseums Vogtsbauernhof vorgesehen. Jeder konnte frei wählen,



was er machen wollte.

Zur geführten Ausfahrt schrieb Michael Bojert: „Bei strahlendem Sonnenschein brachen sechs Teilnehmer/innen mit vier Motorrädern und einem Gespann zu einer Schwarzwaldausfahrt auf. Von Schonach ging es zunächst südlich über die B 500. Die geplante Strecke in Richtung Gütenbach war gesperrt und so fuhrten wir eine traumhafte Umleitung über das Hexenloch. Dem Verlauf der „Wilden Gutlach“ folgend, fuhrten wir durch Wald und entlang saftiger Wiesen auf kleinsten Sträßchen. Viele einheimische Autofahrer nutzten diese Strecke ebenfalls als Umleitung und so musste unser Gespannfahrer öfter auf dem schmalen Weg halten und Platz machen. Im Gutlachtal legten wir dann auch die erste Pause auf einem kleinen Parkplatz ein. Weiter ging es über Bleibach nach Elzach und dann eine Runde über kleine kurvenreiche Stra-



Ben bis hinauf zum Kandel. Bei traumhaftem Ausblick und einem kühlen Getränk schauten wir den Gleitschirmfliegern bei ihrem Start zu, bevor wir die Rückfahrt zum Hotel Rebstock antraten.“



Uwe besuchte mit einigen das Auto- und Uhrenmuseum Erfinderzeiten in Schramberg und alle waren begeistert. Seiner Meinung nach reicht ein Tag im Museum, das aus mehreren Häusern, besteht nicht aus, um alles zu sehen.

Eimi und ich waren im Freilichtmuseum Vogtsbauernhof, wobei die doch hochsommerlichen Temperaturen (36 Grad) uns sehr zusetzten. Das Freilichtmuseum ist sehenswert und gibt einen Einblick ins das frühere Leben der Menschen im Schwarzwald.

Für Samstagabend hatten wir ein Abendbuffet im Landhotel Rebstock geordert, so dass ab 17 Uhr alle wieder von ihrer Samstagnachmittagsaktivität zurückkehrten. Da es in den Gasträumen sehr warm war, haben wir uns nach dem Essen auf die Terrasse geflüchtet und bis in die späten Abendsstunden viel geklönt über

„Gott und die Welt“ und natürlich Motortorradsfahren.

Sonntagmorgen nach dem Frühstücksbüffet war dann allgemeiner Aufbruch. Die einen machten sich auf den direkten Heimweg oder als Zweitagetour, andere wollten noch „Klöster“ im Rahmen der Tourentrophy besuchen. Horst, Christel, Eimi und ich wollten erst am Montag weiterreisen und haben am Sonntag noch eine Fahrt mit der Schwarzwaldbahn nach Gengenbach unternommen. Gengenbach ist ein sehr schönes Städtchen mit vielen Fachwerkhäusern etc. – sehr sehenswert. Sonntagabend nach einem gemütlichen Abendessen hieß es auch für uns Abschiednehmen vom wunderschönen Schwarzwald.

Aber vielleicht sehen wir uns 2016, am letzten Augustwochenende im Schwarzwald, wieder. Ich würde mich freuen.

Dagmar Schreiner, Gummibärchen-HK



Neues aus Europa

Während ich diese Zeilen schreibe, dauert es noch genau einen Monat bis zu meiner nächsten Reise im Auftrag des Bundesverbandes der Motorradfahrer. Vom 2. bis 4. Oktober 2015 findet das jährliche Herbst-Meeting der FEMA – Federation of European Motorcyclists' Associations – an ihrem Sitz in Brüssel statt. Es wird mein drittes FEMA-Meeting überhaupt und mein zweites für den BVDM. Ich freue mich schon sehr, die Vertreter der anderen europäischen Motorradfahrerverbände zu treffen und mit ihnen intensiv über verkehrspolitische Themen und die Rolle des Motorrads in Europa zu diskutieren.

Ich heißt: Marco Zwillich, derzeit wohnhaft in Bremen, Motorradfahrer seit 10 Jahren und seit der letzten Jahreshauptversammlung des BVDM im April offiziell Referent für Europapolitik. Meine Aufgabe ist es nicht nur, die

zwei bis drei FEMA-Meetings pro Jahr zu besuchen, sondern auch dazwischen die Informationen aus Brüssel zu sammeln, zusammenzufassen und die Position des BVDM zu politischen Themen gegenüber der FEMA zu vertreten. Die FEMA ist der Dachverband der europäischen Motorradfahrerverbände, sie kümmert sich um die Vertretung unserer Interessen gegenüber der EU-Kommission und dem EU-Parlament.

An zwei FEMA-Meetings habe ich bisher teilgenommen. Das erste fand im Herbst 2012 in Brüssel statt. Damals war ich Praktikant bei der Federation. Im Rahmen meines Masterstudiums (Komplexes Entscheiden – Professional Public Decision Making) unterstützte ich die damalige Generalsekretärin Aline Delhaye, im Brüsseler Büro bei der Lobbyarbeit und einigen internen Prozessen. Dazu gehörte auch das Herbst-Meeting mit den Mitgliedsverbänden. Nachdem ich BVDM-Mitglied wurde und dem Vorstand mitteilte, dass ich a) mich gerne engagieren würde und b) Praktika bei der FEMA und beim Industrie-Verband Motorrad Deutschland gemacht hatte, wurde ich gefragt, ob ich nicht die Europapolitik betreuen wlle. Und so kam es, dass ich im Juni diesen Jahres zum zweiten Mal an einem FEMA-Meeting teilnahm, diesmal in Irland.



Der aktuelle Generalsekretär Dolf Willigers präsentierte dort u.a. das neue Büro, das er im September 2015 bezogen hat. Im Zuge interner Reformen hat sich die FEMA neu aufgestellt, um sich voll und ganz auf die Interessenvertretung fokussieren zu können. Das neue Büro ist bei der FIM (ja, die von der MotoGP) angesiedelt und ist ein Teil der verstärkten Zusammenarbeit zwischen den beiden Verbänden. Es ist moderner, repräsentativer und besser gelegen als die alte Adresse, ohne dabei höhere Kosten zu verursachen. Dazu gab es Präsentationen über aktuelle politische Probleme, wie den Pariser Vorstoß, ältere Motorräder aus der City herauszuhalten oder über die Potenziale von sog. BloodBikes, die Blutkonserven innerhalb Irlands von A nach B transportieren – die Motorradfahrer sind dabei deutlich schneller als klassische Transportunternehmen.



Auch wurde über den erfolgreichen Abschluss des RIDERSCAN Projekts gesprochen. Hieraus entsteht eine einzigartige Datenbank mit Wissen rund um das Thema Motorrad und Straßenverkehr, zu Ausbildungsinhalten, Infrastruktur und Unfalldaten.

Ein solches Meeting besteht aber natürlich nicht nur aus den offiziellen Präsentationen, sondern vor allem auch aus Gesprächen mit den anderen Verbandsvertretern. Ich konnte viele Informationen sammeln, wie z.B. die mächtigen skandinavischen Verbände darauf reagieren, dass immer weniger Motorradfahrer Teil einer Verei-





nigung sein wollen und welche Ideen sie haben, um wieder mehr Mitglieder zu gewinnen. Denn nur so kann man dauerhaft eine gewichtige Stimme gegenüber der Politik darstellen.

Am ersten Oktoberwochenende fahre ich nun also erneut zu einem Meeting der europäischen Motorradfahrerverbände, um dort den BVDM zu repräsentieren. Es wird u.a. um den Zwischenbericht des EU-Parlaments zur Umsetzung der europäischen Strategie für den Straßenverkehr bis 2020 gehen. Durch den guten Draht der FEMA zum Hauptverantwortlichen auf Seiten des EP, dem niederländischen Abgeordneten Wim Van

de Camp, konnten einige wichtige Passagen so verändert werden, dass Motorräder und Motorradfahrer explizit erwähnt werden. So sind die Anforderungen, die Motorradfahrer an die Gestaltung von Straßen stellen, zukünftig stärker zu berücksichtigen. Auch werden die Stärkung motorisierter Zweiräder im urbanen Verkehr und Elektromotorräder Thema des Meetings sein, die ebenfalls im Zwischenbericht des EU-Parlaments im Sinne der FEMA besprochen werden. Darüber hinaus wird der Generalsekretär über seine Gespräche mit Politik und Presse im Rahmen der Project LiveWire-Veranstaltung von Harley-David-



son in den Niederlanden berichten. (Einen Bericht über die Elektro-Harley findet ihr in dieser Ballhupe auf Seite 36.)

Außerdem hat er seit dem letzten Meeting im Juni eine Präsentation über die Anforderungen an eine gute Führerscheinausbildung für Motorradfahrer in der zuständigen Arbeitsgruppe der EU-Kommission gehalten. Eine Erläuterung hierzu steht auf der Agenda, ein detaillierter Bericht über das Herbst-Meeting wird in der nächsten Ballhupe zu finden sein.

Abschließend bleibt mir nur zu wiederholen, dass ich mich sehr auf das Meeting freue – nicht ohne Grund war die Interessenvertretung mein Studienschwerpunkt. Nur durch die gemeinsame Arbeit aller europäischen Verbände können wir eine starke Position gegenüber der europäischen Politik einnehmen und unseren Bedürfnissen als Motorradfahrer Gehör verleihen. Solltet Ihr Fragen zu Europa und dem BVDM haben, kontaktiert mich. E-Mail: marco-zwillich@web.de.

Marco Zwillich

BVDM besucht evangelischen Kirchentag

Vom 3. bis zum 7. Juni fand in Stuttgart der Deutsche Evangelische Kirchentag 2015 statt. Die christlichen Motorradfahrer sind dort zwar nur eine Gruppe von vielen, aber doch eine feste Größe. Für den 6. Juni hatte die Gemeinschaft Christlicher Motorradgruppen zu einem Motorradgottesdienst eingeladen. Dieser Gottesdienst war für alle interessierten Motorradfahrer offen, ohne den Zwang, eine Eintrittskarte für den Kirchentag kaufen zu müssen. Auf dem

Cannstatter Wasen traf sich eine bunte Versammlung von Motorradfreunden aus ganz Deutschland. Mit dabei: Karin Karrasch vom Vorstand des BVDM und Uwe Flammer, Referent im BVDM.

Uwe Flammer





Spaß im Weserbergland

53 Stunden, 639 km, 34,18 Liter Benzin, 3 Tagesetappen: Das sind die Randdaten meiner einzigen Motorradtour in diesem Jahr. Gefahren mit einem Miet-Motorrad im Weserbergland. Wie es dazu kam und wo es lang ging, lest ihr hier.

Eigentlich besitze ich ein eigenes Motorrad. Es ist nicht mehr das neuste und hat mittlerweile doch einiges auf der Uhr, aber es war immer mein Wunsch, es zu fahren, bis dass der TÜV uns scheidet. Nun ja, so kam es dann auch. Bei der letzten HU trat zu Tage, dass das Lenkkopflager einen Rastpunkt hat. „Keine große Sache, das kann ich wechseln. Alles andere schraube ich ja auch selbst.“

Das war im Frühjahr 2014, doch es kam anders. Private Dinge waren wichtiger. Seitdem steht die Gute in der Garage und wartet auf Zuwendung. Die Saison 2014 verging ohne einen einzigen, gefahrenen Kilometer – mit Ausnahme der schon erwähnten Fahrt zum TÜV und zurück. Die Saison 2015 nahm ihren Lauf und ich schaute wehmütig jedwedem Motorrad hinterher. Hier mal eine Sitzprobe, da mal beim Händler vorbei geschaut, aber

die eigene Karre wurde doch nicht reaktiviert.

Szenenwechsel. Ein guter Freund, mit dem ich schon seit vielen Jahren gemeinsam Motorrad fahre, beklagt sich, dass er es in dieser Saison einfach nicht schaffe, genügend zu fahren. Er bräuchte einen Mitfahrer für ein verlängertes Wochenende, um mal wieder etwas länger am Stück auf dem Mopped zu hocken. Und ich hätte doch ohnehin Sehnsucht nach ein paar schönen Kurven. Warum nicht mal für drei Tage ein Motorrad mieten? – Ja, warum eigentlich nicht? So könnte ich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Mal ein anderes Motorrad ausprobieren und endlich mal wieder eine ausgedehnte Runde drehen.

Gut, der Plan steht. Jetzt noch ein geeignetes Wochenende und ein geeignetes Motorradrevier finden, dann kann es losgehen. „Ich war doch letztes mit dem Auto im Weserbergland unterwegs und hab alle Motorradfahrer beneidet, die mich vor einer der zahlreichen Kurven überholt haben. Außerdem ist das eine schön kurze Anreise“, sage ich. Deal! Wenn man, wie wir, in einer eher kurvenarmen Region lebt, ist sonst schnell der Reifen in der Mitte platt gefahren, bevor das erste Warnschild eine S-Kurve ankündigt.



Nun hieß es also einen gemeinsamen Termin zu finden, Urlaub genehmigt zu bekommen, eine Unterkunft klar zu machen und ein passendes Motorrad für mich zu mieten. Letzteres war schnell getan. Objekt der Begierde war eine Kawasaki Z800. Da ich sonst immer nur Bückling fahre, wollte ich mal antesten, wie die aktuellen Naked Bikes sich fahren und ob der Trend berechtigt ist.



Jetzt fehlte nur noch eine Unterkunft. Als Ziel der Reise und damit Ausgangspunkt für die Tagesetappen wählten wir Bodenwerder, das sehr zentral im Weserbergland liegt. Was wir nicht wussten: dass an unserem

Tour-Wochenende in eben jenem Ort ein großes Fest stattfinden sollte, so dass viele der Unterkünfte dort ausgebucht waren. Letztlich fanden wir aber trotzdem eine gute Pension, bei der uns sogar eine Garage für die beiden Motorräder zur Verfügung stand. Außerdem sorgte das Stadtfest für die abendliche Unterhaltung. Nachdem wir uns auch noch über eine Anfahrtroute geeinigt hatten, konnte es losgehen.

Freitag, 10.15 Uhr – Wie vereinbart hole ich die Kawa ab. Nachdem ich den Mietvertrag unterschrieben und die Mietkosten für das Wochenende bezahlt habe, wird mir der Fahrzeugschlüssel ausgehändigt. Die Maschine steht vor der Halle. „Viel Spaß!“ Nach einem kurzen Check, ob wirklich keine sichtbaren Beschädigungen vorhanden sind, für die ich haftbar gemacht werden könnte, fahre ich vom Hof. Da die Mietbedingungen explizit die Wartung der Maschine beinhalten, checke ich den

technischen Zustand der Zett nicht eingehender – ein Fehler, wie sich noch herausstellen wird.

Ich hatte eingangs bereits erwähnt, dass ich seit zwei Jahren nicht mehr richtig Motorrad gefahren bin. Und



dann auch noch ein völlig anderes Modell mit völlig anderer Körperhaltung als sonst. Übungsrunden müssen her. Ich steuere einen größeren, verkehrsfreien Platz an, auf dem ich vor vielen Jahren auch schon mit der Fahrschule war, und beginne mit einigen Grundfahrübungen. Als ich mich nach einiger Zeit trotz der gewöhnungsbedürftigen Sitzhaltung etwas sicherer fühle, fahre ich zum gegenseitigen Kennenlernen die kurze Hausstrecken-Runde. So bleibt noch genug Zeit für ein leichtes Mittagessen. Um 13 Uhr ist Treffen vor dem Haus des Kumpels angesagt.

Um 13.15 Uhr bin ich dort, wir sprechen nochmal kurz über die kommende Route und dann kann sie starten, die wilde Fahrt. ... but first, let me take a selfie ...



Rauf auf die Autobahn und mit gemächlichen 130 km/h in Richtung Süd-Westen. Ganz schön zugig so ohne Verkleidung. Ich fühle mich wie ein Segel im Wind, das kenne ich so nicht.

Bei Holle wechseln wir für kurze Zeit auf die B6, um dann weiter über Listringen und Düngen nach Bad Salzedt furth zu fahren. Von dort aus führt unser Weg durch Alfeld nach Grünenplan. Es folgen Spitzkehren und Kurve um Kurve. Die Fahrbahn ist zwar nicht der Hit, aber durch den Wald zu eiern ist trotzdem sehr schön. Und eiern ist leider auch genau der richtige Begriff. Sowohl mein Tourenkollege als auch ich merken, dass uns die Fahrpraxis fehlt. Die Schräglagen und Kurvengeschwindigkeiten sind unterirdisch. Ein Phänomen, das uns noch die restliche Zeit begleiten wird. Dem Spaß tut dies aber erstaunlich wenig Abbruch. Vielmehr weckt es in uns die Motivation wieder häufiger zu fahren, ein Fahrtraining zu machen und, speziell

in meinem Fall, zu Beginn der kommenden Saison wieder ein fahrtüchtiges Motorrad mein eigen zu nennen. Weiter geht es über Eschershausen und Kirchbrak zu unserer Pension in Bodenwerder. Während einer kleinen Nachmittagspause legen

wir die Abendrunde fest. Wir fahren in der Abendsonne ein schönes Stück entlang der Weserschleifen bis Brevörde und von dort auf den Kötterberg. Wenn man schon mal in der Gegend



ist natürlich ein absolutes Muss. Über kleinste Sträßchen und den Ort Polle geht es zurück an die Weser. Wieder in Bodenwerder gelandet, kommen die beiden Karren nach den ersten 250 Kilometern meiner Saison in die Garage und ich öffne mein verdientes Feierabendbierchen. Der Abend endet auf dem städtischen Marktplatz an der Bierbude bei Livemusik, nur unterbrochen von einer sehr eindrucksvollen Lasershow am Weserufer.

Der zweite Tag beginnt mit Regen und einem ausgiebigen Frühstück. Wir lassen uns etwas Zeit, so dass der Regen abklingen und die Straße antrocknen kann. Ordentlich gestärkt ist unser erstes Ziel Hameln. Die Wärme sorgt tatsächlich dafür, dass die B83 schon wieder sehr trocken ist. Nur dort, wo Bäume die Bundesstraße in eine wunderschöne Allee verwandeln, hält sich die Feuchtigkeit tapfer. Daran ändert auch das AKW Grohnde nichts, das wir passieren. In der Rattenfängerstadt angekommen, besuchen wir Diego, der das beste Schokoladeneis der Welt verkauft. Da stört auch das Frühstück von eben nicht mehr. Über Emmern steuern wir als nächstes Bad Pyrmont an, von wo aus es durch engste Kehren steil nach Kleinenberg hoch geht. Weiter über Vahlbruch und – erneut – Polle schlagen wir dieses mal die Gegenrichtung ein und rollen nach Holzminden. Parallel zur B497 führt uns eine kurvige Strecke durch

den Wald nach Neuhaus und von dort weiter nach Boffzen, wo wir eine Mittagspause einlegen. Bei einem Blick auf mein Vorderrad sehe ich den Grund für zwei ordentliche Rutscher auf der vorherigen Etappe. Der Reifen ist am Ende, die Verschleißanzeiger sind nicht nur zu sehen, sondern ihrerseits quasi schon weg. Wenn das so weitergeht, endet die Tour auf Slicks. Ich telefoniere mit dem Vermieter und bekomme bestätigt, dass ich den Reifen auf seine Kosten wechseln lassen könnte. Mein Kumpel sucht im Web nach einer Werkstatt in der Nähe, aber nach 14 Uhr an einem Samstag haben leider alle bereits geschlossen. Daher merke: Immer den Zustand der Reifen vor der Übernahme des Miet-Motorrads checken. Ich freunde mich also mit dem Gedanken an, ab jetzt noch vorsichtiger zu sein und Rutscher abzufangen. Das Fahrverhalten der Kawasaki Z800 entspricht zwar nicht zu 100 % meinen Vorstellungen, aber das wird schon gehen.

Einschub: Der Motor der Zett ist wunderbar. Druck aus allen Lebenslagen, aber immer beherrschbar – auch mit wenig Fahrpraxis. Allerdings ist das Getriebe manchmal etwas hakelig, wobei das eventuell an einem lieblosen Umgang der Mieter mit der Maschine liegt. Sie hat allerdings erst rund 12 000 km runter. Die Sitzposition ist bequem, aber für mich zu inaktiv. Ich müsste mich bewusst nach





vorne lehnen, um mehr Gefühl für das Vorderrad zu bekommen, verfallt aber immer wieder in eine entspannere Sitzhaltung. Meine Knieprobleme sind die gleichen, wie auf dem Bückling. Ich entscheide für mich, dass ich auch in Zukunft erst mal weiter mit Sportlern unterwegs sein möchte. Ein

der wir uns über den hohen Spritverbrauch moderner Motorräder mit Abgasreinigungstechnik im Vergleich zu meiner alten Vergaser-Mopete unterhalten, entscheiden wir, noch einmal das Kurvenreich vom Vortag zwischen Eschershausen, Grünenplan und Duingen zu durchfahren.



Naked Bike ist für mich derzeit keine Option. Doch schon für dieses Wissen hat sich die Miete gelohnt.

Nach einem kleinen Snack verläuft die Tour weiter über Nebenstrecken nach Fürstenberg und Derental, die Bundesstraßen meiden wir. Uslar ist danach der südlichste Punkt des Tages, ab jetzt geht es wieder in Richtung Norden. Zunächst quer durch den Solling nach Dassel und von dort über Mackensen nach Stadtoldendorf. Während einer Tankpause hier, auf

Die letzten Kilometer des Tages führen uns dann auf einer Berg- und Talfahrt durch zahlreiche Serpentina von Golmbach zurück nach Bodenwerder. 238 Tageskilometer stehen zu Buche, als wir uns auf den Abend vorbereiten. Es ist Lichterfest in Bodenwerder. Die Weser brennt! Entlang des Ufers ist eine Vielzahl an Fressbuden aufgebaut, Menschen picknicken oder flanieren dahin. Nach kleineren Showeinlagen wird die Lasershow vom Vorabend noch einmal in erweiter-



ter Form gezeigt. Danach folgt der Höhepunkt des Abends: Ein großartiges Feuerwerk, das die Berghänge am gegenüberliegenden Weserufer taghell erleuchtet und bunte Formen in den Nachthimmel zaubert. Ein sehr schöner



einer Pinkelpause drehen wir bei, um durch den Schlenker über Betheln, Gronau und Möllensen die „Passestraße“ nach Diekholzen zu nehmen. Ab hier wird es recht langweilig. Wir fahren Bundesstraße, um möglichst schnell heimzukommen und da es ohnehin

Abschluss unseres Kurzaufenthaltes in der Stadt des Lügenbarons Münchhausen.

Am Sonntag besprechen wir beim Frühstück unsere Route für den Heimweg, packen unsere sieben Sachen und verlassen Bodenwerder auf kürzestem Wege über schmalste Kreisstraßen sowie die Orte Heyen und Esperde. Von dort geht es durch Bessinghausen in ein kleines Waldstück, wo bis Lauenstein wieder wunderbare Kurven auf uns warten. Bis Coppenbrügge geht es jetzt vorerst zwischen Feldern über verhältnismäßig geradlinige Landstraßen, um dann noch einmal in Richtung Eldagsen eine bewaldete Bergstrecke zu befahren. Damit wir noch ein paar Extra-Schräglagen auf dem Heimweg einbinden können, gönnen wir uns einen kleinen Abstecher zur Marienburg bei Nordstemmen. Nach

keine besondere Motorradroute mehr gibt. Nach den 151 sonntäglichen Kilometern stelle ich die Kawa am frühen Nachmittag wieder beim Vermieter ab. Ja, mein Fahrstil war nicht unbedingt hochklassig. Ja, die Z800 ist in Sachen Handling nicht unbedingt so gestaltet, wie ich es mir wünschen würde. Ja, unser Reiseziel war nicht gerade exotisch. Und ja, verglichen mit früheren Touren, auf denen wir auch schon mal 650 km an einem Tag abgerissen haben, sind die insgesamt 639 km in drei Etappen nichts.

Aber das ist uns egal. Wir haben die Tour in vollen Zügen genossen, haben abends eine entspannte Zeit gehabt und unglaublich Lust bekommen, wieder regelmäßig zusammen Motorrad zu fahren. Es war ein klasse Wochenende, an dem sich jeder Kilometer gelohnt hat.

Marco Zwillich



Damit endlich „a Ruah is“

Die folgende (wahre) Geschichte erzähle ich gerne, wenn es um die Lautstärke von Motorrädern geht:

Auf der Motorräder Messe in Dortmund wurde ich vor einigen Jahren in der Nähe des BMW-Standes angesprochen. Offensichtlich Marktforschung im Auftrag von Ducati, da diverse Fragen zur Multistrada gestellt wurden. Ich erinnere mich im Detail nur noch an die letzte Frage, die mir gestellt wurde: Was gefiele mir denn am bes-

ten – und was am wenigsten an Ducati? Meine Antwort: am besten der Klang, am ewnigsten: die Lautstärke!

Am Gesichtsausdruck meines Gegenübers war abzulesen: das hatte er nicht verstanden. Ein guter Klang wird nicht besser, wenn er übermäßig laut ist – ganz im Gegenteil...

Nun spulen wir mal vor ins Frühjahr 2012. Ich fuhr damals eine rote BMW R1200GS, Baujahr 2004. Unser Präsi Bernd (Bernd Luchtenberg, Vorsitzender LVRR) hatte sich just eine neue

R1200GS Rallye gekauft. Ein (in meinen Augen) bildschönes Moped, das mir sehr gefiel. Wenn da nicht die Lautstärke des Auspuffs wäre. Ich habe Bernd mehrfach damit aufgezogen, dass er ja nun wohl unter die Krawallbrüder gegangen wäre. Mir war die Maschine ehrlich gesagt zu laut.

Nun hatte BMW aber angekündigt, im Herbst den Wasserboxer auf den Markt zu bringen – und der gefiel mir nicht. Nach einigem Überlegen und längerem Zögern habe ich dann im Herbst 2012 meine rote GS gegen eine Rallye GS eingetauscht.



Der neue alte Auspuff. Nur Profis erkennen, dass es sich um den angepassten Endschalldämpfer des Vorgängermodells handelt. (Foto: Aufderheide)





Das BMW R 1200 GS-Gespann noch mit dem Original-Auspuff.

Ich erinnere mich noch genau, als ich die Maschinen beim Abholen nebeneinander gestellt hatte und die Motoren nacheinander gestartet hatte. Die neue Maschine war deutlich lauter. Nennt sich sowas technischer Fortschritt??

In einer der letzten Ballhupen hatte Olaf Biethan das Thema Lärm im Detail sehr gut erklärt. In Kurzform: nach den derzeit noch geltenden Bestimmungen wird das Fahrgeräusch nur in einem sehr engen Bereich gemessen (2. oder 3. Gang, Tempo 50, volle Beschleunigung auf einer Strecke von 20 Metern). Andersrum bedeutet das: in allen anderen Gängen und außerhalb

des Geschwindigkeitsbereichs von ca. 50 – 70 km/h kann die Maschine so laut sein, wie sie will!

Was vor vielen Jahren mit teuren Sportwagen begann, wird inzwischen auch in vielen Motorrädern verbaut: Klappensteuerungen im Auspuff. Das Prinzip ist sehr einfach. Man nehme einen eigentlich viel zu lauten Schalldämpfer und baue eine Klappe zwischen Vor- und Endschalldämpfer ein. Die Klappe wird – elektronisch gesteuert – genau im besagten Messbereich (2./3. Gang zw. 50 und 70) kurz geschlossen, so dass die Lärmgrenzwerte so eben eingehalten werden. Im restlichen Bereich ist die Klappe auf



und die Maschine somit – legal – viel zu laut. Die Motorradhersteller wollen uns dabei weiß machen, dass wir das ja so wollen. Sportlicher Sound. Freiheit. Abenteuer. Und der ganze sonstige Marketingquatsch. Fatal ist dabei, dass alle Käufer dazu verdonnert werden, mit dem lauten Auspuff zu leben. Denn die aufwändige Klappensteuerung ist Serienausstattung!

Ich bin also seit 2012 mit inzwischen zwei BMW R1200GS Rallye (Solo und Gespann) unterwegs und ärgere mich



Umstritten: Die Auspuffklappensteuerung.

regelmäßig über den Lärm. Fahre an neuralgischen Punkten besonders vorsichtig, um den immer zahlreicher werdenden Lärmgegnern nicht noch mehr Futter zu bieten.

Am 1. Mai diesen Jahres bin ich dann mit meinem Gespann in der Nähe von Bramsche (Osnabrück) unterwegs. Michael Wilczynski (Streckensperrungs-Referent des BVDM) hatte erfolgreich

gegen eine Streckensperrung für Motorräder geklagt und wir wollten uns an besagtem (nun wieder offenen) Streckenabschnitt selber ein Bild vom Lärmgeschehen machen. Offiziell war die Strecke wegen Unfällen gesperrt worden – inoffiziell werden sich wohl die nahen Anwohner über den Lärm beklagt haben.

Michael hat dazu unser geeichtes Lärmmessgerät mitgebracht und wir stellen es in ca. 7,5 Meter Entfernung von der Fahrbahn auf. Den Highscore von 120 dBa schafft ein Joghurtbecher ohne db-Eater. Dabei waren für uns die 120 dBa schon sehr unangenehm laut.

Anschließend bin ich mit dem Gespann am Messgerät vorbeigefahren. Zunächst im 6. Gang „rollen“ lassen. Ergebnis: 85 dBa. Dann bewusst auf Krawall mit viel Gas in den unteren Gängen. Ergebnis: 109 dBa – mit einer nicht modifizierten Serienauspuffanlage! Das geht ja gar nicht!

Die Messung hat mich dazu veranlasst, endlich zu handeln. Ich hatte schon vor einer Weile in diversen Foren im Internet gelesen, dass die Firma Hattech einen passenden Umbau für die GS anbietet. Dabei wird ein Schalldämpfer der Modelle vor 2010 (ab da hatte die GS die Klappensteuerung) so umgebaut, dass er an die Modelle ab 2010 passt. Gute gebrauchte Originalschalldämpfer sind z.B. in Internetauktionenhäusern günstig zu be-



kommen (ca. 100 – 150 Euro), der Umbau kostet rund 200 Euro. Eine Woche nach der Messung hatte ich mir den ersten Schalldämpfer geschossen und direkt zu Hattech schicken lassen. Ein paar Tage später kam der umgebaute Schalldämpfer bei mir an. Er sieht genauso aus, wie der serienmäßig verbaute Schalldämpfer und ist mit nur zwei Schrauben einfach zu befestigen. Das Ergebnis hat mich so überzeugt, dass ich wenige Tage später den zweiten umgebauten Schalldämpfer diesmal an meiner Solo-GS montieren konnte.

Um meinen subjektiven Eindruck mit Zahlen zu untermauern, habe ich meine Maschinen vor und nach der Umrüstung gemessen. Ich habe dazu sowohl bei Leerlaufdrehzahl gemessen, wie auch bei ca. halber Nenndrehzahl (das entspricht in etwa der offiziellen Standgeräuschmessung). Hier die Ergebnisse:

BMW R1200GS/Bj 2012/Serienauspuff: Standgas 85 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 95 dbA

BMW R1200GS Gespann/Bj 2012/Hattech Umbau: Standgas 75 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 87 dbA

Zum Vergleich noch ein paar Messwerte:

BMW G650GS/2012/Serienauspuff: Standgas 80 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 87 db A

BMW R80GS/1991/Serienauspuff: Standgas 82 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 88

dbA

BMW R80 Gespann/1989/Keihan Edelstahl-Nachrüstschalldämpfer (keine Freeflow!): Standgas 82 dbA, 1/2 Nenndrehzahl 88 dbA

BMW R50-Gespann/1961/Serienauspuff: Standgas 76 dbA, in etwa 1/2 Nenndrehzahl 90 dbA

Es macht mir inzwischen viel Spaß, leise unterwegs zu sein. Leistungseinbußen oder einen erhöhten Spritverbrauch habe ich nicht beobachten können. Und mal im Ernst: Selbst wenn die Maschine nun nur noch 108 statt 110 PS hätte, würde das nur ein Leistungsprüfstand feststellen können – ich sicher nicht.

Ich hoffe übrigens inständig, dass die neuen, ab 2016 geltenden Lärmgrenzwerte dem Klappenmurcks endlich ein Ende bereiten!

Ich möchte mit diesem Artikel aufzeigen, dass es Möglichkeiten gibt, aktiv etwas gegen den ungewollten Lärm zu unternehmen. Ja – eigentlich sollte das nicht meine Aufgabe sein müssen. Wenn uns die Hersteller aber so einen Murcks vorsetzen, dann bleibt einem nur, das Moped nicht zu kaufen oder eben etwas dran zu ändern.

Ich habe festgestellt, dass viele GS-Fahrer ihre Maschine zwar auch als zu laut empfinden, aber keine Möglichkeit kennen, wie man etwas dagegen tun kann. Man kann! Und somit lautet mein Fazit: A Ruah is! Endlich!

Peter Aufderheide





BVDM-Stammtisch in Ostwestfalen

Für einige war es schon lange geplant, für manch anderen kam die Doodle-Anfrage für den 1. OWL-Stammtisch wohl sehr überraschend. Nachdem der Termin am 8. September feststand, kamen dann aber elf Mitglieder des neu zu gründenden Stammtisches im „The Real Hanky“ in Bielefeld-Ummeln zusammen.

Trotz nicht mehr ganz so sommerlichen Temperaturen kamen Jörg und Bernd ganz standesgemäß auf zwei Rädern angefahren.

Nachdem sich alle am Tisch einge-

funden und Elkes selbstgeklöppelten und wirklich originellen Stammtisch-Wimpel begutachtet hatten, gab Michael die ersten Begrüßungsworte und Themen in die Runde.

Da alle hungrig und vor allem durstig waren, beschlossen wir aber spätestens bei der Frage, ob der Stammtisch ab sofort regelmäßig stattfinden soll, erstmal zu essen und uns über die Beantwortung dieser Frage während netter Gespräche und einiger Kaltgetränke Gedanken zu machen. In uriger Cowboy-Atmosphäre wurde das amerikanische Essen mit ostwestfälischen



Der erste Stammtisch. Michael, Sandra, Axel, Iris, Jörg, Reinhard, Elke, Bernd, Inge, Peter und Waldemar (v.l.).



Gesprächen gewürzt und erörtert, woher die neuen Stammesbrüder und –schwestern denn eigentlich so kommen. Sowohl aus Bielefeld als auch aus Gütersloh, Wadersloh und Bad Lippspringe kommen unsere Biker.

Gestärkt und gut gelaunt machten wir uns also erneut an die Tagesthemen. Mittlerweile war für alle klar „Ein weiterer OWL-Stammtisch? Na klar!“. Also ging es an die Terminfindung.

Des weiteren hatte jeder die Möglichkeit, über kommende und vergangene Veranstaltungen und Projekte zu berichten. So erfuhren wir von Peter und Inge alle aktuellen Neuigkeiten zum Thema TourenTrophy und Jörg berichtete über das Projekt Bauwagen in der Eifel. Michael fragte das Interesse zum Thema T-Shirts von der Tourenzielfahrt 2015, ähnlich denen der Deutschlandfahrt, ab.

Zudem haben wir uns für eine gemeinsame Saisonabschluss-Tagestour

entschlossen. Mögliche Termine sind der 17. oder der 25. Oktober. Die Abstimmung findet zurzeit ebenfalls über eine Doodle-Abfrage statt.

Wer ebenfalls aus der Region OWL

kommt und Interesse am Stammtisch hat, der ab sofort jeden 1. Dienstag im ungeraden Monat in wechselnden Lokalitäten stattfindet, der erhält weitere Informationen unter Telefon 05241/36998. Die jeweiligen Termine und Örtlichkeiten werden auch



auf den Internetseiten des BVDM und des Landesverband Rhein-Ruhr zu finden sein.

Wenn jemand Interesse an der Saisonabschlussstour hat, kann er sich ebenfalls unter der genannten Rufnummer anmelden und erfährt dann alle Details. Ansonsten bleibt nur zu sagen, dass ich mich schon sehr auf die Tour und den nächsten Stammtisch am 3. November 2015 freue.

Liebe Bikergrüße aus OWL, Sandra Bojert

Elektromotorrad von Harley

Irgendwann im Frühjahr diesen Jahres erreichte mich über Facebook eine Einladung von Harley-Davidson. Wer sich für das neue Elektromotorrad der Marke, das unter dem Namen „Project Live Wire“ in den USA bereits 2014 vorgeführt worden war, interessiere, der möge sich doch für eine Probefahrt bewerben. Die Plätze seien begrenzt, Zeit und Ort würden den ausgewählten Bewerbern mitgeteilt.

Natürlich hatte ich die Meldungen über Harley-Davidsons Elektromotorrad im Netz verfolgt, doch gesehen hatte ich die Maschine noch nie. Auf der Intermot 2014 in Köln wurde



sie nicht gezeigt, und die EICMA 2014 in Mailand hatte ich nicht besucht. Dass ausgerechnet der älteste noch bestehende Motorradhersteller der Welt an dieses Thema herangeht, ist bemerkenswert, aber nicht unverständlich. Die beiden führenden Hersteller von Elektromotorrädern, Brammo und Zero, sind in den USA zuhause. Im Frühsommer 2014 wurde Brammo vom Polaris-Konzern übernommen – jenem Konzern, der mit den Marken Victory und Indian in direkter Konkurrenz zu Harley-Davidson steht und seit einigen Jahren versucht, so etwas wie eine bessere Harley zu bauen. Nur Tradition alleine genügt auf Dauer nicht gegen solche Konkurrenz. In den USA schon gar nicht.

Mit ein paar Klicks auf die Website des Project Life Wire bewarb ich mich für eine Probefahrt und wurde nicht enttäuscht. Einige Wochen später kam die Einladung für den 19. Juli 2015 auf den Hockenheimring. Mit der Bitte, doch alle meine Freunde mitzubringen. Die dürften zwar nicht probefahren, aber sich die neue Entwicklung vor Ort ansehen.

Meine Freunde vom Motorradstammtisch in Gerlingen bei Stuttgart nahmen es mit Humor zur Kenntnis, und tatsächlich fuhr Motorradfreund Uli mit. Wir verabredeten uns zum Treffen auf halber Strecke, im Zweiradmuseum Neckarsulm. Von dort aus fuhren wir bei wechselhaftem

Wetter das Neckartal abwärts bis kurz vor Heidelberg und weiter durchs Elsenztal und die südliche Kurpfalz zu der legendären Grand-Prix-Rennstrecke. Es gibt kürzere Wege aus der Region Stuttgart nach Hockenheim, aber kaum schönere.



Der Autor auf dem Rollenprüfstand.

Ich hatte die letzte Fahrt an diesem Testwochenende gewonnen, Sonntagnachmittag um 17 Uhr. Auf Nachfrage erhielt auch Uli eine Fahrgelegenheit, als Ersatz für einen Teilnehmer, der nicht pünktlich zur Registrierung erschienen war. Die Registrierung selbst war eine umfangreiche Prozedur,



während der die Teilnehmer sowohl auf Papier als auch auf Tablet-Computern so ziemlich alles an persönlichen Daten preisgeben mussten, was sie überhaupt an Daten preisgeben hatten. Typisch amerikanisches Verständnis von Datenschutz. Es gibt auf dieser Welt eben nichts umsonst. Vor allem keine Probefahrt auf einem handgeschnitzten Prototypen aus Milwaukee.

Von diesen Prototypen hatten die Harley-Leute eine ganze Menge dabei. Alleine zehn standen zum Probefahren zur Verfügung, ein weiteres als reines Ausstellungsstück und eines auf einem Rollenprüfstand. Auf diesem Prüfstand durfte jeder, der wollte, schon einmal probesitzen, die Bedienlogik der Maschine ausprobieren und Gas geben. Der erste Eindruck war sehr positiv. Kein Chopper oder Cruiser, sondern ein sehr schön gestalteter und blitzsauber verarbeiteter Café Racer. Die Sitzposition sportlich, aber nicht unbequem. Dank zurückgelegter Fußrasten, mäßig großer Sitzhöhe und eines flachen Lenkers passend für viele Fahrertypen. So etwas könnten die Harley-Leute gerne auch mit Verbrennungsmotor auf den Markt bringen! Eine so gestaltete Sportster wäre eine interessante Konkurrenz für die Triumph Bonneville und die Roadster von BMW.

Der Elektromotor versteckt sich in ei-

nem Aluminiumgehäuse, das auf den ersten Blick wie die Ölwanne eines Verbrennungsmotors aussieht, und ist längs eingebaut. Über ein geradeverzahntes Kegelradgetriebe wird die Kraft auf die Abtriebswelle umgeleitet. Dieser Primärtrieb ist bewusst so konstruiert und erzeugt den Sound der Maschine, über den noch zu reden sein wird. Zur Kraftübertragung auf das Hinterrad dient, wie bei Harley üblich, ein Zahnriemen. Über dem Motor sitzt die Batterie, die in den Prototypen nur für rund 80 Kilometer Reichweite genügt. Mehr sei für die Testfahrten nicht notwendig, sagt man bei Harley, und für die Serienmodelle, die – wenn es denn zu einer Serienproduktion kommt – ab 2020 auf den Markt kommen sollen, seien fortgeschrittene Batterien mit höherer Speicherdichte in Aussicht. Alles zusammen, inklusive Rahmen, Sitz und Tankatruppe, ist sehr schön gestaltet und verarbeitet, und macht eher den Eindruck eines Serienmodells als eines Prototypen. Die Beleuchtung funktioniert rundum mit LED-Licht.

Kurz vor 17 Uhr gab es eine Einweisung in die Maschine und in den Ablauf der Probefahrt. Gefahren wurde in einer Kolonne, mit Tourguide voraus und am Schluss. Die Tour führte leider nicht über die Rennstrecke, sondern nur über den Versorgungsweg um die Rennstrecke herum – aber dieser war



abgesperrt und konnte mit hoher Geschwindigkeit befahren werden.

Vorher galt es, sich kurz mit der Maschine vertraut zu machen. Am Lenker die üblichen Bedienelemente, aber konventionelle Instrumente gibt es nicht, statt dessen sitzt über dem LED-Scheinwerfer ein kleines Tablet mit Touchscreen. Für die Testfahrt sollte nur der Fahrmodus ausgewählt werden. Es stehen ein sportlicher und ein eher sparsamer Modus zur Verfügung. Wir wurden gebeten, den sportlichen Modus anzuwählen. Gasgriff, Hand- und Fußbremse gibt es wie gewohnt, aber keinen Schalthebel und keine Kupplung. Der Elektroantrieb hat keinen Leerlauf und benötigt kein Schaltgetriebe, sondern läuft beim Gasgeben aus dem Stand hoch bis zur Endgeschwindigkeit.

Wie er das bei der Harley tut, ist phänomenal. Dass die Maschine aus dem Stand heraus losschiebt wie der Teufel, ist nicht überraschend, das können andere Elektromotorräder auch. Aber eine Antriebssteuerung dieser Qualität, mit der sich so sanft, so exakt und trotzdem so kräftig Gas geben lässt, habe ich noch nicht erlebt. Die Maschine ist jederzeit problemlos beherrschbar, sie ruckelt nicht und produziert keine unliebsamen Überraschungen. Die Motorbremswirkung setzt ebenfalls sanft ein, ist aber so wirksam, dass die Bremsen nur benö-



tigt werden, wenn wirklich scharf gebremst werden muss. Die Prototypen waren ohne ABS ausgestattet. In den USA ist dies bis heute nicht zwingend vorgeschrieben, und bei dieser Maschine könnte man in der Tat darauf verzichten. Das Fahrwerk ist auf stabilen Geradeauslauf ausgelegt. Auch bei langsamster Fahrt können die Füße ruhig auf den Rasten bleiben, die Maschine kippelt nicht. Ideal zum Durchschlängeln im Stadtverkehr. Wenn es dagegen schnell um die Kurve gehen soll, verhält sich die Maschine sehr störrisch und will um die Kurven ge-



zwungen werden. Das ist das einzige Manko, das ich entdecken bzw. erfahren konnte, und es ließe sich mit einem breiteren Lenker sicherlich mildern, ohne in die Fahrwerksgeometrie einzugreifen.

Bleibt der Sound. Der ist bei niedrigen Geschwindigkeiten kaum zu hören, bei schneller Fahrt dagegen ein recht schrilles Heulen aus dem Antrieb. Laut Harley soll dieser Sound an einen Düsenjet erinnern. Mich erinnerte er eher an die alten S-Bahn-Züge der Baureihe 420, die einst den Anwohnern der Bahnstrecken in München, Stuttgart, Frankfurt und Köln mit ihrem lauten Geheul den Schlaf raubten. Doch dies ist völlig egal, denn

das Fahrerlebnis ist so stark, dass niemand den Sound eines Verbrennungsmotors vermissen wird. Jederzeit Power, ohne Kuppeln, ohne Schalten, ungeheures Drehmoment aus dem Stand heraus, aber immer beherrschbar, „Fliegen auf Höhe Null“, das ist es. Den Sound und die Vibrationen eines stampfenden V2-Motors braucht kein Mensch.

Nun wird sich mancher Leser fragen, was dies alles noch mit dem zu tun haben soll, was wir uns unter einer Harley vorstellen. In Deutschland sind wir es gewohnt, den ältesten noch bestehenden Motorradhersteller der Welt ausschließlich als einen Hersteller nostalgischer Lifestyle-Produkte zu

sehen, die irgendwie aus der Zeit gefallen sind. Die wenigsten wissen, dass die Firma einst an der Spitze des Fortschritts unterwegs war.

William Harley und die Gebrüder Davidson haben das Motorrad zwar nicht erfunden,



aber als sie im Jahr 1903 ihren ersten, selbstgebauten Einzylindermotor in einen Fahrradrahmen setzten, waren sie ganz vorne mit dabei, mit einem absoluten Qualitätsprodukt und einer Geschäftsidee, die weit über ihren Tod hinaus tragfähig bleiben sollte. Jetzt, 112 Jahre später, scheint die Company wieder etwas ähnliches wagen zu wollen. Auch diesmal hat Harley-Davidson das Elektromotorrad nicht erfunden, aber bereits der erste Prototyp hebt sich mit seiner eigenständigen Konstruktion von allen Konkurrenten ab und zeigt Eigenschaften, die Maßstäbe setzen. Harley-Davidson beweist, dass die klassische Industrie noch lange nicht am Ende ist. Ganz im Gegenteil: während die hippen Startup-Unternehmer des frühen 21. Jh. glauben, es genüge, Design, Marketing und eine hübsche Website zusammenzubasteln, ein „Business Model“ zu entwerfen und die lästige Produktion auf eine verlängerte Werkbank in Ostasien abzuschieben, nutzt Harley-Davidson die Erfahrungen aus 112 Jahren Motorradbau, um eine Maschine auf die Räder zu stellen, die ihresgleichen sucht. Hoffen wir, dass es der Firma gelingt, mit dieser Maschine aus dem Gefängnis ihrer eigenen Tradition auszubrechen und wieder an die Spitze des Fortschritts zu fahren. Dorthin, wo die Marke in den ersten vier Jahrzehnten ihres Bestehens völlig selbstverständlich hin gehörte.

Anfang August hatte FEMA-Generalsekretär Dolf Willingers in den Niederlanden Gelegenheit, an den Testfahrten teilzunehmen. Er äußerte sich ähnlich, nur dass er mit dem störrischen Kurvenverhalten kein Problem zu haben schien – er schrieb von „excellent driveability“. Mag sein, dass er als Besitzer einer schweren Tourenmaschine andere Maßstäbe hat als ich, der ich seit Jahren auf Enduros unterwegs bin. Mein Freund Uli, Besitzer einer BMW R 1150 RT und zweier Seitenwagengespanne, sah es ähnlich: „Das Ding hat ein anderes Fahrverhalten als meine BMW, aber es fährt sich nicht schlecht“. Den Sound wiederum empfand Dolf Willingers ähnlich wie ich und schrieb von einem „noisy subway train“. Nun, es gibt Schlimmeres. Sollen die Autofahrer ruhing glauben, da käme eine Straßenbahn, dann passen sie besser auf!

Mein Fazit: wer immer in Zukunft ein Elektrofahrzeug auf zwei Rädern baut, wird sich an dieser Maschine messen lassen müssen, denn die Leute bei Harley haben viel richtig gemacht. Die Teilnehmer der Testfahrten in Hockenheim sahen das ähnlich. Ich habe niemanden gesehen, der nicht begeistert von der Maschine abgestiegen wäre. Wenn solche Motorräder mit ausreichend großer Batteriekapazität auf die Straße kommen, beginnt eine neue Ära des motorisierten Verkehrs!

Uwe Flammer





Wo sind bloß die Baumaffen?

Irgendwann ist immer das erste Mal. Und es gibt sicher schlechte Reize und Rahmenbedingungen, um das erste Mal an einer Orientierungsfahrt teilzunehmen. Zumindest mit dem Motorrad. Zwar habe ich mehrfach an der BVDM-Jux-Ori im Rahmen des Helfertreffens in der Eifel teilgenommen und mit einem alten Ford Granada Kombi an einer Orientierungsfahrt (Ori) für historische Fords, doch noch nie an einer Orientierungsfahrt für Motorräder. Und dabei bietet der BVDM seit Jahrzehnten mit der Tourentrophy viele Möglichkeiten zur Teilnahme an Oris an.

Die Bergische Ori startete in Holsteins Mühle bei Nümbrecht und lag

damit fast vor der Haustüre. Sonstige Termine standen nicht an, das Wetter sollte auch gut werden, es sprach also nichts dagegen, den eigenen Orientierungssinn mal wieder zu testen und zu sehen, wie viel davon im Zeitalter der elektronischen Navigation noch übrig geblieben ist.

Fahrerbesprechung und Ausgabe der Fahrtunterlagen waren für 10.30 Uhr geplant und um 10 Uhr trafen wir (meine Frau als Beifahrerin und entscheidende Navigationshilfe im Beiwagen) vor Ort ein, wo schon die ersten Teilnehmer versammelt waren. Bernd Luchtenberg und Stefan Michler, die Organisatoren, hatten eine abwechslungsreiche Route ausgearbei-



Vor dem Start auf dem Parkplatz von Holsteins Mühle.



tet und drei verschiedene Fahraufgaben ausgetüftelt, die sich in der Schwierigkeit für Touristen und Profis unterscheiden. Keine Frage, dass wir als Neulinge bei den Touristen an



den Start gingen. Nach Ausgabe der Unterlagen wurden diese ausführlich erklärt und Fragen beantwortet. So musste von jedem Ortseingangs-/ Ortsdurchgangsschild, sowohl gelb wie auch grün, der erste Buchstabe in der Bordkarte aufgeschrieben werden, Bei zwei Schildern, also auf jeder Straße eins, zweimal der erste Buchstabe. Dazu gab es noch Kontrollschilder, so genannte Baumaffen (schwarz auf rot), deren Buchstabe ebenfalls notiert werden musste. Wie gut, wenn man dann jemand im Beiwagen dabei hat, der auch während der Fahrt schreiben kann.

Der erste Teil der Orientierungsfahrt bestand aus einer Streckenskizze, die abzufahren war. Diese wies allerdings einige Lücken auf, die auf dem kürzesten legal befahrbaren Weg zu bewäl-

tigen waren. Rund 52 Kilometer war der Teil bis zur ersten Zwischenkontrolle an der Burg Windeck lang. Die Burgruine, liegt auf dem Schlossberg von Altwindeck und wurde bereits 1174 urkundlich erwähnt, erläutern die Fahrtunterlagen.

Um 12.30 Uhr dürfen wir als erste starten. Doch schon im ersten kleinen Ort drehen wir einige Ehrenrunden, bis wir den richtigen Weg gefunden haben. Spätestens da weiß ich, warum eine Lupe für die meisten zur Ausrüstung gehört. Nicht, weil die Straßenschilder so schlecht zu lesen sind, sondern weil die Details auf der Karte damit besser zu lesen sind. Erste waren wir da natürlich nicht mehr. Bei der ersten Lücke auf der Karte suchen wir den kürzesten legalen Weg und sehen einige Mitstreiter vor uns, die



ebenfalls suchen. Wir entscheiden uns für eine Variante, von der ich kaum glauben kann, dass sie die richtige ist. Egal, wir kommen jedenfalls wieder auf die richtige Route. Bevor wir bei der dritten Lücke vor einer für Motorradfahrer gesperrten Strecke stehen. Wir fahren erstmal ein Stück links, entscheiden uns dann aber doch für die Version in die anderen Richtung, um nach ein paar Kilometern festzustellen, dass das hinten und vorne nicht passt, Also wieder zurück. Jetzt finden wir auch die kürzeste Strecke und bis zur Zwischenkontrolle an der Burg, wo Stefan Michler mit einem Versorgungsstand bereitsteht, gibt es keine großen Schwierigkeiten mehr. Als wir unsere Buchstaben auf der Bordkarte zum Abzeichnen an Stefan geben, stellen wir fest, dass einige der Teilnehmer deutlich mehr Buchstaben auf dem Zettel haben, als wir. Des Rätsels Lösung: Auf den Lückenstrecken gab es Buchstaben zur Durchfahrtkontrollen (die von Bernd bei der Einweisung als Baumaffen bezeichnet wurden), aber ich habe kein einziges der roten Schilder gesehen. Das sollte sich im Übrigen auch im weiteren Verlauf der Orientierungsfahrt nicht ändern. Vielleicht bin ich ja doch farbenblind.

Ab Burg Windeck müssen wir uns nach einer Pfeilskizze orientieren, die ein paar kleine Schwierigkeiten in Form von kleinen „Schwänzchen“ auf-

weist. Die Pfeile müssen immer komplett in der angegebenen Richtung durchfahren werden, in einer anderen Richtung nur zu einem Teil. Hört sich einfacher an, als es ist.

Schon kurz nach der Burg verfahren wir uns das erste Mal, sind dabei aber nicht alleine. Kurz darauf wählen wir einmal kurz die falsche Richtung, dann sind wir wieder in der richtigen Spur, allerdings nicht allzulange, denn nach Überqueren der Sieg fahren wir in einem Gewerbegebiet viel zu weit und kommen aus der falschen Richtung auf die B 256. Es dauert einige Minuten, bis wir merken, dass hier etwas nicht stimmen kann und wir mal wieder in der falschen Richtung unterwegs sind. Immerhin finden wir das (Örtchen) Loch, wenn wir auch die falsche Ausfahrt nehmen. Im Bach drehen wir eine Runde bevor uns die Alte Römerstraße einige Rätsel aufgibt. Mittlerweile ist er schon reichlich



Stefan, Bernd und Peter (v.l.) bei der Auswertung





Gruppenfoto mit den Siegern bei Profis und Touristen. (Fotos: Lenzen)

spät und wir haben die zweite Zwischenkontrolle noch nicht erreicht. Froh, dass wir endlich den Abzweig zur Kontrolle gefunden haben, vergessen wir den n in der Karte eingezeichneten Schlenker. Na ja, egal, dann gibt es noch ein paar Strafpunkte mehr. Wir sind ja dabei, um zu lernen.

Am Brunnen mit Heilwasser wartet Sabine Luchtenberg auf uns und übergibt uns für den drittel Teil der Ori eine Chinesenrallye. Das sind Abbiegezeichen, die mit Meterangaben versehen sind. Da ist es hilfreich wenn man einen genauen Tacho hat, der sich auch einfach nullen lässt. Was bei meinem Gespann leider nicht der Fall ist. Der Tacho hat ein gewisses Eigenleben und verweigert häufiger seine Arbeit. Natürlich auch jetzt wieder. Doch nach den ersten Abzweigungen fängt er sich wieder. Wie gut, dass wir bis dahin einen Mitstreiter vor uns haben, an dem wir uns orientieren können. Es läuft soweit auch einigermaßen gut. Doch an einem Punkt kommen wir nicht weiter. Ein Poller verhindert zu-

mindest für uns als Gespannfahrer die Weiterfahrt. Der sei erst vor wenigen Tagen aufgestellt worden, berichten uns Radfahrer, die sich gut auskennen und auch wissen, wie wir auf den richtigen Weg kommen. Der Rest ist einfach und kurz vor 18.30 Uhr treffen wir bei Holsteins Mühle ein. Die Auswertung dauert lange, dann steht fest, dass Michael Bojert bei den Touristen und Michael und Claudia Tubes bei den Profis gewonnen haben. Wir selber landen völlig überraschend auf dem dritten Platz und das, obwohl ich keinen einzigen Baumaffen gesehen habe.

Spaß hat es uns gemacht, auch wenn wir häufig in der falschen Richtung unterwegs waren, was wir aber meistens noch gemerkt haben. Es war eine tolle Strecke in einer reizvollen Landschaft und wir sind ganz sicher nicht zum letzten Mal bei einer Ori gestartet. Ganz herzlich möchte ich den Organisatoren danken, die eine tolle Veranstaltung auf die Beine gestellt haben.

Michael Lenzen



Navigation alt gegen neu

Seit Jahren nutze ich bei meinem Motorradtouren einen TomTom Rider. Kurvenreiche Strecken, kürzeste oder schnellste Strecke, zur Orientierung gehören Navis heute einfach dazu. Für die Planung einer längeren Tour nutze ich aber oft noch Karten bzw. entsprechende Software. Das Überspielen einer auf dem Rechner erstellten Strecke ist nicht immer ganz einfach, hat bisher aber meistens funktioniert.

Doch was kann ein neues TomTom 40 (oder 400) besser als mein Rider? Die Antwort sollte ein umfangreicher Test liefern, denn die Tests in diversen Motorradzeitschriften hatten mich nicht überzeugt. Auf Anfrage wurde mit ein Testgerät zur Verfügung gestellt, das ich in rund zwei Monaten auf gut 5000 Kilometern testen konnte. Im direkten Vergleich fällt auf, dass das Display des neuen Navis um einiges größer ist. Bei starkem Sonnenlicht lässt es sich aber schlechter ablesen, da das alte einen kleinen Sonnenschutz integriert hat.

Die Installation ging schnell vonstatten. Die Kabel wurden an die Batterie angeschlossen,

eine Sicherung ist schon integriert. Die Halterung war schnell am Lenker befestigt und das TomTom 40 lässt sich leicht auf die Halterung schieben und ist um 90 Grad schwenkbar. Im Hochformat ist so ein größerer Streckenabschnitt zu sehen. Insgesamt vibriert das neue TomTom aber stärker in der Halterung. Das ist nicht wirklich störend, fällt aber auf und ich frage mich, wie es um die Haltbarkeit bestellt ist. Die Testdistanz hat sie ohne erkennbare Schäden überstanden.

Um die Unterschiede erfahren zu können, habe ich beide Navis parallel verwendet, die geplanten Strecken auf beide aufgespielt, Ziele in beide eingegeben, etc. Die aktuelle Verkehrslage und Stauwarnung liefert (in Verbindung mit einem internetfähigen Handy und Bluetooth-Verbindung) nur das neue Gerät. Sprachausgabe zum Helmset beide. Wobei das 400 auch



Mit zwei Navis am Lenker auf Testfahrt. (Foto: Lenzen)

über einen Lautsprecher verfügt.

Neu ist ebenfalls die Möglichkeit, das Navi eine kurvenreiche Tour planen zu lassen. Dabei können in drei Stufen Kurvenhäufigkeit und Steigungen eingegeben werden. Doch auch hier sollte man, wie immer beim Navi, wissen was man tut, ansonsten führt einen das Gerät durch jeden Kreisverkehr und nimmt dafür entsprechende Umwege in Kauf. Eine vom Navi vorgeschlagenen sehr kurvige und bergige Tour rund um den Heimatort brachte ein durchwachsenes Ergebnis und nicht immer die verkehrsrärmeren und reizvolleren Strecken.

Eine mehrtägige Tour, die ich am Computer geplant hatte, förderte geringfügige Unterschieden zwischen den Geräten zutage. Meist bot das alte Gerät die attraktivere Strecke, das neue dagegen auch die Warnung vor den Baustellen.

Die Berechnung der Wegstrecken lief etwa gleich schnell ab, und die Angaben über Entfernung und benötigte Zeit stimmten auch meistens überein.

Probleme haben beide Geräte, wenn bei einer Tour (nicht am Computer geplant, also ohne Wegpunkte, sondern nur das Ziel übers Navi eingegeben) über kleinste Sträßchen, die vorgeschlagene Route plötzlich verlassen wird und eine neue Streckenführung berechnet werden muss. Fast 20 Minuten dauerte es bei einer Fahrt im Schwarzwald, bis beide eine neue

Strecke berechnet hatten. Das ist praxisfremd und zeigt die Grenzen der beiden Geräte auf. Hier fehlt es wohl an Rechnerkapazität.

Und wie sieht es mit der Bedienung und der Menüführung aus? Mit Motorradhandschuhen lassen sich beide Geräte etwa gleich gut bzw. schlecht bedienen, wobei die neue Variante mit einer größeren Tastatur auf dem Bildschirm Pluspunkte sammelt. Die Menüführung aber ist in meinen Augen wesentlich schlechter, weil umständlicher.



Es müssen deutlich mehr Unterpunkte aufgerufen werden, um zum gewünschten Menü zu gelangen. Da ist es wenig tröstlich, dass es mit dem Neuen auch mehr Möglichkeiten gibt. Ein bessere Übersichtlichkeit und einfachere Bedienung dient auch der Sicherheit, da nicht jeder anhält, wenn er das Navi bedient. Das sollte man aus Sicherheitsgründen allerdings tun, denn der Ablenkungsfaktor ist einfach sehr hoch.

Fazit: Das neue kann mehr, es ist aber nicht wirklich besser und nicht schneller beim Berechnen. Der Fortschritt hält sich in engen Grenzen. **lz**



Vom Schaft bis zur Sohle

Die Idee zu dem Tripp hat uns letztes Jahr an Himmelfahrt ein befreundetes Pärchen aus der Schweiz (jeweils auf BMW K1300) in den Kopf gesetzt.

Über die Wintermonate, begann ich anhand eines Europa-Reiseatlas in dem Sehenswürdigkeiten beschrieben und bebildert sind und einer Italien Karte die Tour zu planen. Natürlich stand das fahrerische Erleben an ersten Stelle.

In der Toscana sollte das Erlebnis beginnen, von hier sollte es im Zickzack-Kurs nach Süden gehen. Die acht

Abschnitte zusammen addiert ergaben geplante 3500 Kilometer bis zum Wendepunkt in Tropea (Calabrien).

Bis fünf Wochen vor Start waren die Schweizer noch mit im Boot, doch dann mussten sie wegen prophaner Termine absagen. Doch wie es der Zufall so will, bekundeten liebe Freunde, denen wir im Herbst von dem Vorhaben berichteten, ihr Interesse. Jens, tauschte vor Reiseantritt noch seine K1600GT gegen die leichtere R1200RT.

Am 14. Mai um 9 Uhr trafen wir vier uns dann in Göttingen. Jens und Conny auf der BMW RT, Katja und ich auf



der FJR (welche einmal Jens gehörte).

Es ging über die Autobahn A7 über Füssen den Fernpass nach Innsbruck, bei Sonnenschein und Temperaturen um 23 Grad legten wir die 675 km entspannt zurück. Für



die Nacht hatten wir in einer Pension vorreserviert. Vor und nach dem Abendessen sahen wir uns zu Fuß die Sehenswürdigkeiten Innsbrucks an.

Um 9.15 Uhr am nächsten Morgen starteten wir, in formschöne Überzieher gehüllt, denn es regnete in Strömen, Richtung Brenner. Zwischen Bozen und Trento überholten wir eine Gruppe „Weicheier“ aus Göttingen und Northeim, die sich mit Ihren verladenen Mopeds im Lkw-Stau einreihen durften (Überholverbot). Mit freudigem Geheupe überholten wir die vier Pkw-Gespanne und trotz Regen und niedriger Temperaturen wurde uns warm ums Herz, schließlich zierte Katjas und mein Rücken die Aufschrift unter einer Gewitterwolke „NA UND!“

Zwischen Rovereto und Verona wurde der Regen durch Sturm abgelöst.

Vor Modena noch ein kräftiger Schauer und dann verließen wir die Autobahn und kletterten in die Berge.

Auf das Links folgte ein Rechts und wieder ein Links . . . und so ging es im Kurvenrausch bis San Marcello Pistoiese, einem kleinen verträumten Ort, etwas versteckt liegt das kleine Hotel, das wir nach 490 Kilometern auf gut Glück anfahren (Adresse aus Osterie d'Italia = kulinarischer Führer).

Freudig wurden wir vom Hausherrn begrüßt, der mit uns dann auch das Gepäck hochtrug. Für das leibliche Wohl steht seine Mutter, welche die Köstlichkeiten aus der Region zusammenfügt, selbst am Herd. Jedesmal wenn wir der alten Dame begegneten wurden wir von ihr mit einem freundlichen „Buona Sera“ begrüßt (mindestens viermal). Bei der Auswahl

der Speisen war uns ihr Sohnemann behilflich. Es mundete hervorragend.

Am Samstagmorgen ging es bei Sonnenschein weiter. Wir kreuzten durch die klassische Toscana-Landschaft, bei San Gimignano erwischten wir mit unseren Tourenbomben auch mal 15 Kilometer Schotterwege. Jens meinte bei einem Zwischenstopp „Asphalt wäre nicht schlecht!“

In Siena verlangte die BMW nach Ihrer ersten Extraportion Motoröl, für diese kulinarische Besonderheit mussten wir einige Tankstellen anfahren (zu, Benzinverkauf mit Karte).

Im malerischen Weinort Montalcino kamen wir nach 280 Kilometern im Hotel Brunetti unter. Weiter ging es über Montepulciano am Lago Trasimeno entlang nach Perugia, wo wir auf der Schnellstraße einen auf dem Dach liegenden Pkw umfahren mussten. Der Unfall hatte sich gerade ereignet, da Ersthelfer vor Ort waren, suchten wir schnell das Weite!

Bei Spoleto verließen wir bei 30 Grad die Schnellstraße und kurvten in die Berge. Kurz vor L'Aquila ging es links über den Gran Sasso d'Italia. Glatter Asphalt zog uns in schnellen Kurven den Berg hinauf. Oben hielten wir begeistert an. Wenig Verkehr und viel Schräglage, das ist es, was das Bikerherz begeistert. Beim

wunderschönen Abstieg durch kleine Täler am Fluß entlang kam das touristische Auge voll auf seine Kosten!

Nach 410 gefahrenen Kilometern erreichten wir Teramo, widerwillig kamen wir im Hotel Michel Angelo unter, das einem Asylantenwohnheim gleich kam. Es war sauber, viel frische Fahrbe, aber das Haus hat seine besten Zeiten hinter sich.

Wir beschlossen kurzerhand, die Quartierfindung nicht dem Zufall zu überlassen. Mit dem Handy buchten wir nun für das nächste Tagesziel das Quartier.

Heute fahren wir getrennt. Jens und



Conny fahren fast direkt zu unserem nächsten Ziel, nach Termoli. Katja und ich legen hinter Pescara noch einen Schlenker in die Berge ein. Über kleinste Straßen, an kleinen Quellen und idyllischen Orten vorbei erreichen wir Roccaraso. Ein beliebtes Ski-gebiet. Jetzt im Sommer könnte man meinen man durchreiste die Weite Amerikas.

Da wir immer auf dem kürzesten Weg unterwegs sind, führt das Garmin uns vor Termoli, auf einer Kleinststraße schon mal im Kreis herum. Da die Straße sehr ausgespült ist, sperrt man sie kurzerhand für Fahr- und Motorräder und das nicht nur rechtsherum (haben wir schon unseren Kreis geschlagen), nein auch nach linksherum, wohin wir dann trotzdem abbogen. Mit meiner Enduroerfahrung und dem guten Allrounder FJR, war die Buckelpiste gut zu meistern – einfach kann ja jeder.

In Termoli warteten Jens und Conny schon im Innenstadthotel. Vom Parkplatz des Hotels war das Meer zu sehen. In dem sehenswerten Ort, blieben wir zwei Nächte, wanderten am Strand und ich stürzte mich bei Temperaturen von 35 Grad auch mal in die Fluten.

Im Fortgang der Reise umrundeten wir den Nationalpark „del Gano“, der den Stiefelsporn ausmacht. Zu sehen: Kleine Häfen, leere Ferienorte, Grotten, kleine Orte und schöne Steilküs-

ten. Dabei natürlich Kurven satt.

Beim Tankstopp auf Höhe der Industriestadt Manfredonia trafen wir auf einen Ducatisten aus Österreich, der auf seiner Mittelmeerumrundung mit der Fähre von Albanien nach Bari übersetzte und auf italienischer Seite heimreiste. Verblüfft waren wir als er uns auf Deutsch ansprach und er war fast beleidigt, hier unten auf deutsche Biker zu stoßen.

Weiter ging es nach Matera, ein Genuss war es, auf das mit Palmen gezielte Hotelgelände zu fahren. Eindrucksvoll war auch die orientalische anmutende Empfangshalle mit ihrem weiß strahlendem Gewölbe. In Matera warteten die Sassi, in Tuffstein geschlagene Höhlenwohnungen und Felsenkirchen.

Inmitten dieser eindrucksvollen Häuser aßen wir bei einem niedlichen Italiener zu Abend. Etwas Mühe hatten wir in der Dunkelheit, nach dem vielen kreuz und quer Gelaufe, unsere Mopeds wieder zu finden.

Im Regen starteten wir am nächsten Morgen. Über kleine Landstraßen ging es nach Alberobello in Apulien. Hier befinden sich die Trulli (Weltkulturerbe) weiße, zylindrisch geformte Rundhäuser mit einem kupfelförmigen Steindach. Bei unserem Rundgang durch die beeindruckenden Häuschen war es nur noch bewölkt, gerade richtig um dies in Motorradkleidung ertragen zu können.





Nach einer Kaffeepause ging es weiter in die Ferse des Stiefels, nach Gallipoli. Eine schöne Stadt mit orientalisches wirkender Altstadt. Freundlich wurden wir zu Bed & Brackfest, von zwei jungen Frauen empfangen. Mit üppigem Frühstück, in einer schnuckeligen Ferienwohnung bewirtet und herzlich verabschiedet.

Die Sohle befuhren wir über eine triste Landstraße in der Nähe der Küste durch die hässliche mit Industrie gespickte Stadt Taranto. Es folgen 300 autobahnähnliche Kilometer. Zur Auflockerung bauten wir einen Rechtschwenk bei Policoro in die Berge ein. Wir befuhren Kleinststraßen auf denen wir oft den Eindruck hatten, es ginge nicht mehr weiter. Wieder an der Küste legten wir eine Pause am stürmischen Steinstrand von Laghi di Sibari ein.

Weiter ging es nach Rossano. In einer

Ferienanlage, die wir fast für uns allein hatten, nächtigten wir. Das „üppige italienische Frühstück“ (1 Croissant und 2 Cappuccino) bereitete uns der 80-jährige, motorradbegeisterte Hotelier persönlich.

Die geplante Strecke führte uns in die Berge. Über San Giovanni di Fiore sollte es über Catanzaro an die Küste gehen, was durch eine Steckensperre verhindert wurde. Jens und Conny nahmen die abkürzende Autobahn um von der Ost- zur Westküste zu gelangen. Katja und ich blieben noch 80 km an der Küste, kletterten dann über die Stadt Stilo in die Berge. Der Passo di Pietra Spada führte uns mit seiner Höhe von 1355 Meter in die Wolken und die Temperatur sank hier von stattlichen 30 auf 9,5 Grad.

Langsam ging es runter und wurde wieder wärmer. Die grünen Hügel der Landschaft erinnern an Irland. Wir





kommen nach 3500 gefahrenen Kilometern am Wendepunkt unserer Reise der Stadt Tropea an.

Jens und Conny waren schon in dem wunderschön gelegenen Hotel. Von den Klippen sahen wir mitten im Meer den beeindruckenden Vulkan Stromboli. Tropea ist wunderschön, man könnte meinen, in Kuba zu sein, die alten Gebäude, der bröckelnde Putz, ja solch ein Verfall hat seinen eigenen Reiz.

Morgens frühstückten wir direkt über den Klippen, blickten auf das von der Sonne erstrahlte Meer. Wir wurden mit Rührei und Pfannenkucken und vielen Leckereien verwöhnt.

Wir blieben einen Tag, besuchten die Kirche Santa Maria dell Isola, schlen-

derten durch den Hafen und genossen das ein oder andere Bier in der Sonne, die sich mit Wolken abwechselte.

Da wir für die Heimreise nur zehn Tage Zeit hatten, ging es über die abwechslungsreiche Autobahn durch die Berge bis Caserta (Höhe Neapel). Die 450 Kilometer legten wir sehr entspannt bei Sonnenschein zurück. In Caserta haben wir zwei Zimmer in einer schicken Villa (Bed & Brackfest) gebucht.

Für die nächste Tagesetappe sind 700 Autobahnkilometer geplant. Beim passieren der Mautschranke ging hinter der BMW die Schranke nicht mehr runter, um eine Karte ziehen zu können, ließ ich Katja absteigen überfuhr die Kontaktschleife, so neigte sich die





MOSTRA
DEL
TRULLO

"POZZO
ILLUMINATO"



VISITA AL TRULLO
SECCARE NEL 1999

TRULLO
SECCARE
1600

Schranke und wir konnten unseren Karte ziehen. Ohne einen Mautstopp konnten wir die 700 Kilometer wider Erwarten flott zurücklegen. Nur in den Bergen kurz hinter Rom, zwischen Romano und Ponzano ging ein Gewitterschauer runter, der den Schwall der auf der Gegenrichtung fahrenden Lkw bis zu uns auf die rechte Spur schwappen ließ und das so heftig, das ich einen regelrechten Black-out hatte.

Beim Verlassen der Autobahn in Verona erlebten wir das gleiche Desaster wie beim Einfahren, nur das mein Trick mit dem Befahren der Kontaktschleife nicht funktionierte. Wir konnten somit nicht bezahlen. Also fuhren wir mit schlechtem Gewissen davon.

Nach einer halben Stunde suchen (wegen Einbahnstraßenwirrwars), bezogen wir unser B&B-Quartier in der Innenstadt. Ganze 800 Meter vom Balkon der Julia (Romeo und Julia) entfernt.

Eine Wohnung im 4.

Stock auf zwei Ebenen, unser Schlafzimmer mit einem begehbaren Schrank (allein für mein Rukka-Jacke), wie ich sie nur aus dem Fernsehen kannte. Per pedes besichtigten wir die Sehenswürdigkeiten der Stadt. Nach dem Selbstbedienungsfrühstück mit der romantischen Kulisse bei Sonnenschein, starteten wir am nächsten morgen um 9.15 Uhr.

Via Autobahn ging es bei Sonnenschein, vom Wind gebeutelt über Trento - Bozen bis Meran. Bei Verlassen der Autobahn legten wir auch die Registrierte Karte vom Vortag vor. Nach kurzer Schilderung des Sachverhalts (man spricht deutsch), rechneten wir die Karte von Caserta bis Meran ab,





das zweite Ticket wurde unter Notiz des Kennzeichens für ungültig erklärt.

Anmerkung: wir hatten recherchiert, selbst wenn die Schranken (z.B. wegen Streik) oben sind, die Maut fällt immer an, verjährt auch nicht und bei nicht freiwilliger Zahlung werden Inkassofirmen eingeschaltet, deren Kosten natürlich oben drauf kommen.

Bei Sonnenschein und Temperaturen um die 18 Grad verließen wir Italien über den Reschenpass, beim Abstieg erreichten wir laut Navi eine Höchstgeschwindigkeit von 84 km/h.

Hinter Nauders bogen wir rechts ab zu einem Abstecher in die Freihandelszone Samnaun, unter schlichtweg

„geilem Kurvengeschlängel“ ging es im flotten Tempo den Berg hinauf.

Für das Befüllen der FJR und einer Stange Zigaretten zahlte ich lediglich 57 Euro, sprich der Liter Super für 1,05 Euro war schon traumhaft günstig, wo wir doch in Italien. auch schon mal 1,80 Euro bezahlt haben.

Nach einer Kaffeepause in Landeck, trennten wir uns von unseren Freunden und Wegbegleitern, die über den Fernpass aus beruflichen Belangen schneller nach Göttingen wollten.

Wir bogen in Imst rechts ab und nahmen den Weg auf einer kleinen Land/Waldstraße über das Hahntennjoch, welches sehr schön zu fahren ist, je-





doch war der Straßenrand mit frischem Schnee gesäumt. Es war schon eigenartig, ja schon fast schmerzhaft, nach 5000 gemeinsamen Kilometern, die RT nicht mehr im Rückspiegel zu haben und bei Stopps auf den fröhlichen Austausch mit Conny und Jens verzichten zu müssen.

Über den Gaischtpass durch den Schattenwald, der seinem Namen alle Ehre machte, erreichten wir nach einer Tagesetappe mit 445 Kilometern Deutschland und nächtigten in Hindelang.

Hier erfuhren wir, dass es hier am Alpenrand während unserer gesamten Abwesenheit geregnet hat und kalt war. Erst jetzt war die Sonne wieder rausgekommen.

Wir kreuzten am nächsten Tag bei Sonnenschein durch das Allgäu und

schlängelten uns am Bodensee entlang und erreichten mit der Fähre Konstanz. Am nächsten Tag ging es zum Rheinfall nach Schaffhausen und dann im Geschängel durch den Schwarzwald. Kurz vor Stuttgart sind wir dann auf die Autobahn um die letzten 400 km nach Göttingen zurückzulegen.

Auf den 5900 gefahrenen Kilometern verbrauchte die FJR errechnete 5,8 Ltr/100 km (Anzeige 6,2), der Ölverbrauch seit der letzten Inspektion vor 8000 km ein geschätzter 1/4 Liter., der Hinterreifen: Dunlop Roadtec ist nun mit 9000 km auch mal in der Mitte abgefahren (den letzten habe ich auf 7000 km an den Flanken abgehobelt), der Vorderreifen könnte den nächsten Hinteren noch aushalten.

Thomas Thiel



Ein etwas anderer Test

Nach etlichen tausend Kilometern bei Sonne, Regen und Schnee zeigte meine Textilkombi deutliche Alterungsspuren: Das Innenfutter wies erste Löcher auf, wurde porös, die Klettverschlüsse hielten kaum und an einem Ärmel hatte sich die Naht eines Klettverschlusses aufgelöst. Neu angenäht hielt er zumindest die Lasche am Ärmelabschluss wieder fest, so dass er nicht mehr im

Wind wackelte. Kurz und gut, es war längst Zeit für eine neue Kombi. Und es sollte auch wieder eine Textilkombi werden, wasserdicht, atmungsaktiv. Da ich mit der BMW-Kombi bisher gute Erfahrungen gemacht hatte, sollte es diesmal der Streetguard II werden. Zur Verwunderung des Verkäufers kam ich im Januar vorbei, um mir eine neuen Textilanzug auszusuchen. Die Protektoren kamen mir im

Vergleich zur alten Kombi sehr steif vor. Sie würden aber durch die Körperwärme flexibler erläuterte der Verkäufer. Fragt sich nur wie flexibel, wenn die Temperaturen sich rund um den Gefrierpunkt bewegen.

Der Rest passte gut, bis auf den üppigen Preis. Die Kombi wurde eingepackt, doch da sie mir für



Eine kräftige Dusche gab es aus dem Wasserschlauch, von vorne, von hinten und seitlich. Zehn Minuten dauerte der „Regen“.



Schnee und Salz zu schade war, fuhr ich noch mit dem alten Anzug zum Elefantentreffen. Die ersten Ausfahrten im Frühjahr mit dem neuen Anzug waren okay. Doch dann kam die erste Regenfahrt. Schon nach wenigen Meter Fahrt durch die ersten Tropfen hatte ich das Gefühl,



dass die Arme auskühlten. Es regnete nur mäßig und bald war der kurze Schauer vorbei. Doch beim ersten Stopp wurde klar, dass die Ärmel nass waren. Zuhause wurde dann erst einmal alles imprägniert. Bei der nächsten Regenfahrt war ich innerhalb kürzester Zeit bis auf die Haut nass, zumindest am Oberkörper, denn die Hose hielt dicht. Papiere und Handy in der Jacke hatten in der als regendicht bezeichneten Tasche ein unfreiwilliges Bad, aber wenigstens keinen Schaden genommen.

Bei der nächsten Gelegenheit brachte ich den Street-Guard-Anzug fein säuberlich verpackt zum Händler zurück, mit einem entsprechenden Hinweis auf die mangelnde Dichtigkeit. Er bot mir eine Ersatzkombi an, denn er müsse den Anzug einschicken. Nach meinen Erfahrungen vertraute ich

aber lieber auf meine alten Motorradklamotten und harrte der Dinge die da kommen sollte. Es dauerte gut sechs Wochen, bis der Anruf kam, dass eine neue Jacke für mich eingetroffen sei. Es habe wohl einen Produktionsfehler gegeben, so die etwas dünne Erklärung. Da ich nun nicht mehr warten wollte, bis der nächste Regen kam, sollte einen Test mit den Wasserschlauch zeigen, ob die neue Jacke, denn nun wirklich das hält, was der Hersteller, einfach dicht.

Eine Gelegenheit ergab sich, als wir Besuch von Motorradfreunden hatten und ich meine Erfahrungen mit der undichten Kombi schilderte. Bereits kurze Zeit später saß ich in der neuen Kombi auf dem Motorrad und wurde mit dem Schlauch ordentlich nass gespritzt. Was für viel Spaß sorg-



**Die dunklen Stellen zeigen: ganz was-
serdicht ist die Jacke nicht**

te, zumindest bei derjenigen, die den Schlauch hielt. Dazu wurde das ganze auch noch mit Video- und Fotokamera dokumentiert (Mal sehen, vielleicht gibt es auf der BVDM-Facebook-Seite je demnächst ein Filmchen über die Aktion.).

Wie nicht anders zu erwarten, ließ die Hose das Wasser draußen, auch die Stiefel zeigten weiterhin keine Schwäche, aber was war mit der Jacke?

Nass fühlte ich mich nicht, aber ich hatte bewusst ein helles T-Shirt darunter angezogen, um Feuchtigkeit besser sehen zu können. Bis auf zwei kleinere Stellen war alles trocken, der Test soweit bestanden. Ob die Jacke

auch bei stundenlanger Regenfahrt trocken hält, sowie das Vorgängermodell, weiß ich nicht, denn auf den Fahrten danach blieb es immer trocken. Künftig werde ich jede neue Bekleidung vor der ersten Ausfahrt einem entsprechenden Wassertest unterziehen.

Wie sich die Protektoren bei niedrigen Temperaturen tragen, werde ich im kommenden Winter erfahren und dann entsprechend hier berichten. Mich interessieren auch Eure Erfahrungen mit Motorradbekleidung: Erfüllen Sie Eure Erwartungen und die Versprechen der Hersteller? Schreibt mir eine E-Mail mit Euren Erlebnissen an redaktion@bvdem.de. lz





Auf frommen Pfaden

Schon seit einigen Jahren treffen wir uns mit Motorradfreunden aus dem Raume Stuttgart an einem langen Wochenende. Im letzten Jahr waren wir in Sigmaringen und konnten so die Region obere Donau mit ihren interessanten Burgen und Schlössern kennenlernen. In diesem Jahr hatten wir uns für das schöne Rheintal mit dem Zielort Eltville entschieden.

Während ich mit meiner Frau am Mittwoch startete, konnten unsere Freunde erst am Freitag hinzukommen. So hatten wir Zeit, einige Sehenswürdigkeiten der Tourenzielfahrt des BvDM aufzusuchen.

Wir starteten gegen 8 Uhr bei noch angenehm kühler Temperatur im Weserbergland mit dem ersten Ziel, Klosters Dalheim/Lichtenau in der Nähe von Paderborn. Das Kloster war uns gänzlich unbekannt und so staunten wir nicht schlecht über die riesige Klosteranlage, die sich uns in hervorragendem Zustand präsentierte. Da es um 10 Uhr noch zu früh für eine Klosterführung war, schauten wir uns die Außenanlagen in Ruhe an.



Alles schien sowohl kulturell wie von der Landwirtschaft bis zu den Kirchenbereichen genutzt zu werden. Es ist ein beeindruckendes Kloster.

Von Dalheim aus ging die Reise über die Autobahn in die Eifel zum Kloster Maria Laach. Mittlerweile waren die Temperaturen angestiegen. Es fühlte sich sehr sommerlich an und es wur-



de heiß in der Motorradbekleidung. In Maria Laach zeigte das Thermometer gut 30 Grad und wir waren froh, dass der Parkplatz komplett von Bäumen beschattet wurde. Hier war touristisch richtig etwas los. Schon am Parkplatz war für Essen und Trinken gut gesorgt und saubere Toiletten dürfen ebenfalls lobend erwähnt werden. Leider hatte man sonst nicht an Motorradfahrer gedacht, die ihre Kleidung und Helme gern in Schließfächern unterbringen. Aber es ging auch so.

Am Kloster Maria Laach war es gänzlich anders als am Kloster Dalheim. Das gesamte Objekt war touristisch gut vermarktet und ich hatte das Gefühl, dass dies auch das wesentliche Ziel der Klosteranlage ist. Wir fanden es sehr beeindruckend. Leider bot sich auch hier keine Möglichkeit einer Klosterbesichtigung, da man sich bei den Öffnungszeiten eine längere Mittagspause gönnte. Wir mussten weiter, um abends pünktlich zur Pension zu kommen. Ab Koblenz ging es den Rhein hinauf bis St. Goar.

Dort wechselten wir mit der Fähre die Rheinseite, um durch die Berge auf Bad Schwalbach zu über die B 260 nach Eltville/OT Martinsthal zu kommen. Mittlerweile waren die Temperaturen jenseits von 30 Grad und machten uns sehr zu schaffen. Anhalten und in der Sonne stehen war nicht so toll. Die moderne Textilbekleidung

– atmungsaktiv und wasserdicht – stößt da schnell an Grenzen. Meine gute alte Harro Lederkombi wäre vermutlich angenehmer gewesen.

Nun denn – Pension und Zimmer waren in Ordnung. Zwei gute Restaurants in unmittelbarer Nähe mit gemütlichen Biergärten sorgten dafür, dass wir nicht hungern mussten.

Am nächsten Tag fuhren wir zum Kloster Lorsch in der Rheinniederung. Das war nur gut eine Stunde entfernt und flott über die Autobahn zu erreichen. Kloster Lorsch als Weltkulturerbe ist nun wieder eine ganz andere Anlage und eigentlich ist dort gar nicht viel zu sehen, weil sich vieles noch unter der Erde befindet. Es ist noch eine Menge Grabungsarbeit zu leisten. Der Ort Lorsch ist ganz sehenswert. So haben wir nach Abgabe unserer Motorradbekleidung an der freundlichen Rezeption des Klostermuseums einen netten Bummel durch die Altstadt unternommen und uns in einem schattigen Kaffeegarten von den Anstrengungen erholt. Zum Abschluss statteten wir dem Klostermuseum noch einen Besuch ab um dann nach Eltville in die Altstadt zu fahren.

Und wieder drückten ca. 33 Grad. Übrigens sind seit Beginn der Aufzeichnungen in diesem Sommer die höchsten Durchschnittstemperaturen gemessen worden. Eltville ist ein reizvolles mittelalterliches Städtchen di-



rekt am Rhein. Sowohl Eisenbahn als Straße verlaufen weiter bergwärts, so dass man eine herrliche Rheinufersperrpromenade genießen kann. Wir brachten einige Stunden damit zu, uns die sehr schönen Häuser aus dem 12. bis 16. Jahrhundert sowie die kurfürstliche Burg anzusehen. Hier konnten wir die heißen Temperaturen besser ertragen, weil es überall Schatten gab und der frische Wind vom Rheinufer Kühlung brachte. Der Freitag sollte ein motorradfreier Tag werden. Weil uns Eltville so begeistert hatte, fuhren wir mit dem Bus in die Stadt hinunter. Ein stündlicher Busverkehr von Martinthal in die Stadt machte uns die Entscheidung leicht. So verbrachten wir einen erholsamen Tag in den Mauern der Altstadt aber noch mehr an der Uferpromenade des Rheins.

Gegen Abend kamen dann unsere Freunde zur Pension und wir feierten ein herzliches Wiedersehen. Der Sonnabend sollte uns zum Kloster Eberbach führen. Es liegt bei Eltville gleich um die Ecke. Auch dieses Kloster wird als Weltkulturerbe hervorragend touristisch vermarktet. Die vielfältigen Klostergebäude sind gut erhalten. Eberbach ist als Weingut bekannt und so werden dort Weinproben von Weinen der gehobenen Preisklasse angeboten.

Enttäuscht war ich von der völlig ausgeräumten Klosterkirche. Sonst

wurde ich jedoch durch die umfangreichen Anlagen, das Klostermuseum und den Weinkeller hinreichend entschädigt. Kloster Eberbach muss man gesehen haben.

Von dort aus fuhren wir über die Berge zum Rhein hinunter nach Lorch und am Rhein entlang nach Kaub. Dort setzten wir mit der Personenfähre zur Insel über und besichtigten die Pfalzgrafenburg. Ich war im letzten Jahr im Zuge der Tourenzielfahrt Burgen und Schlösser dort gewesen und hatte Interesse bei den anderen geweckt. Die Burg macht deutlich, wie im Mittelalter der Schiffsverkehr auf dem Rhein als Einnahmequelle für die Fürsten genutzt wurde. Es lohnt sich, von Kaub aus ein wenig den Rhein hinunter zu fahren weil es ein besonders schönes Teilstück ist. Wir fuhren noch zur Loreley hinauf. Es ist beachtlich, wie die Kuppe des Loreleyfelsens als Konzert- und Festspielort vermarktet wird. Uns lag mehr daran, einen Blick auf das Rheintal zu werfen. Es ist beeindruckend, wie die langen Schiffe hier die Loreleykurven umfahren. Der Fährschiffer hatte uns in einem längeren Gespräch erklärt, wie heute die Rheinschiffahrt abläuft. In diesem Teil des Rheins sind Schiffe bis zu einer Länge von 135 Meter erlaubt. Sollte einmal ein Schiff antriebslos und damit manövrierunfähig werden, so könnte es quer treiben und sich rechts und links am Ufer festkei-



len. Die Strömung würde das Schiff zerbrechen. Bei einer Länge bis zu 135 Metern besteht diese Gefahr nicht. Um noch größere Schiffslängen zu fahren, hängt man dann ein Schubteil davor. Dann darf man Gespanne bis 190 Meter fahren. Wahnsinn – und damit kommen sie dann problemlos um die Kurven des Rheins und können sich auch begegnen. Heute läuft das alles mit elektronischer Steuerung. Ich habe auf der Loreley geduldig gewartet, bis so ein Verband sich in der Rheinschleife mit einem anderen Schiff begegnete. Es ging perfekt.



Im Nu waren wir dann am Sonntag beim letzten Frühstück des Kurzurlaubs. Eigentlich wollten wir mit unseren Freunden noch einmal nach Eltville fahren, doch dann kam uns der Regen dazwischen. Wir entschlossen uns, die Heimfahrt anzutreten. Alle Verschlüsse der Kleidung noch einmal auf Regendichtheit überprüft, die Handschuhe in die Ärmel gesteckt. Dann ging es los. Und es regnete. An Wiesbaden und Frankfurt vorbei – und es regnete.

Die Autobahn war voll. Der Verkehr schob sich mit 80 bis 100 km/h dahin, und die aufgewirbelte Nässe ließ mich ständig in eine graue Wand fahren. So ist halt Regen auf der Autobahn. Man kennt es. Zwischendurch gab es irgendwo zwischen Gießen und Alsfeld einen längeren Stopp- und Go-Verkehr wegen eines leichter Auffahrunfalles. Dann noch die Kasseler Berge und weiter bis zur Abfahrt Warburg. Auf



der B 252 ließ sich gut fahren und die Sicht war besser. Unsere regendichte Kleidung war mittlerweile einschließlich Stiefeln und Handschuhen vollkommen durchnässt. Das Lipperland empfing uns bei Blomberg mit heftigen Starkregen. Das war uns mittlerweile schon egal. Zu Hause angekommen waren die Straßen nur leicht feucht, und ich konnte die Triumph bei leichtem Niesel abladen. Gut vier Stunden hatte die Regenfahrt gedauert und meine Frau hatte es wacker ertragen. Das ist nicht so schlimm wie Temperaturen über 30 Grad, meinte sie.

Das Fazit zur heutigen modernen Textilkleidung: Sie eignet sich nicht für richtige Regenfahrten und bei Temperaturen von über 30 Grad. Ich werde in Zukunft wieder wie früher meine Regenkombi, die Gummiüberstiefel und Regenhandschuhe einpacken müssen. Sie sind durch nichts zu ersetzen.

Manfred Ahrens



Redaktionsschluss

für die nächste Ausgabe ist der **5. Dezember 2015**. Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung an die Geschäftsstelle in gedruckter Version. Bitte deshalb der Geschäftsstelle per E-Mail an geschaeftsstelle@bvdm.de unbedingt die E-Mail-Adresse mitteilen. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer Homepage herunterladen. Auf Wunsch werdet Ihr per E-Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht. Die Redaktion freut sich über alle Zuschriften, Fotos

(mindestens 1 MB groß), Anregungen und Kritik. Bitte die Fotos nicht in den Text einbinden, sondern als Anhang (jpeg-Datei) schicken.

Wir möchten Euch über aktuelle Termine, Neuigkeiten im Verband und verkehrspolitische Entwicklungen per elektronischem Newsletter informieren. Dazu benötigen wir Euer Einverständnis sowie Eure E-Mail-Adressen. Selbstverständlich werden diese Daten nicht weitergegeben. Wer den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an geschaeftsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer (BVDM)

Chefredaktion:

Michael Lenzen (Iz)
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98
Telefax: 0 32 22/140 91 84
E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:

Manfred Ahrens, Peter Aufderheide, Sandra Bojert, Michael Bojert, Uwe Flammer, Dagmar Schreiner, Thomas Thiel, Michael Wilczynski und Marco Zwillich

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:

E-Mail:

www.bvdm.de
info@bvdm.de

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 3,90 Euro
im guten Zeitschriftenhandel
oder direkt bei:

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Adlerstraße 6

Telefon 071 73 - 71 450 - 0
Telefax 071 73 - 71 450 - 20
www.enduro-press.de

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