

Ballhupe

4/2015



**Elektromotorrad
im Alltag**

Test Honda Integra

Six Days





Sicher starten

Liebe Mitglieder, liebe Motorradfahrer,

der Motorradmarkt boomt wieder, es gibt eine Vielzahl interessanter neuer Modelle bei den Herstellern, darunter auch wieder erschwingliche Modelle, die sich in Sachen Fahrspaß nicht hinter den mit allen technischen Möglichkeiten ausgestatteten High-End-Geräten zu verstecken brauchen. ABS wird für neu zugelassene Maschinen ab 2016 Pflicht (zu den Neuerungen im Neuen Jahr siehe Artikel auf Seite 53) und die modernen Maschinen sind die sichersten aller Zeiten. Doch im Schnitt ist der Motorradbestand 16 Jahre alt. Das heißt, viele Motorräder verfügen noch nicht über ABS, Antischlupf-Regelung, etc., von LED-Beleuchtung ganz zu schweigen. In Sachen passiver Sicherheit wird das Motorrad systembedingt niemals auch nur annähernd den gleichen Standard wie moderne Autos erreichen. Und so kann es nicht verwundern, dass der durch Sicherheitstechnik bedingte Rückgang der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten bei Motorradfahrern geringer ausfällt als im Automobilsektor. Doch die großen Erfolge durch Gurtpflicht, ABS und Airbags beim Rückgang der Unfallopfer sind vorbei (siehe Artikel zur VDI-Tagung auf Seite 54).



Große Hoffnung setzen die Verkehrsexperten auf automatisiertes Fahren und intelligente Fahrzeuge, die miteinander „kommunizieren“. Hier macht sich der BVDM für die Interessen der Motorradfahrer stark, denn das Motorrad wird hier noch zu wenig berücksichtigt. Die Tagung hat aber auch deutlich gemacht, dass den Entwicklern die Risiken bewusst sind, und auch der Fahrer wieder verstärkt in den Fokus rückt. Erschreckend war für mich die Tatsache, dass zehn Prozent der getöteten Autoinsassen nicht angeschnallt waren. Das zeigt deutlich: Alle Sicherheitssysteme haben nur dann einen Nutzen, wenn sie vom Fahrer genutzt und richtig eingesetzt werden können. Viele Unfälle ereignen sich, weil die Fahrer abgelenkt sind, etwa durch Handy oder Navigationssysteme. Hier gibt es weiter großen Aufklärungs- und Schulungsbedarf, wenn die Reduzierung der Unfallzahlen wie geplant bis 2020 noch gelingen soll. Fahrertrainings, das zeigen alle Analysen, sind ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit. Ich wünsche allen einen sicheren Start in eine hoffentlich unfallfreie Saison 2016.

Michael Lenzen, BVDM-Vorsitzender



Editorial

Ausblick auf die Jahreshauptversammlung
im Extertal

Helfer für das 60. BVDM-Elefantentreffen
gesucht

Ausführlicher Fahrttest des Honda Integra
Roller oder Motorrad?

Bericht über die 90. Six Days, die ältesten
Weltmeisterschaften im Motorsport

Ein Jahr Erfahrung mit dem Elektromotorrad
Brammo Empulse. Olaf Biethan zieht ein
durchaus positives Fazit

Der BVDM arbeitet im Arbeitskreis
Erwachsene des DVR mit

Eisenarsch-Rallye: In 24 Stunden quer
durch Deutschland fahren

Der BVDM half auch bei der
37. Gedenkfahrt zum Altenberger Dom

Die Kilometerfresser machen ihrem
Namen alle Ehre

Europareferent Marco Zwillich berichtet
über die Arbeit in der FEMA

Das ändert sich für Motorradfahrer 2016

VDI-Tagung zur Fahrzeugsicherheit

Impressum

2

4

6

10

20

26

34

38

46

48

50

53

54

58

6



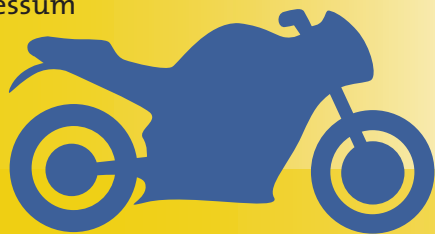
10



20



26





Hauptversammlung im Extertal

Zu seiner Jahreshauptversammlung lädt der BVDM-Vorstand bereits jetzt alle Mitglieder ganz herzlich ein. Die Versammlung findet statt am Samstag, 23. April 2016, um 15 Uhr im Hotel „Zur Burg Sternberg“ im Extertal. Ausrichter sind die Elefantentreiber Lippe. Hier die vorläufige Tagesordnung:

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Berichte der Referenten
- TOP 3 Berichte des Vorstandes
- TOP 4 Bericht der Kassenprüfer
- TOP 5 Ernennung eines V e r s a m m l u n g s l e i t e r s
- TOP 6 Entlastung des Vorstandes
- TOP 7 Anträge
- TOP 8 Neuwahl zweier Kassenprüfer
- TOP 9 Siegerehrung Tourenzielfahrt
- TOP 10 Ehrungen
- TOP 11 Verschiedenes

Ein Antrag zur Wahl der Kassenprüfer im gegenläufigen Rhythmus zur Neuwahl des Vorstandes wurde bereits auf der JHV 2015 angekündigt. Da 2016 keine turnusmäßigen Vor-

standswahlen anstehen, können wir über den Antrag beraten und abstimmen und anschließend, wenn der Antrag angenommen werden sollte, die Kassenprüfer für zwei Jahre wählen. Weitere Anträge lagen dem Vorstand bis kurz vor Drucklegung dieser Ausgabe der Ballhupe nicht vor. Anträge

können bis vierzehn Tage vor der JHV beim Vorstand eingereicht werden.

Dringlichkeitsanträge können laut Satzung noch auf der JHV gestellt werden.

Die Tagesordnung der Bundesbeirats-sitzung, die am Samstag, 23. April, um 11 Uhr beginnt:

- TOP1: Begrüßung
- TOP2: Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung
- TOP3: Vereine, Mitgliedsbeiträge
- TOP4: Aktivitäten 2015
- TOP5: Mitgliederwerbung
- TOP6: Verschiedenes

Die Elefantentreiber Lippe habe im Hotel einige Zimmer reserviert.

Eine Übernachtung im Doppelzimmer mit Frühstück kostet 47 Euro pro Person, eine Übernachtung im Einzel-





zimmer mit Frühstück kostet 59 Euro pro Person. Bis Ende März sollte die Buchung erfolgt sein, danach wird das Kontingent auch anderweitig vergeben. Hier die Kontaktdaten.:

VCH-Hotel Zur Burg Sternberg
Sternberger Str. 37
32699 Extertal
Telefon: 05262-944-0

Fax: 05262944-144

info@hotel-burg-sternberg.de
www.hotel-burg-sternberg.de

Der Vorstand freut sich über eine rege Teilnahme an der Jahreshauptversammlung. Sie ist für alle Mitglieder die Gelegenheit, die Ausrichtung des

Verbandes mitzubestimmen und Lob und Kritik direkt anzubringen und natürlich zum gegenseitigen Austausch. In vielen Arbeitsfeldern können Vorstand und Referenten tatkräftige Unterstützung aber auch Ideen und Anregungen gebrauchen. Nicht nur bei den Messeaktivitäten, auf der Messe Dortmund und bei der Intermot in Köln benötigen wir in diesem Jahr viele Helfer. Ein neuer Koordinator für die Messen wird dringen gesucht. Macht Euch doch bitte schon jetzt einmal Gedanken, wo und ihr Euch einbringen wolle. Wir hoffen auf möglichst viele Teilnehmer.

lz



Das 60. Elefantentreffen naht

Vom 29. bis 31. Januar 2016 findet im Hexenkessel Loh (Thurmansbang/Solla) wieder das legendäre Elefantentreffen statt. Bereits zum 60. Mal treffen sich dann Motorradfahrer aus aller Herren Ländern beim ältesten Wintertreffen für Motorradfahrer. Damit die Veranstaltung für alle eine positives Erlebnis wird, ist der BVDM auf viele helfende Hände angewiesen. Darum rufen wir auch in diesem Jahr wieder alle BVDM-Mitglieder und Motorradfahrer auf, uns bei der weltweit einmaligen Veranstaltungen zu helfen.

Hier der Helferaufruf des Organisationsteams:

„Im vergangenen Jahr waren es die neuen sieben Punkte, die mit Eurer Hilfe dem Elefantentreffen ein verändertes Gesicht gegeben haben. Viel Zustimmung und Anerkennung haben wir alle dafür erhalten. ‚Gut gemacht, weiter so‘, hieß es in den Kommentaren und Berichten nach dem Treffen. Dieses gute Gelingen soll uns allen Ansporn sein, auch im kommenden Jahr die gemachten Erfahrungen weiter umzusetzen. Viele Hände werden wieder nötig sein. Darum möchten wir Dich fragen, ob Du auch als Helfer beim Elefantentreffen 2016 im Bayerischen Wald dabei sein wirst?

Die besondere Aufmerksamkeit liegt im kommenden Jahr bei den Anfor-

derungen des Brandschutzes. Die Gegebenheiten bei einer Großveranstaltung, auch im Hinblick auf die aktuelle Lage, hatten Auswirkungen auf den vorliegenden Genehmigungsbescheid. Rettungswege, Fluchtmöglichkeiten und Brandwachen wurden neu beschrieben. Einige Punkte konnten wir in einer gemeinsamen Konferenz den tatsächlichen Gegebenheiten anpassen.

Mit der Feuerwehr Solla muss der BVDM jedoch die Brandwachen, besonders in den Abend und Nachtstunden, unterstützen. Hierzu erweitert die FFW ihre Dienststunden bis 2 Uhr. Danach jedoch benötigen wir Helfer, die auch in den Nachtstunden einen Dienst übernehmen können.

Aus diesem Grund möchten wir Dich hierzu in diesem Jahr um Deine besondere Mithilfe bitten. Vielleicht gibt es Vorschläge und Anregungen, wie man diese unangenehmen Dienststunden gemeinsam leisten kann.

Auflagen und Veränderungen umzusetzen, Rahmenbedingungen zu erläutern und ihre Notwendigkeit zu bekräftigen und zu überprüfen, wird immer mehr zur Hauptaufgabe der Helfer des BVDM. Vor Ort gilt es, gemeinsam mit den zusätzlich eingekauften Helfern, die neuen Auflagen und Regeln konsequent einzuhalten und mit Leben zu füllen.



Das Handeln des Einzelnen erhält damit eine besondere Bedeutung. Durch sein Auftreten, sein Überzeugen und sein Engagement ist er mehr als alle anderen in der Lage, zu einer guten Stimmung beizutragen. Ein besonderes Einsatzgebiet ist im kommenden Jahr eine ausgedehnte Präsenz auf dem Gelände, auch und gerade in den Abend- und Nachtstunden.

Nicht nur der Dienst im Rahmen der Veranstaltung, sondern auch die Gemeinschaft die wir erleben, veranlasst viele, jedes Jahr wieder dabei zu sein. So haben wir 2015 als Sammelunterkunft

einen großen Raum im Gasthof Geiselstein in Solla angemietet, in dem wir mit Luma und Schlafsack unterkommen können.

In guter Erinnerung haben viele auch das Haus in Solla „übernachten wie im Freilichtmuseum“. Wir konnten es für 2016 leider nicht mehr anmieten, da es längerfristig vergeben ist. Für diese Helfer gibt es weitere Räumlichkeiten oberhalb der Gaststube. Mehrere große und kleinere Räume stehen hier zur Verfügung, die ebenfalls mit Luma und Schlafsack bewohnt wer-

den können. Strom, Heizung und Duschen sind vorhanden. Nutzung und Belegung können vor Ort erfolgen. Ab Donnerstag wird es für die Helfer auch ein Frühstück in der Gaststube gegen Essensmarke geben.

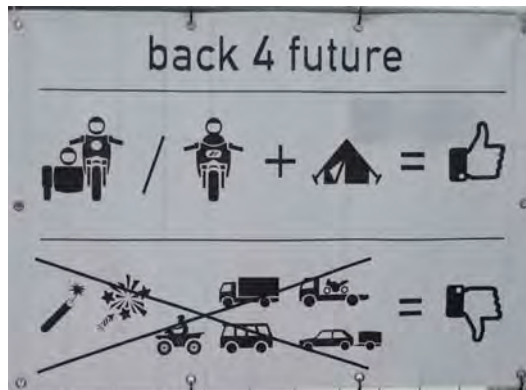
Den Transfer von und zur Unterkunft werden wir wie im vergangenen Jahr regeln. Veränderungen erwarten uns und das Elefantentreffen also auch

2016. Daher würden wir uns besonders freuen, wenn wir Dich als Helfer begrüßen dürfen. Auch wenn Du zum ersten Mal dabei bist, wirst Du schnell auf-

genommen. Die Aufwandspauschale für die Helfer wurde nach der letzten Veranstaltung bereits deutlich angehoben. Dein Einsatz soll Spaß machen und Du sollst nur Zeit und kein Geld mitbringen! Gedanken und Anregungen zur Gestaltung der Dienste sind ausdrücklich erwünscht!

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

Uwe Marcus





Vorbesprechung Elefantentreffen

Der nachfolgende Artikel wurde uns freundlicherweise von Georg Thurnreiter, Mitarbeiter der Passauer Neuen Presse zur Verfügung gestellt.

Thurmansbang. Das 60. Elefantentreffen, das vom 29. bis 31. Januar 2016 zum 28. Mal im „Hexenkessel“ von Solta/Loh, Gemeinde Thurmansbang, im Bayerischen Wald, stattfindet, wirft bereits seine „Schatten“ voraus.

Bei der Fachstellenbesprechung in Thurmansbang zeigten die Vertreter des Bundesverbandes der Motorradfahrer -BVDM- e.V. sich mit den in diesem Jahr eingeführten neuen und strikteren Regeln für die Teilnahme an diesem traditionellen Wintermotorradtreffen, zu dem wieder Tausende treuer Motorradfans erwartet werden, zufrieden. Bürgermeister Martin Behringer konnte dazu vom BVDM Wolfgang Schmitz, Horst Orłowski, Uwe Marcus und Horst Werner Sassenhagen begrüßen, die eigens aus dem Rheinland und Berlin angereist kamen.

„Die Zukunft des Elefantentreffens in einer moderateren Form scheint gesichert“, so BVDM-Referent Wolfgang Schmitz. Die für das letzte Treffen eingeführten strikteren Regeln hätten gegriffen. „Das neue Sieben-Punkte-Programm ist voll aufgegangen. Es war ein schönes und friedliches Tref-

fen, ganz im Sinne des Mottos „Zurück für die Zukunft“.

Um das Elefantentreffen als Veranstaltung für Motorradfahrer zu erhalten, habe der BVDM bereits seit einigen Jahren dazu aufgerufen, ausschließlich mit dem Motorrad zu kommen. Nur was mit dem Motorrad oder mit dem Motorradgespann transportiert werden kann, sei beim weltweit größten Wintermotorradtreffen willkommen. „Leider wurden diese Appelle nicht von allen beachtet“, bedauerte Schmitz. Beim 2014er Treffen wurde schließlich die Toleranzgrenze erreicht. Reichlicher Alkoholkonsum, lautes Böllern mit Feuerwerkskörpern und Karbitkanonen haben für mehr als Feierstimmung und damit für Unmut gesorgt. Nicht nur Anwohner und Helfer, auch viele Teilnehmer fühlten sich dabei unwohl und gefährdet.

„Für die zukünftigen Treffen mussten wir daher die Zügel drastisch anziehen, so durfte es nicht mehr weiter gehen“, begründet Schmitz die eingeführten Änderungen des Reglements. Nach dem Motto „Zurück für die Zukunft“ hatte der BVDM einen Sieben-Punkte-Plan beschlossen, der ab der Veranstaltung 2015 erfolgreich umgesetzt wurde: So soll die Anreise und Teilnahme nur mit Motorrädern auf zwei oder drei Rädern erfolgen. „Lkws, Lieferwagen und Autos mit An-





Die strikteren Regeln gelten auch für das 60. Elefantentreffen haben die BVDM-Vertreter Wolfgang Schmitz (v.l.), Horst Werner Sassenhagen, Uwe Marcus und Horst Orlowski mit Bürgermeister Martin Behringer (2.v.l.) vereinbart. (Foto: Thurnreiter)

hänger von Teilnehmern sind auf dem Autoparkplatz in Solla nicht mehr erwünscht“, stellte Schmitz klar. Bereits ab dem Wochenende vor der Veranstaltung werde das Gelände mit Bauzaun abgesperrt und rund um die Uhr bewacht. Bis zu diesem Wochenende aufgestellte Großzelte werden nicht mehr geduldet. Ebenso sind Feuerwerkskörper, Karbidkanonen, Sirenen und Ähnliches verboten und werden beim Betreten des Geländes abgenommen. Der Gebrauch von illegal eingeschmuggelten Krachmachern während der Veranstaltung werde mit sofortigem Platzverweis geahn-

det. „Der BVDM bittet alle Teilnehmer, sich unbedingt an die neuen Regeln zu halten. Diese Maßnahmen sind leider notwendig und verursachen nicht unerhebliche zusätzliche Kosten. Wir hoffen aber, damit den Charakter der Veranstaltung zurückzudrehen und das Elefantentreffen in die Zukunft zu retten!“, so Schmitz abschließend.

Weitere Informationen und die gesamten Regeln finden die interessierten Motorradclubs und Motorradfans – „auch die aus der Region sind uns weiterhin herzlich willkommen“, so Schmitz – auf der Homepage www.bvdm.de.

Roller oder eher Motorrad?



Honda hat vor ein paar Jahren mit der NC-Baureihe ein Konzept präsentiert, das schon viele Freunde fand. Eine Basis, die durch verschiedene Anbauteile eine völlig andere Klientel anspricht, obwohl die Technik unter dem Kleid weitestgehend gleich ist. Die X kommt als kleine Reiseenduro, die S als Naked Bike, die D als Roller-Verschnitt, die CTX spricht Cruiser-Fans an und die Vultus ist für Batman und Robin.

Die X, damals noch als 700er und mit normalem Schaltgetriebe, hatten wir euch im Februar 2012 vorgestellt. Für

Fahrberichte bekommen wir die Motorräder aber leider nur für ein paar Tage von den Händlern – wollen wir eine ganze Saison oder länger mit einem Bike verbringen, müssen wir es natürlich auch kaufen. Und so fiel vor allem aus Neugier die Entscheidung für die Honda NC 750 D Integra.

Dass die Maschine polarisiert, war klar. Sprüche wie: „Du machst doch eine Motorradzeitung, kannst du dir da kein richtiges Motorrad leisten?“ gehörten noch zu den harmloseren. Bisweilen kamen aber auch intelligentere Fragen wie: „Ist das ein Rol-

ler oder ein Motorrad?“ und da fängt die Krux an, denn was ist der oder die Integra denn nun? Motorrad oder Roller? Als Roller verkleidetes Motorrad? Oder alles?

Ehrlich gesagt kann ich die Frage bis heute nicht wirklich beantworten, letztendlich ist es mir aber auch egal, denn wenn es einen Motor hat, macht es auch Spaß!

Natürlich führten auch ein paar sachliche Überlegungen zum Kauf des Integra. Die Vollverkleidung verspricht Ganzjahresfahrern einen ordentlichen Wind- bzw. Wetterschutz. Insgesamt wirkt die Maschine dabei nicht so wuchtig wie ein vollverkleideter Tourer, trotz 237 kg fahrfertig. Geringer Spritverbrauch und die von Honda traditionell zu erwartende Zuverlässigkeit sowie 12.000 km Inspektionsintervalle sind weitere Argumente.

Ich bestellte die Maschine gleich mit dem optionalen Touring-Paket, bestehend aus Koffersystem, Topcase und Heizgriffen. Durch die „Ready to go“ Aktion spart man 10 Prozent beim Zubehör und der Honda Vertragshändler baut gleich alles an. Der Listenpreis (Stand 10/15) beträgt inklusive Überführung fürs Bike 8805 Euro, 1420,92



Euro für das Zubehör und 150 Euro für die Sonderlackierung „Tricolor“ – alles zusammen also 10.375,92 Euro. Nicht ganz wenig, aber den tollen Mittelklasse-Tourer NT 700 V Deauville hat Honda ja leider nicht mehr im Programm. Für den Integra spricht außer-





dem ein Ausstattungsdetail, das kein Tourer in dieser Klasse bieten kann: das Honda DCT!

DCT? Double Clutch Transmission, auf deutsch Doppelkupplungsgetriebe, ist ein Schaltgetriebe, das wahlweise per Tastensteuerung oder automatisch die Schaltvorgänge übernimmt. Es ist also keine stufenlose Automatik, wie man sie vom Roller kennt, sondern ein echtes Getriebe. Honda verbaut das DCT in verschiedenen Modellen und zugegebenermaßen war ich schon ein wenig skeptisch. Schließlich schalte ich seit fast 30 Jahren manuell und es gehört doch irgendwie dazu, oder?



Ein paar Monate und über 7000 Kilometer später nehme ich das Fazit zum DCT schon mal vorweg: Für mich ist es nach dem Kurven-ABS die Erfindung, die mich im Motorrad-Bereich in den letzten Jahren am meisten beeindruckt hat und zukünftig definitiv ein sehr überlegenswertes Kriterium bei der Motorrad-Wahl ist!



Doch zunächst zurück zum Integra – einigen wir uns darauf, dass es irgendwie ein Roller ist, zumindest was die Optik angeht. Rollertypische Details wie eine Triebssatzschwinge oder kleine Räder fehlen zwar, aber da achten die meisten Motorradfahrer eh nicht drauf. Hier gilt: kein Tank zwischen den Beinen = Roller. Wobei der Tank auch bei den anderen NC-Modellen unter der Sitzbank versteckt liegt, aber das nur am Rande.

Bauartbedingt fehlt dem Integra ein rollertypischer Durchstieg. Man kann sein Bein aber vorne herüberschwingen oder halt herkömmlich aufsteigen. Die Sitzposition ist subjektiv zwar niedrig, durch die breite Sitzbank kommen kurzbeinige Menschen aber nicht wirklich gut auf den Boden. Bei meinen nicht gerade riesigen 176 cm reicht es aber gut, um sicheren Stand zu haben.

Die Sitzhaltung ist wie bei Großrollern oder Cruisern üblich: Beine und Arme vorne, wobei man durch die Trittbretter die Haltung auch mal ändern kann – gerade auf längeren Strecken eine feine Sache. Durch den Aufbau zusätzlicher Fußrasten, kann man die Sitzhaltung noch weiter variieren. Klasse, um den Rücken mal zu entlasten und um bei sportlicher Fahrweise besseren Beinschluss zu bekommen. Nachteil: kein Gutachten, also muss man sich ggf. selbst um eine Eintragung kümmern. Honda sollte die Teile





echt in die Serie einfließen lassen, denn die sind genial!

Etwas klein fällt beim Integra das Staufach unter der Sitzbank aus, in dem man auch eine Ladesteckdose findet. Da haben die X und die S mit ihrem Helm-fach (dort wo man den Tank vermutet) deutlich mehr zu bieten und eine Steckdose im Cockpit wäre fürs Navi praktischer.

Apropos Sitzbank: Wie fast alle originalen Sitzmöbel ist sie ein Kompromiss. Einen verbesserten Sitzkomfort bringt die Austauschitzbank von SHAD für knapp 300 Euro. Generell gilt aber: Wer sein Motorrad länger als einen oder zwei Sommer fahren möchte, sollte sich unbedingt mit dem Sattler seines Vertrauens beraten. Eine individuell angepasste Sitzbank kostet nicht viel und erhöht den Fahrspaß ungemein!

Ein Kompromiss ist auch das Fahrwerk des Integra, allerdings einer, mit



dem man recht gut leben kann. Die Gabel könnte etwas feinfühlicher ansprechen und beim Federbein fehlt eine Federbasis-Verstellung, die man ohne Ausbau des Federbeins oder gebrochene Finger erreicht. Aber auch mit zwei (schlanken) Erwachsenen kommt das Federbein in Werkseinstellung klar. Wer häufiger zu zweit unterwegs ist, sollte ruhig in ein Federbein mit Fernverstellung investieren.

Die Bremsanlage arbeitet zuverlässig und überfordert den Fahrer nicht – eine nette Umschreibung dafür, dass ein geübter Fahrer sich mehr Biss wünscht. Da der Integra aber eigentlich nicht zum Heizen gedacht ist, sondern eher die Tourer- oder Cruiserfraktion anspricht, passt die softe Auslegung schon. Notfalls helfen schärfere Bremsbeläge. Langt man ordentlich in die Bremse, regelt das serienmäßige ABS zuverlässig. Reingelangt wird übrigens mit beiden Händen, denn während die anderen DCT-Modelle herkömmlich über Hand- und



Fußbremshebel verfügen, bremst der Integra beidhändig wie ein Roller. Als Umsteiger gilt es da etwas aufzupassen, denn sonst zieht man beim zackigen Durchladen mal voll die Hinterradbremse und der Fuß zuckt ins Leere, weil man wie gewohnt kuppeln und hochschalten will. Das passiert einem aber auch nur einmal, ehrlich ...

Eine sportliche Gangart macht mit dem Integra übrigens richtig Spaß. Die 55 PS reißen natürlich keine Bäume aus, ermöglichen gerade in Verbindung mit dem DCT aber ordentliche Fahrleistungen. Bei der Kradblatt-Leserreise im Harz ging mir der Kommentar eines Teilnehmers

nach der inoffiziellen flotten Feierabendrunde runter wie Öl: „Ich hätte nicht gedacht, dass du mit dem Ding dranbleiben kannst“ – geht doch!

Beim Kurventraining auf dem Harzring kam der Integra indes an seine



Grenzen – bzw. die der Schräglagenfreiheit, die durch den Hauptständer und die Unterverkleidung begrenzt ist. Wenn's schleift ist man aber schon recht schräg und voll im Spaßbereich unterwegs.



Die serienmäßigen Bridgestone BT23 haben sich im Harz recht gut geschlagen und haften bis zur Schräglagenbegrenzung. Sie sind aber doch eher für Kilometerfresser gedacht, brauchen etwas um auf Temperatur zu kommen, halten dafür hinten laut Berichten aus dem NC-Forum aber auch 10.000 bis 16.000 Kilometer.

Zu Testzwecken montierten wir den Metzeler M7RR. Nun ist es sicher unfair, einen Touren- mit einem Sportreifen

zu vergleichen, der Unterschied, vor allem beim Handling, ist aber wirklich erstaunlich. Daran wird neben dem Profil und der Mischung vor allem das Gewicht verantwortlich sein, denn der Metzeler wiegt gemessen hinten 400 Gramm und vorne fette 1100 Gramm weniger als der Bridgestone! Aktuell hat unser M7RR rund 4000 Kilometer runter und ich denke, auf mindestens 6000 wird er hinten kommen. Das ist der Spaß mehr als wert. Auch auf den anderen NC-Modellen dürfte der Metzeler ähnlich überzeugen, sind die Fahrwerke doch nahezu gleich – probiert es mal aus und kommentiert diesen Artikel online.

Kommen wir zu meinem persönlichen Highlight: dem DCT. Ich vermute mal, dass die meisten, die darüber lästern, es noch nie gefahren haben – oder nur eine kleine Runde beim Händler. Mir ging es ja ähnlich. Die Stunde des DCT schlägt hingegen im Alltag. Während einem bei einer Variomatik oder einem vollautomatischen Getriebe jede Eingriffsmöglichkeit fehlt, kann man das Honda DCT wahlweise in zwei Automatikmodi (sparsam „D“ oder sportlich „S“) oder manuell fahren. Geschaltet wird dabei links über zwei Tasten – Daumen runter, Zeigefinger hoch. Die Modi und die Schaltungsart werden rechts über Tasten gesteuert.

Ich bin praktisch nur im D-Mo-





dus unterwegs. Während ein Kollege in seinem Integra-Fahrbericht den D-Modus als überflüssig empfand, geht es mir mit dem S-Modus so. In D schaltet das DCT früh und verbrauchsschonend hoch. Der Motor fühlt sich dabei etwas „knurrig“ an – Smart-Diesel-Fahrer kennen das – zieht aber immer sauber durch. Dabei wird nicht nur nach Drehzahl geschaltet, sondern auch die Gasgriffstellung einberechnet. Bei zügigen Beschleunigungsmanövern dreht die Elektronik die Gänge weiter aus.

Will man aus der Konstantfahrt heraus zügig beschleunigen, greift man entweder über die Minus-Schalttaste kontrolliert ein

oder man dreht das Gas schnell auf (quasi ein Kickdown). Je nach Gasgriffstellung schaltet das DCT dann einen oder zwei Gänge runter. Das Getriebe kehrt danach von selbst in sein Programm zurück. Will man die Motorbremse nutzen, z.B. wenn man





in eine Ortschaft rollt oder vor einer Kurve, funkt man der Automatik auch einfach durch Antippen der Runterschalten-Taste dazwischen. Falsch machen kann man weder im Automatik- noch im Schaltmodus etwas, denn Blödsinn, wie das mutwillige Über-

drehen oder Abwürgen, verhindert die Schaltelektronik.

Die Prozedur liest sich eventuell etwas sperrig, funktioniert in der Praxis aber ausgesprochen gut. Wie wenig man das Schalten vermisst, wird einem spätestens dann klar, wenn man



auf ein Schaltmotorrad zurückkehrt. Schnell wünscht man sich ein DCT, nicht nur innerorts oder im Stau. Auch Fahranfänger oder Wiedereinsteiger dürften ihre helle Freude dran haben.

Die Automatik hat natürlich auch Grenzen und an die gelangt man beim fröhlichen Ballern in kurvigem Geläuf. Eine Sache kann sie nämlich nicht und das ist das Vorausdenken. Schaltet die Automatik z. B. in engen Wechselkurven zwischendurch hoch, verhaselt es einem die Linie. Da bleibt man einfach im manuellen Modus und schaltet bequem, ohne kuppeln zu müssen, über die Tasten.

Erfreulich ist bei den NC-Modellen immer wieder der Spritverbrauch. Der Schnitt im Alltag liegt aktuell bei 3,75 Liter je 100 Kilometer und

das ohne herumzuschleichen! Maximal habe ich 5,36 Liter abgepackelt, wobei ich da 70 Prozent Autobahn mit Tempo 160 gefahren bin, minimal waren es bisher 3,16 Liter/100 km bei gemütlicher Fahrt. Wir reden wohlgemerkt von einem 237 kg-Tourer. Meine 200er Duke brachte es im Schnitt auf 3,16 Liter, die 390er auf 3,84 Liter/100 km – beide Naked und jeweils 100 kg leichter!

Als sehr empfehlenswertes Zubehör erwies sich die Scheibenverstellung von Bruudt. Zwischen Krachhut und angenehmem Fahren liegen oft nur wenige Zentimeter. Eine Dauerreisegeschwindigkeit von 140–150 km/h lässt sich problemlos fahren.

Wer partout etwas zwischen den Beinen braucht, kauft sich einen Tunnelbag. Quasi ein Tankrucksack.

Mein Fazit: Leider sind Motorradfahrer – speziell in Deutschland – ja trotz aller zur Schau gestellten Coolness oft ein selten spießiges Volk. Da ziehen Biker sogar die Grußhand zurück, wenn sie potenziell einen Roller ausgemacht haben. Pfui! Wer hingegen einen Scheiß auf die Meinung anderer gibt und keinen auf dicke Hose machen muss, der erwirbt mit dem Honda NC 750 D Integra ein tolles und vielseitiges Tourenmotorrad, auch wenn es wie ein Roller aussieht. Ich freue mich schon auf die Saison 2016 und werde weiterhin grüßen...

Marcus Lacroix



Die 90. Six Days

Die 90. International Six Days fanden Anfang September 2015 im slowakischen Koice statt. Die Six Days sind die älteste Weltmeisterschaft im Motorsport überhaupt, die erstmals 1913 in England stattfanden. Auch wenn die zweiten Six Days erst 1920 durchgeführt wurden, war das, als Weltmeisterschaft in der Nationalteams (Trophy) gegeneinander antreten, immer noch zehn Jahre vor der ersten Fußball-Weltmeisterschaft. In früheren Jahrzehnten gab es viele deutsche Siege der Trophy Mannschaften bei den Six Days. Von Mannschaften aus beiden Teilen Deutschlands.

Da der Enduro Sport in den deutschen Medien leider wenig präsent ist und die deutsche Motorradindustrie mittlerweile andere Schwerpunkte hat als „Gelände-Zuverlässigkeitsfahrten“, waren auch die Ergebnisse in den letzten Jahren entsprechend. Der vierte Platz des deutschen Team, letztes Jahr in Argentinien, setzte da ein positives Highlight. Der Bericht dazu war hier in der Ballhupe. Aber war es eine Trend-Umkehr?

Die Voraussetzungen für ein erneut gutes Ergebnis waren 2015 nicht unbedingt optimal. Durch den früheren Termin und noch einige anstehende



hende DM-Läufe mussten einige der schnellsten Fahrer absagen. Einen weiteren traf es verletzungsbedingt in der Woche vor der Veranstaltung.

Ersatz konnte noch gefunden werden, aber dessen Motorrad schied gleich am ersten Tag mit technischen Defekt aus. Somit war das tägliche Streicher-



gebnis für das deutsche Team schon belegt. Und was machten die verbliebenen fünf (Edward Hübner, Mark Risse, Jan Schäfer, Davide von Zitzewitz und Christian Weiss) daraus? Sie zogen die Six Days sauber, zügig und ohne größere Probleme durch. Und, um es vorweg zu nehmen, Regeln gelten für alle Fahrer. Auch für die Topfahrer. Dazu später mehr. Wenn das FIM-Berufsgericht in einigen Wochen genauso entscheidet wie die Jury vor Ort und es die meisten der Anwesenden sportlich empfunden haben, dann hat die deutsche World Trophy Mannschaft den vierten Platz von Argentinien verteidigt. Glückwunsch!

Für die Aktiven und ehrenamtlichen Betreuer beginnen die Six Days schon in der Woche vor der eigentlichen Veranstaltung. Von den Fahrern werden alle Sonderprüfungen besichtigt, das bedeutet, zu Fuß abgelaufen. Die Motorräder müssen vorbereitet werden und zum vorgegeben Termin zur technischen Abnahme erscheinen. Die Betreuer richten derweil den Paddock-Bereich ein und besichtigen auch die Servicezonen, die sie in der nächsten Woche betreuen.

Bei der Besichtigung der Sonderprüfungen wurde schnell klar: Die Slowaken haben die Möglichkeiten, die ihnen die nahe Umgebung bot, voll genutzt. Anspruchsvolle Prüfungen mit richtigen Auf- und Abfahrten.

Der längste Enduro-Test (Jahodna) ging nur im Wald rauf und runter, mit allen Schwierigkeiten und man musste sich schon beeilen, um ihn in weniger als zwei Stunden abzulaufen. Wenn es regnen sollte, würde es bei einigen Prüfungen sehr anspruchsvoll werden, bis unfahrbar!

Nach der Eröffnungszeremonie am Samstag-nachmittag in der Altstadt von Koice und dem Ruhetag am Sonntag wurde es Montag um 8 Uhr erst für die rund 500 Fahrer aus 27 Nationen. Ein schwedi-





schers Trophy-Fahrer schied schon am Start aus, da sein Motorrad einfach nicht laufen wollte. Die anspruchsvollen Strecken und Sonderprüfungen der ersten beiden Tage forderten ihren Tribut. Viele Clubfahrer hatten

Schwierigkeiten, die vorgegeben Zeiten ein zu halten.

Das am dritten Tag immer noch etwa 430 Teilnehmer

starten durften, lag auch daran, dass erstmals

jeder Clubfahrer einmal neu

starten durften.

Bis 2014 durften

nur einer von dreien

aus einem Club-Team noch

einmal starten. Der dritte Fahrttag prägte dann die Six Days 2015. Im Prinzip war es die gleiche Runde wie an den Vortagen, nur anderes herum gefahren: Mit zwei von den ersten Tagen bekannten Prüfungen und einer neuen, die in den nächsten Tagen auch noch gefahren wurde. Während die ersten (und schnellsten vom Vortag) sowie alle Clubfahrer den richtigen Weg fanden, hatten neun Trophy Fahrer (3 Franzosen, 2 Amerikaner, 2 Spanier sowie je ein Engländer und Italiener) damit Probleme. Statt umzudrehen, schlugen sie sich wild durch zur nächsten Prüfung und verpassten dadurch eine Durchfahrtskontrolle. Die Regeln sind hier für das Verlassen der Strecke eindeutig: Disqualifikation. Genau das tat die Jury auch abends. Nach einem Protest, der erst in einigen Wochen entschieden wird, durften die betroffenen Fahrer erst einmal weiter teilnehmen. Außerhalb der Wertung. Am Abend des Tages war das deutsche Trophy Team dadurch von Platz sieben auf Platz vier nach vorne gekommen. Für die Fahrer wurde es nicht leichter. Vom Himmel fiel immer mehr Regen und machte Strecken und Sonderprüfungen noch anspruchsvoller. Im Enduro Test in Kojsov musste am Freitag das erste Drittel des Testes raus genommen werden. Es war teilweise unfahrbar geworden. Und dabei ging

es noch nicht einmal um die von der Straße aus zu sehende, lange Auffahrt gleich am Anfang des Testes. An der konnte ich schon am Donnerstag im strömenden Regen die Dramen bei den letzten Startern beobachten. Aber alle Deutschen, die es bis zum vierten Tag geschafft hatten, beendeten erfolgreich die Six Days.

Das traf leider nicht auf Bruno Wächtler von der deutschen Junior Trophy zu. Als einziger Junior mit Six Days Erfahrung musste er sein Motorrad am dritten Tag mit technischen Defekt beiseite stellen, fortan lieferte er das Streichergebnis. Im Gegensatz zu den Clubfahrern können die Trophy Fahrer nach einem Ausfall nicht wieder starten. Die verbliebenen Junioren (Nico Busch, Paul Rossbach und Yanik Spachmüller) fuhren tapfer

weiter bei Ihren ersten Six Days und sammelten Erfahrungen. Für ein Team in der Womens World Trophy fehlte 2015 die dritte Fahrerin.

Entscheidend für die Six Days 2015 war der fünfte Fahrtag. Aufgrund Ih-



res deutlichen Vorsprungs am Abend vorher in den offiziellen Ergebnislisten, nahmen die Australier Tempo raus. Und die Franzosen gaben Gas. Und an ganz anderer Stelle entschied das „Disziplinargericht“ der FIM (CDI) aufgrund einer Intervention Frankreichs und gegen den Juryentscheid (also den Schiedsrichtern vor Ort), das die disqualifizierten Fahrer erst einmal wieder in die Wertung zu nehmen sind und so die Siegerehrung zu erfolgen hat. Auch das widerspricht einem Paragraphen in den FIM-Regeln. Aber auf einmal war Frankreich, vor dem Abschlusscross, wieder zwei Minuten vor Australien. Und nun protestierten viele Nationen gegen diese Wertung und die Australier gegen den fünften Fahrtag, da sie unter falschen Voraussetzungen gestartet waren. Die sportliche Antwort der Australier beim Abschlusscross am Samstag war genau so deutlich. Sie nahmen den Franzosen noch ein Minute ab! Aber leider eine zu wenig.

Bei der anschließenden Siegerehrung betraten sie, für den zweiten Platz aufgerufen, kurz und unter deutlichen Jubel das Siegertreppchen und traten dann ab. Bei der abendlichen Preisverleihung fehlten viele Nationen. Möge das FIM-Berufungsgericht sportlich entscheiden. Zum jetzigen Zeitpunkt, Ende November, hat sie noch keine Entscheidung getroffen. Regeln gelten für alle Fahrer gleich!

Aufgrund der räumlichen Nähe zu Deutschland starteten wieder deutlich mehr deutsche Clubfahrer als noch letztes Jahr in Argentinien. Es gab sechs rein deutsche Teams, sowie gemischte Teams mit Holländern und Dänen. Die erfahrensten Fahrer im Team DMSB 1 mit Florian Ebener, der seine zehnten Six Days bestreift, Daniel Jud und Jens Pester. Leider verhinderte ein Motorschaden mit entsprechenden Strafzeiten, dass sie ihren vierten Platz von 2014 verteidigen konnten.

Aber einen Pokal gibt Deutschland gerne an einen würdigen Nachfolger weiter. Die 2014 in Argentinien erhaltene Walting Trophäe für besondere Leistungen. An Australien! Das Team aus Down Under hat die Six Days in Koice 2015 dominiert. Auch wenn Ihr Sieg in der World Trophy erst noch durch ein Berufungsgericht bestätigt werden muss. Den Sieg in der Junior Trophy und der Womens Trophy haben sie klar, deutlich und sportlich fair eingefahren.

Anmerkung des Verfassers: Das waren meine sechsten Six Days als Zuschauer. Die älteste Weltmeisterschaft im Motorsport macht Spaß und „süchtig“. Ich hoffe, wir sehen uns bei den 91. Six Days 2016 in Nordosten von Spanien, am Circuito de Navarra. Sie finden in der Woche nach der INTERMOT, die vom 3.-8. Oktober 2016 wieder in Köln an den Start geht, statt.

Olaf Biethan





Leistung statt Lärm

Anfang des Jahres berichtete Olaf Biethan über seine ersten Erfahrungen mit seinem Elektromotorrad Brammo. Nachdem fast ein Jahr vorbei ist, folgt nun ein erstes Fazit.

„Wir hören sie gar nicht mehr morgens. Da bleiben wir manchmal leider länger im Bett als wir wollen.“ Überascht hörte ich diese Aussage ein benachbarten Rentnerin. Jeden Morgen fahre ich im Abstand von ca. 20 Metern an ihrem Schlafzimmerfenster vorbei. Das Geräusch des vorbei fahrenden Motorrads, deutlich zu unterscheiden von den Autos der Nachbarn, war offensichtlich Jahrelang deren Trigger,

sich um 8 Uhr zum Frühstückstisch zu begeben. Seit über einem Jahr hören sie mich morgens nicht mehr. Seit dieser Zeit fahre ich täglich mit meiner Brammo Empulse R, einem Elektromotorrad, zur Arbeit. Bestimmt fahre ich morgens nicht langsamer, aber das Rappeln der Kette und das leise Säuseln der Elektrik dringt nicht mehr bis zum Bett der Nachbarn. Und was ist mein Fazit nach einem Jahr täglicher Nutzung eines Elektromotorrads für den Weg zur Arbeit und im örtlichen Verkehr? Ich möchte es nicht mehr missen!

Es ist einfach ein angenehmeres Fahren! Kein ständiges Kuppeln und Rauf- und Runterschalten. Einfach



rechts aufdrehen und es geht vorwärts. Und wie! Je nachdem, wie man rechts am Griff dreht, geht es wie am Gummiband, Expander oder Katapult. Die Beschleunigung ist einfach von der Drehung des Griffs abhängig. Natürlich spielt auch der eingelegte Gang eine Rolle und ob man im Normal- oder Sportmodus fährt. Aber selbst im vierten Gang und



Normalmodus, hat kaum ein Auto die Chance zu folgen, wenn man an der Ampel voll beschleunigt. Und was dann passiert, ist immer wieder beeindruckend und nicht mit einem Verbrennungsmotor zu vergleichen. Der Elektromotor beschleunigt einen kontinuierlich nach vorne. Schalten muss man nicht, bis man die nächsten Hindernisse erreicht hat. Jedenfalls morgens im Großstadtverkehr. Warum hat ein Elektromotorrad überhaupt Gänge?

Der 40 kW-Motor (54 PS) soll die optimale Leistung bei 4500 U/min erreichen, wobei das Drehmoment immer bei ca. 90 Nm liegen soll. Am effektivsten, das bedeutet mit dem geringsten Energieverbrauch, soll er zwischen 4000 und 6000 U/min ar-

beiten. Das 6-Gang-Getriebe hilft, die Drehzahl bei Bedarf in diesem Bereich zu halten. Der 2. Gang reicht dabei bis ca. 70 km/h, der 4. über 120 km/h und im 6. Gang sind auch 160 km/h möglich. Hier kam für mich auch schon die erste Umstellung. Während ich mit meinen Motorrädern bisher eher untertourig fuhr, besonders wenn sie auf den ersten Kilometern noch kalt waren, sind jetzt eher höhere Drehzahlen gefragt. Auf dem täglichen Weg zur Arbeit (ca. 15 km einfach in der Peripherie einer Großstadt) und zurück, schalte ich meist nur zweimal je Strecke: Wenn ich auf den Kölner Autobahnring fahre, und wenn ich ihn verlasse. Alle drei Tage, also nach ca. 92 km, kommt sie dann in meiner Garage an eine normale Steckdose. Je nach



Restkapazität ist der Lithium-Ionen-Akku mit einer Nennkapazität von 9,31 kWh in 2,5 bis max. 3,5 Stunden wieder voll. Damit sind wir auch schon bei der realen Reichweite des Elektromotorrads. Im gemischten Normalfall (Stau mit 20 km/h bis Autobahn mit 120 km/h) sind immer ca. 100 Kilometer möglich. Rein in der Stadt und mit viel Stop and Go, sind es auch deutlich mehr Kilometer (geringster Verbrauch bisher: 8,1 kWh/100km). Fährt man da-

gegen nur auf der Autobahn, erhöht sich der Verbrauch deutlich. Einladung zum Grillen in Aachen. Mit im Schnitt 130 km/h geht es nahezu ausschließlich über die Autobahn A4. Kurz vor Aachen merke ich, dass es knapp werden könnte und reduziere das Tempo. Das hilft immer, um die Reichweite etwas zu erhöhen. Nach 72 km mit Autobahn-Richtgeschwindigkeit sind noch zwei Prozent im Akku. Der Verbrauch dabei: 13,3 kWh/100km. Fährt



man ungefähr die gleiche Strecke, zügig, aber auf kürzestem Weg über Landstraße und Dörfer, begnügt die Brammo sich mit 8,5 kWh/100 km. Technisch bedingt hat der Lithium-Ionen-Akku bei tiefen Temperaturen eine etwas geringere Kapazität. Bei 5 Grad Celsius oder tiefer sind es ca. 15 Prozent, die an Reichweite fehlen. Im Gesamtschnitt auf ca. 5000 km waren es bisher 9,8 kWh/100 km. Also 2,45 Euro/100 km. Auch wenn der Benzinpreis noch weiter fallen sollte, bekommt man für das Geld keine zwei Liter Benzin. Dies einmal als „Hausnummer“, mit der jeder selber kalkulieren kann, nach wieviel Kilometern sich die Mehrkosten für ein Elektromotorrad rechnen, wenn man es täglich anstelle eines anderen Motorrads oder gar Autos nutzt.

Und wie fährt sich ein Elektromotorrad? Vom reinen Fahrverhalten in Kurven auch nicht anders als ein vergleichbares Motorrad mit Verbrennungsmotor. Die Brammo ist von der Auslegung her eher ein sportliches Naked Bike. Für jemand, der bisher fast ausschließlich Tourer oder Enduro gefahren ist, bedeutet die sportliche Sitzhaltung, nach vorne gebeugt und mit stark angewinkelten Knien, schon eine kleine Umstellung. Das Fahrwerk ist sportlich hart. Ideal für die Rennstrecke, aber für die schlechten Stra-



ßen deutscher Großstädte fast schon zu hart – auch nachdem alle Einstellmöglichkeiten genutzt wurden. Bei einer sportlichen Runde rund um den Rursee in der Eifel, ist man dagegen kaum zu schlagen. Sportliches Fahrwerk, Conti Sport Attack 2 und sonniges Wetter lassen einen auch schon mal übermütig werden. Positiver Nebeneffekt: Die an mehreren Stellen auf „Kundschaft“ wartenden Motorrad Polizisten schauen nur irritiert hinterher. Da stimmt etwas nicht. Vermutlich fehlt ihnen das Geräusch, andere sagen dazu Lärm, um aktiv zu werden. Gut für mich. Die fahrischen Herausforderungen und der Fahrspaß sind auch ohne Geräusch in vollen Umfang gegeben. Leider konnte ich die Brammo noch nicht auf der Rennstrecke testen. Nur erfolgreich auf einer Moto Cross-Strecke. Es geht,



aber das ist eine ganz andere Geschichte.

Kommen wir wieder zur praktischen Seite. Da ich kein Auto besitze, erledige ich alle Einkäufe mit dem Motorrad. Die Erfahrung mit einem vollen Einkaufswagen vor dem Supermarkt zu stehen und den Inhalt jetzt im Auto zu verteilen, kennt jeder. Diese Einkäufe auf ein Motorrad zu verteilen, ist immer etwas anspruchsvoller. Hätte es für mein Elektromotorrad keine Möglichkeit gegeben, auch Koffer an-

zubringen hätte ich es nicht gekauft! Von Brammo gibt es GIVI Träger für die V35 Koffer. Die wurden natürlich mit bestellt. Der Anbau des Trägers war absolut problemlos innerhalb einer Stunde erledigt. Für das Anbauen von Kofferträgern eines namhaften Süddeutschen Zubehörherstellers an eine BMW F 650 habe ich auch schon einen ganzen Samstag gebraucht. Das Öffnen und Schließen der GIVI Koffer ist zwar etwas gewöhnungsbedürftig, aber von Volumen und Bauform her sind sie sogar besser als meine Koffer an der BMW. Durch die flache Sitzbank und die günstigen Möglichkeiten, Spanngummis zu befestigen, ist es auch kein Problem eine Getränkekiste auf dem Soziussitz zu transportieren. Aber der absolute Vorteil: Sollte man doch mal zu viel Volumen gekauft haben, ist die linke Hand praktisch noch frei. So fährt man natürlich keine großen Touren, aber für die 3 km vom Supermarkt nach Hause, auf einer Strecke die man nur mit 30 km/h befahren darf, kann man mit einem Elektromotorrad auch noch eine große Einkaufstüte in der linken Hand transportieren. Ein klarer Vorteil!

Nun werden wir mal etwas kritischer. Die meisten Elektromotorräder, die als Studien oder auch zum Kauf angeboten werden, sind reine Fahrmaschinen. Die Möglichkeit, etwas zu transportieren, bieten sie nicht. Das gleiche gilt für Elektroautos. Ent-



weder sind es Kleinstfahrzeuge bei denen es schwer wird, mal etwas Volumen zu transportieren oder High Tech-Luxuswagen wie der Tesla. Die Vorteile der Elektromobilität liegen im urbanen Kurzstreckenverkehr, der auch weit über 90% aller Fahrten ausmacht. Praktische Fahrzeuge dafür werden aber weder von Motorrad- noch Autoherstellern angeboten. Oder haben Sie schon einen Kombi mit Elektroantrieb gesehen, in dem sich auch 4-5 Kinder zur Schule oder zum Sport transportieren lassen?

Das nächste ist die Lade-Infrastruktur. Bisher habe ich immer an einer normalen 220V Steckdose tanken können. Meist in meiner Garage. Und wenn das nicht ging, waren Freunde wie Gaststätten schon fast beleidigt, wenn man für den Strom zahlen wollte. Den Mennekes oder Typ 2 Stecker habe ich bisher noch nicht gebraucht. Allerdings habe ich an verschiedenen öffentlichen Ladestationen versucht, heraus zu finden was

ich tun müsste, um Strom zu tanken. Hier eine Webseite aufrufen, dort eine App aufs Handy laden oder doch Kunde von xyz sein. Unabhängig davon, wie viele Ladestationen es gibt. Solange man da nicht mit Maestro oder Kreditkarte zahlen kann, ist dies ein deutliches Handicap für die Elektromobilität.

Kommen wir zu den Elektromotorrädern und speziell zur Brammo. Man merkt es dem Motorrad an, das es in (und für?) sonnige und warme Gegenden entwickelt wurde. Der Spritzschutz am Hinterrad verdient seinen Namen nicht. Nach Fahrten auf nassen Straßen ist alles richtig gleichmäßig verdreckt rund ums Heck. Nach Fahrten im starken Regen und anschließenden Abstellen in der Garage ist am Morgen danach immer noch ein großer Wasserfleck unter dem Motorrad.

Das ist das abgelaufene Wasser, das sich irgendwo beim Fahren im Motorrad angesammelt hat. Und der Conti Sport Attack 2? Ein toller Sportreifen



für trockene Straßen. Bei Nässe und oder Kälte aber gefährlich. Für den Reifen gibt es Alternativen, beim Rest nicht. Schlechtes Wetter wurde bei der Entwicklung der Brammo offensichtlich nicht berücksichtigt. Auch beim Getriebe gibt es noch einiges an Verbesserungspotenzial. Zwar lässt es sich brauchbar schalten, neigt aber immer wieder zu Inkontinenz aus der Entlüftung. Ein langer Schlauch schafft hier jetzt Abhilfe.

Es bleibt auch die Frage, wie es überhaupt mit der Empulse weitergeht. Anfang 2015 wurde Brammo vom Polaris Konzern übernommen und seiner Marke Victory zugeordnet. Seitdem wird die Empulse als Victory Empulse in den USA verkauft. In Europa wird sie erst einmal nicht weiter angebo-

ten. Die Unterstützung der Händler war schon zu Brammo Zeiten verbesserungswürdig. So hatte man ihnen zwar die Software zur Diagnose der Elektrik zur Verfügung gestellt. Das Kabel mit Stecker, um es an die Motorräder anzuschließen, war aber nicht lieferbar. So mussten die wenigen vorhandenen Kabel durch Deutschland geschickt werden, wenn ein Händler an das Motorrad wollte. Unter Victory gibt es praktisch keine Unterstützung mehr. So wird die Marke „Victory“ sicher nicht auf die Siegerstraße in Deutschland kommen.

Aber das betrifft die von mir gewählte Marke und nicht die grundsätzlichen Vorteile eines Elektro-Motorrads im täglichen urbanen Großstadtverkehr. Wie eingangs geschrieben. Ich



möchte es nicht mehr missen. Drehmoment und Beschleunigung in jeder Lage. Entspanntes Fahren ohne im Stau die Sehnen der Kupplungshand zu strapazieren. Kein schlechtes Gewissen wenn man nur mal 3 km zum Supermarkt oder andere Kurzstrecken fährt, die keinem Verbrennungsmotor gut tun.

Insgesamt waren es im ersten Jahr ca. 5000 km, die ich täglich mit der Brammo gefahren bin. Das klingt erst mal nicht viel. Aber es fehlen sämtliche lange Touren. Dafür habe ich noch ein anderes Motorrad mit dem im gleichen Zeitraum über 20.000 km zusammen kamen. Aber wenn ich die Anzahl der Nutzungstage betrachte, sieht das Verhältnis anders herum aus. Die meisten Fahrten sind halt nur „Kurzstrecke“ und wenn es die 15 km zur Arbeit sind.

Was an der Brammo fehlt, sind ein Hauptständer, Heizgriffe und etwas mehr Rekuperation (Energie-Rückgewinnung beim Verzögern). Das würde die Reichweite etwas verbessern, die Wartung der Kette erleichtern und im Winter einfach angenehmer sein.

Den Selbstversuch, täglich elektrisch zur Arbeit zu fahren, habe ich nie bereut. **Olaf Biethan**





Verkehrssicherheit im Fokus

Der BVDM ist aktiv im Vorstandsausschuss Erwachsene des DVR

Seit diesem Jahr vertrete ich den BVDM beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Vorstandsausschuss Erwachsene. Ich möchte Euch kurz von meiner Arbeit berichten. Bei der ersten Sitzung am 3. März in Mainz ging es auch ums Kennenlernen. So ist die Verkehrspsychologie/-pädagogik stark vertreten, aber auch Präventions-spezialisten, Vertreter der Berufsgenossenschaften und Versicherungen, Juristen, Polizisten und Ingenieure werden dazu beitragen, dass der Ausschuss Erwachsene seiner Aufgabe gerecht werden kann. Der Ausschuss setzt auf eine enge Abstimmung mit den anderen Vorstandsausschüssen – vor allem mit dem Ausschuss Junge Kraftfahrer und dem Ausschuss Kinder und Jugendliche.

Im Ausschuss Erwachsene werden federführend beraten:

- Demografischer Wandel in der Gesellschaft (freiwillige Checks, Unfallursachen, Erhaltung und Förderung der Mobilität)
- Ablenkungsfaktoren durch Nutzung moderner Kommunikationsmöglichkeiten und Informationssysteme während des Laufens, Radfahrens und Kfz-Fahrens
- Reform der Medizinisch-psychologischen Untersuchung (psychologischer

Bereich der MPU)

- Berufskraftfahrerqualifikation

Die Aufgabe des Ausschusses Erwachsene liegt darin, sich als sachkundiges Fachgremium mit Fragestellungen, die die Sicherheit im Straßenverkehr betreffen, intensiv auseinander zu setzen und dem DVR-Vorstand entsprechende Expertisen zur Verfügung zu stellen und beratend zur Seite zu stehen. Die Diskussionen sind manchmal sehr trocken und gehen in juristische Details, aber da merke ich die gute Zusammensetzung des Ausschusses. Es ist sehr wichtig, dass der BVDM hier die Interessen der Motorradfahrer vertritt. So führte ich unsere Themen „Rüttelstrecken“ und Verkehrslärm an, bei denen wir gute Sachkenntnis haben. Beide werden aber nicht aktuell erörtert.

Auf dem DVR-Forum zum Thema „Baumunfälle“ am 16.06.2015 in Köln waren Olaf Biethan und ich gemeinsam als Vertreter der Motorradfahrer. Auf der Veranstaltung ging es ausgesprochen emotional zu. Lebensrecht für Menschen oder Bäume. Wobei hier in erster Linie, an Menschen in Autos gedacht wurde. Olaf widersprach dem Wunsch nach mehr Leit(d)planken, um die Bäume zu schützen und machte unsere Position deutlich. Ich habe als Fazit mitgenommen, auf schmalen



Alleen langsamer, achtsamer zu fahren. Dort ist die Unfallgefahr faktisch höher. Dann kann ich die Allee auch besser genießen. Abholzen bzw. nicht Nachpflanzen ist für mich keine Option.

In der Sitzung am 1./2.

Juli 2015 in Hamburg

ging es u.a. um:

„Ablenkung/
Unaufmerksamkeit in der europäischen Diskussion“

Dabei wurde der Aspekt Unaufmerksamkeit / Ablenkung als ein zentrales Problem der Zukunft

herausgestellt, das auch durch besondere Ablenkungsaufgaben in die Fahrausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung integriert werden könne. Besonders bedeutend ist die Ablenkung durch Informations- und Kommunikationssysteme. Schon jetzt wird bei entsprechenden Auffälligkeiten im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall ggf. auch das Mobiltelefon beschlagnahmt, um Informationen hinsichtlich der mög-

lichen Benutzung zum Zeitpunkt des Unfalls zu bekommen.

„Unterschiede im Unfallgeschehen von Frauen und Männern als Pkw-Fahrer unter besonderer Berücksichtigung älterer Fahrer“

Es wurde festgehalten, dass hinsichtlich einer Ansprache von älteren, fahrenden Männern und Frauen diese Gruppen jeweils anders angesprochen werden müssen und sich die anzusprechenden Inhalte unterscheiden

müssen. Eine allgemein für alle zutreffende Ansprache gibt es so nicht.

„Demografischer Wandel und Fahr-eignung“: Prof. Schubert (DEKRA) erläutert vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, dass in diesem Zusammenhang die Begriffe Fahrtauglichkeit und Fahr-eignung vermehrt eine Rolle spielen werden. Unter Fahrtauglichkeit versteht man





eher kurzfristige Beeinträchtigungen (z. B. Betäubung beim Arzt). Unter Fahreignung werden eher langfristige Beeinträchtigungen verstanden. Dabei bedeute der Führerscheinverlust für Betroffene eine soziale Hilflosigkeit. Assistenzsysteme z.B. in Fahrzeugen können hier helfen, jedoch kann eine dadurch erzielte Entlastung auch gefährlich sein/werden. In der Koalitionsvereinbarung ist die Rede von einer Pflichtuntersuchung ab 66 Jahren. Dies würde etwa 15 Millionen Untersuchungen beinhalten, was kaum zu realisieren wäre. Dabei ist das kalendarische Alter kein geeignetes Kriterium, das biofunktionale Alter hingegen schon, das messbar und verlässlich ist. Jedoch kommt es ab 65 nachweislich bereits zu Einschränkungen. „Wissenschaftliche Veröffentlichungen zur Mobilität älterer Fahrerinnen und Fahrer – Rückschlüsse“ Als Fazit lässt sich festhalten, dass das Alter kein trennscharfes Kriterium für die Fahreignung ist. Auch psychometrische Tests trennen nicht ausreichend zwischen guten und schlechten Fahrern. Eine valide Erfassung der Fahreignung hingegen ist durch Fahrverhaltensbeobachtungen möglich. Ältere kompensieren nachlassende Fähigkeiten. Die Abgabe des Führerscheins ist ein Eingriff in die Lebensqualität, weshalb Ältere hier

zurückhaltend hinsichtlich einer Beratung sind. Ärzte sind gute Ansprechpartner, denen vertraut wird. Jedoch haben auch Ärzte Sorgen, das Problem offen anzusprechen. Dabei findet momentan eher noch eine Defizitansprache statt, die in Richtung einer Positivansprache geändert werden sollte. Es geht mehr um die Unterstützung zur Kompensation im positiven Sinne. Fahrverhaltensbeobachtung hat positive Wirkungen, Trainings mit Feedback etc. (sogenannte Rückmeldefahrten) sind nachgewiesen sinnvoll.



In der Diskussion wird unterstrichen, dass entsprechende Trainingsangebote und Rückmeldefahrten sinnvoll sind. Dabei müssen es wirtschaftlich

tragfähige und praktikable Angebote sein. Im Abgleich mit der PC-gestützten Prüfung könnten geeignete Trainingssituationen geschaffen werden. Geklärt werden muss, welche Fahrerassistenzsysteme welchen Nutzen haben. Dabei müssen Psychologen/Pädagogen in die Diskussion eingebunden werden. Geeignete Anspracheformen müssen gefunden werden, z. B. Gesprächskreise zur Mobilität älterer Menschen (nicht nur von Autofahren).

Ich hoffe, mein Bericht hat Euch einen Einblick in die Arbeit des DVR gebracht.

Karin Karrasch



Motorrad für die Feuerwehr

Bei meinem diesjährigen Relaxurlaub ohne Motorrad, ging es in die Türkei nach Side. Einen Tag verbrachten wir im schönen Antalya. In der Altstadt befindet sich eine Feuerwache. Leider hatte ich keine Möglichkeit, ein Gespräch mit den Feuerwehrleuten zu führen.

Jedoch fiel mir auf dem Hof der Wache ein besonderes Feuerwehrfahrzeug auf. Ein Feuerwehrmotorrad!

Da die Straßen in der Altstadt sehr

schmal und verwinkelt sind, bietet sich so ein Fahrzeug natürlich an. Man ist sehr schnell und flexibel bei der Anfahrt zum Einsatzort. Auch die Mittel, die an Bord sind, waren schon reichlich. Feuehrlöcher, Seil, Axt, Erste Hilfe Koffer, Schwimmboje etc. alles dabei. Vielleicht sollten die (Berufs) Feuerwehren in Deutschland auch mal darüber nachdenken so etwas einzuführen. . .

Michael Wilczynski





In 24 Stunden durch Deutschland

Der Plan war recht simpel: Einfach mal an einer IBA (Iron Butt Association) German Butt Rally teilnehmen. 24 Stunden quer durch Deutschland fahren und Sehenswürdigkeiten fotografieren. Nichts leichter als das. Schließlich hatte ich im Jahr 2012 schon einen Saddle Sore 2000 nach Skagen gemacht, der dann auch gewertet wurde.

Meine Vorbereitung war sehr rudi-

mentär. Kurz meine Maschine durchschauen ob noch alles funktioniert, und am nächsten Tag zum Treffpunkt fahren. Start und Ziel sollte das Maritim Hotel Bad Salzuflen sein.

Nach dem Einchecken in das Hotel, dem Unterschreiben der Startformalitäten, gab es erst einmal die Bonuspunkte auf einem USB Stick, die IBA Starter-Flagge, und das Punktebuch, mit dem man seine Route für die

nächsten 24 Stunden gestalten sollte. Die Routenplanung war jedem selbst überlassen und konnte frei gestaltet werden.

Mit Mapsource hatte ich zuvor noch nie gearbeitet, da mir der Aufbau und die Bedienung des Programms einfach zu umständlich waren. Aber ich kam einfach nicht drum herum, da das Programm mit dem ich sonst meine Routen zusammengestellt habe, zwar GPX-Dateien erstellen konnte, aber nicht im Stande war, sie zu lesen.

Beim gemeinsamen Abendessen wurden wir dann von Gerhard (Dem IBA Germany Chef) darüber aufgeklärt, dass die



Polizei die Rally als Illegales Rennen betrachtete, und sie uns nur wegen des spontanen Hotelwechsels nicht finden konnte. Die Information erwies sich im nachhinein aber als falsch, es war alles legal.

Mein Rallye-Start war dann am Samstagmorgen um 6.25 Uhr. Es gab zur Abfahrt noch ein paar kleinere Punkteänderungen und ein Zusatzspiel für unterwegs. Mein erster Halt war ein paar Kilometer weit beim Standbild von Hoffmanns Katze. Hier sollte ich die Stelle mit meiner IBA-Flagge fotografieren, und ein Selfie mit der Katze machen. Das Selfie mit Katze war eine Zusatzaufgabe, die zu-

sätzliche 500 Punkte gegeben hätte, wenn ich den Zusatzzettel zum Start nicht nur überflogen hätte. Nachdem ich dann die nächsten 310 Punkte für das rote Fenster eingesammelt hatte, ging es für mich auf die Autobahn Richtung Hamburg.

Bis zum Elbtunnel lag ich mit meiner Planung noch gut in der Zeit. Doch hatte ich die Rechnung ohne das Hamburger Schietwetter gemacht. Trocken in den Tunnel rein und im strömenden Dauerregen auf der anderen Seite raus und in den Stau hinein.

Nach einer Stunde ohne nennenswertes Vorankommen, sah ich meinen Plan schon vor meinem inneren Auge

KRADblatt

seit 1987

Von Motorradfahrern für Motorradfahrer



Jeden Monat neu!

Web: www.kradblatt.de Abo: Versand 20 € p.a.

Online lesen: issuu.com/kradblatt App: kradblatt.mobapp.at

Facebook: www.facebook.com/kradblatt Twitter: twitter.com/Kradblatt

Dein kostenloses Motorradmagazin – Jeden Monat neu



verfliegen, und überschlug kurz, wie viele Kilometer ich abkürzen müsste, um innerhalb der 24 Stunden wieder zurück im Hotel zu sein.

Weitere zwei Stunden später hatte ich mein nächstes Ziel erreicht. Zum Glück hatte es inzwischen aufgehört zu regnen, und die Sonne kam heraus, sodass ich während der Fahrt trocken konnte. Auf jeden Fall stand ich zumindest schon mal vor der Tide, die zur Insel Mando in Dänemark führte. Und was noch wichtiger war, sogar noch in dem Zeitfenster, in dem eine

Durchquerung überhaupt möglich war. Allerdings hatte ich mir das viel leichter vorgestellt.

Wer rechnet auch schon damit, dass der Weg nur aus losen Kieseln besteht, die rutschiger waren als die Straße zum Hexenkessel von Loh. Aber wer 7500 Punkte für nur ein Foto haben will, muss sich schon anstrengen. Ich hatte gerade die Hälfte geschafft, als der Wind eine Schippe drauflegte und ich plötzlich in der peitschenden Salzwassergischt der Nordsee stand.

Es blieb mir echt nichts anderes üb-

rig, als beide Füße auf die Erde zu stellen und einfach abzuwarten bis es etwas ruhiger wurde. Ich hatte es fast auf die Insel geschafft, als mir eine bekannte Maschine entgegen kam. Eine quietschgelbe Pan European, die ich einige Stunden zuvor noch vor dem Hotel gesehen hatte. Mit der schweren Maschine durch dieses Gelände zu fahren, war mehr als mutig. Aber er hat es echt geschafft.

Nachdem ich mein Bild von dem Sturmflutpfahl gemacht hatte, machte ich mich auf den Weg zurück zum Festland. Ich hatte es noch nicht von der Insel herunter geschafft, da kam mir schon eine weitere Maschine entgegen, die ich aus der Garage des Hotels kannte. Eine limitierte Harley.

Mein erster Gedanke war, „Der hasst diese Maschine wirklich, wenn er ihr das Salzwasser der Nordsee antut!“ Der Weg auf die Insel und zurück hatte mich weitere 1,5 Stunden gekostet, und mir wurde klar, dass meine Route vielleicht etwas zu lang sein könnte. Aber aufgeben war für mich keine Option.

Also machte ich mich auf den Weg zu meinem nächsten Punkt. Der Punkt in Südwesthörn war verdammt schwer zu finden, und kostete mich weitere Zeit. Den Helm auszuziehen, machte einfach keinen Sinn mehr. Meine Haare waren eh zerzaust und das An- und Ausziehen nervte mich nur noch.

Die nächsten Haltepunkte lagen

mehr oder minder auf dem Weg zurück zur Elbe. Blöd nur, dass ich sie nicht per Autobahn erreichen konnte, und alles per Landstraße abreißen musste. Der Klabautermann in Husum, das Eider Sperrwerk in Wesselburenerkoog, der Kaiser Wilhelm Gedächtnisstein in Brunsbüttel. Das waren schon ganz schön straffe Ab-





schnitte. Ca. eine Stunde vor Sonnenuntergang ging es für mich mit einer Fähre über die Elbe. Während der Überfahrt nutze ich die Gelegenheit, mit einem anderen Motorradfahrer über die Rallye zu reden. Im Nachhinein betrachtet bin ich ihm sicherlich auf den Wecker gegangen, aber ich hatte seit Stunden mit keinem Menschen mehr

geredet.

Kaum war ich von der Fähre herunter, kam mir auch schon die nächste Maschine entgegen, die ich schon einmal gesehen hatte. So klein ist Deutschland, zitterte es mir durch den Kopf. Aber gut. Ich hatte noch einiges vor mir, und die Sonne sank stetig. Kaum war die Sonne verschwunden, und die Nacht herein gebrochen, fing es wieder an zu regnen. Glaubt mir. Ich konnte mir wirklich was Schöneres vorstellen als die Nachtetappe im Regen abzureißen.

So kam es auch, dass ich im Dunkeln bei Sturm und Starkregen, am Leuchtturm Obereversand in Dorum ankam. Nass bis auf die Knochen, versuchte ich irgendwie ein Foto zu machen, auf dem die IBA Flagge und der Turm zu sehen waren. Aber mein Fotoapparat weigerte sich nachhaltig. Schwarzes Meer mit einem schwarzen Leuchtturm konnte

leider nicht bewertet werden. Schade um die 1800 Punkte. Aber die nächsten Punkte waren leicht zu bekommen. Einfach zwischen 21 und 21.59 Uhr eine SMS mit Daten an Gerhard schicken. Trotzdem musste ich weiter. Mein nächstes Ziel waren die Hands of Fame in Wittmund.

Als ich morgens um 2 Uhr dort ankam, regnete es immer noch, als gäbe es kein Morgen. Bis ich die gesuchten

Abdrücke gefunden hatte, hatte ich so dermaßen den Kaffee auf, dass ich vergaß, dass die Flagge mit auf das Bildern muss, damit es gewertet werden konnte. So konnten mir weitere 2200 Punkte nicht gegeben werden.

Inzwischen hatte ich für den Rückweg nur noch vier Stunden Zeit, und um weitere Zusatzpunkte zu bekommen, musste ich nachweislich Pausen einlegen. So war meine Überlegung





klar: Die letzten Punkte meiner Route musste ich ausfallen lassen.

Wenn es trocken und hell gewesen wäre, hätte ich die 200 Kilometer noch ohne Probleme geschafft, aber bei Nacht und Starkregen, konnte und wollte ich mir das nicht geben. Immerhin war ich, weil ich in Hotels nicht gut schlafen kann, schon seit 22 Stunden wach. So gab ich in mein Navi als Ziel das Hotel ein. Die eine Stunde Pause legte ich in einem Mc's ein, in dem ich mir dann eine Quittung besorgte über Essen, und einen Kaffee.



Die eine Stunde Pause sorgte aber auch dafür, dass meine Konzentration nachließ. Ich wurde müde. So musste ich auf der Weiterfahrt immer wieder kurze Pausen einlegen, in denen ich mich kurz um mein Motorrad bewegte.

Bei meinem letzten Tankstop fragte mich der Kassierer, ob ich einen Kaffee dazu nehmen würde. Aber die 2,40 Euro für einen Spuckrest Kaffee schreckten mich ab, und er schaute mich etwas verdutzt an, als meine Antwort etwas genervt und trocken rüber kam: „Ich möchte die Kaffeemaschine nicht kau-



fen.“ Aus meiner Zeit bei Starbucks wusste ich nur zu genau, dass ein Becher schwarzer Kaffee niemals mehr als einen Euro kosten muss, und das schon äußerst teuer ist.

Die letzten 50 Kilometer über Landstraßen waren der absolute Stress für mich, da meine Konzentration schwand, und mein Navi mir den kürzesten Weg zeigte. Von Lohne in Niedersachsen quer durch nach Herford.

In Herford war meine Rettung eine Jet Tankstelle, da ich alle Anzeichen von Kreislaufproblemen hatte. Konzentrationsprobleme, Zittern, übermäßiges Kälteempfinden, und weiche Knie. Kaffee, Wasser und ein Brötchen haben diese Ausfallerscheinungen allerdings behoben.

Wen wundert das auch wenn man 24 Stunden wach ist, und knapp 1200 Kilometer auf dem Motorrad verbracht hat.

Gegen 5 Uhr traf ich dann im Hotel ein. Der Witz daran war, dass die Zufahrtsstraße bis 6 Uhr wegen Nachtruhe nicht befahren werden darf, und ich meine dicke Kuh schiebend zum Hotel bringen musste.

Für weitere Bonuspunkte musste ich eine weitere Pause einlegen, die ich mit weiteren Quittungen belegen musste. Nach 24 Stunden auf dem Mo-

torrad war ich einfach nur noch froh und glücklich, es geschafft zu haben.

Bei der Punkteauswertung wurde mir dann halt mitgeteilt, dass mir knapp 4500 Punkte nicht gegeben werden konnte, weil die Flagge auf den Bildern fehlte. Das hat mich wirklich hart getroffen, da ich mit den Punkten einen guten 15. Platz gemacht hätte. So war ich ein guter Verlierer und akzeptierte mit 22.379 Punkten und 1252 Kilometern den 18. Platz. Schließlich war es meine erste IBA Rallye, und eindeutig nicht die letzte.

Kevin Hanck-Müller



Gedenkfahrt zum Altenberger Dom

Seit vielen Jahren schon hilft der BVDM bei der Motorradgedenkfahrt zum Altenberger Dom bei der Streckensicherung. So auch in diesem Jahr, als der beliebte Gedenkgottesdienst bereits zum 37. Mal zum Saisonabschluss stattfand. Von Köln aus ging es los und zwar, wie seit einigen Jahren in drei Gruppen, damit der Verkehr an den gesperrten Straßen nicht so lange warten muss. Das rollierende Sicherungssystem ist eben-

Passiert ist auch in diesem Jahr glücklicherweise nichts und die etwa 4500 Motorradfahrer kamen sicher am Ziel, dem Parkplatz am Märchenwald am Altenberger Dom an. Viel Unterstützung erfährt die traditionsreiche Veranstaltung der aktion-blauer.de der evangelischen Kirche im Rheinland auch immer von den Bikern der Bundespolizei, die ebenfalls die Streckensicherung übernehmen.

Viele Motorradfahrer nahmen auch

falls Vergangenheit. Die Helfer, die Straßen, Einfahrten und Überwege sperren, bleiben die ganze Zeit an ihrem Standort und ordnen sich, nachdem das letzte Polizeifahrzeug durch ist, hinten ein. Leider kommt es trotz aller Absperrungen immer wieder vor, dass Autofahrer in den Konvoi drängen.



am Gedenkgottesdienst im Altenberger Dom teil, der von Pfarrer Ingolf Schulz in bewährter Weise gehalten wurde. Das Gedenken an all die Motorradfahrer, die nicht mehr dabei sein können, ist ein zentraler Punkt des Motorradgottesdienst zum Saisonabschluss. Beim Verlesen der Namen der Verstorbenen ist es mucksmäuschenstill, die ein oder andere Träne fließt, es ist ein bewegender Moment, wenn die Kerzen angezündet und vor dem Altar aufgestellt werden. Musikalisch gestaltet wird der Gottesdienst von Ingolfs Band, die seine selbst getexteten Lieder, die natürlich rund um das Motorradfahren kreisen, spielen.

Motorrad-Gottesdienste haben beim Bundesverband der Motorradfahrer eine lange Tradition. Der erste Motorradfahrer-Gottesdienst in Deutschland fand 1961 auf dem Elefantentreffen des BVDM am Nürburgring statt. Diese Tradition besteht beim Elefan-

tentreffen nach wie vor weiter. Und so gibt es beim Elefantentreffen 2016 im Bayerischen Wald am Samstag, 30. Januar, nach der Gedenkminute wieder einen Gottesdienst in der Schartenkirche, gehalten von Motorradfahrer Ingolf Schulz. *lz*





Freude am Vielfahren

Die Kilometerfresser stellen sich vor.

„Wie viele Kilometer fährt der durchschnittliche Motorradfahrer eigentlich pro Jahr?“ 2006, als wir begannen, waren es bundesweit nur 3000 Kilometer pro Motorrad und die Tendenz ist weiter fallend. 2013 betrug des Jahresfahrleistung sogar nur noch 2349 Kilometer pro Maschine.

Wir sind eine Gemeinschaft gegen diesen Trend: Wir fahren alleine, gemeinsam, mit dem Motorrad zur Arbeit oder quer über den Kontinent. Jeder so, wie er mag. Bei uns ist es egal, welches Motorrad jemand fährt, uns

interessieren die Menschen auf den Motorrädern und ihre Leidenschaft dafür.

So entstand im Laufe der letzten zehn Jahre ein Netzwerk, das sich quer über den deutschsprachigen Raum spannt, mit Teilnehmern aus allen Gegenden Deutschlands.

Eine der Hauptsäulen unserer Gemeinschaft ist der Kilometerfresser-Wettbewerb: Zu Beginn der Teilnahme lädt man ein aktuelles Bild seines Tachostandes in unser Forum und trägt einmal monatlich den aktuellen Stand ein. Daraus erstellen wir dann monatlich eine Rangliste. Ende Juli endet unsere Saison und jeder Teilnehmer lädt erneut ein Foto von seinem aktuellen Tachostand hoch. Daraus ergibt sich der Endstand.

War es in den Anfangsjahren noch so, dass dieser Wettbewerb eher gegeneinander gefahren wurde, so hat sich das in den letzten Jahren grundlegend gewandelt und es kommt uns mehr darauf an, was wir gemeinsam erreichen können.

Im ersten Jahr sind 21 Teilnehmer aus Deutschland und der Schweiz zusammen 340.000 Kilometer gefahren. Der Sieger erreichte dabei eine Gesamtleistung von 42.000 Kilometern.

Im letzten Jahr waren es 113 Teilnehmer, die zusammengerechnet fast 1,5

Sieger im Kilometerfressen:

2015: Varahannes, Honda Varadero
67.523 KM

2014: Varahannes, 85.681 KM

2013: Varahannes, 74.353 KM

2012: Varahannes, 74.450 KM

2011: Bonsai, BMW R1200 GS, 73.982
KM

2010: Markus CH, Honda Pan Euro-
pean ST1100, 55.764 KM

2009: Bonsai, BMW R1200 GS, 72.752
KM

2008: Bonsai, BMW R1200 GS, 46.637
KM

2007: Markus CH, Honda Pan Euro-
pean ST1100, 42.422 KM



Millionen Kilometer zurückgelegt haben. Der Erstplatzierte erreichte über 67.000 Kilometer.

Wir fördern mit diesem Wettbewerb das Motorradfahren und die Gemeinschaft unter Motorradfahrern. Im Vordergrund steht bei uns eindeutig das Miteinander und die Toleranz untereinander, Marken-, Länder- und Hubraumübergreifend.

Unser Motto: Egal wie verrückt eine Idee ist, bei uns findest du immer einen, der mitmacht.

So konnten wir bereits die AWO-Behinderten-Ausfahrten in Dortmund unterstützen, aktiv bei der Petition zur Staudurchfahrung für Motorräder mitwirken, engagieren uns gegen

Streckensperrungen für Motorräder und haben auch jedes Jahr einen großen Stand auf der Motorradmesse in Dortmund.

Unsere zehnte Saison dauert noch bis zum 31. Juli 2016. Ziel ist es, insgesamt über zehn Millionen Kilometer zu erreichen. Steig bei uns ein und teile deine Freude am Motorradfahren mit uns. Weitere Infos findest du auf www.kilometerfresser.eu.

Warum Kilometerfresser?

Feierabendrunde, Wochenendtour, Motorradurlaub, Stammtisch, Jahrestreffen, Austausch, Erfahrungen, Überregional, Aktionen, Newbies, alte Hasen





Aktuelles aus Europa

Der FEMA-Referent des BVDM berichtet über das Treffen des FEMA-Komitees

Was beim FEMA Committee-Meeting am 03. Oktober 2015 wichtig war:

1. Finanzen:

Die Verluste werden sich am Ende des Jahres 2015 voraussichtlich auf rund 40.000 Euro belaufen, durch verringerte operative Kosten und Einnahmen aus dem Riderscan-Projekt wird dieser Verlust aber in 2016 ausgeglichen.

Wie beim Juni-Meeting beschlossen, werden die Mitgliedsbeiträge nicht angehoben für 2016.

Die ausstehenden Beiträge der Jahre 2013 und 2014 des griechischen Mitgliedsverbandes MOTO.E werden erlassen, da MOTO.E sie nicht aufbringen kann.

Damit die Mitgliedsbeiträge auf Basis der Anzahl der Mitglieder errechnet werden, sollten die nationalen Verbänden jedes Jahr ihre Zahlen aktualisieren und melden.

2. Kommunikationskonzept

Die FEMA-Website wurde neu erstellt, auf Basis von Wordpress.

Die Themenseiten unter anderer Adresse werden teilweise erhalten, teilweise in die neue Website integriert.

Die Nutzung von Social Media wird stark ausgebaut, um immer aktuell

über die Arbeit der FEMA

zu unterrichten. Jed-

wede Social Media-

Aktivitäten werden

auf Artikel auf

der Website ver-

weisen. Es wird

eine Stellen-

beschreibung

erarbeitet, um

einen Referen-

ten für Kom-

munikation

einstellen zu können.

Die Mitgliedsverbände

sind angehalten, Motorrad-Fotos zu

erstellen und copyrightfrei der FEMA

zur Verfügung zu stellen. Die Benefits

der FEMA-Arbeit sollen klar und deut-

lich dargestellt werden.

3. Strategie für 2016

Nach dem Umzug in das neue Büro am Square Meeus 35, in Sichtweite

des EU-Parlaments, wird sich auch das

inhaltliche Vorgehen der FEMA etwas

ändern.

Der Fokus soll erneut auf den Schutz



der Rechte von Motorradfahrern gelegt werden. Wenn die Abwicklung des alten Büros abgeschlossen ist, dann wird wieder deutlich mehr Zeit für Lobbying zur Verfügung stehen.

Die Kooperation mit FIM Europe wird weiter ausgebaut, gemeinsame Positionspapiere wurden verfasst, welche nur noch von FIM-Seite abgesegnet werden müssen.

Der Generalsekretär der FEMA arbeitet viel aus dem Home Office, aber das Büro in Brüssel ist trotzdem sehr sinnvoll, da es eine Adresse, einen Telefondienst und einen Konferenzraum beinhaltet. Auch die FEMA-Mitglieder können das Büro für einen geringen Betrag pro Tag nutzen.

Die Kooperation mit Landesverbänden, die aktuell keine Mitglieder (mehr) sind, soll wieder verstärkt werden. Reisen des Generalsekretärs sind vorgesehen. Derzeit ist die FEMA mehr eine Vereinigung nordwesteuropäischer Verbände.

Die FEMA wünscht sich mehr Zusammenarbeit mit den Mitgliedern, vor allem auch im Bereich der Kommunikation. Die Verbände sollen sich gegenseitig Berichte und Informationen zu den Lobbying- und anderen Aktivitäten zukommen lassen und veröffentlichen.

Der Generalsekretär ist auch gerne bereit, bei Veranstaltungen der Mitgliedsverbänden als Sprecher aufzutreten. Die Kosten hierfür trägt die

FEMA.

Die FEMA möchte als Partner ein E-Motorrad-Projekt begleiten, um in der Öffentlichkeit wahrgenommen zu werden (<https://www.storm-eindhoven.com/>).

4. Typenzulassung ab dem 01.01.2016

Ab dem 01.01.2016 gelten neue Vorschriften für die Typenzulassung.

Die wichtigsten sind folgende:

Euro 4-Emissionsgrenzwerte für Abgase und Verdunstungen aus dem Kurbelgehäuse. Die Euro 4-Grenzwerte sind mit Dauerhaltbarkeitsminima versehen.

Emissionen, Dauerhaltbarkeit und Geräuschlimits werden nach dem World Harmonized Motorcycle Testing Cycle II (WMTC II) gemessen. Alle neu zugelassenen Fahrzeuge müssen D-CBS (bis 125 ccm) oder ABS (ab 125 ccm) und On-Board-Diagnose der Stufe 1 (OBD I) verbaut haben.

5. ITS

Im Bereich der Intelligent Transport Systems (ITS) stehen noch viele Entwicklungen an, die auch für Motorradfahrer relevant sind.

Besonders autonomes Fahren bedarf einiger wichtiger Regulierungen. Die Haftungsfrage ist zu klären, genau wie der Umgang mit dem Hacken von Fahrzeugsoftware und damit eventuell verbundenem Kontrollverlust des Fahrers. Auch muss über Training der Fahrer im Umgang mit Fahrerassistenzprogrammen nachgedacht wer-



den. Viele Entwicklungen aus dem Automobil lassen sich für Motorräder adaptieren, aber bei weitem nicht alle. Besonders autonomes Fahren ist nicht akzeptabel umsetzbar und schon ein Eingriff des Fahrzeugs in dessen Steuerung, z.B. Geschwindigkeit, kann zu schweren Unfällen führen.

So lange hierzu noch keine Vorschriften vorliegen, liegt es an den Kunden, nur solche Fahrzeuge und Ausstattungslinien zu kaufen, die dem Level an ITS entsprechen, die er sich wünscht. Eine Ausnahme bildet ABS, das ab 2016 vorgeschrieben ist.

6. Fahrerausstattung

Eine Pflicht zum Tragen von Schutzkleidung wird es nur für professionelle Fahrer geben. Es wird fünf Stufen des Schutzes geben, die auf dem Label zu erläutern sind, damit der Kunde versteht, was er kauft. Außerdem wird es unterschiedliche Anforderungen für unterschiedliche klimatische Bedingungen geben.

7. Riderscan

Das Riderscan-Projekt ist abgeschlossen. Der Abschlussbericht steht digital unter: http://www.fema-online.eu/riderscan/IMG/pdf/riderscan_report.pdf zur Verfügung.

In Kürze wird es auch die gedruckte Fassung geben. Die Ergebnisse sind

weniger geeignet, um mit ihnen für die eigene Arbeit zu werben, sondern dienen vor allem als Argumentationsbasis im Lobbying.

Außerdem steht allen FEMA-Mitgliedern die Riderscan-Wiki (<http://www.femaonline.eu/riderscan/wiki/doku.php?id=start>) offen, die nun kontinuierlich mit Inhalten gepflegt werden sollte, um gute Argumente für das Lobbying aufrecht zu erhalten.

8. Anti-Speed-Campaign Sweden

In Schweden argumentiert die Verkehrsbehörde, dass Motorradunfälle nahezu vollständig auf unangepasste

oder überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sind (Anm. d.

Autors: vgl. Bericht von Uwe Flammer, Ballhupe 3/2015, S. 14.).

Um gegen diese Geschwindigkeiten vorzugehen, wurde ein 30-Punkte-Plan aufgestellt. Dieser Plan ist schon älter und wurde bereits vor rund zehn Jahren in gegenseitigem Einvernehmen von der Behörde und SMC (schweizerischer Verband) zurückgezogen.

Nun soll er wieder Anwendung finden. SMC hat eine große, plakative Kampagne dagegen gestartet, die der Verband auch zum Gewinn neuer Mitglieder nutzt. Die genaue Liste wird SMC demnächst den FEMA-Mitgliedern zur Verfügung stellen.

Marco Zwillich



Das ändert sich 2016 für Motorradfahrer

Was ändert sich 2016 für Motorradfahrer? Direkt nicht viel, aber indirekt. Ab Januar 2016 müssen alle neu entwickelten Motorräder über ABS verfügen. Die Vorschrift bezieht sich auf Maschinen mit Hubraum über 125 Kubikzentimetern. Alte Motorräder müssen nicht nachgerüstet werden. Allerdings gilt dies zunächst nur für Modelle, die neu homologiert werden in der EU. Modelle, für die es schon eine Homologation gibt müssen erst ab 2017 mit ABS-Pflicht neu zugelassen werden. Es wird spannend, zu beobachten wie dies Honda bei der neuen CRF1000L handhabt, besser bekannt unter neuer Africa Twin. Laut Ankündigung soll sie auch ohne ABS zu bestellen sein.

Gleiches gilt für die ab 1.1.2016 gültigen „Bedingungen für die Genehmigung der Krafträder hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung“. Hier ist jetzt die UNECE-R 41.04 die neue gültige Norm. Sie schreibt einen maximalen Schallpegel vor, der immer ein zu halten ist. Sie soll Trickserien verhindern, dass die Elektronik einen Testzyklus erkennt und nur in diesem Bereich die Grenzwerte z.B. durch Drosselklappen einhält. Allerdings gelten auch die UNECE Regeln lediglich für neu typgeprüfte Fahrzeuge. Es besteht auch hier

ein sogenannter Bestandsschutz für etablierte Modelle. Auch Nachrüst-schalldämpfer, die bereits im Markt sind, dürfen noch eine begrenzte Zeit weiter verkauft werden. Hier hilft dann nur die Einsicht des Fahrers, um den Lärm zu reduzieren.

Genauso verhält es sich auch mit den Abgasemissionen von Motorrädern (Klasse L3e). Nach EU Verordnung 168/2013 müssen Fahrzeuge, die ab dem 1. Januar 2016 eine Typgenehmigung erhalten, die Euro 4 Norm erfüllen. Fahrzeuge die vorher ihre Typgenehmigung erhalten haben, müssen die Euro 4 erst ab 1.1.2017 erfüllen. Es wird interessant sein, welche Fahrzeuge im Herbst 2016 von den Herstellern zu Super Schnäppchen Preisen angeboten werden, da sie ab 2017 nicht mehr neu zugelassen werden dürfen in der EU.

Wer mit dem Kauf eines Elektrofahrzeugs auch Steuern sparen will, hat ab 1. Januar 2016 schon schlechtere Karten. Von da an sind Neufahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder Brennstoffzellen (egal ob Auto oder Motorrad) nur noch fünf Jahre von der Kfz-Steuer befreit. Im der Zeit von 2011-2015 gab es eine zehnjährige Steuerbefreiung.

Olaf Biethan



VDI-Tagung zur Fahrzeugsicherheit

Die Zahl der Unfalltoten und der Schwerverletzten auf Deutschlands Straßen zu senken, ist Ziel zahlreicher Verkehrsorganisationen und -aktionen. Die EU hat die Kampagne Vision Zero ausgerufen, von 2010 bis 2020 sollten die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 50 Prozent gesenkt werden. Diesem Ziel hat sich auch die VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik (FVT) in ihrer Berliner Erklärung im Jahr 2011 angeschlossen. Auf der 10. VDI-Sicherheitstagung in Berlin wurde jetzt Halbzeitbilanz gezogen und in zahlreichen Fachvorträgen die Möglichkeiten der aktuellen Technik dargestellt. Auch der BVDM nahm an dieser Ta-

gung teil und unterstützt die aktualisierte Berliner Erklärung, insbesondere, da der Faktor Mensch dort wieder stärker in den Fokus gerückt wird.

Der Vorsitzende des FVT, Prof. Rodolfo Schöneburg (Leiter Fahrzeugsicherheit bei Mercedes Benz), zog in seinem Statement eine kritische Halbzeitbilanz: „Seit fünf Jahren stagniert die Zahl der Unfalltoten in Deutschland. 2010 starben auf Deutschlands Straßen 3648 Menschen, 2014 waren es 3377 Menschen. „Das sind noch immer hohe Zahlen, auch wenn sich im internationalen Vergleich zeigt, dass wir hinsichtlich der Verkehrssicherheit schon sehr viel erreicht haben. Aber wir dürfen jetzt nicht nachlassen: Jeder Verkehrstote ist einer zu viel.“

Im Rahmen der Fahrzeugsicherheit habe man sehr viel erreicht. Nur noch rund 50 Prozent der Verkehrstoten seien Fahrzeuginsassen, die Tendenz weiter sinkend. Damit steigt gleichzeitig der Anteil der ungeschützten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer.

Ziel müsse es sein, Unfälle ganz zu vermeiden oder zumindest in ihrer Schwere zu verringern. „Vorausschauende Sicherheitssysteme und Umfeldsensoren können durch intervenierende Maßnahmen wie Warnungen, Bremsenvorkonditionierung und automatische Notbremsungen



die Aufprallgeschwindigkeit deutlich minimieren, in vielen Fällen vielleicht eine Kollision sogar vermeiden.“

So zeigte die Tagung auch auf, welches Potenzial die Car-to-X Kommunikation biete. Fahrzeuge können sich gegenseitig warnen, auch andere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger oder Zweiradfahrer können durch Sensoren und Kameras erkannt werden und der Fahrzeugführer rechtzeitig informiert werden.

Die modernen Fahrzeuge sind sehr sicher, doch bis die neueste Technik den Markt durchdrungen hat, vergeht schnell mehr als ein Jahrzehnt, denn der Fahrzeugbestand wird immer älter. So sind Autos mittlerweile im Schnitt neun Jahre, Motorräder gar 16 Jahre alt. ABS ist also auch bei vielen Motorrädern noch nicht mit an Bord.

Bis zu 36 Prozent der getöteten Autounfallinsassen könnten überleben, wenn die etwa 16 Millionen Pkw der Baujahre 1990 bis 2004 durch moderne Modelle mit neuester Sicherheitstechnologie ersetzt würden, war eine der vielen interessanten Erkenntnisse der zweitägigen Sicherheitstagung.

Das besondere Interesse des BVDM galt natürlich der Zweiradsicherheit und wie Motorräder in modernen

kommunikationsgestützten Systemen eingebunden werden. Wichtig ist, vor allem die Position der Motorradfahrer im Hinblick auf das viel diskutierte und in der Probephase befindliche automatisierte Fahren deutlich zu machen. Interessant war in diesem Zusammenhang der Vortrag von Felix Deissinger von BMW Motorrad mit dem Titel „Motorradsicherheit – Neue Herausforderungen und Chancen“.

Den Experten ist durchaus bewusst, dass automatisiertes Fahren auch zu neuen Unfallszenarien führen kann. In mehr als 20 Fachbeiträgen zu den Bereichen verbesserte Sicherheitsmaßnahmen für Pkw und Lkw, ungeschützte Verkehrsteilnehmer, Entwicklung intelligenter Fahrzeuge und Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Schwerverletzten wurden alle Aspekte umfassend beleuchtet. Es gab sehr interessante Anregungen, zahlreiche gute Gespräche und wichtige Kontakte.

lz





Neues Elektromotorrad am Start

Mit der Manx 7 kommt von der wiederbelebten früheren belgischen Motorradfirma Sarolea (gegründet 1850) ein Elektro-Superbike auf den Markt. Mit ersten Elektro-Motorrädern für die Rennstrecke hat das Unternehmen 2014 und 2015 an verschiedenen Rennen teilgenommen. Die Erfahrungen sollen in die neue Straßenmaschine einfließen, deren Daten wir auf Anfrage von der deutschen Pressestelle des Unternehmens erhielten. Viele Dinge wie etwa der Preis der aufwen-

dig konstruierten Maschine stehen aber noch nicht fest. Der Rahmen ist in Monoque-Bauweise ausgeführt, als Material wurde kohlefaserverstärkter Kunststoff verwendet. Aus Kohlefaser ist nach Herstellerangaben auch die Schwinge gefertigt. Weitere Bauteile aus dem leichten Material sollen das Gewicht fahrfertig auf 198 Kilogramm drücken.

Als Maße gibt Sarolea 2122/665/1132 mm (Länge, Breite, Höhe) an. Eine Kleinserie des Superbikes soll 2016 auf den Markt kommen, weitere Modelle

mit Elektroantrieb, ebenfalls in Kleinserie, seien geplant.

Die vom Hersteller angegebenen Werte übertreffen die aller derzeit straßenzugelassenen Elektro-Motorräder. So wird die Leistung mit 120kW/163,2 PS angegeben. Der luftgekühlte, bürstenlose Drei-Phasen-Elektromotor soll ein maximales Drehmoment von 900 Newtonmeter an das per Kette angetriebene Hinterrad schicken. Um die Kraft auf die Straße zu bringen, ist hinten ein Radial-Sportreifen von Bridgestone, der neue Battlax Racing Street RS10, in 190er Dimension aufgezogen, an der Front sorgt ein 120er für die richtige Führung.

Laut Sarolea benötigt die Manx 7 für den Sprint auf 100 km/h 2,8 Sekunden.

Radial verschraubte Sechskolbenzangen sollen für eine angemessene Verzögerung sorgen. Der Lithium-Ionen-Akku, der 370 Volt oder mehr liefert, soll eine Reichweite von maximal 300 Kilometern ermöglichen. Die Höchstgeschwindigkeit des Superbikes ist mit 320 km/h angegeben.

Die Sitzhöhe der Höckersitzbank soll mit 793 mm moderat ausfallen, die Bodenfreiheit 134 mm betragen und der Radstand 1482 mm.

Die Manx 7 soll auch für die moderne Kommunikation gut gerüstet sein und über GPS, EMU, Wifi, Bluetooth und mobile 4G verfügen.

Wie viele Motorräder davon produziert werden, und wann und über welche Händler sie zu beziehen ist, konnte die Pressestelle noch nicht sagen. **lz**



Redaktionsschluss

für die nächste Ausgabe ist der **6. Februar 2016**. Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung an die Geschäftsstelle in gedruckter Version. Bitte deshalb der Geschäftsstelle per E-Mail an geschaeftsstelle@bvdm.de unbedingt die E-Mail-Adresse mitteilen. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer Homepage herunterladen. Auf Wunsch werdet Ihr per E-Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht. Die Redaktion freut sich über alle Zuschriften, Fotos

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

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

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der

Motorradfahrer (BVDM)

Chefredaktion:

Michael Lenzen (Iz)

Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar

Telefon: 0 22 66/998 59 63

Mobil: 01 75/412 12 98

Telefax: 0 32 22/140 91 84

E-Mail: ballhupe@bvdm.de

BVDM-Geschäftsstelle

Claudius-Dornier-Straße 5b, 50829 Köln

Telefon: 0 22 1/420 738 88

Telefax: 0 32 22/242 38 05

E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:

Michael Lenzen

Adresse siehe Redaktion

E-Mail: info@bvdm.de

www.bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:

Olaf Biethan, Kevin Hanck-Müller, Karin Karasch, Kilometerfresser, Marcus Lacroix, Michael Lenzen, Uwe Marcus, Michael Wilczynski und Marco Zwillich

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

48 Euro

Dafür erhältst Du Vorteile wie:

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

- 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:

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

Weitere Informationen gibt es im Internet unter:

www.bvdm.de
info@bvdm.de

E-Mail:

Mitgliedschaft

Name:

Straße/Nr.:

PLZ/Ort:

Telefon-Nr.:

E-Mail-Adresse:

Geb.-Datum:

Ehepartner eines Mitglieds

Name:

BVDM-Verein ☐ ja ☐ nein

Name:

Datum/Unterschrift:

Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an.

Einzugsermächtigung

Kreditinstitut:

Kto.-Nr.:

BLZ:

Datum/Unterschrift:

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit einverstanden, dass der BVDM den von mir laut Beschluss der Hauptversammlung zu zahlenden Jahresbeitrag von meinem Konto mittels Einzugsbefehl 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
52074 Köln

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

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