

Ballhupe

4/2016



Winterreifen

Rennstrecke

Elefantentreffen





Zählen Sie auf uns!
=mich



Sicher. Schnell. Serviceorientiert.
Ich berate Sie gerne in allen
Versicherungsfragen.



Sie haben Fragen? Dann freue ich mich auf Ihren Anruf:

HDI Hauptvertretung

Oliver Cella

Versicherungsfachwirt

Hauptstr. 52

51465 Bergisch Gladbach

Telefon +49 2202 9813020

Telefax +49 511 6451152815

Mobil +49 172 2648792

oliver.cella@hdi.de

berater.hdi.de/oliver-cella

Öffnungszeiten:

Termine nach Vereinbarung

Editorial	4
Ankündigung der BVDM-Hauptversammlung in Kirchhain	5
Über den Zeitgeist – Motorradfahren ist hip	6
Neuheiten auf der Intermot	8
Spaß auf dem BVDM-Probefahrparcours	14
Kabarettist und Motorradfahrer Jürgen Becker im Gespräch über Motorrادلärm	24
Helfer für das Elefantentreffen gesucht	26
Die Winterreifenpflicht für Motorräder wird aufgehoben – Erfolg für den BVDM	27
Erlebnisse auf der Rennstrecke	32
Treffen der Tourenfreunde Wuppertal	42
Besuch beim Clubabend des MC Sauerland	47
HDI bietet attraktive Sonderkonditionen für BVDM-Mitglieder	48
Kampf gegen die Streckensperrungen	52
Gedenkfahrt zum Altenberger Dom	58
Aus der Arbeit der FEMA	68
Randbemerkungen zum Abenteuer Motorradfahren	66
Konferenz zur Zweiradsicherheit	70
Impressum	74

14



24



32



58





Erfolgreiche Arbeit

Liebe BVDM-Mitglieder, liebe Motorradfahrer,

das Jahr ist fast zu Ende, das Elefantentreffen 2017 des BVDM steht vor der Tür. Mit vielen Neuheiten der Motorradhersteller, präsentiert auf den Messen Intermot und Eicma, hat sich die Saison eindrucksvoll verabschiedet und macht Lust auf das kommende Motorradjahr.

Die Zahl der im Straßenverkehr tödlich Verunglückten ist nach letzten Prognosen um etwa sieben Prozent gesunken, die der Motorradfahrer um 17 Prozent. Nach zwei Jahren mit gestiegenen Zahlen, ist das eine erfreuliche Nachricht, zu der im Motorradbereich aber sicher auch der durchwachsene Sommer beigetragen hat. Jeder im Straßenverkehr getötete Mensch ist einer zu viel. Deshalb müssen wir weiter alle Anstrengungen unternehmen, um die Zahlen weiter zu senken. Die Technik, und darin stimmen fast alle Experten überein, ist ziemlich ausgereizt. Der Anteil der alten Fahrzeuge, die an Unfällen mit tödlichem Ausgang beteiligt sind, ist sehr hoch und steigt weiter an. Im Durchschnitt ist ein Auto 9,2 Jahre, ein Motorrad sogar gut 16 Jahre alt. Es dauert also sehr lange, bis moderne Sicherheitstechnik komplett im Markt verbreitet ist.

Was wir erreichen müssen, sind eine

Änderung des Verhaltens und eine bessere Schulung der Verkehrsteilnehmer. Dazu gehört vor allem die regelmäßige Teilnahme an Sicherheitstrainings, denn ein geschulter Fahrer hat ein deutlich niedrigeres Unfallrisiko. Hier gibt es noch viel Potenzial, denn nur wenige Motorradfahrer nutzen die Angebote, wie sie etwa der BVDM mit seinen Sicherheitstrainings bietet.

Auch sonst hat der BVDM für seine Mitglieder viel zu bieten. Neu im Angebot ist ein Rahmenvertrag mit dem Versicherer

HDI, der für die Mitglieder sehr attraktive Konditionen bietet. Jeder kann sich unverbindlich ein Angebot machen lassen und wird feststellen, dass sich bei einem Wechsel mehr als nur der Mitgliedsbeitrag sparen lässt.

Kurz vor Drucklegung dieser Ausgabe erreichte uns auf Nachfrage noch eine Nachricht aus dem Bundesverkehrsministerium. Zurzeit wird die Richtlinie zur Winterreifenpflicht überarbeitet und Motorräder werden wieder davon ausgenommen. Die Arbeit des BVDM hat sich also auch hier auszahlt. Eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start in das Jahr 2017 wünscht Euch



Michael Lenzen, 1. Vorsitzender BVDM



BVDM-Hauptversammlung in Hessen

Die Jahreshauptversammlung 2017 des BVDM findet in Kirchhain (Hessen) statt. Ausrichter sind die Hessenbiker, die kooperatives Mitglied im BVDM sind. Der BVDM-Vorstand lädt bereits jetzt alle Mitglieder ganz herzlich ein. Die Versammlung findet statt am Samstag, 22. April 2017, um 14 Uhr im Hotel „Zur Sonne“, Borngasse 15, 35274 Kirchhain, Telefon: o 64 22/941 80 Telefax: o 64 22/94 18 30. E-Mail: buchung@zur-sonne-kirchhain.de:

- TOP 1 Begrüßung
- TOP 2 Berichte der Referenten
- TOP 3 Berichte des Vorstandes
- TOP 4 Bericht der Kassenprüfer
- TOP 5 Ernennung eines Versammlungsleiters
- TOP 6 Entlastung des Vorstandes
- TOP 7 Neuwahl des Vorstandes
- TOP 8 Neuwahl Kassenprüfer
- TOP 9 Siegerehrung Tourenzielfahrt
- TOP 10 Ehrungen
- TOP 11 Verschiedenes

Wie Ihr der vorläufigen Tagesordnung entnehmen könnt, stehen wieder Vorstandswahlen auf dem Programm. Anträge lagen bis kurz vor Drucklegung dieser Ausgabe nicht vor. Sie können bis vierzehn Tage vor der JHV schriftlich beim Vorstand eingereicht werden. Dringlichkeitsanträge können laut Satzung noch auf der JHV gestellt werden.

Die Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung, die am Samstag, 22. April, um 11 Uhr beginnt:

- TOP 1: Begrüßung
- TOP 2: Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung
- TOP 3: Vereine, Mitgliedsbeiträge
- TOP 4: Aktivitäten 2017
- TOP 5: Vorteile für Mitglieder, Rabattaktion HDI und Hein Gericke
- TOP 6: Neuer BVDM-Club
- TOP 7: Verschiedenes

Der Vorstand freut sich über rege Teilnahme an der JHV. Sie ist für alle Mitglieder die Gelegenheit, die Ausrichtung des Verbandes mitzubestimmen und Lob und Kritik anzubringen. In vielen Arbeitsfeldern können Vorstand und Referenten tatkräftige Unterstützung, aber auch neue Ideen gebrauchen. Nicht nur bei den Messeaktivitäten wie etwa auf der Messe Dortmund benötigen wir in diesem Jahr wieder Helfer. Ein neuer Koordinator für die Messen wird dringend gesucht. Macht Euch doch bitte einmal Gedanken, wo und wie ihr Euch in die Arbeit des BVDM einbringen könnt und wollt. Gerne könnt Ihr auch die Vorstandsmitglieder und Referenten persönlich ansprechen. Die nächste Gelegenheit, zu helfen, ist das Elefantentreffen (siehe Seite 26). Vielleicht sehen wir uns ja schon dort, ansonsten hoffentlich auf der JHV. **lz**





Der Zeitgeist: Moto

Mit der traditionellen Pressekonzferenz wurde die Intermot auch in diesem Jahr wieder eröffnet. Die Messe findet alle zwei Jahr statt und war für dieses Jahr auch ganz besonders beworben worden. Zielgerichtete Werbung und viele Emotionen.

Rund um Emotionen ging es auch bei den Statements von Gerald Böse, Vorsitzender der Geschäftsführung der KölnMesse, Heiner Faust, Präsident des Industrieverbandes Motorrad (IVM) und Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer des IVM.

Die Verkehrssicherheit nahm Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium in den Blick. Er verwies darauf, dass trotz aller Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahrzehnte, die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Motorradfahrer gestiegen sei. Er nannte noch einmal das Ziel, bis 2020 die Zahl der Verkehrstoten in Deutsch-

land um 40 Prozent zu senken. Ein Ziel, das nach Ansichten zahlreicher Experten nicht mehr zu erreichen ist.

Barthle würdigte die Arbeit aller Aktiven in der Zweiradsicherheit und sprach seinen Dank für die zahlreichen Aktivitäten aus. Er verwies auf die verpflichtende Einführung von ABS und berichtete über ein Forschungsprojekt zu Motorradschutzhelmen, deren Prüfnorm überarbeitet werden soll.

Barthle betonte auch die wirtschaftlichen Perspektiven des Motorrades und nannte die Zahlen für den Export und die Anzahl der Arbeitsplätze, die mit dem Motorrad zusammenhängen.

Die Intermot sei, wie die meisten Messen, ein Mix aus Business und Kommunikation, sagte Gerald Böse, Vorsitzender der KölnMesse. Er stellte die aktuellen Trends der Motorradsze-



Motorradfahren ist hip

ne, insbesondere das Customizing und die Emotionen in den Mittelpunkt seiner Ansprache. 1147 Aussteller aus 41 Ländern und damit 14 Prozent mehr Beteiligung als 2014 seien auf den rund 200.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche zu finden.

Der Motorradmarkt habe sich seit der letzten Intermot positiv entwickelt, aber noch etwas habe sich wesentlich verändert: Der Zeitgeist. Wer heute in den Metropolen den coolen Aufschlag haben wolle, komme um das Motorrad nicht herum. Die Werbung habe das Thema Motorrad wiederentdeckt, Schauspieler, Rockstars, ja auch Politiker, zeigten ihre Leidenschaft für das Motorrad.

Künstler, Schrauber, Designer, Handwerker hätten das Motorrad neu interpretiert, alte und verstaubte, verrostete Überbleibsel aus den Hinterhöfen und Garagen gezogen und in Ikonen verzaubert. Das Customizing sei auf eine neue Basis gestellt worden, nicht die technische Ausrüstung, sondern das handgemachte, pur, authentische Bike sei der Schlüssel zum Erfolg gewesen. Davon habe sich auch die Industrie inspirieren lassen und entsprechende Maschinen geliefert. Und auf der Intermot werde dieser Megatrend unter dem Namen Intermot Customized gefeiert.

Auch bei ihm sei die Freude auf die Intermot mit ihren zahlreichen Neuheiten und Weltpremierern groß, unterstrich Reiner Brandicke, Haupt-

geschäftsführer des IVM: Das Motorrad müsse die Digitalisierung nicht fürchten, sondern könne davon profitieren, sagte er und verwies auf eine ganze Reihe von Motorrad-Assistenzsystemen, die der Sicherheit dienten. Etwa Kurven-ABS oder adaptives Bremslicht. Vernetzt, connected, seien die Motorräder via Smartphone oder Navigationsgeräten bereits heute. Die Leidenschaft für das Motorrad oder die Freiheit würde durch die digitalen Helfer nicht geschmälert, sondern sie werde sicherer. Neben dem Customizing erwähnte er auch die Probefahr-Aktionen auf dem Außengelände und die Stunts und die Dirt Track-Racing-Aktionen.

Die Intermot präsentiere technische und emotionale Meilensteine und zeige die Innovationen einer starken, selbstbewussten Branche. **lz**





Neuheiten auf der Intermot

Den Auftakt der zahlreichen Neuheiten auf der Intermot machte BMW. Vorstandschef Stephan Schaller präsentierte der versammelten Presse gleich drei Neuheiten.

Zuvor informierte er darüber, dass BMW auch 2016 weiter auf Erfolgskurs sei und mit 116.000 Motorrädern rund drei Prozent mehr verkauft habe, als im Vorjahr. Es sei das sechste Rekordjahr in Folge. Und auch der in diesem Jahr präsentierte überarbeitete



te Elektro-Roller C Evolution werde gut nachgefragt. Großes Potenzial sehe das Unternehmen auch in der jüngst vorgestellten G 310 R. „Wir wollen Innovationsführer bleiben“, so Schaller, der auch auf den neuen Systemhelm 7 Carbon hinwies.



Als erste Neuheit stellte der BMW-Motorradchef die neue S 1000 R vor, die leichter und leistungstärker als das Vorgängermodell sei. Mit optischen Retuschen geht die BMW K 1600 GT an den Start. Sie wirke durch die geänderten Verkleidungslinien nun noch dy-



namischer. Der Sechszylinder sei der leichteste Motorrad-Sechszylinder auf dem Markt. Dampfaus dem Drehzahlkeller und das aktuelle semiaktive Fahrwerk hat der Luxusreisetourer an Bord. Die Familie der RnineT wurde gleich um zwei neue Varianten



ergänzt. So kommt das Modell Pure in schlichter Aufmachung daher. Sie sei ganz bewusst als Basis für persönliches Customizing gestaltet, so Schaller. Einen eigenen Auftritt erhielt die RnineT Race, die auf die Bühne gefahren wurde. Der Designer erläuterte die

Formensprache, die an die Cafe-Racer der 70er Jahren angelehnt ist. Knappe Halbschale, langer Tank, Höckersitzbank sind die prägenden Elemente. Eine fast liegende Sitzhaltung soll für das richtige Feeling auf der Strecken zwischen den Cafés sorgen.

Zahlreiche weitere Vorstellungen bei Honda, Suzuki, KTM, Kawasaki oder Kreidler und der Zubehörindustrie folgten am Preetag, so dass man kaum alle Pressekonferenzen besuchen konnte. Hingucker am Honda-Stand war die neue Afrika Twin. Insgesamt gab es viele Neuheiten und auf der Motorradmesse EICMA in Mailand legten einige Hersteller nochmal ordentlich nach, so dass es für 2017 eine große Auswahl an neuen und überarbeiteten Modellen gibt.

lz





Ein Rundgang über die Intermot

Alle zwei Jahre Anfang Oktober ist wieder Zeit für die große Pilgerfahrt nach Köln. Nicht, wie einst im Mittelalter, zu den Reliquien der Heiligen Drei Könige, die sich angeblich im Dom befinden sollen, sondern zur Intermot, der neben der Mailänder EICMA wichtigsten Motorradausstellung in Europa. Es ist jedesmal großartig, die aufwendigen Präsentationen der großen Motorradhersteller zu sehen und dazu die riesige Zahl von Motorrad- und Zubehörherstellern aus der ganzen Welt, von denen wir zumeist nicht einmal die Namen kennen.

Unseren BVDM-Messestand hatten wir diesmal nicht mehr in Halle 8, sondern in Halle 6. Deutlich näher

zu unserem Probefahrt-Parcours und nicht weit vom riesigen BMW-Stand entfernt. Dort, am BMW-Stand, gab es eine schöne Neuheit in Gestalt der R nineT Racer zu sehen. Ein klassisches Sportmotorrad mit luftgeköhltem Boxermotor, Halbschalenverkleidung und Stummellenker. Eine schöne Reminiszenz an alte Zeiten, als die R 90 S noch das Maß aller Dinge war. Ansonsten viel bekanntes, inklusive des Elektromotorrads C1e. Der verkaufte sich zwar nur in kleinen Stückzahlen, so sagte man mir am Stand, aber im Rahmen dessen, was man bei BMW erwartet habe. Pläne für ein Elektromotorrad gäbe es nicht, da müsse es erst einen deutlichen Fortschritt bei den Batterien geben. Die aktuell erzielbaren

Reichweite seien außerhalb des urbanen Verkehrs noch viel zu gering.

Auf meine Frage, was die elektronisch gesteuerten Klappen in den Auspuffanlagen der aktuellen BMW-Boxer-



Modelle denn bringen würden, war die erste Antwort: Sound. Ja, und natürlich ließe sich damit der Abgas-Gegendruck variabel steuern. Mit den Lärmschutzinitiativen, die allenthalben aus dem Boden schießen und uns das Motorradfahren auf landschaftlich schönen Strecken verbieten wollen, scheint man sich bei Deutschlands großem Motorradhersteller noch nicht auseinander gesetzt zu haben. Immerhin versicherte man mir, dass die neuen BMW-Modelle wieder leiser geworden wären. So laut wie die alte, luftgekühlte R 1200 GS sei keine der neueren Maschinen mehr.

Viel Elektrisches gab es in Halle 5.2 zu sehen, wo sich, wie schon 2012 und 2014, die Hersteller von Elektrorollern und allerlei Kleinfahrzeugen versammelt hatten. Jedes nur denkbare oder auch nicht denkbare Fahrzeugkonzept mit ein, zwei, drei oder vier Rädern und Elektroantrieb konnte dort bestaunt werden. Doch nicht nur das. Es war auch möglich, die Herkunft des einen oder anderen Fahrzeugs, das unter einer deutschen Marke verkauft wird, zu seinen chinesischen Ursprungslieferanten zurück zu verfolgen. Ganz besonders galt das für einen inzwischen recht beliebten Elektroroller der Firma emco aus Lingen an der Ems, den emco Nova R



2000. Dessen originale Karosse war sogar an den Messeständen zweier verschiedener chinesischer Hersteller ausgestellt. Auf Nachfrage erfuhr ich am Stand von emco, dass man die Karosse zwar aus China beziehe, die gesamte übrige Technik aber selbst entwickelt habe. Die selbst entwickelten Komponenten kämen fast vollständig aus Deutschland und den Niederlanden. Ähnlich äußerte sich einer der Geschäftsführer der Firma e-bility aus Remagen, wo die Elektroroller der Marke Kumpan hergestellt werden. Ein Geschäftsmodell, das noch vor wenigen Jahren undenkbar gewesen wäre: deutsche Fahrzeughersteller als Veredler von Basismodellen made in China!

Ohne chinesische Basis kommt der wohl interessanteste Elektroroller aus, der auf der Messe zu sehen war: die E-Schwalbe, eine Neuauflage des legendären DDR-Rollers mit Elektro- anstatt eines Zweitaktmotors. Antriebs- technik, Batterien und übrige Elektrik



werden komplett von Bosch geliefert, das Fahrwerk und die Kunststoffkarosserie vom deutschen Elektroroller-Hersteller Govecs in Polen gefertigt. Im Sommer 2017 soll die neue Schwalbe auf den Markt kommen.

Inmitten der vielen Elektro-Zweiräder findet man die Neuauflage eines echten Klassikers: Das alte Hercules-Mofa ist wieder da, optisch kaum von seinem historischen Original zu unterscheiden, wäre da nicht ein Viertaktmotor eingebaut. Generell tauchen im Bereich bis 125 ccm immer mehr Neoklassiker made in China unter europäischen Namen auf. Am bekanntesten und mit einem großen Stand vertreten: die alte Traditionsmarke Kreidler, die mit der einst berühmten Firma aus Stuttgart-Zuffenhausen nur den Namen gemein hat, ähnlich wie im Falle von Hercules. Kreidler zeigte neben allerlei Rollern sehr schön gemachte 125er-Enduros und eine klassisch gestaltete 125er für die Straße.

Trotz aller Unkenrufe ist der Zweitaktmotor noch nicht tot, zumindest nicht im Geländesport. Beindruckend die kleinen Motoren mit riesigen, bir-

nenförmigen Auspuffanlagen an den Ständen von KTM, Husqvarna und Gas-Gas. Trotzdem scheint man sich in der Weiterentwicklung schwer zu tun. Die am Stand von KTM in Halle 9 gezeigten Zweitakt-Geländesport-Maschinen laufen noch unter der Euro 3 und werden ab kommenden Jahr in geringer Stückzahl mit Sondergenehmigung verkauft werden. An der Euro 4 werde gearbeitet, versicherte man mir am Stand von KTM. Wie soll es weitergehen, wenn in einigen Jahren die Euro 5 kommt?

Honda präsentierte in Halle 9 mit großen Aufwand die neue Fireblade und natürlich die Africa Twin. Die Jahre langweilig gestalteten Modelle im Weichspüler-Design scheinen beim größten Motorradhersteller der Welt endlich vorbei zu sein. Kawasaki hatte vor zwei Jahren mit der Ninja H2 der Konkurrenz die Schau gestohlen und





Fahrfähiges. Außerdem die Schau der Gespanne auf dem Stand des BVHK und bei Ural. Bei Ural hat man die Hausaufgaben gemacht, die Modellpalette ist fertig für die Euro 4. Leider gilt dies nicht für den zweiten interessanten Hersteller von Komplettgespannen, Jialing aus der Volksrepublik China.

ließ es diesmal ruhiger angehen. Bei Yamaha standen die neuen Modelle der erfolgreichen MT-Reihe im Vordergrund, bei Suzuki die neue GSX-R 1000. Ducati glänzte mit der neuen „Super Sport“ – einer laut Ducati alltagstauglichen Super-Sportmaschine mit einer beeindruckenden LED-Lichterkette als Tagfahrlicht, klar der Beleuchtung des Audi-Sportwagens R8 nachempfunden.

In Halle 10 lief die große Customizing Show, auf die die Leitung der Messe Köln laut eigener Aussage große Hoffnungen setzt. So manches, was dort zu sehen war, hatten die Fans schon einen Monat früher beim Motorrad-treffen „Glemseck 101“ auf der alten Solitude-Rennstrecke am Rande Stuttgarts sehen können, und dort nicht nur auf einem Messestand, sondern im Einsatz auf der Achtelmeile. In Köln gab es freilich noch mehr, noch mehr Exotisches, nur begrenzt

Das preisgünstige Einzylinder-Enduro-Gespann, das eine moderne Alternative zur Ural hätte werden können, wird nicht für die Euro 4 angepasst und war auf der Messe nicht zu sehen.

Gab es etwas wirklich Neues, konsequent Modernes? Ja - am Messestand des BVDM! Denn dort hatten wir eine elektrisch angetriebene Supermoto stehen! Hergestellt von der Firma Tacita in Italien. Eine Firma, die auf der Intermot 2014 erstmals als Hersteller elektrisch angetriebener Enduros und Supermos in Erscheinung getreten war. Das neueste Modell, die Tacita Diabolika, war dank Vermittlung des deutschen Importeurs, unseres Freundes Matthias Schmidt aus Osterode im Harz, exklusiv bei uns am Stand zu sehen. Betreut von drei sehr freundlichen italienischen Mitarbeitern. Wenn wir uns nicht für die Zukunft des Motorrads engagieren, wer dann?

Uwe Flammer



Spaß auf dem BVDM-Parcours

Mit dem großen Probefahrparcours und einem Stand in Halle 6 war der BVDM in diesem Jahr auf der Intermot vertreten. Mit einem großen und motivierten Team und bei der Bekleidung hervorragend unterstützt von der Firma Lou-is, wurde der Parcours auch in diesem Jahr wieder ein Erfolg. Als Hauptorganisator schreibt der 2. Vorsitzende Michael Bruns:

Das Wetter war diesmal etwas kühler als sonst. Das hat uns aber nicht davon abgehalten, mit viel Engagement, Spaß und Motivation diese Aufgabe zu meistern. Dass uns dies wirklich gelungen ist, haben wir in den Gesichtern unserer Teilnehmer

gesehen: Sie hatten mehrheitlich ein Glänzen in den Augen und ein Grinsen im Gesicht, als sie den Parcours verlassen haben. Auch in diesem Jahr möchte ich mit ein paar Zahlen zeigen, was wir alle gemeinsam bewegt haben:

Wir waren zusammen 67 Helfer, davon 14 Frauen und 53 Männer. Die meisten waren am Samstag (35) dabei. Gut ein Drittel der Helfer sind nicht Mitglied im BVDM und haben uns trotzdem tatkräftig unterstützt. Das hat uns besonders gefreut!

Insgesamt haben 1757 Teilnehmer (2014: 1.524) den Parcours besucht, einige von ihnen sogar mehrmals an verschiedenen Tagen. Das ist eine Steigerung um 15,3 Prozent. Jeder Teilnehmer durfte wieder

drei Motorräder ausprobieren und diese dann drei Runden auf dem ca. 400 Meter (2014: 600 Meter) langen Parcours bewegen. Dies gelang mehrheitlich erfolgreich, nur acht Teilnehmer (2014: 16 Teilnehmer) haben den





Parcours nicht erfolgreich durchfahren können (zwei Teilnehmer) oder sind schon in der Parkzone hingefallen (sechs Teilnehmer). Das sind 53 Prozent weniger Unfallmeldungen als 2014! Es gab keinen Personenschaden (2014: einen). Alle Stürze sind im Langsamfahrbereich passiert, was wieder einmal zeigt, dass gerade hier die größten Her-

ausforderungen beim Motorradfahren liegen. Auch in diesem Jahr liegen die Sachschäden aus unserer Sicht alle





im Bagatellbereich (abgebrochene Brems- oder Kupplungshebel, Schrammen an den Seitendeckeln, verbogene Fuß- oder Schalt-, bzw. Bremsrasten).

Dies ergibt in Summe rund 15.813 Runden (2014: 13.720 Runden) von allen Teilnehmern, wobei jeder Teilneh-

mer je Rundenturn 1,2 Kilometer zurückgelegt hat – bei 3 Maschinen ergo ca. 3,6 Kilometer. Insgesamt haben alle Teilnehmer 6325 Kilometer (2014: 8230 Kilometer) zurückgelegt! Das ist weniger als im Jahr 2014, da der Parcours dieses Mal um 200 Meter kürzer



war. In der Spitze hatten wir 20 Motorräder auf dem Rundkurs. Vielleicht hätten sich noch mehr Teilnehmer entschlossen Probe zu fahren, wenn das Wetter schon am Donners-

tag besser gewesen wäre.

Insgesamt sind die Zahlen und Ergebnisse sehr erfreulich. Wir denken, dass unser Konzept zur Durchführung des Probefahrparcours sich erneut



positiv bestätigt hat. Besonders erfreulich war in diesem Jahr auch die Zusammenarbeit mit der Firma Louis bei der Kleiderausgabe. Die technische und personelle Verstärkung hat sich zusätzlich sehr positiv bemerkbar gemacht!

Sich für den Verein zu engagieren ist wichtig. Davon lebt ein Verein und zeigt nach außen, dass wir alle einer guten Sache nachgehen. Uns hat es sehr gefreut, dass sich so viele bereitwillig zum Helfen gemeldet haben. Betonen möchten wir dabei, dass



auch sehr viele Helfer dabei waren, die keine Mitglieder sind! Das ist einfach klasse! Und nur so war es möglich, dass jeder von uns auch mal Zeit hatte, Luft zu holen und die Messe zu besuchen. Besser geht es nicht.

Wir würden uns freuen, wenn Du uns auch auf der nächsten Intermot unterstützt.

Diese findet vom 3. bis 7. Oktober 2018 statt, am Besten den Termin gleich vormerken.

Viele Grüße und nochmals herzlichen Dank sagen Michael Lenzen, Dag-

mar Schreiner, Karin Karrasch, Olaf Biethan und Michael Bruns vom Orga-Team Intermot 2016 und der Vorstand des BVDM.

mb





Streckensperrungen, Lärm und Elefantentreffen

Zum Messeauftritt des BVDM bei der Intermot gehört neben dem erfolgreichen Probefahrparcours auch ein Stand. Durch die Zusammenarbeit mit Louis konnten wir in Halle 6 eine umgebaute BMW RnineT präsentieren und zudem eine Elektro-Enduro der Firma Tacita, so dass wir auch ein interessantes Zukunftsthema auf dem Stand hatten. Der Aufbau erfolgte am Montag, so dass zum Poesstag alles einsatzbereit war. Da dann auf unserem Stand normalerweise nicht viel los ist, nutzte ich die Gelegenheit, an einigen der Pressekonferenzen teilzunehmen und

mir einige Neuheiten anzuschauen. Doch bei den Fülle an Neuvorstellungen reichte meine Zeit nur für wenige Termine. Eine Menge Show gehört für die Hersteller mittlerweile dazu, wenn ein neues oder auch nur ein überarbeitetes Modell auf den Markt kommt. Vorstand und Designer-Team, Marketingleute und Entwicklungs-Ingenieure stehen parat und präsentieren den vielen Journalisten die Modelle.

Wieder zurück auf dem Stand kam der Kölner Kabarettist Jürgen Becker vorbei. Da wir uns von einigen Terminen her kennen und er vor einiger

Zeit in einem WDR-Hörfunkbeitrag die Debatte um Motorradlärm gehört hatte, bei der ich für den BVDM die Position der Motorradfahrer vertreten hatte, waren wir schnell bei diesem Thema (siehe Artikel auf Seite 24). Lärm war auch immer wieder Anlass zu verschiedenen Gesprächen auf unserem Stand, denn unsere beiden Ausstellungsmotorräder liegen von der Lautstärke her weit auseinander. Die Tacitara als Elektromotorrad säuselt leise, aber vernehmbar, die BMW mit ihrer Auspuffklappensteuerung ist richtig laut, und das völlig legal. Viele Motorradfahrer machten deutlich, dass sie die Lautstärke nicht brauchen und nicht wollen, einen angenehmen Klang finden aber eine ganze Reihe der Motorradfahrer wichtig. Das Stand-Team hatte einiges zu tun, aber der ganz große Run ist nach meiner Einschätzung ausgeblieben, auch wenn die Messehallen am Wochenende gut besucht waren. Laut Pressemitteilung

der Kölnmesse (siehe unten) gab es allerdings einen Besucherrekord.

Es hat mal wieder viel Spaß gemacht, und es blieb für alle auf dem Stand auch Zeit genug, sich ausgiebig die Messe anzusehen. Wenn Du auch Interesse hast, den BVDM auf einer Messe zu vertreten oder bei der Organisation und Koordination helfen möchtest, dann solltest Du Freude am Umgang mit Menschen, ein überzeugendes ruhiges Auftreten haben und Dich natürlich für den BVDM interessieren. Melde dich einfach unter info@bvdn.de, Stichwort Messe.

Ich möchte mich an dieser Stelle noch einmal ganz herzlich beim Messe-Team und allen Helfern und Organisatoren auf dem Probefahr-Parcours für die gute Arbeit bedanken.

Michael Lenzen

Pressemitteilung der KölnMesse zur Intermot in Auszügen:

„Die INTERMOT in Köln hat alle bisherigen Rekorde übertroffen und glänzte

mit einer perfekten Performance. Die international führende Business- und Eventmesse für Motorräder und Roller präsentierte ein Feuerwerk an Innovationen mit rund 40 Premieren der Fahrzeughersteller. Zugleich setzte die INTERMOT mit emotionalen Erlebniswelten neue





Maßstäbe in der Messewelt für Motorräder. Die Leidenschaft rund um die Faszination Bike war besonders in der INTERMOT customized zu spüren, einer speziell auf das Thema Customizing und das Lebensgefühl der Szene ausgerichteten Show-in-Show. Entsprechend strömten mit über 220.000 Besuchern aus 95 Ländern deutlich mehr Bikerfans in die Kölner Messehallen als jemals zuvor. „Die INTERMOT 2016 war ein Mega-Event mit herausragenden Ergebnissen,“ freut sich Gerald Böse, Vorsitzender der Geschäftsführung der Koelnmesse. „Wir haben mit neuen Konzepten und speziell mit der Integration der Customizing-Welt eine neue Ära eingeläutet, getragen von Individualität, Emotionalität und Begeisterung.“ Auch für Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer des IVM, war die INTERMOT 2016 ein voller Er-

folg: „Das hervorragende Besucherergebnis, beispielsweise mit mehr Fachbesuchern aus Italien, beweist: die Branche ist innovativ und zukunftsorientiert aufgestellt. Die Industrie hat mit neuen Modellen und Konzepten die Trends der Zeit umgesetzt - hin zu mehr Individualität und Alternativen für junge Einsteiger. Die Jugend entdeckt das motorisierte Zweirad wieder, sei es in der urbanen Mobilität oder als Ausdruck eines Lifestyles.“ Zur INTERMOT 2016 zeigten 1133 ausstellende Unternehmen aus 40 Ländern ihre Neuheiten und Produkte, ein Plus von 17 Prozent zur Vorveranstaltung. „Die große Zahl an Premieren und die weltweite mediale Resonanz, besonders in Online- und viralen Medien, im Vorfeld und während der Messeta-ge unterstreichen die Bedeutung der INTERMOT als wichtigster Treffpunkt

der Motorradcommunity. Branche und Szene treffen sich immer am wichtigsten Spot, und der ist für die Motorradwelt in Köln“, stellt Katharina C. Hamma, Geschäftsführerin der Koelnmesse, fest.“



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
73540 Heubach

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

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



Maßnahmen gegen Motorradlärm nötig

Kabarettist und Motorradfahrer Jürgen Becker nimmt im Gespräch mit dem BVDM Stellung zur zunehmenden Lärmproblematik

Prominenten Besuch erhielt der BVDM auf seinem Stand in Halle 6 bei der Motorradmesse Intermot in Köln. Kabarettist Jürgen Becker, der begeisterter Motorradfahrer ist, kam vorbei. Den Gutschein für ein Sicherheitstraining, den BVDM-Vorsitzender Michael Lenzen ihm vor zwei Jahren bei der Intermot vor der Internationalen Motorradsicherheitskonferenz überreicht hatte, habe er noch nicht eingelöst, sagte er. Der BVDM würde sich freuen, wenn es im kommenden Jahr ein passenden Termine geben würde, an dem der bekannte Kabarettist den Gutschein einlöst. Vielleicht ist ja auch ein Training mit Ausfahrt mit dem Gespann passend.

Gesprächsthema mit dem Vorsitzenden Michael Lenzen waren nicht nur aktuelle Motorradprojekte von Jürgen Becker, sondern auch die Motorradszene und aktuelle Entwicklungen in der Branche, die auch auf der Motorradmesse zu sehen waren.

„Die Motorradfahrer müssen aufpassen, dass es ihnen nicht so geht wie den Rauchern.“

Jürgen Becker, Kabarettist

Der BVDM-Vorsitzende berichtete von der Arbeit des Verbandes und dem teilweise erfolgreichen Kampf gegen die Streckensperrungen und die Lärmproblematik. Für das Verhalten einiger Motorradfahrer, die mit manipulierten Auspuffanlagen oder unangemessener Fahrweise negativ auf sich aufmerksam machen, hatte der Kabarettist ebenso wenig Verständnis

wie für Motorradhersteller, die immer häufiger bei neuen Modellen Auspuffklappensteuerungen verbauen, und damit immer lautere Motorräder produ-

zieren. Im legalen Rahmen, denn die Zulassungsbestimmungen erlauben diese Art vom Steuerungen, die auch in überwiegend sportlichen Pkw eingesetzt werden.

Er haben Verständnis für die Verärgerung von Anwohnern an beliebten Motorradstrecken, sagte Becker. Er hatte den BVDM-Vorsitzenden in einer Radiosendung auf WDR 5 gehört, in der es um den Motorradlärm ging





Jürgen Becker auf dem Stand des BVDM bei der Intermot in Köln. Ein Thema im Gespräch mit dem BVDM-Vorsitzenden Michael Lenzen war der Motorradlärm. (Foto: Lenzen)

und Anwohner in Sundern, massiv gegen die Belästigung protestieren. Die Motorradfahrer müssten aufpassen, dass sie sich nicht den Ast absägten, auf dem sie sitzen, so Jürgen Becker.

Er forderte, dass Motorradfahrer und Hersteller etwas unternehmen müssten, so Jürgen Becker. Sonst könnte es den Motorradfahrern ganz schnell genauso gehen, wie den Rauchern. Von denen habe auch kaum einer geglaubt, dass er so schnell vor der Türe stehen würde. Damit die Motorradfahrer künftig nicht vor der geschlossenen Türe, sprich jede Menge gesperrter Strecken stehen, ist zum

einen die Rücksichtnahme der Motorradfahrer erforderlich, zum anderen aber auch, dass die Motorräder endlich leiser werden. In Brüssel wird aktuell an der Euro 5 für Motorräder gearbeitet, die auch noch neue Geräuschgrenzwerte festlegt.

Der BVDM freut sich über die prominente Unterstützung durch Jürgen Becker und fordert Hersteller und Politik auf, die richtigen Weichen zu stellen, damit Motorradfahren auch in Zukunft noch Spaß macht – nicht nur den Motorradfahrern, sondern auch den Anwohnern.

Michael Lenzen



Helfer für das Elefantentreffen gesucht

Das Elefantentreffen geht 2017 mit seinen neuen Regeln „Back for Future“ zum dritten Mal an den Start. Sieben Punkte bilden auch

in diesem Jahr wieder den Kern, mit dem es erfolgreich gelungen ist, dem Elefantentreffen durch einen Schritt zurück langfristig eine Zukunft zu

geben. Die Rahmenbedingungen für das älteste Wintertreffen der Welt sind gesichert.

Damit das Treffen aber stattfinden und problemlos für die vielen Teilnehmer über die Bühne gehen kann,





sind viel helfende Hände erforderlich. Nicht nur beim Aufbau, sondern insbesondere während der Veranstaltung. Die Veränderungen des 7-Punkte-Programms umzusetzen, den Teilnehmern zu erläutern und ihre Notwendigkeit zu bekräftigen, bleibt eine spannende Aufgabe für uns als Helfer des BVDM. Viel ist dazu schon geschrieben und gepostet worden. Doch vor Ort gilt es, gemeinsam die aufgestellten Regeln auch im dritten Jahr konsequent einzuhalten und mit Leben zu füllen.

Die Tätigkeit des einzelnen Helfers behält eine besondere Bedeutung. Durch sein Auftreten, sein Überzeugen und sein Engagement ist er mehr

als alle anderen dazu in der Lage, zu einer guten Stimmung beizutragen. Wichtige Einsatzpunkte für uns bleiben daher unter anderen die Straßensperre in Solla am Hauptzufahrtsweg, die Kontrolle am Haupteingang und eine ausgedehnte Präsenz auf dem Gelände, auch und gerade in den Abend- und Nachtstunden. Zusätzliche Aufmerksamkeit in den Nachtstunden hat auch in diesem Jahr der Brandschutz.

Nicht nur der Dienst im Rahmen der Veranstaltung, sondern auch die Gemeinschaft, die wir erleben, veranlasst viele Helfer, jedes Jahr wieder beim Elefantentreffen dabei zu sein. So haben wir auch 2017 als Sammel-





unterkunft für die Helfer zwei Wohnungen im wiedereröffneten Gasthof Geisselstein in Solla angemietet, in dem wir mit Luftmatratze und Schlafsack unterkommen können. In diesem Jahr mit neuer Heizung und Frühstück vor/nach dem Dienst. Für den Zubringerdienst steht auch diesmal der Straßen zugelassene Streitwagen zur Verfügung. Wer einen alten Helm entbehren kann, möge ihn bitte mitbringen.

Veränderungen erwarten uns und das Elefantentreffen bestimmt auch in diesem Jahr. Daher würden wir uns besonders freuen, wenn wir Dich

als Helfer begrüßen dürfen. Die Aufwandspauschale für die Helfer wurde nach der letzten Veranstaltung bereits deutlich angehoben. Dein Einsatz soll bei aller Arbeit auch Spaß machen und Du sollst nur Zeit und nicht auch noch Geld mitbringen!

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

Für das Team vom Elefantentreffen Uwe Marcus



Aus für die Winterreifenpflicht

Die Winterreifenpflicht für Motorräder ist vom Tisch. Das jedenfalls lässt sich der Aussage der Pressestelle des Bundesverkehrsministeriums entnehmen, die auf eine Anfrage unseres Verbandes antwortete. Darin heißt es: „Das BMVI hat mit der Überarbeitung der StVO im Jahr 2010 die Winterreifenpflicht konkretisiert. Der Bundesrat hat die Bundesregierung gebeten, weitere Punkte – u.a. die Definition des Winterreifens – zu prüfen und die Vorschriften fortzuschreiben (BR 699/10). Die diesbezügliche Überarbeitung der StVO ist derzeit in Arbeit. Dabei ist u.a. auch vorgesehen, Zweiräder von der situativen Winterreifenpflicht zu befreien, da entsprechende Winterreifen für die Fahrzeuge nicht am Markt verfügbar sind“.

Der BVDM begrüßt diese späte Einsicht des Bundesverkehrsministeriums sehr. Immer wieder haben wir darauf hin gewiesen, dass diese Regelung für Motorräder absolut unsinnig ist, da es weder geeignete, speziell für die winterlichen Bedingungen entwickelten Reifen (mit ganz weni-

gen Ausgaben) gibt, und zum anderen durch die in Deutschland geltende Reifenbindung, diese Reifen nur mit sehr großen Aufwand (Einzelabnahme, da die Hersteller für die Reifen ohne Prüfung keine Freigabe erteilen und die Reifenhersteller keine ABE für die entsprechenden Maschinen vornehmen) für die jeweilige Maschine in die Papiere eingetragen werden. Damit ist nun wieder, kurz vor den ersten Wintertreffen und dem Elefantentreffen, Rechtssicherheit hergestellt. Die Arbeit des BVDM hat sich mal wieder ausgezahlt. *lz*





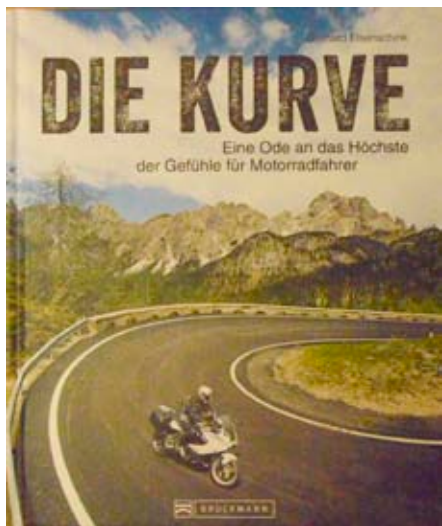
Die Faszination der Kurve

Ohne sie fehlte das Entscheidende beim Motorradfahren, sie macht den ganz besonderen Reiz aus: Die Kurve. Dabei gibt es die Kurve eigentlich nicht, sondern nur Kurven, denn keine ist wie die andere. Eine Liebeserklärung an die schönste

Verbindung zwischen zwei Punkten hat Gerhard Eisenschink in einem großformatigen Bildband mit sehr interessanten und teils philosophischen Texten vorgelegt. Das Buch heißt „Die Kurve – Eine Ode an das höchste der Gefühle für Motorradfahrer“.

In vielen kurvenreichen Regionen in Europa entstanden die imposanten Bilder. Auf 192 Seiten lädt das Werk zum Blättern und zum Lesen ein, denn die Texte sind von verschiedenen Autoren geschrieben und beleuchten das Thema aus sehr unterschiedlichen Perspektiven, ob als Motorradfahrer, Fotograf, Mönch, Archäologe, Rennfahrer oder Straßenbauer. Ein sehens- und lesenwertes Buch, dem allerdings höherwertiges Papier zu mehr Brillanz bei den Fotos verholfen hätte. **lz**

Gerhard Eisenschink, Verlag Bruckmann, 192 Seiten, ISBN 978-3-7343-0932-8, 39,99 Euro.



Ein neuer Helm muss her

Anfang des Jahres war mal wieder Sicherheit fällig. Ein neuer Helm für den wichtigsten Kopf, den ich habe. In einem der großen Zubehör-Shops ging ich auf die Suche. Bis dato waren meine Helme eher im unteren Preissegment angesiedelt.

Dann steht man vor dem Regal und ist erschlagen! Eine Auswahl die kaum zu übertreffen ist. Hell, dunkel, bunt, matt, glänzend und sicher auch nicht sicher „die Modelle Braincap“.

Eigentlich wollte ich einen Klapphelm der neueren Generation erwerben



ben, Preis hoch. Da steh ich da und setze einen nach dem anderen auf. Da sagt die weltbeste Ehefrau (danke Ephraim Kishon): „Warum nimmst du keinen Jethelm? Du hast das Kinnteil doch sowieso oben!“ Mitten im Griff zum nächsten Helm hielt ich inne und ging in mich. Nachdenken . . . wann hast du das Kinnteil unten? Fast nie!

Also Regalwechsel, und dann lag er da! Mein Neuer! Schubert M1. Gut der Preis ist mit rund 400 Euro oho, aber ich habe nur einen Kopf. Eingebaute Lautsprecher und eingebautes Mikrofon. Luxus!

Das dazugehörige Bluetooth-Set kam dann noch etwas über 150 Euro.

Aber jetzt kann ich telefonieren, Musik und Navi-Ansagen direkt hören, ohne die Umwelt zu belästigen. Klasse, sogar das Pling bei WhatsApp sowie eingehenden E-Mails oder Facebook-Kommentaren höre ich.

Nach den ersten 3000 Kilometern muss ich sagen, der Helm trägt sich spitze! Angerufen werden, gerade während der Bereitschaft durch meinen Arbeitgeber, ist okay! Aber Musik auf dem Motorrad hören, kann ich nicht gebrauchen. Das Navi steht meist auf stumm. Und das Internet ist während der Fahrt ausgeschaltet, weil mich das Pling Pling gestört hat! Ich würde den Helm wieder kaufen. *wil*

Erste Erfahrung mit Calimoto

Eine neue App ist auf dem Markt: Calimoto für Android, ein Routenplaner/Navigationssystem für Smartphones. Vielversprechende Funktionen werden offeriert. So sollen besonders kurvenreiche Strecken berücksichtigt, Wohngebiete, Autobahnen etc. ausgeklammert sein. Ich habe es installiert und dank meines Helms mit Kommunikationstechnik, höre ich auch die Ansage.

Zuerst fiel mir bei der Routenplanung auf, dass dieses Navi keine für uns gesperrten Straßen berücksichtigt. Was aus meiner Sicht gar nicht funktioniert, ist die Sprachausgabe

der Software! Das ist ganz schlechtes Denglisch. Biegen sie in fünfhundert Metern left auf die B twothirtyseven... Das brauchen wir in der heutigen Zeit nicht. Auch dass ich laufend rechts oder links abbiegen sollte, wo keine Straßen waren ist, inakzeptabel. Folgen sie fünf Kilometer dem Fahrbelag. Dann ertönt es einen Kilometer später: Neuberechnung...

Bis jetzt würde ich der App die Note ungenügend geben. Aber jeder hat eine zweite Chance verdient. Vielleicht habe ich die Möglichkeiten ja noch nicht richtig eingestellt. Ich werde weiter berichten. *wil*



Erlebnisse auf der Rennstrecke



Ein kleiner Rückblick ins Jahr 2015, das Jahr des „dnf, did not finish, nicht angekommen“ und diverser Reifenquerelen!

Wie ging doch gleich der Satz: to finish first . . ., bin ich eh weit von entfernt, aber das, was letztes Jahr so alles im Weg stand war, schon zum Heulen. Zuerst steht plötzlich ein Sprinter im Weg. Da sind wir schon auf dem Hinweg ausgeschieden, bevor es auch nur einen Meter auf dem Pannonia-Ring gab. Na Bravo! Der zweite Versuch war auch nicht gerade von Erfolg gekrönt, erster Tag, erstes Training, erste Runde, das Gefährt fährt sich ziemlich unkontrollierbar. Der hochgelobte Reifen den ich mir, nachdem Dunlop die Pro-

duktion der 18 Zoll KR eingestellt hat, zugelegt habe, zeigte weniger Grip, als ich es gewohnt bin.

In der zweiten Runde auf dem Slovakia-Ring geht es über eine Brücke, rechts runter in eine Spitzkehre. In der schmiert die Fuhre bedenklich und ich rutsche auf meinem eigenen Öl ins Kiesbett. Analyse: Wellendichtring der Getriebeabgangswelle aus dem Gehäuse gedrückt, Öl statt durchs Getriebe aufs Ritzel, auf die Kette, aufs Hinterrad und zu allem Überfluss einmal auf die ganze Strecke. Der Reifen war wohl doch nicht so schlecht. Nachdem meine bewundernswerte Frau, mit der Frau meines Freundes Charly den Ölkumpen entfettet hatte, ich



mich in der Zwischenzeit ebenfalls bei der Ölputzerei und Duschen des Hinterradreifens wieder am Platz befand, ging es dem Übeltäter an den Kragen. Das Lager der Welle wird innen mit drei Schrauben ge-



sichert und diese Sacklochbohrungen sind außen durch Knubbel zu erkennen. In eben jene bohrt man Drei-Millimeter-Löcher und schneidet ein Gewinde M4 hinein. Die Schrauben mit Schrauben oder Wellensicherung einsetzen und die drei Köpfe mit Si-

cherungsdraht garniert, ergeben ein hübsches Dreieck, das sich wunderbar über den Dichtring spannt.

Hilfe ist bei grab the flag aller Orten. Ohne Zögern gab es, nach der obigen Instruktion wie man dem Fehler bei-



kommen kann, einen Akkuschauber geliehen, die notwendigen Schrauben fanden sich in einer anderen Box, und es konnte am nächsten Morgen weitergehen. Nicht lange, denn es ölte noch immer irgendwoher. Konnte ich allerdings



nicht finden, und daher habe ich nach genau 2,5 Runden den unwilligen Eisenhaufen für dieses Wochenende stillgelegt. Nach Durchsicht haben der Motorenbauer und ich entschieden, dass er dicht ist und es wohl Restöl gewesen sein muss, wohl in der Kette und anderen Teilen, die wir doch nicht so gereinigt hatten, wie nötig. Es wäre allerdings nicht sonderlich viel weiter gegangen. In Rijeka bin ich nach einem Tag und dem ersten Training des zweitens Tages mit einem Gehäuseriss ausgefallen. Fazit der Saison: Nimm einem Ersatzmotor mit, den wirst du dann vermutlich nicht brauchen, aber er ist da und halte zu Transportern einen größeren Abstand, leer bremsen

die wie ein Panzer.

Netterweise gab es auf der Cup-Feier einen Pokal für Beharrlichkeit. Drei Veranstaltungen ohne einen einzigen Rennstart, das haben nur wenige geschafft. Die neu zugelegten Avon Rennreifen werden, auch wenn andere damit prima zurechtkommen, nicht meine Freunde und werden noch vor Ort verkauft. Es war nicht so ergiebig, das Jahr 2015

Meine Lust, mich 2016 wieder mit der Kreisfahrerei auseinanderzusetzen, war bei null. Irgendwann im Januar setzt eine bekannte Unruhe ein, gleichzeitig geht mir das letzte Jahr durch den Kopf und die Frage „soll ich, oder eher nicht“, pendelt in Richtung „lass es bleiben“. Der skeptische Blick meiner Gattin wird mir auf ewig in Erinnerung bleiben. Geduldig hat sie sich meine Gegen-Argumente angehört, wissend, dass ich diesem Virus vermutlich eh nicht mehr lange standhalten kann. So kam es, wie es kommen musste, und sie es wohl schon lange wusste.

2016, das zweite Jahr der neuen Reifen.

Vor dem erforderlichen Gehäusetausch haben wir den Ersatzmotor geprüft, fluchend festgestellt, dass dessen Pleuel wohl nicht mehr so wirklich gut ist, ausgetauscht werden muss und wurde. Nun nur noch einen neuen Zylinder drauf, und fertig ist das Er-





satzmotörchen. Dem Einsatzmotor ein neues Gehäuse verpasst, alles vorher nochmal durchgesehen und vermessen, zusammen- und eingebaut.

Jetzt nur noch den Vorderradreifen organisieren. Nur welchen? Ich klappe diverse Renndienste nach meinem Favoriten KR825 ab, aber es gibt schlichtweg keinen. Meine bevorzugten Dunlop werden wohl nie wieder produziert werden und nach dem Test von zwei unterschiedlichen Reifen und Herstellern, hat es mich zu einer Kombination Conti Rennreifen hinten und Straßenreifen vorne gespült. Das ist jetzt nicht so, wie ich mir das vorstelle, aber es gibt für 18 Zoll-Felgen nicht so die große Auswahl, und der

vordere Rennreifen ist als 100/90 für die 1.85 Felge zu breit. Also den Classic Attack in 90/90 vorne drauf und mit mulmigem Gefühl auf zum Pannonia-Ring.

Meine Zweifel bestätigten sich erstmal. Es lief nicht so wie erhofft, aber wie erwartet. 37 Teilnehmer, 35 Starter und ich komme nicht in Gang, traue dem Reifen nicht und lande auf Platz 29. Gefühlt hätte ich auch gleich aus der Boxengasse starten können. In jedem Training ratterte mir dauernd die Frage durch den Kopf wann der Vorderradreifen aufgibt. Das ist wenig hilfreich, versaut einem ein wenig die Lust und lässt es manchmal erschreckend wie Arbeit erscheinen.



Wir stehen also so im Grid rum, die neue Starterin gibt das Zeichen das es gleich los geht, das halbe Feld zuckt weil sie den Arm runter gerissen, die Fahne aber nicht hochgerissen hat. Einen kleinen Moment später zieht sie die Fahne hoch und los geht die Hatz. Viele vor mir sind irritiert, Charly der wegen meines Vorderradmisstrauens sechs Plätze vor mir steht und ich schnupfen vor und in der ersten und zweiten Kurve machen wir 10-12 Plätze gut. Das hält leider nicht lange und meine Sorgen wegen der Front lassen mich fahren, als hätte ich einen Stock verschluckt. Letztlich komme ich auf 23 an. Sechs Plätze besser als gestartet, dämlicherweise zwei Plätze hergeschenkt weil mir der Gang während des Anbremsen rausgesprungen ist und es eine kleine Besichtigungsrunde durch die Wiese gab. Von 2.34 auf 2.32 runtergefahren, versöhnlich, aber nicht befriedigend. Charly, der eigent-

lich immer nah bei mir ist, hat es weiter vor geschafft. Ich freue mich für ihn, aber so geht das doch nicht und es wurmt mich ehrlich gesagt schon.

Während der abendlichen Grillerei wächst in mir der Plan heran, es morgen doch mal mit anderen Luftdruck und mehr Einsatz zu probieren. 9.20 Uhr, das erste Training geht los, irgendwann hört sich das Mopped erst hart an um dann auszugehen, ich rolle mit dem Havaristen in unsere Box. Motorschaden? Wieder was am Vergaser? Der machte gestern schon Zicken und ist zu allem Überfluss auch zweimal kurz offen geblieben. Das ist nicht so wirklich schön, blöd wird es, wenn man keinen Schließerzug dran hat. War blöd, wird aber nicht mehr blöd sein, denn den habe ich vor Rijeka noch nachgerüstet. Wir zerlegen den Flachschieber, finden nur ein paar Kerben im Schwimmernadelventil, die wir zwar entfernen, alles sauber ausblasen und wieder zusammensetzen, aber ein richtiger Grund findet sich nicht. Nach x-Kickversuchen und dem Einsatz der Startmaschine springt sie kurz an, um sofort einen anderen Ton anzuschlagen und auszugehen.

Zündung? Deckel runter und große Augen später schraube ich die völlig lose im Gehäuse hängende Grundplatte wieder



an ihren Platz.

Mittlerweile ist es 10.20 Uhr. Die Zündung wird auf etwas später gestellt und es geht wieder auf die Strecke. Das muss jetzt besser werden... Brechstange frei, Pokal oder Spital, andere fahren damit in der BolDor und die sind schneller. Einmal auf Temperatur gibt sich das Vorderrad immer besser, was weniger am Reifen als eher an meiner bisherigen Zauderei gelegen haben wird. Der war halt nie schlecht. 11.20, keine Änderung aber es regnete leicht. Jetzt nicht zögern und in der Box ausharren, raus und probieren wie weit es geht. 12.20 letztes Training vor dem 2. Rennen, jetzt gilt es.

Letzte Chance noch was zu probieren. Es funktioniert immer besser und Runde um Runde baut sich das Vertrauen ins Vorderrad wieder auf, Yeah.

So Charly, wollen doch mal sehen, ob wir meine Welt nicht wieder gerade rücken können. Die Mittagspause nutze ich noch mal zur Durchsicht und schaue mir die ersten Rennen des Tages an. Die räubern durch die eben noch nassen ersten



beiden Kurven, dass es eine Freude ist. Schwuppi und ich schauen uns an, entweder sind die deppert oder es ist dort wieder trocken. Es geht, also wird es bei uns auch gehen. 15 irgendwas Uhr, wie immer steigt meine Nervosität ins Unendliche und ich könnte in den Helm kotzen, endlich geht es zum Vorstart, ich werde ruhiger. Wir fahren in die Besichtigungsrunde und stellen uns auf. Immer noch von

meinem „schwer erkämpften“ Startplatz 29. Der Start geht diesmal reibungslos, keine Verwirrung, die sich ausnutzen lässt. Ich kann trotz allem Plätze gewinnen und halten, komme als 20. aus der ersten Runde, als 18. aus der zweiten und zur Krönung konnte ich Charly niederringen. Höhö. Zwei weitere Runden später liege ich auf 16 und er hängt mir im Nacken. Kurz nicht aufgepasst und zack hat er mich hergebrannt, ich kann sein Grinsen quasi spüren.

Das motiviert, langsam arbeite ich mich wieder ran. In Runde sechs gehe diesmal ich vorbei, verbremse mich in der nächsten Kurve und brauche nach der Strecke, die Curbs, die folgenden Rasensteine auch noch das Gemisch aus Dreck und leichtem Ansatz von Rasen. Zurück, auf dem Asphalt danke ich meinem Taschenpapst für seine Aufmerksamkeit und Obi Wan Melbert für seine eindringliche Mahnung: „Bremsen schafft - Gas geben löst Probleme.“ Noch zwei Runden, Charly gefühlt im Nacken, hetzen wir dem Feld hinterher, ich kann zwei Plätze, er noch einen gutmachen. Als 14. abgewunken, was für ein Rennen. Die Rundenzeit auf 2.28 gedrückt. Das Vertrauen ins Mopped ist wieder da. Was willst du mehr? Wir zischen unser kühles Ankunftsbeer, stehen völlig geschlaucht aber glücklich in der Box und grinsen uns eins. Höhö! Aber der Motor läuft

immer noch nicht richtig, ich glaube, das muss ich mal den Martin um Rat fragen oder ihm das Ding an besten gleich auf die Werkbank stellen und um Kontrolle bitten.

Gut immer noch nicht Top 10, aber es hat ordentlich Laune gemacht!

Der Slovakia-Ring fällt wegen Urlaubsüberschneidung aus, so richtig gerne fahre ich da aber eh nicht. Daher weniger tragisch.

Rijeka 2016 beginnt mit Regen – und einem überlaufenden Vergaser, den hatten wir am Pannonia (siehe weiter oben) schon mal zerlegt und dabei den O-Ring des Schwimmerkammerventils zerstört. Hat nur keiner gemerkt. Wer sich das Ventil ansieht und ausbaut, sollte beim Einbau zwingend darauf achten den Ring einzufetten. Man hobelt sich sonst ein Kerbe rein, dann ist das Ventil zu, der Sprit rinnt je nach Beschädigung mehr oder weniger „gut“ an der Schadstelle vorbei und überflutet die Kammer. Ich





war damit aber nicht allein. Der Montagefehler tritt wohl öfter auf und ist neben meiner persönlichen Ungeschicklichkeit auch einer scharfen Kante geschuldet, die man hinterhältigerweise im ersten Moment auch nicht bemerkt.

Die ersten drei Trainings sind im Nassen, so richtig Regen kann man es nicht nennen, es tröpfelt. Das Vertrauen in den Bereifung lässt mich locker um den Kurs gleiten und



man mag es kaum glauben: Ich stehe erstmalig als erster auf der Zeitenliste. Martins Motorkur ist da sicher nicht unschuldig dran, hatte er doch die Nockenwelle mit anderen Steuerzeiten und den Zylinder ohne Fußdichtung verbaut. Dass der nun gleich so frei drehte, hatte ich allerdings nicht erwartet und die passende Übersetzung nicht in der Ersatzteilkiste. So drehte der Motor in der Mitte der beiden langen Geraden schon am Anschlag.

„Leider“ wurde es dann trocken und schon robbte sich die Meute wieder ran und „teilweise“ auch vorbei. Nachher habe ich erfahren, dass sich

einige mit allerfeinstem Tuningmaterial ausgestattet haben, das gilt es nachzuholen. Nach Abschluss aller Trainingsläufe steht Charly wieder einen Platz vor mir und mein Hauptziel Hans eine ganze Reihe. Da das Feld immer enger beisammen ist, landen wir (#177 und #104) mit unseren 1.56 im hinteren Mittelfeld auf den Plätzen 22 und 23 von 39.

Das erste Rennen geht los und ich kann die „blöde“ Startfahne erst sehen, als sie ganz oben ist, meine Bitte, dass die Kleinen doch noch vorne sollten habe ich nicht gestellt, so muss ich nächstes Jahr wohl schneller fahren. Wie auch immer, erste Kurve, alles zieht nach innen und ich bleibe rechts außen. Es staut sich wie erwartet und es geht schön am Stau vorbei. In der nächsten links bin ich innen und nehme eine andere Linie. Das spült mich auch etwas weiter vor. Charly und Hans sind noch vor mir. Zweite oder dritte Runde, ich bin an Charly dran, es geht um den Berg und ich nehme mehr Schwung mit als er. Wir fahren in die „Rijeka-Kurve“ ein, er fährt mehr innen-mittig, ich gehe nach außen und kann ihn hinter mir lassen. Hans ist noch ein gutes Stück weiter vor, er zieht mich ran, ich kann an ihm und noch ein paar anderen vorbei. Yeah! Ich sehe Roger vor mir, will ihn unbedingt noch bekommen und fahre zu optimistisch in die 180 Grad-Rijeka



ein, es knirscht, das Vorderrad verliert an Kontakt und rutscht weg. Gerade so viel, dass ich es noch abfangen kann. Sch... , beeindruckt nehme ich die Kurve die nächsten beiden Runden etwas vorsichtiger und kann ihn nur ziehen lassen. 2 Sekunden hinter ihm laufe ich auf Platz 16 ein. Rundenzeit 1.54. Ich bin zufrieden.

Abends, wir sehen die Mofas durch, erkenne ich die Grund für den Rutscher: Die Fußraste hatte aufgesetzt und damit das Rad ausgehebelt. Hm, soll man sich ärgern oder freuen?

Der Reifen war es nicht, die Fußraste lässt sich aber nicht „mal eben“ mit Bordmitteln nach oben versetzen. Also geht es im zweiten Rennen etwas umsichtiger durch diese Kurve. Ich kann mich auch diesmal an Roger heranfahren. Versuche es aber ungeschickt an einer Stelle an der man, wenn man wie ich diesmal nicht vorbeikommt, viel Schwung verliert. Hätte ich mich doch zurückgehalten und wäre besser in der letzten Kurvenkombi über ihn hergefallen. Da ist mehr Platz und er



hätte weniger Möglichkeiten der Abwehr gehabt. Naja „... hätte, hätte, hätte...“ So blieb es bei Platz 17. Die schnellste Rundenzeit war wieder 1.54. Ich bin zufrieden, grad auch weil ich das gesteckte Ziel hinter mir lassen konnte.

Weniger zufriedenstellend ging es im Langstreckenrennen zu. Wir (Team DÖF, deutsch österreichische Fahrgemeinschaft) werden auf Startplatz 35 gelost, Charly mit seinem Freund Tom auf 34. Was für ein Zufall. Charly und ich sind die Startfahrer, es wird reihenweise losgewunden. Es vergehen gefühlte Tage bis wir aus der vorletzten Reihe, in der sich nur noch einer nach uns einsam vor sich hin langweilte, endlich los können. Wir versuchen ein Sprintrennen draus zumachen und fahre uns immer weiter bis auf Platz 20 der Gesamtwertung vor. Schwuppi und Tom übernehmen. Versetzt um eine Runde wechseln sie nach uns. Letztlich müssen wir uns kurz vor dem Zieleinlauf überholen lassen und geschlagen geben, nach zwei Stunden mit 2,85 Sekunden. Sehr ärgerlich, das schreit nach Revanche und Tuningteilen! (schrie, liegen mittlerweile schon hier). Eigentlich sind sie nur einen Platz vor uns angekommen.

So, das wars für 2016, Kreisfahren ist schon wieder um, seufz! Und dieser Roman ist auch zu Ende.

Uwe Ziegler

Treffen der Tourenfreunde Wuppertal

Der erste Gast trudelte schon am Donnerstag ein. Da waren wir noch ein wenig mit dem Aufbau beschäftigt. Also spannt man ihn mit ein, wenn er schon mal da ist. Der Abend klingt dann mit gemütlichem Beisammensitzen und Fußballgucken aus.

Mit ein paar Restarbeiten, einräumen und etwas Kleinschleiß regeln starten wir in den Freitag. Gegen 10 Uhr werden die ersten Gäste begrüßt. Rentner sein hat auch was. So trudeln dann über den Tag verteilt die Mopedfahrer ein. Am Abend gibt es natürlich wieder die Möglichkeit, die Akteure in

den kurzen Hosen zu sehen.

Samstagmorgen startete Rainer auch mit unseren dänischen Besuchern eine kleine Ausfahrt mit Besichtigung der Tuchfabrik Johann Wülfig & Sohn. 181 Jahre lang, von 1815 bis 1996, stellte die Familie Hardt an dieser Stelle im Tal der Wupper hochwertige Bekleidungsstoffe her. Im Museum dargestellt ist immer noch die Art und Weise der Energiegewinnung. Die erste Dampfmaschine im Tal und Gleichstrom-Dynamos lieferten Strom für die Beleuchtung. Ab 1901 produzierte ein neuer Generator im Maschinenhaus Drehstrom. Zuerst nur für das





allgemeine Stromnetz des Landkreises Lennep, später auch für die Firma. Elektromotoren traten an die Stelle der Transmission. Eine Dampfturbine ersetzte schließlich die Dampfmaschine. Bis 1996 stellte Wülfring ein Drittel des benötigten Stroms selbst her.

Die Führung in dem Betrieb übernahm der ehemalige Werksleiter mit wirklich

interessanten Erklärungen. Technisch ist das Gebäude auch nach heutigen Maßstäben ein Meisterwerk. Der Maschinenpark ist ein Traum. Nach der





Insolvenz erwarb ein privater Investor die Stromerzeugung und verkauft diesen natürlich mit Gewinn.

Die Fa. Wülfig war weltweit so bekannt, dass es genügte, auf der Post nur Fa. Wülfig, Deutschland zu schreiben, und der Brief kam an.

Nach Abschluss der Betriebsbesichtigung haben wir dort noch einen kleinen Imbiss genommen. Denn dieses Industriedenkmal wird von einem Verein am Leben erhalten, und da sollte man doch sein Scherflein dazutun.



Nach der Rückkehr gibt's bei Kaffee und Kuchen weitere Gesprächsrunden mit Tagesgästen und Neuankömmlingen. Der gemütliche Teil beginnt. Auch wenn zur späteren Stunde die Spannung bei fast allen noch mal steigt.

In diesem Jahr haben wir es tatsächlich einmal geschafft, neben den obligatorischen Regenschauern, auch die Temperaturen herunter zu fahren. So kühl hatten wir es an einem Samstagabend wohl noch nie.

Was uns diese Jahr besonders ge-

freut hat, dass der Ehrenvorsitzende des BVDM, Horst Orłowski, zu einer kurzen Stippvisiten vorbeikam.

Nach dem Frühstück am Sonntag morgen begann dann der Abbau mit der Küche usw. Wie immer sind viele helfende Hände erforderlich, um diese Arbeiten zu vollbringen. Nächstes Jahr 2017 findet das 33. Wuppertreffen wie immer am ersten richtigen Wochenende im Juli, also inklusive Freitag vom 7. bis 9. Juli statt.

Heinz Körner und Rainer Windisch

Zwölftes Sautod-Treffen

Wie seit nun mehr z w ö l f Jahren, veranstalten wir bei unserem Clubmitgliedern Petra und Thomas Donsbach in Hessen das traditionelle Sautod-Treffen. Es ist als Dankeschön für die Mitglieder und Helfer bei dem Wuppertreffen gedacht. Gäste sind immer willkommen, denn nur so kann eine Gemeinschaft leben.

Mitte Oktober, die Schweine sind reif.



Eindeutiges Zeichen für das Sautodtreffen der Tourenfreunde Wuppertal. Somit wurde wieder in das hessische Bischoffen geladen. Je nach den zeitlichen Möglichkeiten trudeln die Gäste ein.

Na gut, wenn man denn aus dem schönen Ihrigen vom Kaiserstuhl aus dem Urlaub kommt, dann darf schon mal ein Wohnwagen dabei sein, das wird nicht so eng gesehen.

Am Abend das Lagerfeuer, welches wir beim Wuppertreffen leider nicht machen dürfen. Thomas hat für Samstag eine schöne Ausfahrt organisiert. Eine Ausfahrt führte in das Spielzeugmuseum in Gießen. Interessanterweise konnten sich doch einige an die alten Ausstellungsstücke erinnern. Wohl ein Zeichen der älter werdenden

Gesellschaft. Ein wenig unorthodox war die Anordnung der ausgestellten Modelle.

Eine kleine Stärkung im Anschluss, und es ging mit den Moppeds in einem größeren Bogen wieder zurück. Kaffee und Kuchen verkürzten die Wartezeit bis zur „Sauerei“. Wie immer sind die Nerven einzelner bis zum Zerreißen gespannt. Olaf leitete den Start mit einer Gedenkminute für die Sau ein. Dann gibt's kein Halten mehr. Die Schlacht beginnt. Eine gewisse Trägheit stellt sich danach ein.

Sportliche Aktivitäten zur Förderung der allgemeinen Durchblutung werden aber dankend abgelehnt. Viel mehr ist eine Art Sitzblockade vor der Theke und am Lagerfeuer zu beobachten. Die Abreise am Sonntagmorgen folgt aber auf jeden Fall. Die Eheleute Donsbach haben uns wieder ein hervorragendes Wochenende kredenzt. Sogar das Wetter haben sie hingekriegt. Auch wenn durch das schöne Wetter auf der Rückfahrt ein paar Klopapierrollendurchdiegendfahrer und auch einige Schönwetterzweiradler zu viel auf der Straße waren.

**Heinz Körner
und Rainer Windisch**



Beim Clubabend des MC Sauerland

Ehrengast beim Clubabend des MC Sauerland e.V. Der Vorstand des Bundesverbands der Motorradfahrer erhielt im Herbst eine Einladung zum Clubabend des MC Sauerland e.V..

Da Michael Wilczynski nur einige Kilometer entfernt wohnt, nahm er stellvertretend für den Vorstand den Termin wahr.

Nach einer kurzen Begrüßung durch Hans Lothar Reinehr, im Haus Bieberstuben in Menden Lendringsen, musste Michael gleich einige Worte zu den Streckensperrungen und diesem Thema in der Heimat des MC loswerden. Nach einer kurzen Einführung in das Thema Sperrungen im Allgemeinen,

wurde der Sachverhalt im HSK dargelegt. Aus unserer Einschätzung sowie den Aussagen von Polizei und Straßen NRW sind im HSK keine Sperrungen angedacht bzw. im Gespräch.

Im Verlauf des Abends wurde es sehr förmlich, da drei Mitglieder des MC Sauerland für 40 jährige Mitgliedschaft im BVDM e.V. zu ehren waren. Nach Verlesung eines Grußwortes unseres Vorsitzenden Michael Lenzen, übernahmen Hans Lothar Reinehr und Michael Wilczynski gemeinsam die Ehrung.

Nach diesem würdevollen Akt wurde es sehr gemütlich und der MC Sauerland präsentierte viele Bilder aus der Vereinsgeschichte. *wil*



Werner Sprave, Dietmar Becker, Hans Lothar Reinehr, Michael Wilczynski (v.l.).



HDI bietet gute Konditionen für BVDM-Mitglieder – Sondertarif

Lohnt sich ein Versicherungswechsel? In der letzten Ballhupe (3/2016) ist ein Artikel über Sonderrabatte für BVDM-Mitglieder in der Versicherungsprämie für Kfz etc. erschienen. Als ich diesen gelesen hatte, dachte ich, dass ein Anruf ja nicht schaden kann. Der Rückruf kam ziemlich schnell und war kompetent und freundlich, so dass ich einem weiteren Gespräch nicht abgeneigt war. In der Zwischenzeit suchte ich meine Unterlagen zusammen, um zu schauen wie hoch die Prämien der verschiedenen Versicherungsarten ist.

Mit diesen Unterlagen konnte ich dann einem Termin im Hause der HDI Agentur wahrnehmen und mich beraten lassen. Nach jedem Vertragsvergleich zwischen der HDI-Prämie und meiner Versicherung wurde mein Gesicht immer länger (im Positiven) und am Ende der Vergleiche stand ein sehr erheblicher Sparbetrag für mich im Raum (mehr als 300 Euro).

Auf meine Aussage, dass ich mir das alles noch einmal in Ruhe überlegen möchte, bekam ich alle Unterlagen mit (einschließlich der HDI-Angebote)

und fuhr mit diesen nach Hause. Nach nochmaliger Prüfung der Unterlagen (HDI und alte Versicherung) auch von anderen Seiten, wurde festgestellt dass ich zu den gleichen Konditionen wie bisher wechseln konnte. Auch hierbei wurde mir von Seiten der Agentur (Oliver Cella) alle Arbeit abgenommen.

Mein Fazit dieses neuen BVDM-Angebotes: Danke für die Bemühungen dieses mit der HDI ausgehandelt zu haben, danke für den Denkanstoß zum Versiche-

rungswechsel. Es lohnt sich im BVDM zu sein.

Harald

Hier noch einmal die Rahmenbedingungen des BVDM-Gruppenvertrages und die Anschrift der HDI-Geschäftsstelle, die ausschließlich zuständig ist: Jedes Mitglied erhält auf seinen Kfz-Versicherungsvertrag auf Haftpflicht und Kasko einen Rabatt in Höhe von zehn Prozent. Gibt es ein weiteres Kfz oder Motorrad, das bei der HDI versichert wird, gibt es einen weiteren Rabatt (Kombirabatt). Desweiteren erhält jedes Mitglied noch einen zusätzlichen Nachlass in Höhe von fünf Prozent,



wenn ein zusätzlicher Sachvertrag (Hausrat, Haftpflicht, Unfall, Gebäude) bei der Versicherungsgesellschaft HDI besteht oder entsprechend beantragt wird.

Aktuell wird das Wechseln von den unterschiedlichsten Versicherungen zur HDI-Versicherung mit einem besonderen Rabatt belohnt. BVDM-Mitglieder, die bis zum 1. Januar 2017 wechseln, erhalten zusätzlich 20 Prozent Wechselrabatt auf den normalen HDI-Tarif. Da die Bedingungen und Wünsche bei jedem Versicherungsnehmer anders sind, ist es sinnvoll, sich ganz einfach unverbindlich ein Angebot machen zu lassen. Auch ich habe mir ein Angebot machen lassen und bin daraufhin zur HDI-Versicherung gewechselt. Auch

für mich hat sich der Versicherungsbeitrag für die verschiedenen Maschinen dadurch deutlich reduziert. Die Bedingungen des Rahmenabkommens gelten nur für aktuelle BVDM-Mitglieder. Wer aus dem Verband austritt, verliert auch die günstigeren Versicherungskonditionen. Der Nachweis über die BVDM-Mitgliedschaft erfolgt über den gültigen Mitgliedsausweis und wird im Zweifelsfall über die BVDM-Geschäftsstelle in Köln geregelt.

lz

HDI Agentur Oliver Cella
Hauptstraße 52
51465 Bergisch Gladbach
Telefon: 02202/9813020
Fax: 0511/645-1152815
E-Mail: oliver.cella@hdi.de
Internet: www.hdi.de/oliver_cella

Leserbrief

FJR 1300 – ein Moped?

Seit geraumer Zeit beobachte ich, dass Motorräder „Mopeds“ genannt werden. Sogar die Fachzeitschriften fangen damit an. Von Händlern ganz zu schweigen.

Was soll das werden? Cool? Scherz? Beides deutet darauf hin, dass die Benutzer des Wortes „Moped“ nicht Bescheid wissen. Das Moped wurde ungefähr um das Jahr 1955/56 gebaut. Es hatte Pedalantrieb womit ich den Motor zum Laufen brachte. Moped =

Motor - Pedale. Ich fahre seit 55 Jahren Motorrad und bin damit aufgewachsen. Bei meinem letzten Besuch eines Händlers erzählte dieser stolz „Dass alle neuen Mopeds draußen stehen würden.“

Opa Helmut

Und wie ist Eure Meinung dazu? Ist der Ausdruck Mopped als Synonym für Motorrad sinnvoll, zeugt er von Unwissenheit, ist eine liebevolle Bezeichnung? Schreibt mir am besten per E-Mail an ballhupe@bvdm.de.

lz





Von wegen Multitasking

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) haben am 25. November in Berlin die besten Beiträge des Foto- und Video-Wettbewerbs „Mythos Multitasking“ ausgezeichnet. Das berichten die beiden Einrichtungen in einer Pressemitteilung:

„Aufmerksamkeit im Straßenverkehr verträgt keine Pause. Ein einziger Moment der Ablenkung kann katastrophale Folgen haben“, sagte Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das BMVI und der DVR – unterstützt durch den

Automobil-Club Verkehr (ACV) und CineStar – hatten dazu aufgerufen, sich kreativ mit dem „Mythos Multitasking“ im Straßenverkehr auseinanderzusetzen.

Zahlreiche Bild- und Filmbeiträge wurden eingesendet. Sie zeigen auf spannende, unterhaltsame und bewegende Weise, wie schwierig und gefährlich es ist, mehrere Dinge gleichzeitig zu tun. Die „Runter vom Gas“-Jury, bestehend aus Staatssekretärin Dorothee Bär, DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf und Schauspieler Raúl Richter, prämierte die Gewinner. „Die Vielzahl der Einreichungen freut uns sehr. Sie alle haben mit Ihrer Teilnahme dazu beigetragen, Multi-



tasking im Straßenverkehr als Mythos zu entlarven“, sagte Dr. Eichendorf vor 200 geladenen Gästen im CineStar-Kino am Potsdamer Platz.

Die Plätze eins bis drei gingen an: Gai Yian Kaya Neutzer (1. Platz) mit dem Beitrag „Handy am Steuer“, Michael Kürschner (2. Platz) mit dem Beitrag „Verantwortung Leben“, Julian Breidohr (3. Platz) mit dem Beitrag „Applenken“.

Den Höhepunkt der Preisverleihung bildete die Premiere eines Kinospots mit Szenen der besten Wettbewerbs-Einreichungen. Dieser Film wird ab sofort deutschlandweit im Vorprogramm der CineStar-Kinos ausgestrahlt und über die Social-Me-



*Jaro Weiter (links) mit Dorothee Bär und Dr. Walter Eichendorf.
(Fotos: DVR)*

dia-Kanäle von „Runter vom Gas“ beworben.

Kinospot und weitere Informationen zum Wettbewerb gibt es unter www.mythosmultitasking.runtervomgas.de und www.runtervomgas.de.

Hintergrund „Runter vom Gas“

Der bundesweite Wettbewerb „Mythos Multitasking“ ist Teil der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“. Initiatoren sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR). Unter dem Motto „Weil Leben schön ist“, machen sich beide für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen stark.

2015 verunglückten fast 397.000 Personen im Straßenverkehr – und 3.459 verloren dabei ihr Leben. 2011 waren es noch 4.009 Getötete. Im selben Jahr wurde im nationalen Verkehrssicherheitsprogramm das Ziel von 40 Prozent weniger Unfallopfern bis 2020 festgelegt. „Runter vom Gas“ soll dazu einen erheblichen Beitrag leisten. www.facebook.com/RunterVomGas



Streckensperrung in Altenbeken

Da ja auf der Jahreshauptversammlung noch einmal das Thema Sperrung der Landstraße 755 in Altenbeken angesprochen wurde und bei genauer Betrachtung der Sachlage ein Unrechtsverhältnis vorzuliegen scheint, hat sich der Vorstand entschlossen, eine Klage vor dem Verwaltungsgericht gegen diese Sperrung anzustreben.

Wer als Kläger auftritt steht noch nicht fest, der Verband selber kann ja nicht klagen, da im Verkehrsrecht, anders als im Umweltrecht, keine Verbandsklagen möglich sind. Wir werden über die weitere Entwicklung berichten und mitteilen, sobald ein Motorradfahrer für den BVDM Klage einreicht.

Der Artikel auf der Internetseite der Gemeinde Altenbeken: „Motorräder

an Sonntagen verbannt. Motorradfahrer lieben die Strecke an der L755 zwischen Altenbeken und Langeland, abwechslungs- und kurvenreich wie sie ist. Zum Teil in Gruppen geht's den Rehberg immer wieder

rauf und runter, liefern sich Biker regelrechte

Wettrennen um die besten

Höchstgeschwindigkeiten. Anwohner

in Tallage hingegen müssen

in der „Motorradsaison“

und hier insbesondere an den

Wochenenden den zum Teil ohrenbetäubenden Lärm ertragen.

Seit Jahren gibt's berechtigte Beschwerden und entsprechende Bemühungen, hier eine Veränderung

erbeizuführen. Doch weder Rüttelstrecken, Dialogdisplay, Geschwindigkeitsbegrenzungen, durchgezogene Linien oder polizeiliche Kontrollen

haben daran grundsätzlich etwas ändern können.



Bereits 2002 hat der Rat der Gemeinde Altenbeken in einer Resolution gefordert, die Strecke zeitlich begrenzt für Motorradfahrer zu sperren. Ende 2014 hat der Gemeinderat diesen Entschluss angesichts der zahlreichen erfolglosen Experimente erneuert. Im Frühjahr 2015 lud Bürgermeister Hans Jürgen Wessels zu einem Gespräch mit allen Verantwortlichen ein. Darin machte er deutlich, dass das Maß des für die Anwohner Zumutbaren seit Jahren in hohem Maße überschritten sei.

Zusammen mit den Landräten der Kreise Höxter und Paderborn, dem Bürgermeister der Stadt Bad Driburg, dem Paderborner Kreispolizeichef, sowie Vertretern der Bezirksregierung und des Landesbetriebes Straßen NRW ist man nun zu einem Ergebnis gekommen. Die L 755 zwischen Altenbeken und Langeland wird in den Sommermonaten für Motorradfahrer

an Sonn- und Feiertagen während der Tagesstunden gesperrt. Das Durchfahrtsverbot gilt von Mai bis September in der Zeit von 9 bis 20 Uhr. „Ich bin sehr froh, dass wir nach 13 Jahren endlich zu einem guten Ergebnis gekommen sind“, so Bürgermeister Wessels. „Im nächsten Sommer bekommen

nun auch Anwohner die lang ersehnte Ruhe an

Sonn- und Feiertagen“. Natürlich

hoffe er, dass

auswärtige

Motorrad-

fahrer

die Gemein-

de nun

nicht

gänzlich

meiden,

immer-

hin nutzen

diese häufig

auch die Gastro-

nomie vor Ort. Die

Entscheidung sei ein ver-

träglicher Kompromiss für beide

Seiten.“

Über aktuelle Entwicklungen bezüglich

der Streckensperrungen informieren wir auf unserer Homepage unter

www.bvdm.de sowie auf unserer

Facebookseite [www.facebook.com/](https://www.facebook.com/bvdm.de)

[bvdm.de](https://www.facebook.com/bvdm.de).

Michael Wilczynski



39. Gedenkfahrt zum Altenberger Dom



Am letzten Samstag im Oktober fand traditionell die Gedenkfahrt zum Altenberger Dom statt. Organisator der Demonstrationssfahrt zum Gedenken an verstorbenen Motorradfahrer war, wie seit 38 Jahren (das ist Tradition in Köln!) die „Aktion Blauer Punkt“. Ein Zusammenschluss christlicher Motorradfahrergruppen im Rheinland. Einige Wochen vor der Fahrt erreichte mich die Mail von Karin Karrasch die Helfer suchte. Auch das ist seit vielen Jahren Tradition. Der BVDM übernimmt die Absicherung des Korsos zwischen Kölner Seilbahn und Wiener Platz. Dieses Jahr passte es wieder und ich sagte umgehend meine Unterstützung und

die meiner Freundin zu. Pünktlich um 11 Uhr traf sich bei sonnigen und besten „Altweiber Sommer“-Wetter zwölf BVDM-Helfer auf dem Bürgersteig unter der Seilbahn. Da Karin persönlich nicht dabei sein konnte, übernahm Michael Kirschke die Organisation vor Ort. Bei so viel anwesender Helferererfahrung beschränkte sich die Einweisung darauf, die einzelnen Kreuzungen, Einmündungen und Fußgängerüberwege auf die Anwesenden zu verteilen. Meine Position war an der Einmündung des Niehler Gürtels auf die Mülheimer Brücke. Nach einer kurzen Wartezeit kamen sie dann auch. Um die 5000 Motorradfahrer. Aufgeteilt auf vier Grup-

pen. Kurz bevor das vorausfahrende Polizeiauto die Brücke erreicht, sperren wir die Zufahrt und dann heißt es eigentlich genießen. Es ist schon beeindruckend, vier Gruppen von jeweils über 1000 Motorradfahrern hupend und winkend bei bestem Wetter an einem vorbei fahren zu sehen! Und die Autofahrer die wir angehalten haben? Wenn eine Reaktion kam dann war sie eher positiv. Zwei Frauen in einem Kleinwagen sind ganz euphorisch. Was geht hier ab? Sie fahren selber Motorrad, haben von der Gedankfahrt bisher noch nichts erfahren. Zücken ihr Handy um alles aufzunehmen und wollen nächstes Jahr selber mitfahren. Am Ende der vierten Gruppe reihen wir Helfer uns mit den Motorrädern selber in den Korso ein. Die Reaktionen der Zuschauer, die wir jetzt auf dem Korso sehen, ist auf jeden Fall auch geprägt von den Beein-



trächtigungen, die ein Korso von 5000 Motorradfahrer mit sich bringt. Aber überall wird gewunken. Wenn man Reaktionen auf den Korso registriert, sind sie fast ausnahmslos positiv. Bei vielen Handys, die zum Fotografieren und Filmen genutzt werden, müsste schon der Akku leer sein. Persönlich





bleibt mir eine sehr alte Dame in Erinnerung. Voll euphorisch winkt und springt sie am Straßenrand herum. Mit breiten Lachen im Gesicht scheint sie jedes Motorrad und deren Fahrerinnen und Fahrer persönlich begrüßen zu wollen. Ich kenne Sie und Ihre Beziehung zum Motorrad nicht, aber spontan kommt mir der Gedanke, die würde ich nächstes Jahr als Sozia mitnehmen.

Bis zum Altenberger Dom sehe ich einen Einzigen der mir einen nach unten gezeigten Daumen entgegenhält. Dagegen stehen über 100 positive Reaktion gegenüber solch einem Korso. Und nun zu meiner eigentlichen Aufgabe. Ein einziger, viele Klischees erfüllender junger Autofahrer, fährt auf abgesperrter Strecke am Stau vorbei und auf mich zu und beschleunigt auch noch. Zum Sprung bereit, kommt er keine zehn Zentimeter vor meinem Schienbein zum Stehen. Mein sofort genutzter Fotoap-

parat und die Diskussion mit meinem Partner an der Stelle scheinen ihn etwas zu beruhigen. Nach Freigabe der Strecke versucht er auch noch, das Schlussauto der Polizei zu überholen, das ihn dann fast in die Leitplanke der Mülheimer Brücke drängen muss . . . 100 Prozent erreicht man nie.

Am Altenberger Dom schaffen wir es dann noch, quasi als Letzte, in den übervollen Dom zum Gedenkgottesdienst. Der im Korso mitgefahrene, und dem BVDM wohl bekannte Pfarrer Ingolf Schulz, gedenkt in einer würdigen Predigt und Zeremonie aller verstorbenen Motorradfahrern. Am Ende brennt für jeden verlesenen Namen





ein Licht im Dom, eingerahmt von vier Motorradhelmen. Dabei spielte es keine Rolle ob die Motorradfahrer verunglückt oder an einer Krankheit verstorben sind.

Nach dem Gottesdienst trifft sich eine kleine Gruppe vor dem Dom in strahlenden Sonnenschein. Dabei ein neues BVDM-Mitglied, das erst vor kurzem aus Süddeutschland ins Rheinland gezogen ist mit Partnerin. Sie kannten die Gedenkfahrt bisher noch nicht und waren schon am Treffpunkt im Kölner Süden beeindruckt. Noch mehr berührt waren sie, das der Name eines guten Freundes auch kurzfristig im Dom genannt und an ihn gedacht wurde.

Bei aller Besinnung an die verstorbenen Motorradfahrer und beeindruckt von dem Korso, zum Glück bei kalten aber sonnigen Wetter, sagt auf einmal jemand „Ich würde jetzt gerne eine Waffel essen“. Spontan fahren wir noch zu viert ins Landhaus Fuchs. Dort treffen wir ein einzeln sitzendes LVRR-Mitglied und gleichzeitig erkennt ein Teilnehmer am Wupp Enduro mein Motorrad. Und schon sitzen acht Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, die sich vorher nicht kannten, an einem großen Tisch. Bei strahlendem Sonnenschein genießen wir das Kompletprogramm aus Waffeln mit heißen Kirschen und Eis und reden Benzin.



Auf der Rückfahrt nach Hause über kleine kurvige Straßen, genieße ich das Leben. Ich hoffe, dass ich noch oft als Helfer für solch eine Gedenkfahrt zur Verfügung stehen kann, bevor vielleicht auch mein Name mal im Dom verlesen wird.

Und noch eine ganz persönliche Bemerkung. Für die Organisation des BVDM-Einsatzes war Vorstandsmitglied Karin Karrasch verantwortlich. Sie war dieses Jahr selber nicht vor Ort aktiv, da sie Ihren runden Geburtstag ein paar Tage später, während einer Reise gefeiert hat. Nicht nur ich, sondern der ganze BVDM möchten ihr hiermit herzlich gratulieren. Glück, Erfolg, Gesundheit und

immer genug Energie für alles was Du Dir vornimmst. Bleibe uns, nicht nur, für die nächsten 38 Fahrten zum Altenberger Dom, Elefantentreffen und anderes als Aktive erhalten.

Olaf Biethan



Autor Olaf Biethan auf seiner 1100 RT auf dem Weg zu seinem Einsatzort. (Foto: Lenzen)

Ein ungewöhnlicher Rekordversuch

Als „Eisenärsche“ werden unter Motorradfahrern diejenigen bezeichnet, die gerne lange Strecken fahren. Vor vielen Jahren haben die Amerikaner das dann präzisiert. Wer 1000 Meilen in 24 Stunden fährt, gehört dazu. Wer dazu die Fahrt entsprechend dokumentiert und prüfen lässt, kann eine Mitgliedsnummer der Iron Butt Association (IBA) erhalten. Da es auch in Europa Vielfahrer gibt, war es nur eine Frage der Zeit, bis die IBA auch in anderen Ländern Ableger bekam. So gründet sich vor einigen Jahren die „Iron Butt Association e.V. (Germany)“ <http://www.ibagermany.de/> die seitdem ebenfalls Rides durchführen und zertifizieren kann.

Mittlerweile haben über 50.000 Motorradfahrer eine IBA-Mitgliedsnummer. In der Hall of Fame der deutschen IBA befinden sich mittlerweile (Stand Anfang November 2016) 1268 zertifizierte Rides. Alles Spinner und Verrückte? Wohl kaum. Es ist einfach der Reiz für einen Vielfahrer, seine Fahrt auch dokumentieren zu können. So war es auch bei mir. Natürlich hatte ich es nicht als sinnvoll erachtet, 1609 Kilometer (1000 Meilen) einfach auf der Autobahn abzureißen. Aber 2015 hatte ich nur einen Tag Zeit, um von den Six Days in der Slowakei wieder pünktlich montags auf der Arbeit zu

sein. Kosice – Köln waren 1400 Kilometer, davon ein Drittel Landstraße. Das war die Gelegenheit. Die Entscheidung fiel dann um 22 Uhr bei Frankfurt, ca. 200 Kilometer vor Köln. Da ich mich noch fit fühlte, machte ich noch einen Abstecher über Luxemburg. Zum günstigen Tanken und Zigaretten kaufen. Seitdem habe ich auch eine IBA-Mitgliedsnummer, wie übrigens auch zwei ehemalige Vorsitzende des BVDM. Von einem der beiden habe ich zufällig noch diesen Bericht im Internet gefunden: http://sprachendienstthk.de/ironbutt_deu.htm

In der Hall of Fame der deutschen IBA befindet sich auch ein Carl mit zehn anerkannten deutschen Rides. Dieser Carl ist im BVDM (nicht nur beim ET) besser bekannt als „Calli“. Calli hat 2015 den Carsten besser kennen gelernt. Bei einem IBA-Ride des finnischen Verbandes. Nordkap-Gibraltar in drei Tagen! Später dazu mehr, was dabei raus kommt wenn die beiden dann auch mal in einer ruhigen Minute zusammen sitzen . . .

Carsten ist Mitbegründer und Administrator des Kilometerfressers-Forums. Der BVDM konnte in den letzten Jahren schon öfter von der Unterstützung der Kilometerfresser profitieren, wenn kurzfristig Helfer benötigt wurden, bei Aktionen gegen Strecken-





sperrungen, Anlassen oder auf der Intermot. Doch wer oder was sind die Kilometerfresser? Es ist kein eingetragener Verein, sondern er organisiert sich in einem Forum <http://www.kilometerfresser.eu/forum/>. Lassen wir es Carsten erläutern: „Die Kilometerfresser gibt es seit 2006. Hintergrund war die Frage, wieviel Kilometer ein Motorradfahrer durchschnittlich im Jahr fährt. Von unseren Vorstellungen 10.- 15.- oder gar 20.000 Kilometern war die Realität mit 3000 Kilometern (lt.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung) sehr weit entfernt. So waren wir alle mit unseren Laufleistungen quasi Kilometerfresser und der Name unseres Selbstversuches („Wie viel fahren wir im Jahr?“) geboren. Im Laufe der Zeit entwickelte sich dieser Wettbewerb immer weiter zu einer Gemeinschaftsveranstaltung, in der es weniger darum ging, wieviel der einzelne fährt, sondern wie viele Kilometer wir alle gemeinsam erreichen. In unserem zehnten Jahr haben wir so die 10 Millionen Kilometer weit über-

schreiten können. Eine tolle Leistung, wenn man auf die 340.000 Kilometer zurückblickt, die 21 Fahrer in der ersten Saison gefahren sind. Mittlerweile nehmen jedes Jahr über 100 Mitspieler teil. Im Laufe der Jahre waren es über 250 aus Deutschland, Österreich,



Schweiz, Luxemburg und Großbritannien.

Über den Wettbewerb haben wir uns zu einer starken Gemeinschaft entwickelt, die die Leidenschaft für das Motorrad verbindet und die sich in vielen Bereichen rund um dieses Thema engagiert. So zum Beispiel bei Behindertenausfahrten der AWO, oft an der Seite des BVDM gegen Streckensperrungen und Repressionen gegen Motorradfahrer, durch unser Motorradparkplatzprojekt oder gar als Marshalls bei der Isle of Man Tou-



rist Trophy 2009.

2017 werden wir zum 110-jährigen Jubiläum der TT auch wieder mit einer Reisegruppe der Kilometerfresser dorthin fahren. Egal wie verrückt eine Idee ist: Bei uns findet man immer jemanden, der diese teilt.“

Zurück zu den verrückten Ideen und der Idee die Calli und Carsten hatten. Einen Rekordversuch. Möglichst viele Motorradfahrer fahren zur gleichen Zeit den gleichen Ride. Einen „SS1600K-16/24“. Sprich alle 16 deutschen Bundesländer in 24 Stunden anfahren. Da dies nicht unter 1600 Kilometern bzw. 1000 Meilen geht, kann sich jeder, der den Ride erfolgreich beendet, auch bei der IBA zertifizieren lassen und Mitglied bei den „Eisenärtschen“ werden.

Ein Bekannter ging schon lange mit dem Gedanken „schwanger“, solch einen Ride zu machen und hat sich spontan angemeldet. Daher hier die Frage an alle Ballhupen-Leser. Habt Ihr auch Interesse, einmal solch einen Ride zu machen? Vielleicht sogar im Rahmen eines Rekordversuchs?

Wenn ja, dann notiert Euch den 1. April 2017 im Kalender, dann soll der Rekordversuch starten (kein Aprilscherz). Der bisherige Rekord liegt bei sieben Fahrern, die das gleichzeitig gemacht haben. Damit dies auch als Rekord anerkannt werden kann, müssen alle zur gleichen Zeit am gleichen Ort starten (eine Tankstelle im Raum

Dortmund) und im eigenen Tempo 16 Tankstellen in 16 Bundesländer anfahren und einen Tankbeleg von dort sammeln. Spätestens nach 24 Stunden muss man wieder am Startort sein. Weitere Infos dazu gibt es im Forum der Kilometerfresser, bei mir oder zum Ride selber unter www.ibagermany.de/iba-germany-rides/sechszehn-vierundzwanzig/.

Mit diesem Bericht will ich keine Diskussion über Sinn oder Unsinn solcher Aktionen lostreten. Ich möchte auch keinen animieren, über seine Verhältnisse oder Erfahrungen zu fahren. Aber es gibt nun mal Motorradfahrer die viel fahren (z.B. Kilometerfresser), lange Strecken fahren (IBA) oder einfach bei jedem Wetter fahren (BVDM). Wie sollte man es sonst erklären, dass der BVDM im Januar, ideal bei winterlichen Bedingungen, um die 5000 Motorradfahrer in einem Talkessel zum Treffen animiert.

Ach ja, der Calli. Der hatte leider seine eigenen Termine nicht ganz im Griff. Beim Rekordversuch am 1. April 2017 ist er noch mehrere tausend Kilometer von Dortmund entfernt. Ich werde versuchen, ihn würdig zu vertreten – auch wenn das so nicht abgesprochen ist.

Olaf Biethan

P.S. Der Rekordversuch ist keine Veranstaltung des BVDM. Er richtet sich an alle Viel- oder Langstreckenfahrer die Lust haben, daran teilzunehmen.





FEMA nimmt neues Mitglied auf

Am 1. Oktober war es mal wieder so weit: In Brüssel trafen sich die Vertreter der FEMA-Mitgliedsverbände für ihr Herbstmeeting. Mit dabei auch Marco Zwillich, Referent für Europapolitik des BVDM. Die Agenda für diesen Tag war sehr umfangreich. So stand unter anderem die mögliche Aufnahme eines neuen Mitgliedsverbandes aus Zypern, die Vorstellung des geplanten Budgets der FEMA für 2017 oder eine erste Präsentation der strategischen Ausrichtung für die kommenden zehn Jahre an. Doch eins nach dem anderen.

Wie üblich begann der Vormittag mit einer Begrüßung, der Vorstellung der Agenda und der Abstimmung über das Protokoll der letzten Sitzung im Juni 2016. Im Anschluss folgte direkt der Aufnahmeantrag des zyprischen Verbandes CMRC – Cyprus Motorcycle Rights Club, dessen Präsident den Verbandsvertretern einen kleinen Einblick in die Aktivitäten des Clubs gewährte. CMRC hat derzeit lediglich 25 feste Mitglieder, aber 250 kostenpflichtig registrierte Supporter. Mit dieser Maßnahme wollen die Gründer garantieren, dass der Club seinen Fokus auf die Vertretung

der Interessen von Motorradfahrern nicht verliert, da nur die Mitglieder Wahlrecht haben. Es geht ihnen dabei vor allem um die Gleichberechtigung zwischen Motorradfahrern und Autofahrern. Beispielsweise gilt im Auto eine Promillegrenze von 0,5, während Motorradfahrer nur 0,2 Promille aufweisen dürfen. Diesen Wert möchte der Club auf 0,2 Promille vereinheitlichen. Um weitere

Supporter zu erreichen und zur Registrierung zu bewegen, veranstaltet der Club verschiedene Events und bietet dank Kooperationen mit vielen Unternehmen

Rabatte auf Sicherheitsbekleidung und Fahrzeugversicherungen. Nachdem dann auch der Generalsekretär der FEMA, Dolf Willigers, seine Einschätzung zum Antrag des Verbands präsentierte, gab es eine kurze Diskussion der anderen Vertreter unter Ausschluss des CMRC sowie die Abstimmung. Der Aufnahmeantrag wurde aufgrund des sehr glaubwürdigen und passionierten Auftretens des CMRC einstimmig angenommen, so dass die FEMA nun also ein Mitglied mehr zählt.

Nach Beglückwünschungen und einer kurzen Kaffeepause ging es mit



den Berichten des FEMA-Vorstands weiter. So wurde das Budget für 2017 und die finanzielle Situation der FEMA dargestellt. Ersteres hat sich zu 2016 kaum verändert, da auch die Einnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen der Verbände konstant bleiben – eine Erhöhung wird es nicht geben.

Mit dem Budget können die zwei Mitarbeiter, Generalsekretär Dolf Willigers und Pressesprecher Wim Taal, entlohnt und deren Kosten für effizientes Lobbying in Brüssel getragen werden. Es wird mit einem leichten Plus zum Abschluss 2017 gerechnet, so dass ein Puffer für eventuelle Mehrausgaben besteht. Vor allem die konsequente Reduktion der Kosten, zum Beispiel für das shared office in Brüssel, sowie die Beschränkung auf zwei Mitarbeiter sind hierfür verantwortlich. Hierzu zählt künftig auch ein Vorschlag zur Änderung der FEMA-Satzung, der erstmalig diskutiert wurde und in der Jahreshauptversammlung 2017 abgestimmt werden wird. So soll es, wenn der Änderungsvor-

schlag angenommen wird, nur noch drei persönliche Meetings des FEMA-Vorstands pro Jahr in Brüssel geben, statt derzeit sechs. Diese fänden dann am Tag vor den Committee Meetings statt. Die übrigen drei Sitzungen sollen virtuell abgehalten werden. Maria Nordqvist, FEMA-Vorstandsmitglied und Vertreterin des schwedischen

SMC, die diesen Vorschlag eingereicht hat, macht ihre

Kandidatur für den

Vorstand in 2017

hiervon ebenso

abhängig, wie

Rolf Frieling

von der Bi-

ker Union,

der strikt

gegen die

Ab-schaf-

fung von drei

der persön-

lichen Meetings

in Brüssel ist. Die

anderen Vorstands-

mitglieder sowie die

Präsidentin Anna Zee kün-

digten an, sich zur Wiederwahl zu

stellen. Außerdem wurde der Vertre-

ter der MAG Belgien, Theo Beeldens,

einstimmig als Ersatz für den ausge-

schiedenen Briten Neil Liversidge von

den Delegierten gewählt.

Etwas überraschend für den BVDM

kam ein Vorschlag, nachdem in Zu-

kunft die Übernachtungskosten für





bis zu zwei Vertreter der Mitgliedsverbände während der Jahreshauptversammlung in Brüssel von der FEMA getragen werden, wenn der Verband dies beantragt. Voraussetzung ist die Unterbringung in einem Doppelzimmer in einem von der FEMA ausgewählten Hotel – das Argus-Hotel, das auch jetzt schon das Tagungshotel darstellt. Da vorab kein Meinungsbild des BVDM-Vorstands eingeholt werden konnte, hat sich der BVDM-Vertreter bei der Abstimmung enthalten. Im Ergebnis wurde der Vorschlag angenommen.

Der Pressesprecher der FEMA, Wim Taal, informierte über die Reichweite der Website und des Facebook-Accounts. Besonders auffällig war die sehr geringe Präsenz deutscher User. Wim Taal rief uns Mitgliedsverbände dazu auf, mehr Informationen über unsere Aktivitäten einzureichen, um präsenter, und so auch für potenzielle Mitglieder sichtbar zu sein. Hier gilt es, aktiv zu werden.

Um das Lernen durch best practices zwischen den FEMA-Mitglieder zu verbessern, wird es außerdem zukünftig in jedem Committee Meeting Präsentationen von zwei verschiedenen Mitgliedern zu hören geben, so wie es der BVDM im Juni in Finnland zum Thema Streckensperrungen getan hat.

Nach der Mittagspause gab es eine Präsentation der Firma Bekaert. Die-

se stellt Stahlseile in verschiedensten Varianten her und ist einer der großen Zulieferer für die Hersteller von Stahlseilbarrieren, die vor allem in den skandinavischen Ländern an Stelle gewöhnlicher Leitplanken am Fahrbahnrand sowie als Trennung zwischen den zwei Fahrtrichtungen Verwendung finden. Diese Stahlseilbarrieren kosten Motorradfahrer immer wieder das Leben, unter anderem in diesem Jahr auch einem deutschen Fahrer auf Urlaubstour in Schweden. Bekaert stellt nun aber nicht nur Stahlseile selbst her, sondern hat begonnen, diese auch mit verschiedenen Formen von Kunststoff zu ummanteln, in der Form, dass mehrere Seile zusammen einen Streifen ergeben oder sogar klassische Leitplankenprofile nachempfunden werden. So soll der „Käseschneider-Effekt“ der gewöhnlichen Stahlseilbarrieren verhindert werden, der für sehr viele schwere Verletzungen bei Motorradfahrern verantwortlich ist. Die positive Seite der Stahlseilbarrieren, nämlich die Verteilung der Krafteinwirkung im Kollisionsfall auf eine sehr lange Strecke, soll erhalten bleiben. In der anschließenden Diskussion wurde aber deutlich, dass es sehr fraglich ist, ob Leitplanken aus Stahlseilen mittelfristig eine sichere Alternative für Motorradfahrer darstellen. Aufgrund der spezifischen Gefährdungen von Motorradfahrern wird Bekaert noch viel Forschungsarbeit leisten müssen.



Im Anschluss an den Vortrag von Bekaert präsentierte Maria Nordqvist vom SMC einige Zahlen, die verdeutlichten, welche Folgen die verschiedenen Formen der Leitplanken im Falle eines Unfalls für Motorradfahrer haben. Anhand dieser Folgen wurde dann ein Klassifizierungssystem der Skala 0 bis 4 erarbeitet, dass die Sicherheit von Leitplanken für Motorradfahrer ordnet. Wenig überraschend stehen Stahlseilbarrieren auf dem letzten Platz mit einer Wertung von Null. Führend ist

noch immer das System „Euskirchen Plus“, das dank Unterschutz und einer glatten Oberfläche auf einen Wert von 4 kommt. Die gewöhnlichen W-Form-Leitplanken mit IPE-Pfosten kommen ebenfalls auf den Wert Null, was sich aber schon durch Sigma-Pfosten verbessern lässt.

Die langfristige Strategie der FEMA, wie sie in Kurzform von Generalsekretär Dolf Willigers dargelegt wurde, dreht sich schwerpunktmäßig um die Positionierung des Motorrads bzgl. Fahrerassistenzsystemen, Umweltpolitik und Infrastruktur. Der Fokus liegt hierbei auf effizientem Lobbying und der Kommunikation dazu – vor allem mit uns Fahrern, um die gute Arbeit der FEMA besser zu verbreiten und

den Fahrern einen Grund zu liefern, Mitglied in einem der nationalen Verbände zu werden, die die FEMA finanzieren.

Die FEMA wird zukünftig noch stärker mit FIM Europe kooperieren. In Deutschland ist der DMSB FIM-Mitglied, was die reinen Straßenfahrer ausschließt. In anderen Ländern ist dies anders. Auch wird überlegt, mit der FIA zusammenzuarbeiten, da diese aufgrund ihrer Mitgliedsverbände nach eigenen Angaben rund acht Millionen Motorradfahrer repräsentiert.

Solche Kooperationen mit mächtigen Verbänden sind sehr wichtig, um

die Stimme der Motorradfahrer in den EU-Institutionen zu stärken. Allerdings muss die FEMA dabei darauf achten, nicht die eigene Identität verliert.

In der zweiten Jahreshälfte 2017 soll es wieder einen Mobilitätstest im europäischen Vergleich geben. Je mehr Personen daran teilnehmen, desto besser. Teilnehmer aus dem BVDM werden äußerst gerne gesehen, da mehr Teilnehmer bessere Ergebnisse bedeuten. Das nächste Meeting der FEMA-Mitglieder wird die Jahreshauptversammlung 2017 am 04. Februar sein. Natürlich mit Beteiligung des BVDM.

Marco Zwillich





Abenteuer Motorradfahren

Leser Michael Mansion macht sich Gedanken über Abenteuer, Abenteuer mit dem Motorrad und die Zukunft. Hier seine „Randbemerkungen“:

Man muss nicht alle Abenteuer selbst erlebt haben und das ist auch deutlich bequemer, weshalb es sich eigentlich anbietet, denjenigen zuzuhören, die für ihre Abenteuer zumindest in dem Sinne zuständig waren, weil sie sich darauf eingelassen haben. Das, was ihnen dann passierte, war vor Ort

häufig nicht erfreulich, gelegentlich lebensgefährlich, zeitintensiv und oft sehr teuer.

Solche Leute können sich mit dem Leiden arrangieren, halten es auf unzähligen Fotos fest und veranstalten – so sie das alles überleben – Lichtbild oder Filmvorträge und gelegentlich gelingt ihnen der Verkauf ihrer Story auch an Fernsehanstalten. So jemand hat gewissermaßen die höheren Weihen, was zugleich nicht heißen muss, dass er oder sie nun auch wirklich die meisten Leiden durchlebt hat, weil ja im Leben alles auch eine Frage erfolgreicher Vermarktung ist.

Solche Vorträge beeindrucken, wecken die eigene Reiselust, oder sie wirken so abschreckend, dass es auch schon wieder Spaß macht.

Nun muss ja nicht jedes Leiden gleich lebensgefährlich sein. Es gibt Motorrad-Touristen, die bei den mittlerweile bekannten



Auch 1952 war eine Urlaubstour mit einer 125er noch ein Abenteuer. Hier Inge und Arnold Keuser. (Fotos: Archiv Keuser)



Reiseanbietern dieser Kategorie nicht nur die Reiseführung und Unterbringung, sondern auch gleich ein Begleitfahrzeug mit buchen, welches als rollende Werkstatt und Sanitätsstation daher kommt, was mit Sicherheit beruhigend wirkt.

Wer alleine mit gebrochenem Wadenbein und havariierter Maschine irgend wo

in der dünn besiedelten Pampa liegen bleibt, wird bei länger ausbleibender Hilfe sehr demütig und möglicherweise sogar wieder fromm.

Das Problem besteht heute darin, dass man wirklich spektakuläre Sachen kaum noch machen kann, weil sie ja längst gemacht wurden. Sie dürften auch bei Wiederholung gleich schwierig bleiben, aber sie sind halt nicht mehr spektakulär. Dabei soll es ja Leute geben, die erkannt haben, dass man auch bei Entschleunigungsversuchen noch Potenzial frei schaufeln kann.

Der Karakorum-Higway mit einem Hercules-Moped von 1978. Das hat meines Wissens noch niemand gemacht.

Bestimmte Unternehmungen lassen sich ja auch bei bestem Willen nicht so



Reifen flicken am Straßenrand anno 1959 bei einer Tour zum Gardasee am Straßenrand.

leicht wiederholen.

Ich erinnere mich eines Gespräches mit dem unvergessenen Robert Sexé aus St. Benoit in Frankreich, der im Jahre 1926 zusammen mit seinem Freund Henry Andrieux auf zwei Gillet-Motorrädern eine Weltreise unternahm und auch erfolgreich beendete, wobei sie die damals noch junge Sowjetunion bis zum Baikalsee durchquerten, von dort nach Japan gelangten, in die USA übersetzten und schließlich über England nach Europa zurück fanden.

Das waren Motorräder, mit denen man sich heute nicht in die nächste Kreisstadt gewagt hätte. Mit einer vergleichsweise modernen DKW RT 125 fuhr Sexé dann viel später mit seiner Frau Rosi und allem erforderlichen Gepäck komplett ums Mittelmeer.

Machen Sie das mal heute. Sie wer-

den es kaum überleben.

Bestimmte Umstände können auch bei Profis zu Verbitterung führen. So weiß ich von zwei Husquvarna-Versuchsfahrern, die man vor Jahren mal nach Chile geschickt hatte, wo sie in den Höhenlagen gewaltige Probleme mit ihren hierfür zu fett eingestellten Motoren hatten.

Das Herumschrauben mit den klammen Fingern hat sie wenig gefreut, aber verbittert hatte sie die Nachricht, dass ein Pfarrer mit einem MZ-Gespann auf ähnlichen Wegen und zu gleicher Zeit völlig problemlos unterwegs war. Es ist nicht bekannt, ob sie danach fromm geworden sind.

Ein alter Freund berichtete mir von einem Bekannten, der mit seiner Frau stets große Motorradtouren absolvierte, wobei das Sitzfleisch der beiden beachtlich und das Gottvertrauen der Ehefrau noch beachtlicher gewesen sein muss, weil sie es wohl schaffte, auf dem Sozius gelegentlich in Schlummer zu fallen.

Das passierte wohl auch mal auf der Heimreise von Portugal, wo man sich bereits in Mittelspanien befand und der Fahrer gerade zu einem beherzten Überholmanöver mit der Gashand ausholte, den Vorgang aber abrupt abbrach, als er aus dem Augenwinkel die Beine

seiner Frau beim Beschleunigen hoch steigen sah.

Zu Zeiten meiner Jugend war man



noch bescheiden und die Auswahl an zweirädrigen Untersätzen war vor dem Auftauchen der Japaner eher dünn oder extrem exklusiv, da preislich unerschwinglich.

Man bewegte sich mit sogenannten Kleinkrafträdern nicht selten auch noch zu zweit, was diese Fahrzeuge in den Grenzbereich ihrer Betriebsfähigkeit versetzte. Ich gestehe, dass ich



heute nicht mehr weiß, wie wir damals ausreichende Bremsleistungen zustande brachten, aber wir fuhren bei jedem Wetter und man konnte uns als routiniert bezeichnen.

Vor Jahren staunten einige Enduristen, als sie in der Mongolei Station machten und einige der jungen Leute (es waren eher noch Kinder) nicht eher Ruhe hatten, bis sie auf den Maschinen sitzen und sich die Funktion erklären lassen konnten. Ihre dann folgenden Fahrversuche verliefen beeindruckend und man darf spekulieren, ob ein Reitervolk hier gewisse Vorteile mitbringt.

Vielleicht sind all solche Überlegungen aber auch Schnee von Vorgestern, weil zumindest in einem Teil der Industriestaaten die Rückkehr zum Pferd nicht mehr ganz ausgeschlossen scheint, so man denn die kommenden CO- und Geräusch-Vorschriften ernst nehmen will.

Kenner mittelalterlichen Lebens wissen jedoch glaubhaft zu erklären, dass die Geräuschkulisse dieser Zeiten beträchtlich war und sich in der Form lauter Pferdehufe auf Kopfsteinpflaster (wo vorhanden), samt den knarrenden und klappernden Equipagen, den Lautäußerungen der Tiere und ihrer fluchenden Kutscher, Hundegebell, allgemeinem Geschrei und dem Getöse der Handwerksbetriebe (oft unter fast freiem Himmel) äußerte.

In BaWü will man schon die (wohl

zu zahlreichen?) Mopeds abwracken und bietet den Besitzern, die samt ihren Fahrzeugen eher der älteren und weniger wohlhabenden Spezies angehören, großzügige 500 Euro-Hilfe für den Kauf eines Elektro-Fahrrades, was man schon als dreiste Unverschämtheit werten kann.

Man darf also getrost auf weitere Dreistigkeiten warten, was uns möglicherweise wieder in frühveteranische Zeiten transferiert, wo man den ersten sich motorisiert auf die Straße wagenden BürgerInnen Steine hinterher schmiss. Da schließt sich dann der Kreis und hat eine gewisse Ähnlichkeit mit dem menschlichen Alterungsprozess, der dann besonders sichtbar wird, wenn man sich ähnlich einem Säugling wieder in die Hose pinkelt.

Das ist gewissermaßen der Punkt, wo das letzte Abenteuer beginnt nach dem man in der Folge dann sogar aus der Zeit fällt, was spannend sein dürfte.

Wir sind die letzten Sauropoden mit einem Sinn für technische Ästhetik und vermuten (böartig wie wir Alten nun mal sind) hinter der Entwicklung der auch fahrenden Smart-Phones einen üblen Verrat, oder zumindest doch Entmündigung, womit wir vermutlich richtig liegen, wenn wir uns den Rest der aktuellen Entwicklungen auch noch vorknöpfen, aber das wird dann eine zu lange Geschichte.

Michael Mansion





Internationale Konferenz zur Motorradsicherheit

Am 3. und 4. Oktober fand die Internationale Motorrad-Konferenz, kurz IFZ-Konferenz, wie üblich im Rahmen der Intermot in Köln statt – ein Umstand, der der Tatsache geschuldet ist, dass das Institut für Zweiradsicherheit (IFZ) dem Veranstalter der Intermot, namentlich dem Industrieverband Motorrad e.V., recht nahe steht. Die Teilnehmer erwarteten also zwei Tage im Zeichen des (sicheren) Motorradfahrens, der Wissenschaft und der technologischen Neuentwicklungen. Der BVDM war mit Olaf Biethan, 2. Vorsitzender, und Marco Zwillich, Referent für Europapolitik, vertreten.

Für Marco Zwillich, Autor dieser Zeilen, war es die erste IFZ-Konferenz.

Es standen allerlei Themen auf dem Programm, angefangen von Untersuchungen zur standardisierten Messung von Fahrfähigkeiten, über moderne Fahrerassistenzsysteme (z.B. BMWs Side View Assist), bis hin zu Fahrversuchen bezüglich der Frage, ob Ausweichen oder eine Vollbremsung die bessere Option im Notfall ist – Er-

gebnis: eine Mischung aus Vollbremsung und Ausweichen, mit Fokus auf der Bremsung, ist bei Geschwindigkeiten über 50 km/h die bessere Lösung.

Die IFZ-Konferenz hat weltweit einen sehr hohen Stellenwert, was sich auch in den Speakern und Teilnehmern widerspiegelt. So ergaben sich für die

Vertreter des BVDM während der Pausen und beim Mittagessen

interessante Möglichkeiten für Gespräche. Auch die Abendveranstaltung am Tag der deutschen Einheit bot hierfür ein sehr angenehmes und förderliches Um-

feld. So wurde ein Aus-

flugsdampfer für eine knapp vierstündige Fahrt über den Rhein gechartert. An Board gab es ein üppiges Büffet und ausreichend Getränke. Entsprechend konnte unter anderem der Kontakt zum Geschäftsführer des Industrieverbandes Motorrad sowie zur Entwicklungsabteilung der Firma Bosch vertieft werden. Die Leidenschaft Motorrad war für alle Anwesenden verknüpfendes Moment und Benzingespräche sind letztlich unter



allen Motorradfahrern beliebt, auch in einem solchen (Industrie nahen) Rahmen.

Im Folgenden wird eine Auswahl der vorgestellten Forschungsergebnisse erläutert. Alle Vorträge hier wiederzugeben, würde den Rahmen des Textes sprengen. Auf Anfrage bei der Geschäftsstelle kann aber gerne Einsicht in die Konferenzdokumentation des IFZ genommen werden. Alternativ ist diese auch direkt auf der Website des IFZ käuflich zu erwerben.

Als politische Interessenvertretung für uns Motorradfahrer ist der Besuch der IFZ-Konferenz in zweierlei Hinsicht wichtig. Zum einen trifft man wichtige Köpfe aus der Motorradbranche und kann alte Kontakte aufrecht erhalten sowie neue knüpfen. Zum anderen bekommt man einen sehr guten Eindruck, welche Entwicklungen (nicht nur technischer Natur) in den nächsten zwei bis vier Jahren relevant werden. Dies ist besonders aus der Sicht des Verbraucherschutzes wichtig, um frühzeitig im Sinne unserer Mitglieder agieren zu können und gegebenenfalls negative Folgen für uns Fahrer

abzuwenden. So zeigt der deutliche Fokus der Technik-basierten Vorträge auf das Thema Fahrerassistenz und deren Nutzen für Motorradfahrer, dass entsprechende Entwicklungen nicht nur im Pkw- und Nutzfahrzeug-Segment Fahrt aufnehmen.

Die anfängliche Skepsis vieler Motorradfahrer, wie sie beispielsweise auch beim ABS zu verzeichnen war, wird vermutlich etwas abnehmen, da sie sich immer mehr an die elektronischen Helfer gewöhnen, je zahlreicher sie werden – auch im Pkw. Ganz wird sie aber wohl vorerst nicht getilgt, da verständlicherweise die Angst vor dem Kontrollverlust beim Motorradfahren mit ein Grund für diese Skepsis ist. Um so besser, dass offensichtlich auch die





Industrie vorerst kein Interesse daran hat, den Fahrern ihre volle Kontrolle zu entziehen, wie ein Vortrag des CMC – Connected Motorcycle Consortium gezeigt hat. Eine anschließende Podiumsdiskussion hatte selbiges Thema zum Inhalt, wodurch eine Vielzahl verschiedener Akteure zu Wort kommen konnten. So wurde zur Frage der Regulierung von vernetztem Fahren auch die EU-Kommission gehört. Denn letztlich wird es ja vor allem in den Anfangsjahren der Vernetzung von Fahrzeugen dazu kommen, dass einige die neuen Technologien bereits integriert haben, andere Pkw, Lkw und Motorräder aber nicht. Dieser Umstand muss auch von der Politik berücksichtigt werden.

Nichtsdestotrotz wird es spannend, welche Entwicklungen und Aufgaben auf uns als Fahrer und Interessenvertretung zukommen. Nicht zuletzt, weil eine US-amerikanische Studie gezeigt hat, dass bei einem großen Teil der Kollisionswarner im Pkw-Bereich Motorräder nicht korrekt erkannt werden. John Lenkeit hat sein Ergebnis vorgestellt, wonach in nur rund 55 Prozent der Fälle Motorräder von den Pkw korrekt erkannt wurden. In den anderen 45 Prozent der Fälle ist es zur Kollision gekommen.

Am zweiten Tag der Konferenz ging es dann unter anderem um die Sicherheit von Leitplanken für Motorradfahrer sowie ein Klassifizierungssystem

für eben diese, das unter anderem von einer Mitarbeiterin des schwedischen Fahrerverbandes SMC entwickelt wurde. Der Generalsekretär der FEMA, Dolf Willigers, stellte die Ergebnisse des Forschungsprojekts Riderscan, an dem auch viele Mitglieder des BVDM teilgenommen haben, vor.

Zuletzt sei noch eine Forschungsarbeit erwähnt, die sich mit den Kräften auseinandergesetzt hat, die bei einem Unfall auf uns Fahrer wirken. Es wurde überprüft, inwiefern Computermodelle die tatsächlichen Krafteinwirkungen nachstellen können, die bei einem Unfall wirken. Ziel war es, Routinen für die Entwicklung besserer Schutzkleidung und Protektoren zu entwickeln. Die ersten Versuche waren erfolgreich und vielversprechend. Wenn sich diese Techniken durchsetzen können, steht einer weiteren Verbreitung am Markt nichts im Wege. Damit könnte bessere Schutzkleidung zu einem günstigeren Preis entwickelt werden. Eine gute Nachricht für uns Verbraucher (Fahrer und Sozia).

Rückblickend bleibt festzuhalten, dass die IFZ-Konferenz äußerst gelungen war und dass sich für den BVDM gute Möglichkeiten ergaben, sich auf die (politischen) Herausforderungen der nächsten Jahre vorzubereiten. Jetzt gilt es, diese Informationen zu nutzen.

Marco Zwillich





Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

COOL IST, WER SEINE MASCHINE **IN JEDER SITUATION IM GRIFF HAT.**

› Touren › Ausfahrten › Motorradtrainings

www.bvdm.de › Telefon: 0 22 1 . 42 07 38 90



www.bvdm.de

**ANMELDEN,
AUFSTEIGEN,
SPASS HABEN!**

› Touren
› Ausfahrten
› Motorradtrainings

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

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe ist der **Sams- tag, 4. Februar 2017**. Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mit- teilung 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 Ter- mine, Neuigkeiten im Verband und verkehrspolitische Entwicklungen per elektronischem Newsletter in- formieren. 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, 51 789 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, Michael Bruns, Uwe Flammer,
Heinz Körner, Michael Mansion, Uwe Marcus,
Michael Lenzen, Harald Schönebeck, Michael
Wilczynski, Rainer Windisch, Uwe Ziegler und
Marco Zwillich.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Über-
setzung, Speicherung, Vervielfältigung oder
Übernahme auf Datenträger sowie Einspei-
cherung 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 mehr als 17.000 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 und sinnvoller Beschilderung aber ohne Bitumenflickerei. Mehr als 100 Motorradsicherheitstrainings pro Jahr und Ausbildung eigener Moderatoren. Spaß gibt es bei unseren Rallyes und Orientierungsfahrten, der Deutschlandfahrt, dem berühmten Elefantentreffen, geführten Touren, Treffen und Stammtischen. Mach mit, als Mitglied zahlst Du im Jahr nur **48 Euro**.

Dafür erhältst Du zahlreiche Vorteile wie:

- Rabatt bei der HDI-Versicherung
- Beratung in allen Fragen rund ums Motorrad
- Sicherheitstrainings zu günstigen Konditionen
- politische Interessenvertretung
- Einsatz für motorradgerechte Straßen
- Kampf gegen Streckensperrungen

- unsere Verbandszeitschrift
- Kurse und Schulungen
- unsere Verbandszeitschrift
- kostenlose oder vergünstigte Teilnahme an den BVDM-Veranstaltungen
- Orientierungsfahrten und Touren
- Spaß unter Gleichgesinnten

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

BVDM-Geschäftsstelle
Claudius-Dornier-Str. 5b
50829 Köln
Telefon 02 21/420 738 88

Weitere Informationen gibt es im Internet unter:
www.bvdm.de

E-Mail: info@bvdm.de



☐ Mitgliedschaft

Name:

Straße/Nr.:

PLZ/Ort:

Telefon-Nr.:

E-Mail-Adresse:

Geb.-Datum:

☐ Ehepartner eines Mitglieds

Name:

☐ Mitglied in einem BVDM-Verein

Name:

☐ Einzugsermächtigung

Kreditinstitut:

IBAN

BIC

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.

Datum:

Unterschrift:

Hinweis nach § 43 BDSG:

Die Daten unserer Mitglieder werden unter Beachtung der Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes mit Hilfe einer EDV gespeichert.

Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an.

MACHEN, WO VON ANDERE TRÄUMEN!

Ausgerüstet mit Louis: Gigantische Auswahl,
faire Preise und super Service.



MOTORRAD & ROLLER
Bekleidung • Technik • Freizeit

www.louis.de | 040-734 193 60 | order@louis.de

FUN COMPANY
Louis
www.louis.de