

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.



Ballhupe

1/2017

Elefantentreffen

Rennen

Reise





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
Einladung zur BVDM-Hauptversammlung in Kirchhain	5
Aktuelles zum Motorradlärm in Sundern	6
Der neue BVDM-Verein „Alteisen-Training“ stellt sich vor	8
Gedanken zum BVDM und seinen Vereinen	12
Leserbriefe	14
Bericht über die Mitgliederversammlung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates	18
Demonstration gegen Streckensperrung beim Bergischen Anlassen	23
Zum ersten Mal als Helfer beim Elefanten-treffen	24
Aktuelles zur Winterreifenpflicht	37
Ein persönlicher Bericht über die Leidenschaft Gespannfahren	38
Tourentrophy und Tourenzielfahrt	44
Die Tourenfreunde Wuppertal auf der Isle of Man	46
Neuerungen bei der Jahreshaupt-versammlung der FEMA	56
HDI-Versicherung bietet Sonderkon-ditionen für BVDM-Mitglieder	60
Impressum	62

8



24



38



46





Angebote nutzen

Liebe BVDM-Mitglieder, liebe Motorradfahrer,

der erste Höhepunkt im Vereinsjahr des BVDM ist bereits vorbei, das Elefantentreffen 2017. Und es war ein gutes Treffen mit ordentlichen Minusgraden in der Nacht und viel Sonnenschein tagsüber. Noch vor dem Elefantentreffen konnten wir mitteilen, dass die Winterreifenpflicht für Motorradfahrer wahrscheinlich mit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung vom Tisch ist. Das ist auch heute noch Stand der Dinge, denn eine entsprechende Formulierung nimmt Motorräder (und damit auch Gespanne) ausdrücklich von der Winterreifenpflicht aus. Leider hat der Bundesrat in seiner Februar-Sitzung nicht, wie vorgesehen, über die Novellierung abgestimmt, sondern der Punkt wurde kurzfristig von der Tagesordnung genommen. Die Gründe sind uns noch nicht bekannt. Ein Beschluss wird frühestens in der März Sitzung des Bundesrates erwartet. Der Passus mit der Ausnahme von der Winterreifenpflicht steht aber nach Insider-Informationen nicht zur Diskussion. Und so gehen wir weiter davon aus, dass die unselige Winterreifenpflicht auch Dank unseres Engagements bald vom Tisch ist. Wir



werden dann direkt darüber berichten.

Erfreulich gestalten sich die Gespräche mit der Interessengemeinschaft Lärm in Sundern. Wir hoffen, hier bald erste Erfolge melden zu können. Gemeinsame Aktionen mit der IG und der Polizei sind geplant (siehe auch Artikel auf Seite sieben dieser Ausgabe). Der Kampf gegen Streckensperrungen bleibt auch 2017 eine wichtige Aufgabe des BVDM, ebenso unsere Arbeit zur Senkung der Unfallzahlen bei Motorradfahrern. Doch neben unseren politischen Aktivitäten und unserer Verkehrssicherheitsarbeit veranstalten wir auch in diesem Jahr wieder interessante Orientierungsfahrten, wir bieten eine Tourenzielfahrt mit den unterschiedlichsten technischen Museen als Ziel und eine Deutschlandfahrt mit Zielort

Gütersloh.

Am 9. April werden wir beim Bergischen Anlassen in Lindlar wieder gegen Streckensperrungen demonstrieren und setzen auf viele Teilnehmer. Ich hoffe, wir sehen uns bei einer der zahlreichen Aktivitäten. Einen guten Start in eine Saison mit vielen schönen Motorradkilometern 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 Siegerehrung Tourenzielfahrt
- TOP 9 Kassenprüfer
- TOP 10 Ehrungen
- TOP 11 Verschiedenes

Wie Ihr der Tagesordnung entnehmen könnt, stehen Vorstandswahlen auf dem Programm. Anträge lagen bis kurz vor Druck dieser Ausgabe nicht vor. Sie können bis 14 Tage vor der JHV schriftlich beim Vorstand eingereicht werden. Dringlichkeitsanträge können noch auf der JHV gestellt werden.

Die Tagesordnung der Bundesbeiratssitzung (siehe auch Artikel auf Sei-

te 12), 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 Bergische Anlassen am 9. April. Vielleicht sehen wir uns ja dort oder auf der Motorräder in Dortmund ansonsten hoffentlich auf der JHV.

lz





Ist eine Zusammenarbeit sinnvoll?

Motorradverbände und Interessengemeinschaft Motorradlärm: Bisher prallten die Auffassungen in verschiedenen Diskussionen, die teilweise im Rundfunk übertragen und auch in Zeitungsartikeln thematisiert wurden, eher heftig aufeinander. Doch können die Motorradverbände und die IG zusammenarbeiten?

Aus der Sicht des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM e.V.) sollten die beiden Gruppen sogar zusammenarbeiten. Zum ersten, um Verständnis für die jeweilige andere Seite zu bekommen, zum zweiten, um gemeinsam die Politik in die richtige Richtung zu bringen.

Lärm kann krank machen

Arbeitgeber müssen ab 80 db/A Gehörschutz bereitstellen und ab 85 db/A ist die Nutzung von Gehörschutz vorgeschrieben. Bei Konzerten/Veranstaltungen dürfen die Besucher maximal einem Schall von 99 db/A für den Zeitraum von 30 Minuten ausgesetzt werden. Wird dies nicht eingehalten, ist Schadensersatz durch den Veranstalter zu zahlen!

Gemeinsam sollten die beiden Gruppen gegen Streckensperrungen vorgehen. Denn wenn eine Straße für Mo-

torradfahrer gesperrt wird, fahren die (ausgegrenzten) Fahrer eine andere Straße, an der vielleicht mehr Anlieger sind, die dadurch einem erhöhten Verkehrsaufkommen ausgesetzt sind.

Gemeinsam sollten die Gruppen mit der Polizei Aktionen („Kaffee statt Knöllchen“) durchführen, damit die Anwohner den Fahrern ihre Probleme und Sorgen schildern können. Eventuell ist nicht jedem bewusst, was für Geräusche sein Fahrzeug macht. Gespräche im freundlichen Rahmen helfen dabei sicherlich.

Auch Motorradtage in den verschiedenen Städten bringen sicher Verständnis für einander.

Gemeinsam sollten die „Kontrahenten“ auf Schwerpunkte hinweisen und mit den Behörden Lösungsansätze entwickeln. Es muss nichts verboten werden, aber bestehende Gesetze müssen eingehalten werden.

Die Anwohner sollten etwas Verständnis für uns Motorradfahrer entwickeln! Wir Motorradfahrer sollten in sensiblen Bereichen etwas rücksichtsvoller fahren!

Nach so vielen „sollten“ bleibt zu sagen, wir, der BVDM, reden nicht nur, sondern wir sind aktiv! Wir arbeiten gemeinsam mit den Gruppen und Kommunen an Lösungen, die alle Seiten zufriedenstellen können!

Michael Wilczynski



Hartnäckigkeit zahlt sich aus

Am 3. Februar fanden in Sundern wieder Gespräche mit der Interessengemeinschaft Motorradlärm statt. In einer guten, freundschaftlichen Atmosphäre kamen Jens Kunen (IG Motorradlärm), Carsten Jankowski (Klometerfresser) und Michael Wilczynski (Vertreter des BVDM) zusammen.

Mittlerweile gibt es keine Anfeindungen mehr, da wir ja alle am gleichen Strang ziehen wollen.

Gemeinsam erarbeiteten wir Ideen und Gedanken, die möglichst dieses Jahr noch umgesetzt werden sollen.

Da noch weitere Gespräche auch mit

den Behörden anstehen, werden wir hier keine näheren Informationen bekanntgeben, da dies eventuellen Erfolgen im Weg stehen könnte. Bitte habt dafür Verständnis.

Was wir sagen können: Es wird eine Aktion Kaffee statt Knöllchen in Sundern geben. Es werden Aktionen verschiedenster Art stattfinden. Es wird positive Überraschungen geben. Sobald wir konkrete Informationen haben, werden wir Euch zeitnah auf unserer elektronischen Medien bei Facebook und auf unserer Homepage unter www.bvdm.de informieren.

Michael Wilczynski

Wermelskirchen wendet sich gegen Motorradlärm

Am 6. Juli 2016 hatte die Stadt Wermelskirchen alle Betroffenen zu einem Infoabend eingeladen. (Wir berichteten) Es wurde festgehalten, dass es Arbeitsgruppen zum Thema Motorradlärm geben soll! Terminlich legte man sich auf Ende 2016 /Anfang 2017 fest. Auf Nachfrage im November 2016 erklärte die Stadt, es gebe noch keinen genauen Termin für eine Sitzung der Arbeitsgruppe, aber er solle zu Beginn 2017 stattfinden. Zwischenzeitlich wurde durch den BVDM noch einmal an den Termin erinnert. Er soll nun am 30. März stattfinden. *wil*

Ravensburg will Oberstadt für Motorräder sperren

Laut Artikeln der Schwäbischen Zeitung beabsichtigt Ravensburg, die Oberstadt für Motorräder zu sperren. SPD und Grüne haben laut Zeitung eine Sperrung an Werktagen von 19 bis 6 Uhr und komplett an Sonn- und ganztägig an Sonn- und Feiertagen beantragt. Die Agenda Oberberg fordert sei Jahren eine komplette Sperrung Die CDU hat weitere Informationen angefordert. Ein Fahrverbot müsse für die gesamte Altstadt, aber nur von 22 bis 6 Uhr gelten. Unser Streckensperrungs-Experte Michael Wilczynski hat sich eingeschaltet. *lz*



Alteisen auf der

Wenn man Menschen im gesetzten Alter erzählt, dass man ein paar wunderbare Tage auf dem Motorrad im Kreis gefahren ist, wird man nicht selten sehr ungläubig angeschaut. Statt mit den Enkeln im Garten auf der Hollywoodschaukel zu sitzen, erfüllen sich einige unter uns einen lang gehegten Wunsch, den sie zum Teil schon seit Jahren vor sich her schieben. Gemeinsam mit anderen Motorradenthusiasten jeden Alters und dem eigenen Motorrad auf der Rennstrecke fahren!

Diesen Wunsch versucht „Alteisen Training“ Wirklichkeit werden zu lassen. Motorsport unter Freunden lautet das Motto von Andrea, Claudia, Karsten und Volker. Zu diesem Zweck haben sie 2016 den Verein Alteisen Training ins Leben gerufen, der seit dem 1. Januar 2017 auch Mitglied im BVDM ist. Da die vier sich selber schon seit ein paar Jahren diesen Wunsch erfüllen und sie die, nicht selten hohen Kosten dieses Hobbys kennen, haben sie einen



r Rennstrecke



Weg gesucht, Rennstreckentrainings zum Selbstkostenpreis anzubieten.

Dabei haben die Teilnehmer die Möglichkeit, unter der Anleitung von Instruktorinnen an das Fahren auf der Rennstrecke herangeführt zu werden. Schon erfahrene Teilnehmer können, je nach Selbsteinschätzung, in unterschiedlichen Gruppen (normal, mittel oder schnell) frei fahren.

Aber auch in diesen Gruppen gilt es, den anderen Teilnehmern auf der Strecke die Luft zum Atmen zu lassen. Für Interessierte gibt es die Möglichkeit, sich in einem Funlauf unter

Gleichgesinnten zu messen. Einmal im Jahr sollen sie auch die Möglichkeit bekommen, sich beim „Prix de baguette“, einem Drei-Stunden-Langstreckenrennen, zu versuchen.

Fahrer mit dem Messer zwischen den Zähnen, die meinen sich durchs Feld kämpfen zu müssen, sind hier auf der falschen Veranstaltung.

Die von Alteisen.Training organisierten Streckentrainings finden im Frühjahr und Herbst auf dem STC in



der Nähe von Berlin und im Sommer auf dem Circuit de Chambley in Frankreich statt.

Auch wenn der Name anderes vermuten lässt, immer mehr junge Motorradenthusiasten nutzen die Veranstaltungen, um ihre Fahrtechnik zu optimieren. Das erlangte Wissen

über die eigenen Fähigkeiten und die der eigenen Maschine, stellen ein erhebliches Plus an Sicherheit, auch im alltäglichen Straßenverkehr dar.

Das Besondere an den Veranstaltungen ist jedoch die familiäre Atmosphäre. Nicht selten bringen Teilnehmer ihre Partner und Kinder mit,



um gemeinsam den Spaß auf und neben der Rennstrecke mit altem Kram zu genießen.

Wer mehr erfahren möchte, dem ist die ausgesprochen umfangreiche Webseite <http://alteisen.training> wärmstens ans Herz zu legen.

Karsten Steinke





Der BVDM und die Vereine

Die letzte Beiratssitzung hat mal wieder ein Dilemma aufgedeckt: Der BVDM wird von immer weniger Vereinen getragen. Einige Vereine sind im Laufe der Jahre ausgetreten, andere haben sich aufgelöst, weil sie die erforderliche Mitgliederzahl (oft altersbedingt) nicht mehr zusammenbekommen. Manche Vereine sind noch mit gerade 7-8 Mitglieder im BVDM und erfüllen so die Voraussetzungen als Mitgliedsverein; sie können für ihre Veranstaltungen Hilfen und Versicherungsleistungen für Vereine nutzen, und so profitieren auch die Nicht-BVDM-Mitglieder in diesen Vereinen von der Sicherheitsarbeit und politischen Interessenvertretung des BVDM.

Über die Gründe, dass so viele Vereinsmitglieder nicht im BVDM sind, kann man nur spekulieren; leider erreichen diese Argumente weder den BVDM-Vorstand noch die anderen Mitgliedsvereine und Einzelmitglieder. Dabei haben wir dafür ein etabliertes Forum: die Beiratssitzung des BVDM. Sie findet jährlich vor der JHV statt als Forum für die Vereine und deren Vorstände sowie dem Bundesvorstand. Dort könnten Wünsche und Forderungen platziert, aber auch Veranstaltungen angeboten werden. Leider nutzen nur 2-3 Vereine dieses

Forum! Das wirft bei mir Fragen auf:

* Bietet der BVDM zu wenig für Vereine? Macht er zu viel Politik, zu wenig Gemeinschaftserlebnis?

* Oder sind die Mitglieder in den Vereinen nur bequem, „wollen nur das Eine“, sind ihnen die politischen Erfolge zu selbstverständlich, wird ihnen der Zugang zu den Leistungen des BVDM zu einfach gemacht?

* Oder haben wir Bundes- und Vereinsvorstände zu lange versäumt, das Feuer unserer langjährigen Begeisterung zu erhalten und weiterzutragen?

Schwer zu sagen, aber für mich steht fest: Motorradfahren ist unser Hobby, unsere Freizeitbeschäftigung; da ist mir das Gemeinschaftserlebnis und der Kontakt mit „Gleichgestrickten“ genauso wichtig wie die Weltverbesserung.

Dabei hatten wir das früher, und ich vermisse es: das alte Netzwerk, sowohl für meine Generation „junger Opa“ als auch für die Jungmitglieder, die eine Chance auf ähnliche Erlebnisse verdient haben, die mich in jungen Jahren süchtig machten nach der großen Freiheit auf zwei Rädern. Meine Erlebnisse mit dem BVDM begannen mit 17 Jahren. Damals fuhr ich mit gleichaltrigen Freunden zu Veranstaltungen anderer BVDM-Vereine: Xanten, Groß-Gerau, Hexentreffen in



Lemgo sind nur drei davon. Ich habe diesen Verband als ein großes Netzwerk erlebt, in dem ich die Welt entdecken konnte ohne allein unterwegs sein zu müssen. Und ich habe früh erkannt, dass dieses Netzwerk mehr zustande bringt als die kleinen Clübschen und Stammtische: mehr Orientierungsfahrten und Sicherheitstrainings, mehr Treffen in allen Teilen Deutschlands, mehr besondere Menschen, die mich zum Staunen brachten, und auch die Persönlichkeiten auf der politischen Bühne, die tatsächlich angehört wurden! Später wurde ich dann mal als Helfer bei der IFMA bzw. Intermot angeheuert und durfte mich dort als Marktschreier erproben, oder ich durfte mit dem Thema „Motorrad und Umwelt“ den Verband in Bonn vertreten.

Warum tust du dir das an? Das macht die Ansteckung der Gruppe: du bist dabei, du bekommst Hilfe, dann wirst du auch mal gebraucht – wer sagt da schon nein, denn du willst ja zu denen gehören! Mir fehlt das: das Miteinander von aktiven Vereinen und dem Bundesverband. Vereine, die Ori's für die Tourentrophy anbieten, ihr Treffen im BVDM-Portal bekannt machen, politische Aktionen des BVDM nach Absprache unterstützen.

Aber vielleicht fehlt auch ein Vereins-Beauftragter des BVDM, der Vereine aufsucht und zusammenbringt; vielleicht fehlt eine zweite Beirats-

sitzung im Jahr (idealerweise bei einem Mitgliedsverein), oder auch ein Protokoll nach jeder Beiratssitzung, mit dem Vereinsvorstände dann ihre Mitglieder zu Hause informieren können – beharrliche Kontaktpflege mit und unter uns „Freizeitsportlern mit letzten Idealen“. Keine Überdosis, sondern ein neuer Anlauf mit ein wenig Ausdauer. Denn für mich ist der BVDM wie eine Feldscheune: die Vereine als Punktfundamente sind ohne Dach einsam und wenig wirksam; ein Dachverband als Dach ohne Fundamente ist – abgehoben! Das kann dann auch Sigi Bredl nicht mehr versichern.

Also meine Bitte an die Vereine: kommt mit vielen Mitgliedern im April zur JHV! Nur dann kann das in Bewegung kommen, was die Scheune zusammenhält.

Bernd Luchtenberg, Vorsitzender LV Rhein-Ruhr

Seht Ihr das auch so, oder seid Ihr anderer Meinung? Schreibt doch einen Leserbrief an ballhupe@bvdn.de. Wir werden das Thema auf der nächsten Bundesbeiratssitzung diskutieren. Sie finden statt im Rahmen der Jahreshauptversammlung am Samstag, 22. April 2017, 11 Uhr im Hotel „Zur Sonne“, Borngasse 15, 35274 Kirchhain, Telefon: 0 64 22/941 80. E-Mail: buchung@zur-sonne-kirchhain.de. Die Vereine sind ganz herzlich eingeladen. lz





Mopped oder Motorrad

Kann man ein Motorrad Mopped nennen, zeugt das von Unkenntnis oder ist es nur eine Verniedlichungsform von Motorrad? Zum entsprechenden Artikel von „Opa Helmut“ erreichten uns einige Leserbriefe:

Versachlichen

In der Ausgabe 4/2016 der Ballhupe wurde nach Meinung zum Begriff Moped für Motorräder [*Nach meinem Verständnis müsste das gerne als Synonym für Motorrad verwendete Wort „Mopped“ mit zwei P heißen.* Anmerkung der Redaktion.]

Hier mein Senf dazu:

Moped? Glücklicherweise ein harmloser Begriff, anders als „Neger“ oder „Krüppel“. Schon mal gut! Ich denke, das ist einfach eine legitime Verniedlichungsform von Motorrad. Während ich bei einer 125er das despektierlich fände, passt doch ein leicht ironisches „Moped“ zu einer überschweren 1300er wie Faust auf Eimer, oder? Auch wenn die meisten gar nicht über ihren Sprachgebrauch reflektieren: Es ist eine Bewältigung der irritierenden Einsicht, dass das beschriebene Motorrad zu stark, zu schwer und zu groß ist, um als

gelegentliches Freizeitgerät adäquat zu sein. Oder fishing for compliments, dass der andere genötigt wird, die respektbeeinträchtigende Größe des eigenen Geräts zu bestätigen. Ich sage auch Moped zu meinem Motorrad, in dem Bewusstsein, dass das „ped“ von Pedale kommt und beim Mofa das „fa“ von Fahrrad kommt.

Stellen wir die Diskussion doch auf eine sachliche Ebene: Ich bin Rheinländer, ich darf das.

Dietmar Wilkens

Motorrad bevorzugt

Auch ich bevorzuge, wie Opa Helmut in der Ballhupe 4/16, das Wort Motorrad für das Motorrad.

Ich habe da mal ein Bild gemacht, um den Unterschied zwischen Moped und Motorrad deutlich zu machen.

Im Vordergrund sieht man ein Moped. Der Begriff setzt sich aus den Silben Motor und Pedal zusammen, wurde bei einem Preisausschreiben gesucht und 1953 vom Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie festgelegt. Es sollte das Wort Fahrrad mit Hilfsmotor ersetzen.

Und ein Hilfsmotor ist das, was man auf dem Foto im Hintergrund sieht nun wirklich nicht. Hier sind eher die





Moped und Motorrad: NSU Quickly und Moto Guzzi California. (Foto: Laude)

Räder das Hilfsmittel, damit die ca. 50 fache Motorleistung des Mopedmotors auch für etwas Sinnvolles eingesetzt werden kann.

Deshalb ist das auch ein Motorrad.

Bernd Laude

Mopped mit 143 PS

Auch ich fahre schon seit 1960, damals Kleinkraftrad mit dem Führerschein Klasse 4 eine Kreidler Florett Super mir satten 3,6 PS später dann mit 4,2 PS. Wehe, jemand

sagte Moped, denn wir hatten feste Fußrasten, und in der Betriebserlaubnis stand „Motorrad“ leider nur mit 49 ccm. Aber man konnte sich ja helfen, hinten ein größeres Ritzel drauf, dann wurde sie etwas lahmer, aber auf flacher Strecke kamen locker bis 10 km/h mehr Geschwindigkeit hinzu.

Nachdem nun diese Zeiten vorbei sind, fahre ich heute auch ein Mopped (man achte drauf mit zwei P gesprochen und geschrieben) auch wenn es nun 1300 ccm und 143 PS sind Das ist mir lieber als Bike zu sagen. Es sei,



wenn schon denglisch, dann richtig als Motorbike. Denn ein Bike zum Trampeln fahre ich hin und wieder auch noch.

Schon mal fahre ich dann mit dem Mopped oder auch Bike zu interessanten „Lokäschen“ oder sagt man da nicht Orte, Lage und Veranstaltungen dazu?

Na denn mal viele Mopped-Fahrten, es dürfen auch Motorrad-Touren sein.

Es grüßt Rainer Windisch aus dem Tal der Wupper

Understatement

Liebes Ballhupe-Team, zunächst einmal habe ich mich über die Veröffentlichung meiner Zeilen (Abenteuer Motorradfahren) gefreut und kann bei Bedarf noch einiges nachliefern.

Für Michael Lenzen vielleicht einen kleinen Hinweis zu seinem Beitrag im Entrée wo er schreibt: „Der Anteil an alten Fahrzeugen, die an Unfällen mit tödlichem Ausgang beteiligt sind, ist sehr hoch und steigt weiter an“

Der ADAC gibt den prozentualen Anteil an technisch bedingten Unfällen für Kfz mit 0,7 Prozent (in Worten: Nullkommasieben) an. Dies im Zusammenhang mit einem Schriftwechsel mit mir, der schon etwas länger zurückliegt (etwa 2 Jahre), wobei ich damals anmahnte, der ADAC möge sich

gegen eine bestens vernetzte Brüsseler EU TÜV-Lobby stark machen, die seit längerer Zeit versucht, ältere Fahrzeuge – und das sind hier solche mit mehr als sieben Jahren – jährlich einer Hauptuntersuchung zu unterziehen, was nichts weiter als eine Geschäftsidee ist, mit Sicherheit aber nichts zu tun hat.

Es gibt aus meiner Sicht zwei kluge Erfindungen im Bereich der elektronischen Steuerung, die für ein Motorrad nützlich sind, weil eine elektronische Zündung nicht nur sehr sauber arbeitet, sondern auch sehr pannensicher ist und ein richtig eingestelltes ABS ist zweifellos nützlich bei Notbremsungen.

Der Rest ist überflüssiger Fummelkram, der uns die gleichen Scherereien bringen wird wie das, was wir von den Autos leidvoll kennen gelernt haben. Das mag dem Spieltrieb einer vielleicht vorhandenen Mehrheit der jüngeren Fahrer entgegen kommen, aber ich habe meinen „rain-modus“ irgend wie im Hintern und auf den kann ich mich verlassen. Ich käme auch nicht auf die Idee, in voller Schräglage die Bremse zu betätigen, weil ich mir einen solchen Anfängerfehler nicht verzeihen würde. *[Der hohe Anteil an alten Fahrzeugen, die an Unfällen mit tödlichem Ausgang beteiligt sind, ist eine Tatsache, die sich bei Pkw vor allem mit der deutlich schlechten Sicherheitsausstattung der älteren Fahr-*



zeuge erklären lässt (vom ABS, über Sicherheitsfahrgastzellen, Notbremsassistent, Seitenaufprallschutz, zahlreiche Airbags, etc. Bei Motorrädern ist es vor allem fehlendes ABS. Aber auch andere elektronische Helferlein können für wenig geübte Fahrer, und davon gibt es immer mehr, eine wichtige, manchmal lebensrette Hilfe sein. Anmerkung der Redaktion]

Für Opa Helmut und seinen Hinweis darauf, dass eine FJR 1300 nun mal kein Moped ist, vielleicht der Trost, dass auch richtige Motorräder vom Schlage einer Indian oder Harley der 20er Jahre bei bestimmten Baureihen zumindest ein Pedal hatten, wenngleich nicht zum Mittreten, sondern zum Starten,

der zwar filigran wirkenden, aber mit zwischen 800 und 1200 ccm doch eher gewaltigen seitengesteuerten Motoren, die im Rennsinsatz schon mal für 100 Meilen gut waren, was bei den gebotenen Fahrwerken (und den Bremsen!!!) etwas für Mutige war.

Heute sorgt der Begriff „Moped“ für neudeutsches Understatement und könnte mit einigem Realismus auch so gedeutet werden, dass die auf unseren Bundesstraßen noch möglichen Durchschnittsgeschwindigkeiten gelegentlich kaum höher sind als das, was wir vor über 50 Jahren mit unseren Mopeds bei beherztem Dauervollgas zustande brachten.

Opa Michael (Mansion)



Yamah FJR 1300 A (Foto: Yamaha)

Aus der Arbeit im DVR

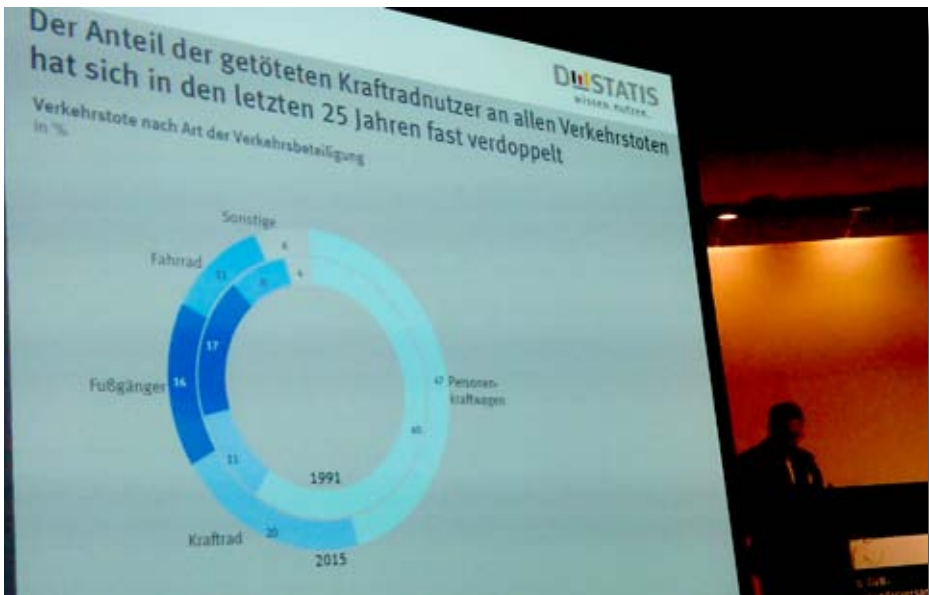
Die Mitgliederversammlung 2016 des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) fand im „Umweltforum“, einer ehemaligen Kirche in Berlin statt. Als Vertreter des BVDM, der Mitglied im DVR ist, war Karin Karrasch, Beisitzerin im Bundesvorstand dabei.

Der Saal war mit den modernsten Techniken ausgerüstet. Eine gute Lösung. Ich traf auf viele bekannte Gesichter und speziell wir wenigen Frauen in der Runde, begrüßten uns herzlich. Ein Thema bei diesen Gesprächen am Rande war die „Halter-Haftpflicht“. Frankreich hat wohl viele Knöllchen von Touristen, die sie

nicht zustellen können. Daher erwägt Frankreich, die „Halter-Haftpflicht“ einzuführen. Dieser Gedanke erschütterte die Juristen unter uns. Die Einsprüche gegen Strafmandate beschäftigen etliche Juristen, die dann arbeitslos würden. Deren Lobby wird das zu verhindern wissen. Aber vom Sicherheits-Aspekt, waren wir uns mehrheitlich sicher, würde es ein Gewinn sein.

Es sind zwar trockene Zahlen mit denen ich beginne, aber sie dokumentieren die Atmosphäre der Versammlung. Unsere Anwesenheit als BVDM wird positiv registriert.

Der Präsident, Dr. Walter Eichendorf,



begrüßte die Anwesenden. Es waren 97 von 197 DVR-Mitgliedern nach Berlin gekommen. Ein Drittel der Mitgliederzahl genügt zur Beschlussfähigkeit der Versammlung.

Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur erinnerte in seiner Ansprache daran, dass 2011 die Senkung der Verkehrstoten in Deutschland um 40 Prozent bis 2020 beschlossen wurde. Obwohl die Zahl der Verkehrstoten zurück geht, sind die Zahlen nicht zufriedenstellend und die Quote gilt als kaum noch erfüllbar. Darum wird es Neuerungen geben. Tempo 30 soll auch auf Hauptstraßen vor Krankenhäusern, Schulen, Kitas usw. ausgebaut werden. Die Rettungsgasse soll propagiert werden. Dass in Zukunft Radfahrer bis acht Jahre auf Gehwegen von ihren Aufsichtspersonen begleitet werden dürfen, finde ich sehr gut.

Beim Thema E-Bike (Fahrräder) gibt es großen Handlungsbedarf. Sie müssen erst einmal genau definiert werden. E-Bikes werden Mofas rechtlich gleichgestellt, so dass außerorts generell Radwege benutzt werden dürfen. Sie werden versicherungspflichtig und es wird eine

Helmpflicht geben. Die BAST soll einen speziellen Helm entwickeln, da die normalen Fahrradhelme nicht ausreichen und Motorradhelme nicht akzeptiert werden. Bislang tragen nur 18 Prozent der E-Bikefahrer einen Helm, obwohl sich beim Skifahren der Helm ohne eine Pflicht durchgesetzt hat.

Im Bundesverkehrswegeplan werden neue Radschnellwege gefördert. Der Radweg „Deutsche Einheit“ von Bonn

bis Berlin wird sogar digital ausgestattet.

Fahrerassistenzsysteme sollten, aus Sicherheitsgründen in die Grundausrüstung der Lkw und Pkw-Modelle gehören. Die BAST forscht zu Notbremsystemen, damit diese europaweit angepasst werden können. Das

automatisierte Fahren wird schrittweise eingeführt. Auf der A9 gibt es Teststrecken für einen Mischverkehr.

2017 werden die Schwerpunkt-Themen Ablenkung, Geschwindigkeit und Sichtbarkeit in der dunklen Jahreszeit sein. In Arbeit ist die Entlastung der Polizei bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten durch private Dienste.

Dieter Sarreither, Präsident Statistisches Bundesamt informierte über die „Unfallentwicklung auf deutschen Straßen“. Seit 1991 gibt es leider





wieder steigende Unfallzahlen, 2016 gegenüber 2015 eine Steigerung von 3 Prozent. In demselben Zeitraum gab es eine Steigerung bei den Verletzten von 1 Prozent auf 400.000 im Jahr 2016, aber 160 Verkehrstote weniger, eine Senkung um 5 Prozent. *[Bei den Zahlen handelt es sich um Schätzungen des Statistischen Bundesamtes, die endgültigen Zahlen zu 2016 lagen zum Zeitpunkt der Veranstaltung noch nicht vor. Leider fehlt auch eine Analyse, warum das erste Mal seit drei Jahren die Zahl der Getöteten zurückgegangen ist. Nach der Auswertung der Statistik der ersten Jahreshälfte gehen Verkehrsexperten davon aus, dass der Rückgang wohl auf die schlechten Wetterbedingungen zu Beginn des Jahres zurückzuführen ist, und deutlich weniger ungeschützte Verkehrsteilnehmer mit Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer unterwegs waren. Anmerkung der Redaktion.]*

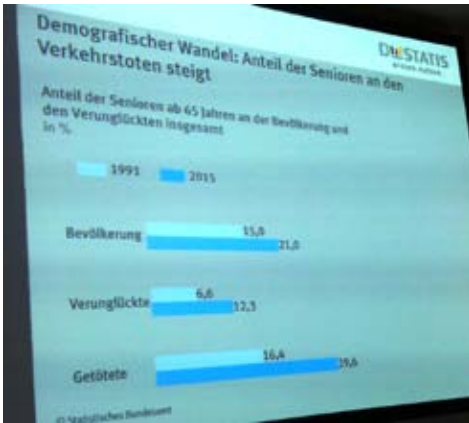
Alle acht Minuten gibt es einen Schwerverletzten auf deutschen Straßen. 2016 waren 21 Prozent der Verkehrstoten Motorradfahrer, obwohl wir nur ca. 2 Prozent der Fahrleistung erreichen. Für Motorradfahrer lauert die Unfallgefahr auf der Landstraße und innerorts, nicht auf der Autobahn! In 91 Prozent der Unfälle ist menschliches Versagen die Ursache, z.B. Abbiegen und Wenden. Fast 60 Prozent aller Verkehrstoten kommen auf der Landstraße um Leben!

Dr. Eichendorf sagt zum Problem

Landstraße: „So hat Schweden die Unfallzahlen und gleichzeitig auch die Unfallschwere auf diesen Straßen drastisch reduziert, indem auf großen Teilen des Straßennetzes Mittelleitplanken installiert wurden. Unvorsichtige Überholvorgänge entfallen damit, die besonders gefährlichen Frontalaufprallunfälle verschwinden. Der Aufwand war begrenzt, die Wirkung enorm.“ Hier müssen wir als Motorradfahrer aufpassen! Diese Mittelleitplanken können für uns gefährlich sein, besonders wenn es nur Drahtseile sind. Gut sind die Beispiele deutscher Landstraßen mit wechselseitigen Überholmöglichkeiten.

Dr. Eichendorf spricht ausführlich über die Sicherheit für Motorradfahrer und weist auf die MVMot hin: Drei Viertel dieser Todesopfer sind auf Landstraßen zu beklagen. Die Konsequenz muss daher sein: Das genau auf diese Problematik zielende Regelwerk – das Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot) – muss endlich flächendeckend umgesetzt werden. Dieses Regelwerk, das unmittelbar aus der Analyse schwerer Unfälle heraus entwickelt wurde, sieht zahlreiche Instrumente vor, mit denen die Verkehrsinfrastruktur außerorts für Motorradfahrer und -fahrerinnen entschärft werden kann. Die wichtigste Maßnahme ist die Nachrüstung eines sogenannten Unterfahrschutzes





in gefährlichen Kurven unter bereits vorhandene Schutzplanken, um die Unfallschwere deutlich mindern zu können. Auch eine bessere Verdeutlichung des Streckenverlaufs in Kurven sowie eine bessere Erkennbarkeit von Knotenpunkten und unvorhersehbarem Querverkehr sind eine große Verbesserung. Fahrbahnoberflächen müssen homogenisiert und in störungsfreiem Betriebszustand erhalten werden. Wichtig sind auch für motorisierte Zweiradfahrer und -fahrerinnen hindernisfreie Seitenräume. Das sind nur wenige Beispiele aus dem Arsenal der Möglichkeiten. Die Wirksamkeit und der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Maßnahmen sind zweifelsfrei erwiesen. Umso mehr ist es zu bedauern, dass nicht bei allen Ländern der politische Wille zur verpflichtenden Umsetzung dieser Maßnahmen gegeben ist. Natürlich sind

technische Verbesserungen an Motorrädern, wirksame Schutzkleidung und Sicherheitstrainings eine gute Sache, aber die Verbesserung der Infrastruktur hat den unbestreitbaren Vorteil, dass sie unmittelbar und dauerhaft ihre segensreiche Wirkung entfaltet.“

Die Fahrschulausbildung soll an die aktuellen pädagogischen Standards angepasst werden. Dazu gehört eine Verlängerung der Lernzeiträume und die Einführung von Feedbacksystemen. Die Verbesserung der Fahrausbildung, die Optimierung des Begleiteten Fahrens sowie die Entwicklung eines Mehrphasenmodells der Fahrausbildung unter Einbeziehung von Fahrsicherheitstrainings haben Eingang in den Koalitionsvertrag der Bundesregierung gefunden.

Dr. Eichendorf: „Fahrrad- und Fußgängerunfälle mit Personenschaden und mit tödlichem Ausgang ereignen sich überwiegend in der Stadt. Die Stadt ist der Raum, in dem die unterschiedlichsten Arten der Verkehrsteilnahme aufeinandertreffen. Hier kommen die schwächeren, die ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im wahrsten Wortsinn unter die Räder.“

Der DVR hat unsere Sicherheit also im Blick, aber wir müssen, siehe Mitteleitplanken auf Landstraßen, immer am Ball bleiben.

Karin Karrasch



Von der Sozia zur Selbstfahrerin

Wie sie über Umwege von der Sozia zur Motorradfahrerin wurde, schildert Ulla Kugler (Jahrgang 1953) in ihrem Buch „Die Sozia, die sich was traute. – Von Mädels, Männern und Maschinen“.

Einfach hat sie sich den Weg nicht gemacht, das wird beim Lesen des 208 Seiten starken Buches schnell deutlich. Der Motorradführerschein war eine der Hürden, die die Autorin aber ohne Probleme meisterte, die Wahl der richtigen Maschine war da schon ein ganz anderes Problem, nicht so die

Wahl der richtigen Lackierung.

Und ihr Blick ist, nach eigenen Aussagen, der einer Frau. Und für die habe ein Motorrad noch mehr mit Gefühlen zu tun, als bei einem Mann, ist sie überzeugt. Wobei ihr Mann sie auf dem Weg zum eigenen Motorrad stets unterstützt hat. Mit einem leichten Augenzwinkern, aber manchmal durchaus auch ernst, macht Kugler sich auch Gedanken über die unterschiedlichen Sichtweisen von Frauen und Männern auf das Motorradfahren. betrachtet sie auch das Motorradfahren

Ein Trike, genauer gesagt ein Bike-Conversion Basis einer Suzuki 800, war der erste Schritt weg vom Sozia-platz an den Lenker. Im Gegensatz zu einem Trike ist ein BikeConversion ein Motorradumbau, bei dem hinten zwei Räder zum Einsatz kommen und die Optik deutlich mehr einem Motorrad entspricht. Es folgte eine Honda Shadow, dann eine NC 750.

Viele weitere Episoden, die direkt oder indirekt mit dem Motorradfahrer zu tun haben, positive und negative Erlebnisse, unterhaltsame und weniger unterhaltsame Abschnitte finden sich in den zahlreichen Kapiteln des Buches, das auch anderen Frauen Mut machen kann, selber zu fahren. **lz**

www.ex-sozia.de

ISBN: 978-3-7431-1757-0



Demo gegen Streckensperrung

Am Sonntag, 9. April, findet in Lindlar wieder das Bergische Anlassen statt. Mittlerweile ist es schon eine Traditionsveranstaltung, mit der der BVDM zum Saisonauftakt gegen Streckensperrungen demonstriert. -

Treffpunkt ist der Parkplatz vor dem Lindlarer Rathaus an der Borromäusstraße. Los geht es um 9 Uhr mit einem Frühstück. Danach findet ein Motorradgottesdienst statt, der von dem evangelischen Motorradpfarrer Ingolf Schulz gehalten und von seiner Band musikalisch gestaltet wird. Im Anschluss geht es auf Demonstrationsfahrt über die für Motorradfahrer von März bis Oktober an Wochenenden und Feiertagen komplett sowie werktags von 17 bis 22 Uhr gesperrten K 19 über Marienheide und Wipperfürth nach Hückeswagen wo seit einiger Zeit über den Motorradfahrertreffpunkt an der Bevertalsperre diskutiert wird. Der BVDM hat sich für den Erhalt des Treffpunktes eingesetzt. Das wurde auch von den Behörden zugesagt, die Zukunft der mobilen Gastronomie an diesem Treffpunkt ist aber offen, ob es dort auch künftig eine Lizenz für die Buden geben wird, ist fraglich.

Von Hückeswagen führt die De-

BVDM e.V.
 & **BERGISCHES ANLASSEN**
Sonntag 9.4.2017 - Lindlar

**Treffpunkt: Borromäusstraße 1 (Rathaus)
 51789 Lindlar**

Ab 09:00 Bikerfrühstück
10:45 Bikergottesdienst (mit Motorradpfarrer Ingolf Schulz mit Band)
12:15 Demofahrt gegen Streckensperrungen

V.I.S.d.P.:
 BVDM e.V. - Referat Streckensperrungen
 Michael Wilczynski
 Im Wietloch 9
 58239 Schwerte
 streckensperrung@bvdm.de

www.BVDM.de

monstrationsfahrt wieder zurück nach Lindlar, wo in einer Abschlusskundgebung BVDM-Streckensperrungsexperte Michael Wilczynski über den aktuellen Stand bei den Streckensperrungen und über die verschiedenen Aktivitäten des BVDM dagegen berichten wird. Der BVDM freut sich über viele Teilnehmer und kann noch Helfer gebrauchen. Wer uns unterstützen will, kann sich per E-Mail bei streckensperrung@bvdm.de melden. **lz**



Als Newbie beim Elefantentreffen – oder: Wie verrückt kann man sein. Ein Bericht von Karsten Bender von den Kilometerfressern.

Als Kilometerfresser haben wir den BVDM in den Vorjahren schon bei einigen Aktionen unterstützen dürfen. Und da beim Elefantentreffen in Thurmansbang/Solla viele helfende Hände für ein Gelingen der Veranstaltung benötigt werden, hatte Calli schon im letzten Jahr begonnen, mich zu einem Helfereinsatz dort zu überreden.

Ich bin zwar Ganzjahresfahrer, aber

wer meine Heimat, das Ruhrgebiet, kennt, weiß, dass hier schon alle durchdrehen, wenn die Temperaturanzeige mal den Gefrierpunkt berührt. Schnee kennen wir hier eigentlich nur als Matsch oder von Bildern.

Da ist so ein Wintertreffen im tiefsten Südosten Bayerns schon eine ganz andere Hausnummer. Aber wer Calli schon einmal enthusiastisch gestikulierend und mit leuchtenden Augen vom Elefantentreffen berichten hörte, weiß, wie überzeugend das sein kann. Klar habe ich da zugesagt, als Helfer mitzuwirken.

Und wenn die Teilnehmer nur noch mit Motorrad oder Gespann anreisen dürfen, ja dann möchte ich das auch.

Meine Deauville hat schon jede Ecke Europas gesehen, da werde ich es doch wohl auf zwei Rädern bis nach Bayern schaffen. Oder?

Bei den Kilometerfressern gilt der Satz: „Egal wie verrückt eine Idee ist, bei uns findest du immer jemanden, der mitmacht.“ Und so schloss sich Günni dem waghalsigen Plan bereits an, bevor ich es mir anders überlegen konnte. Bi Mei fand die Idee auch ganz toll und mit Steffi war unsere Viererriege zur Unterstützung beim Elefantentreffen komplett.

Erfahrungen, was Fahrten im Winter anbelangt, hatte keiner von uns (also „richtiger“ Winter, siehe oben) und so machten wir uns daran, unsere Motorräder und uns auf die Reise ins Winterwonderland vorzubereiten: Griffheizung, Schaffell, Segelanzug, Thermowesten und -overalls, Heizhandschuhe, Lenkerstulpen, Skianzug,

Taschenöfen und noch vieles mehr – wir waren gut vorbereitet. Und obwohl wir wie die Michelin-Männchen aussahen, war es irgendwann doch die gute alte Tageszeitung, die bei größter Kälte noch ihren Weg in Schuhe und Jacken fand und ein bisschen mehr isolierte.

Wir starteten bei einstelligen Minusgraden unsere erste Tagesetappe bis nach Würzburg und am zweiten Tag waren wir froh, als mittags das Thermometer kurz in den einstelligen Bereich zurück kletterte. Das zehrte an den Kräften und erforderte alle 50 bis 100 Kilometer eine wärmende Pause. Die Thermoskanne mit Kaffee hat die Fahrt unangetastet überstanden, denn wir waren froh über jede beheizte Gaststätte, in die wir einkehren konnten. Und bekanntlich wird das ja nicht gern gesehen, wenn man dort





mit eigenen Getränken anrückt.

Die letzten 20 Kilometer jeden Tages waren die schlimmsten. Am ersten Tag mussten wir nach Sonnenuntergang noch 20 Kilometer zum Zwischenziel fahren. Die kamen uns wie 100 Kilometer vor. Am zweiten Tag begann pünktlich mit dem Verlassen der Autobahn der Atem an der Innenseite des Pinlockvisiers zu gefrieren und auch das Antibeschlagmittel kam an seine Grenze. Das Fahren mit offenem Visier war ein Highlight – auf das wir gern verzichtet hätten. Aber wenn einem die Gesichtszüge erst einmal eingefroren sind, lässt auch der Schmerz nach.

So haben wir es dann ohne nennenswerte Zwischenfälle (eine kälteanfälli-

ge Batterie, die bei -12 Grad nicht starten möchte, hält uns nicht auf) zum Geisselstein geschafft.

Dort befindet sich das „Basislager“ eines Großteils der Helfer. Ein ehemaliges Hotel, in dem nun ein Catering-Service beheimatet ist. So stehen die vielen Zimmer leer und bieten Platz für kuschelige Luftmatratzen- und Schlafsack-Atmosphäre im Mehrbettzimmer. Auf dem Gelände des Elefantentreffens gibt es zwar auch einen für Helfer reservierten Zeltbereich, aber wir wollten ja nicht gleich übertreiben, man muss ja noch Steigerungspotential für nächstes Jahr haben. Außerdem hatten wir sowieso schon viel zu viel Gepäck mit und waren auf die Hilfe vierrädrig Reisender angewiesen. An dieser Stelle unser großer Dank an Arafat, der neben unserem Gepäck auch noch Steffi mit in den Süden brachte. Arafat heißt zwar eigentlich Michael, aber so heißt gefühlt die Hälfte aller BVDMler. Doch nur einer läuft jedes Jahr mit so einem Tuch auf dem Kopf als Kälteschutz übers Gelände.

Auf dem Rückweg hat uns Buddyteam dann geholfen unsere logistischen Probleme zu lösen. Auch ihm gilt unser Dank.

Wir wurden sehr herzlich empfangen und nachdem wir uns im Dachgeschoss häuslich eingerichtet hatten (Steffi hatte sogar ein Seil dabei, was wir prima als Wäscheleine zweckent-





fremden konnten), schaffte es das eine oder andere Glas Bier in fröhlicher Runde, in Verbindung mit diversen flüssigen Leckereien, uns wieder komplett aufzutauen.

Gleichzeitig bekamen wir erste Erläuterungen zu dem Konzept „back 4 future“ und dem 7-Punkte-Plan, der 2015 eingeführt wurde. Kurz gesagt: keine Festzelte, keine Lkw, keine Pkw, keine Feuerwerkskörper, Sirenen oder Karbidkanonen.

Um das Gelände kennen zu lernen, haben wir mit Michael (Arafat, genau) eine Schlittentour gemacht. Auf dem Schlitten haben wir eine Menge Schil-

der, die auf das Zeltverbot im Wald hinwiesen, gezogen, während wir uns durch den Schnee kämpften, um diese an jeder bewaldeten Stelle des Geländes anzubringen. Unterbrochen wurde diese Runde von regelmäßigen Mahlzeiten, die wir im Organisationsbüro einnahmen.

Kulinarisch ist Bayern ja schon herausragend. Da haben selbst Snacks die Größe vollwertiger Mahlzeiten und davon gab es vier Stück täglich – mindestens. Wer also vorhat, als Helfer beim Elefantentreffen das eine oder andere Pfund zu verlieren: Aussichtslos. Das Küchenteam machte jedem





Versuch in diese Richtung einen kalorienhaltigen, schmackhaften Strich durch die Rechnung. Das änderte sich auch ab Donnerstag kaum, als die Verpflegung dann über Wertmarken geregelt wurde, die an den einzelnen Imbissständen des Elefantentreffens gültig waren.

A pro pos Donnerstag: Unsere Erlebnisse haben Buddyteam derart angehascht, dass er sich spontan entschied am Donnerstag nachzukommen um unser Kilometerfresser-Newbieteam zu unterstützen.

Wir hielten uns mit einer Vielzahl an Aktivitäten bei denen wir mithelfen konnten, bei Laune: Feuerlöscher und Rettungsdecken mussten ähnlich weiträumig verteilt werden, wie zuvor die Schilder. Diesmal allerdings nicht mit einem Schlitten, sondern mit einem Quad. Das hat dann schon wesentlich mehr Spaß gemacht und war auch nicht so ermüdend. Zumindest für mich nicht, ich war der Fahrer. Überhaupt wurde viel von dem Material, was auf dem Gelände gebraucht mit dem Quad und Anhänger transportiert. Deshalb bekamen Günni und ich eine extra Einweisung von Manni auf



dem Quad, um den anderen beiden Quadfahrern aushelfen zu können. Denn sobald die geregelten Dienste begannen, mussten viele Helfer zu und von ihrem Dienst hin- und hergefahren werden.



Welch riesige Kompetenz sich im Laufe der Jahre bei der Organisation aufgebaut hat, fällt bei dem Betrachten vieler Kleinigkeiten auf: Das fängt bei dem Falten von zigtausend Müllbeuteln an, damit diese an der Kasse schnell und reibungslos mit ausgehändigt werden können und hört bei winterfesten Wasseranschlüssen an einer Quelle nicht auf, aus denen auch bei zuggedrehtem Hahn ein kleiner Wasserstrahl das Einfrieren der Leitungen verhindert. Was der BVDM mit seinen ehrenamtlichen Helfern und den Bürgern von Thurmansbang da auf die Beine stellt, dass könnte ein professioneller Veranstalter kaum besser machen, schon gar nicht mit diesem Enthusiasmus.

Aus dem Sauerland oder der Eifel kenne ich von der Bevölkerung eine andere, negative Einstellung Motor-

radfahrern gegenüber. Hier habe ich nur freundliche, hilfsbereite Menschen getroffen, die – obwohl die Anzahl der Motorradfahrer Ende Januar die Einwohnerzahl Thurmansbangs mal eben um das Doppelte übersteigt





– nie genervt wirkten oder unfreundlich waren. Sogar die Behörden ziehen hier mit an einem Strang. Wirklich vorbildlich!

Seit dem Wochenende vor Veranstaltungsbeginn füllte sich das Gelände mit Zelten und unsere Steffi wollte sich die Erfahrung nicht entgehen

lassen und eine Nacht in ihrer Dackelgarage verbringen. Mit Stroh, Fell, Luma, Taschenöfen und einem warmen Schlafsack ausgestattet, ließ es sich wohl gut aushalten. Wir anderen Newbies konnten uns gerade noch zurückhalten. Wobei: Nicht alle.

Fanden wir Steffis Zeltidee schon grenzwertig, so schoss Günni den Vogel endgültig ab: Der hat sich in den Kopf gesetzt, mit seiner sieben Zentner schweren Harley-Davidson Road King in die Arena zu fahren – mit Sommerreifen, aber ohne Schneeketten, Spikes oder ähnlichen Hilfsmitteln. Die Strecke bestand abwechselnd aus Schnee, Eis, Matsch und festgefrorenen Fahrspuren. Ich bin da zu Fuß nicht ohne Spikes heruntergelaufen und zu zählen, wie viele Motorräder auf der Strecke ohne Hilfe weder rauf noch runter kamen wäre eine Tages-



aufgabe gewesen.

Aber Günni hat es geschafft und kann zu Recht mächtig stolz auf seine Leistung sein, denn die Harley hat es ohne größere Blessuren bis nach unten geschafft. Für den Weg zurück einige Tage später nahmen wir dann dankend die Hilfe eines Bauern mit seinem Traktor an, der die Road King kurzerhand an seine Schaufel hing, während wir in der Transportmulde mit hinauf fuhren. Das war bequemer und ging wesentlich schneller, aber der Traktor war auch ganz anders bereift und hatte auch noch Schneeketten





Ergebnisse des Elefantentreffens 2017

Teilnehmer: 3117

Tagesbesucher: 1976

Die Wettbewerbe:

Holzsägewettbewerb: „Der Griesch“
in 16 Sekunden

Tauziehen: VR 46 Werkscrew

Schneeskulptur: Josef Bauer, Elefant

Weiteste Anreise:

Männer: Alexander Ignatov aus
Moskau (3858 Kilometer)

Frauen: Sarah Smith aus Summer-
set (Großbritannien, 1443 Kilome-
ter)

Jüngster Teilnehmer: Valentin Gap-

pel, 21.9.2000 mit Yamaha WR 125

Jüngste Teilnehmerin: Rita Zeilin-

ger, 11.11.1986 auf Jawa 360

Älteste Teilnehmerin: Irmgard Zei-
linger: 22.2.1957 auf Yamaha Drag
Star

Ältester Teilnehmer: Karl Markgraf,
27.11.1954 auf BMW

Schönster Eigenbau: Michael Tur-
czynski, Yamaha FJ 1200 mit selbst
gebauten „Schweine“-Boot, modifi-
ziertes Dnjepr-Fahrwerk und modi-
fiziertem Gabelvorlauf

Größter Motorradclub: Siniki mit 31
Personen aus Schwandorf





Montag früh hieß es dann auch für uns, Abschied nehmen. Unsere Motorräder hatten sich mittlerweile an die Kälte gewöhnt, so dass entgegen unserer Befürchtungen alle drei Maschinen mit ein wenig Orgelei aber ohne Starthilfe ansprangen und wir mit einer Zwischenübernachtung gesund und um viele Erfahrungen reicher am Dienstag wieder in der Heimat ankamen.

Ein großes Dankeschön geht an meine „Mitnewbies“ Bi Mei, Steffi, Günni und Buddyteam. Es war eine tolle Zeit mit euch. Ich hatte sehr viel Spaß und ihr habt es geschafft, dass sich so ein Helfereinsatz wie Urlaub anfühlt.

Den vielen BVDm'lern einzeln zu danken, die uns bei unserem ersten Elefantentreffen an die Hand genommen und ihre Erfahrungen weiterge-





geben haben, die uns in jeder Minute das Gefühl gegeben haben, Teil des großen Ganzen gewesen zu sein und die durch ihre geduldige, hilfsbereite und offene Art das 61. Elefantentreffen für uns zu einem unvergesslichen Erlebnis werden ließen, würde eine Ballhupe komplett füllen. Und aufgrund der vielen, vielen Eindrücke würde ich bestimmt auch den einen oder anderen unabsichtlich vergessen. Deswegen sage ich euch allen an dieser Stelle im Namen der fünf Newbies von den Kilometerfressern ein herzliches Dankeschön!

Wir sehen uns spätestens beim 62. Elefantentreffen.







Aktuelles zur Winterreifenpflicht

Die Winterreifenpflicht für Motorräder sollte vom Bundesrat in der Februarsitzung kurz vor Drucklegung dieser Ausgabe der Ballhupe beraten werden. Als einer der letzten Tagesordnungspunkte stand die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) an. Darin ist ausdrücklich formuliert, dass motorisierte Zweiräder (und damit auch Gespanne, denn sie gelten als Motorräder) von der sogenannten situativen Winterreifenpflicht ausgenommen sind, da entsprechende Winterreifen für die Fahrzeuge nicht am Markt verfügbar sind.

Doch kurzfristig wurde die Novellierung der StVO von der Tagesordnung genommen. Eine Begründung dafür liegt uns noch nicht vor. Auf Nachfrage wurde mitgeteilt, dass die Beschlussfassung über die StVO frühestens in der März-Sitzung des Bundesrates beraten werden soll. Nach Informationen, die uns vorliegen, werden einige Punkte der StVO aktuell noch einmal nachgebessert. Der Passus mit der Befreiung der Motorräder von der Winterreifenpflicht, soll aber nicht darunter sein. Es spricht nach wie vor alles dafür, dass die Winterreifenpflicht gekippt wird, wenn auch später, als vorgesehen.

lz



Für einige Motorräder hat der Hersteller Anlas Winterreifen entwickelt.



Streckensperrung einmal anders herum. Beim ET müssen Autos draußen bleiben.



Gespannfahren – eine Leidenschaft?

1 966 besuchte ich die Internationale Fahrrad und Motorrad Ausstellung (IFMA) in Köln, nicht um Motorräder zu sehen, sondern um mich über den Mopedführerschein zu informieren. Da stand einer und verkaufte ein Heft. Ich dachte an ein Programmheft, aber es war die Zeitschrift „Das Motorrad“. Darin fand ich einen Artikel, der mich fesselte. „Der Spaß zu zweit“, lautete die Überschrift. Mit der Lektüre hatte ich mir den Motorradbazillus eingefangen.

Wenig später, nach Kauf des Buches „So fährt man Motorrad“, fesselten mich die Artikel über Gespannfahren schon, aber Solomaschinen waren interessanter. So folgte dann von

Zündapp-Combinette eine Adler MB 200 und danach eine MZ ETS 250.

Dann passierte mir das, was vielen Gespannfahrern widerfährt. Wohin mit dem Nachwuchs und der Allerliebsten? Ein Gespann muss her. Was lag da näher, als ein MZ-Gespann, denn die ETS hatte sich hervorragend bewährt. Die ES 250/2 mit Seitenwagen muss her. Am





Anfang kämpfte ich mit den Unbillen eines Gespannes. Schon ein paar Tage später musste ein großer Parkplatz dran glauben. Es wurde geübt bis zum Umfallen. Aber es hatte Wirkung, die Liebe zum Gespann wuchs, auch wenn das MZ-Gespann nur 90 km/h lief.

Deutschland und die Beneluxländer gehörten uns. Jumbofahrten in Kassel und in Gits gehörten zum Jahresprogramm. Es war die Zeit, als die großen Guzzis als Gespannmaschinen erschienen und ein bißchen neidisch war man da schon. Einen Büffel zu besitzen, das war schon ein Traum. Aber die Zeit ging weiter, es folgten BSA 650 Spitfire

mit 350 Steib, Moto Guzzi 850 T umgebaut auf 1000ccm mit Squire-Seitenwagen, EML-Vorderradschwinge und 15-Zoll-Räder. Dann war erst einmal Schluss. Über zehn Jahre Pause ohne Motorrad, fast unbegreiflich. Da hatte meine Allerliebste eine tolle Idee. Hinter meinem Rücken lud sie einen Freund ein, der ein ETZ 250-Gespann hatte, nebst einigen Reservehelmen. Es gab kein Zurück mehr, die Kinder im Seitenwagen, Vatter am Lenker und schon ging es los. Einige Zeit später stand dann wieder eine ETZ 250 mit Seitenwagen im Haus. Danach folgte eine MZ 500 mit Velorex-Seitenwagen, MuZ Skorpion mit verbreitertertem



Seitenwagen und nun ein BMW R 100 R Gespann mit SW-Fahrgestell von MZ und Watsonian Gondel. Meine Kinder schwärmen noch heute über all die Fahrten, die wir unternommen haben, die mir noch heute die Tränen in die Augen treiben. Jetzt sind es die Enkelkinder die sich daran erfreuen.

Gespannfahren eine Leidenschaft? Ja kann ich da nur sagen. Sie entwickelt sich ganz schleichend. Erst holprig, dann aber immer heftiger. Es gab ja auch Zeiten ohne Seitenwagen. Das war wie

ein beschnittener Vogel. Bei trockenem Wetter ging es ja noch, aber schon beim kleinsten Regen war das auf der Solo ein Fahrgefühl wie auf Eiern. Welche Wohltat dann, wieder ein Gespann mein eigen zu nennen. Draufsetzen, die Instrumente ablesen, Zündschlüssel drehen, Anlasserknopf drücken. Motor läuft und los geht es, ab ins Bergische. Vor der Rechtskurve etwas Gas zurück, in die Kurve rein und im Auslauf wieder Gas geben. Als wenn die Maschine um der Seitenwagen herumläuft. Linkskurven, Senken,



Fietes aktuelles Gespann, eine BMW R 100 R mit MZ-Beiwagenfahrwerk und Watsonian-Seitenwagen. Im Seitenwagen sitzt seine Frau. (Fotos: Fiete)





Höhen, einfach wunderbar. Das Spiel mit den unterschiedlichen Straßenbeschaffenheiten. Ja ein Gespann, das lebt, da bewegt sich was. Und hier ist es egal wieviel PS vorhanden sind. Die Freude ist gleich. Und das sage ich ganz bewusst. Auch wenn das die Gespannbauer das vielleicht nicht hören mögen. Dafür braucht man nicht 100 PS am Hinterrad und keine Achsschenkelenkung oder sonstigen technischer Schnickschnack. Die Vernunft scheint hier manchmal verloren gegangen zu sein. Aber es ist ja leider der Trend „immer höher, immer schneller, immer besser“. Aber das ist eine andere Geschichte.

Auch vergeht keine Ausfahrt, bei der man Menschen trifft, die sich an dem Anblick eines Gespannes erfreuen. Wenn man dann noch mit mehreren Gespannen unterwegs ist, gibt es fast einen Menschauflauf. Wer hat als Jumbofahrer nicht die leuchtenden Kinderaugen gesehen, wenn sie bei ihrer Jumbofahrt im Seitenwagen thronen dürfen. Ja, es ist auch die Gemeinschaft der Gespannfahrer untereinander, die Grenzen überwindet. Jerje aus Kroatien, David aus Schottland, ja viele Freunde aus der ganzen Welt, verbindet einfach das eine Rad mehr. Ja, Gespannfahren ist mehr als eine Leidenschaft. **Fiete**



Spaß am Orientieren

Schon in ein paar Monaten ist es wieder soweit. Die Fahrtleiter der Tourentrophy machen sich schon langsam Gedanken, welche Strecke sie dieses Jahr mit ihrer Rallye nehmen und welche Aufgaben sie den Teilnehmern stellen wollen.

Bereits Mitte Mai geht es los mit unserer Pättgesfahrt. Seit einigen Jahren findet sie in Erwitzen, in der Nähe von Bad Driburg statt. Erwitzen ist ein winziges Örtchen zwischen Teutoburger Wald und Weserbergland. Die Teilnehmer haben es mit seinem freundlichen „Gasthof Nolte“ und der guten Wurst von den glücklichen Schweinen von „Bauer Peine“ bereits lieb gewonnen. Peter hat sicher wieder einige „Schweinereien“ für seine Teilnehmer im Angebot.

Die nächste Veranstaltung am Fronleichnams-Wochenende wird das Highlight der Saison werden. Die Veranstalter Anita und Hans haben etwas ganz Besonderes für ihre Teilnehmer der Markgräflerlandfahrt geplant. Wie damals bei der Vor-, Vor-, Vor-, Vorgängerveranstaltung, der legendären „Enzianrallye“, wird es eine feucht-fröhliche Abendveranstaltung mit Grillen auf einer Schwarzwälder Berghütte geben. Die Hartgesotenen können sogar im Matratzenlager der Stangenbodenhütte übernachten.

Wer nicht kommt, wird was verpassen...

Ende Juli geht es dann in die schöne Eifel, wo wir uns auf dem Gelände des LV-Rhein-Ruhr wie zu Hause fühlen können. Wir sind immer wieder gerne dort. Und Bernd und Ute finden sicherlich wieder eine wunderschöne Strecke für die Ori.

Im August warten Bernd und Stefan mit ihrer Orientierungsfahrt im „Oberbergischen“ auf uns. Dort gibt es so viele winzig kleine Sträßchen, dass man sich fast schwindelig fahren kann. Sich dort zu orientieren, ist schon eine gewisse Herausforderung. Aber das wollen wir ja.

Schöne Strecken finden, aber auch knifflige Aufgaben stellen, die genau den passenden Schwierigkeitsgrad haben – das ist die Kunst des Fahrtleiters, die unser Jörg, Fahrtleiter der Lipperose-Ori besonders gut beherrscht. Seine Frau Renate ist dabei die „Beherrscherin“ der Kuchenkontrolle. Diese Rallye findet als letzte Wertungsfahrt der TourenTrophy im September im Raum Wadersloh statt.

Für die Organisation der Abschlussfahrt haben wir wieder einmal zwei neue Fahrtleiter, Hans-Peter und seine Frau Claudia verhaften können. Wir sind uns sicher, dass sie ihre Aufgabe sehr gut machen und eine schöne Stre-





cke am Niederrhein für uns ausarbeiten werden. Wir sind gespannt. Diese Fahrt zählt nicht mehr zur TourenTrophy-Gesamtwertung. Allerdings wird im Anschluss die Siegerehrung hierfür stattfinden.

Falls Du noch nie bei einer TourenTrophy-Veranstaltung mitgefahren bist, probier es doch einfach mal aus. Wir freuen uns über jeden neuen Teilnehmer, natürlich auch über jeden, der schon seit Urzeiten dabei ist. Sicherlich ist das Finden der richtigen Strecke anhand zum Beispiel einer Pfeilskizze oder einer Chinesenrallye schon eine ganz schöne Herausforderung. Aber für unsere Neulinge gibt es leichtere Aufgaben in der Touristenklasse. So kann jeder selbst ent-

scheiden, welchen Schwierigkeitsgrad er sich zumuten will. Letztendlich ist es der Spaß und die Gemeinschaft, was zählt.

Inge Aufderheide

Termine 2017

- 13. Mai: Pättgesfahrt (Weserbergland)
- 15. und 16. Juni: Markgräflerlandfahrt (Schwarzwald)
- 29. Juli: Flugwachenrallye (Eifel)
- 12. August: Oberbergische Ori
- 16. September: Lipperose-Ori (Wadersloh)
- 14. Oktober: Abschlussfahrt (Niederrhein)



Technische Museen entdecken

Natürlich haben wir auch in diesem Jahr wieder ein äußerst interessantes Thema für unseren beliebten touristischen Jahreswettbewerb, die Tourenzielfahrt. Fahrleiter Jörg lädt uns ein, technische Museen aller Couleur in ganz Deutschland zu besuchen. Es sind in diesem Jahr sage und schreibe 157 Museen, verteilt über die Republik.

Und dabei geht es nicht nur um Motorräder. Auch geht es nicht nur um das Thema Fahrzeuge auf Straße und Schiene, zu Luft und zu Wasser, mit ziviler oder militärischer Nutzung. Vom Oldtimer verschiedener Motorrad- und Automarken, über Wohnmobile, Traktoren, Panzer, Lok- und Schiffstechnik. Von Lilienthal über Zeppelin bis zur Raumfahrttechnik. Das Spektrum reicht über verschiedene Industriemuseen, Museen zu Energieversorgung, Funktechnik, Optik, Computer, Röntgentechnik, Uhren, bis zu Musikautomaten- und Orgeltechnik und vieles mehr. Da ist für jeden und jede etwas dabei, was ihn oder sie interessiert. Auch Frauen können dabei durchaus auf ihre Kosten kommen.

Wie funktioniert die Tourenzielfahrt?

Wenn Du Dich anmeldest, bekommst Du als BVDM-Mitglied die Unterlagen kostenlos per E-Mail zugeschickt. Für Nichtmitglieder kostet die Teilnahme 15 Euro. Die Unterlagen enthalten

die Liste der Technischen Museen mit kurzer Beschreibung. Ein Link zu einer Webseite ist ebenfalls dabei. Zusätzlich bekommst Du eine KML-Datei, auf der Du sehen kannst, wo sich die Ziele befinden. Und damit Du auch keine Arbeit mehr damit hast, jedes Museum in Dein Navi zu laden, haben wir auch die Dateien für verschiedene Navigationssysteme angehängt.

Du hast dann die Aufgabe das jeweilige Ortsschild mit Deinem Motorrad (Kennzeichen) und einem Jahresschild zu fotografieren. Dann machst Du noch ein eindeutiges Foto vom Museum. Du musst nicht in jedes Museum reingehen. Ein Bild von draußen reicht aus. Du musst auch nicht alle 157 Museen besuchen, ab einem Museum bist Du bereits in Wertung. Maximal 20 Museen werden gewertet.

Ach ja, es gibt ein paar neue Spielregeln. Wenn das Ortsschild gelb auf grün ist, gibt es 10 Sonderpunkte. Wenn Du ein technisches Museum findest, das Du ganz toll findest, das aber nicht auf der Liste steht, kannst Du es mit in Dein Wertungsheft aufnehmen (jedoch lediglich eins). Falls Du jetzt noch nicht alles verstanden hast, macht nichts. Melde Dich einfach an, dann bekommst Du die genauen Spielregeln zugeschickt. Oder schau einmal auf unserer Webseite www.tourentrophy.de. **Inge Aufderheide**



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

Tourenfreunde Wuppertal auf der Isle of Man

Es gab tatsächlich eine kleine Truppe, die sich die Veranstaltung auf der kleinen Insel einmal antun wollte. Die TT auf der Isle of Man. Da ja die Fähren sowieso schon einer Plünderung der Urlaubskasse gleich kommen, haben wir uns

für die Classic TT entschieden. Die ist nicht ganz so überlaufen, und wohl noch etwas günstiger. Trotzdem sind frühzeitige Buchungen für Fähre und Campingplatz erforderlich.

Karin und ich wollten daraus drei Wochen machen. So mit Rückfahrt





durch Wales und Rosamunde Pilcher Land. Die Hessen hatten zu Hause noch Programm in Aussicht und fuhrten für gut eine Woche. Martin A und Detlef-Eifel wollten ein paar Tage länger unterwegs sein.

Start sollte eine Raststätte kurz hinter der NL-Grenze sein. Da treffen sich unsere Routen. Unsereiner musste kurz vor der Grenze noch ein wasser-technisches Ereignis erledigen und tatsächlich fuhrten auch zwei Solos auf den Platz. Es stellte sich heraus, das Detlef die Technik der Beladung bis vier Meter Höhe noch nicht so im Griff hatte. So fuhrten wir dann gemeinschaftlich zum nächsten verabredeten Halt weiter. Dort trafen wir dann Thomas und Petra leicht ver-

spätet. Thomas hatte erst einen Parkplatz vorher auserkoren. Aber dann war ja alles gut, und es ging Richtung Rotterdam. Dort folgte das übliche Prozedere mit Kontrolle und Reinfahrt, Kabine belegen und die Abfahrt beobachten. Es hatte noch nicht jeder eine Fahrt auf so einem großen Schiff gemacht. Irgendwann dröhnt das „Tach auch“ des Kapitäns durch die Lautsprecher. Irgendwie verstehen wir noch was mit 7 und 8. Es wird doch wohl nicht die Windstärke gemeint sein. Das könnte aber lustig werden. Und es wurde lustig! Gegen 22 Uhr war es im öffentlichen Teil des Schiffes so gut wie leer. Nur einige hartnäckige Raucher waren die Einzigen, die man vereinzelt auf den Decks sehen konnte. Gegen Morgen hörte die Wackelei auf, und wir liefen recht ruhig in Hull ein.

Ausfahrt in Richtung Liverpool, und das allgemeine Kommando: „Links, Du Arsch“. Schaun mer mal. Aus Erfahrung weiß ich, dass dies mit dem Moped recht gut klappt. Meistens jedenfalls. Da ich schon auf der ersten Etappe Probleme mit dem Navi hatte, der übliche Schwund der



Stromversorgung bei den alten Tom's, musste jemand anderes nach vorne. Dabei hatte ich die gesamte Anfahrt nach Liverpool dort schon eingegeben. Nützt nix.



Jetzt sind die dort ansässigen Straßenbauer aber wahre Meister im Bau von Kreisverkehren. Und diese bauen sie auch wahllos in die Landschaft. Nur stimmt die soundsovielte Ausfahrt, die die Navitante mitteilt, nicht immer mit der Wirklichkeit überein. (Ich weiß schon, warum ich nur nach den Zeichen im Navi fahre, und das Geschwätz der Tussi ausgeschaltet habe). So war das Wenden in einigen kleinen Sträßchen mit den Gespannen nicht immer einfach. Oder wir fuhren auch schon mal eine Zusatzrunde. So genannte Rainerkilometer. Aber wir näherten uns irgendwann dem Örtchen Liverpool. Martin A hatte schon

die ganze Zeit Probleme mit der Dichtigkeit eines Vergasers, aber meine Aktion übertraf ihn dann doch noch. An einer Ampel stehend, wies er mich lautstark darauf hin, dass das Moped Sprit verlieren würde. Das wissen wir, nein, es ist deine. Hoppla, ein richtiger Strahl ergoss sich Richtung Beiwagen. Ich hatte dort ein T-Stück in die Leitung gesetzt, um einen Tankrucksack anzuschließen, oder die Kocher aufzufüllen. Nun war das gute Stück weg. Irgendwo fand sich im Fundus ein Stück Schlauch und eine M8er Schraube.

Nachher in der Herberge wurden wir dann auf den Benzingeruch hingewiesen und bekamen eine Mülltüte überreicht. So haben dann Martin A's Stiefel bei mir im Beiwagen übernachtet. Meine hatten nur den normalen Geruch eines alten Mopedstiefels.

Ein kleiner Rundgang im Hafenviertel muss schon sein, wenn man vor Ort ist. Leider mit englischem Landregen. Die alten Speicher sind teilweise wieder begehbar gemacht worden, und Gastronomie ist eingezogen. Wie überall versucht man, die alten Hafengebiete in die Wohnbebauung einzubeziehen.



Recht kurz ist am nächsten Morgen die Anfahrt zur Fähre. Eigentlich. Irgendwann kommt der große Katamaran und nimmt die Fahrzeuge auf. Mit den reservierten Sitzen hatten wir das Glück der Beinfreiheit und eine Ablagemöglichkeit für unsere Klamotten.





Diese Investition macht wirklich Sinn. Da sich das Schiff beim Einlaufen in Douglas quer zu den Wellen drehte, erzeugte das dann doch den ein oder anderen grünen Gesichtsausdruck, bis hin zum Smalltalk mit Villeroy und Boch.

Das ungeduldige Gedränge bei der Ausfahrt ist ja im Allgemeinen schon üblich, aber das Unwohlsein förderte die Flucht wahrscheinlich noch ein wenig. Bei der Abfahrt vom Schiff ist das Gespann dann einmal vernünftig an einem Übergang durchgeschlagen, und ich musste dann bei Bremsversuch feststellen, dass hinten keiner mehr zu Hause ist. Gar nicht so einfach die Karre, mit geschätzten 650

Kilogramm, nur mit der Handbremse zum Stehen zu bekommen. Aber ich war ja schon nass geschwitzt von der Warterei. Die 21 Meilen bis zum Zeltplatz wird's schon noch gehen.

Aufbauen, einrichten, umschaun und Getränke holen war nun angesagt. Für Detlef ging's erst einmal zum Flughafen, Christiane abholen. Somit konnten wir am Abend in Ruhe die glückliche Ankunft auf der Isle of Man feiern.

Am nächsten Morgen hieß es, erstmal nach der Bremsleitung schauen. Ein Fitting war gebrochen. Ein Stück Bremsleitung befand sich tatsächlich noch im Beiwagen. Zwar etwas kürzer, aber es reichte. Eine kleine Runde dreh-

hen und noch einmal nach Douglas war das Programm des folgenden Tages. Gegen Nachmittag folgte dann der erste Besuch an der Rennstrecke zum Trainings-



lauf. Es ist wirklich recht schwer, die Atmosphäre auf Bildern darzustellen. Die Jungs fahren einem so was von um die Ohren, das ist schon bald nicht mehr schön.

Die Insel erkunden und ein Stück über die Rennstrecke fahren war bei strahlendem Sonnenschein die heutige Aufgabe. Über Ballaugh Bridge, Sulby, Ramsey und die Mountain Mile hinauf auf den Snaefell der Endhaltestelle der Mountain Railway, und mit 621 Metern die höchste Erhebung. Die ganzen Namen der Kurven und Brücken an der Strecke kann man ja gar nicht alle aufzählen.

Wieder zurück fuhren wir bis in die Nordspitze nach Pont of Ayre. Auf dem Rückweg an der Westküste entlang, kamen wir dann in eine der plötzlich auftauchenden Nebelbänke. So von Sonnenschein zu nass grau. Jetzt. Am Abend gab es noch eine Rettungsübung in Hafen von Peel zu bewundern.



Nun doch mal erst ins Fahrerlager. Auch wenn am Morgen wohl nicht gerade der Bär steppt. Aber dann gibt es auch kein Gedränge. Man kann sich sogar in Ruhe eine Bremsleitung anfertigen lassen. Da sind schon einige fanatische Schrauber vor Ort. Es werden mal eben vierstrahlige Motoren komplett zerlegt und überprüft. Schöne alte Schätzchen sind zu sehen und zu hören. Und man kann einfach so dazwischen herlaufen und die Leute ansprechen. Prima Atmosphäre.

Weiter geht's ins Landesinnere zum größten europäischen Wasserrad. Es ist zwar nicht mehr so wirklich in Betrieb, aber es dreht sich noch. „Lady Isabella“ wird dieses 22 Meter große Rad genannt. Am späten Nachmittag begeben wir uns noch mal zu einem Trainingslauf nach Ballacraigne. So schimpft sich die Kurve.

Am nächsten geht es mal Richtung Süden. Da muss es ja auch irgendwas zu gucken geben. Ganz unten links liegt eine Vogelinsel, und Seehunde soll es auch geben. Wie immer sind einige Straßen nicht so ganz gespanntauglich. Aber die Mädels haben sich schon an die Rappelei gewöhnt. Enduros machen Sinn. Ein bißchen Hochebene, ein Zwischenstopp in Port Erin, und schon ist man vor Ort. Schon ein wenig Touriort, aber bei gutem Wetter recht nett.

Weiter die Küste entlang, ging es über Castletown und den ältesten



Parlamentssitz zurück zum Platz. Am Samstagmorgen dann standen der erste Wertungslauf und weitere Trainingsläufe auf. Wieder werden die ganzen sechzig Kilometer abgesperrt, von Helfern ein wenig gesäubert, und dann von der Rennleitung mit Mopeds abgefahren und freigegeben. Kurze Zeit später kommt schon der Erste mit gut 200 km/h angeflogen. Unfassbar was die Jungs dort auf einfachen Ortsstraßen abziehen.



Auf der Rückfahrt gab's einen kleinen Stopp am ältesten Parlament der Welt. In St. Johns trifft sich seit 979, jährlich am 5. Juli, die Obrigkeit zu anstehenden Entscheidungen.

Auf dem Flugfeld von Jurby findet am Sonntag ein Oldtimertreffen mit Teilemarkt statt und es gibt die Möglichkeit, ein wenig auf dem Flugfeld zu fahren.

Dies geht dann nur mit Voranmeldung, und in bestimmten Startergruppen nach Alter und Leistung der Maschinen. Ein Marschall fährt die ersten 2-3 Runden vorweg, und gibt dann die Strecke frei. Selbst einige ältere namhafte Rennfahrer drehen

dort noch ein paar Runden auf ihren alten Mopeds.

Es herrscht dort ein hervorragender Motorensound über die ganze Veranstaltung. Bei uns würden nach spätestens fünf Minuten irgendwelche selbst ernannten „Schützer“ in Begleitung einer Hundertschaft die Veranstaltung schließen wollen. Dort werden Motorsportveranstaltungen gelebt. Eine tolle Atmosphäre und ein irres Publikum.

Das Schiff fuhr schon morgens um 7.30 Uhr in Douglas ab. Somit began-



nen wir noch im Dunkeln mit dem Abbau der Zelte. Dann sind es noch 25 km bis zum Hafen. Die warten dort nicht wirklich auf einen Gast. Aber wir haben es alle geschafft, und wurden mit einer ruhigen Überfahrt belohnt. In Liverpool angekommen trennten sich dann unsere Wege, und es wurden die geplanten Heimwege angetreten. Eine außergewöhnliche Veranstaltung für Motorradbegeisterte. Man sollte schon versuchen sich unters Volk zu mischen um möglichst viel mitzubekommen. Und vorher etwas sparen.

Heinz Körner



Notfalldaten auf dem Helm

Heute geht ja nichts mehr ohne Mobiltelefone, die ja eigentlich mit etlichen Apps mehr oder weniger schon kleine Computer sind, ob das sinnvoll ist oder nicht, das ist eine Gewissensentscheidung.

Ich finde, dass es für uns Motorradfahrer sicher auch sinnvoll ist, wenn wir für unsere Sicherheit im Fall eines Falles mit dem Mobiltelefon etwas machen können. Zum Beispiel die überall zu sehenden QR-Codes. Diese kann man sehr einfach selber herstellen, denn im Internet es genügend Anbieter, bei denen man kostenlos solch einen Code gestalten kann.

Ein Freund von mir hat nun auf seinen Helm diesen QR-Code mit seinen persönlichen Daten wie Blutgruppe sowie lebenswichtigen Medikamenten, Adresse von Angehörigen, die bei einem Unfall zu benachrichtigen sind, aufgebracht. Um ihn vor Kratzern etc. zu schützen, hat er ihn mit Klarsichtfolie überklebt.

Ich finde diese Idee super, denn im Fall eines Unfalls, der hoffentlich nie passiert, können Ersthelfer sofort mit ihren Mobiltelefonen den Code scannen, und alle wichtigen Infos sind vorhanden.

Gut, viele werden sagen, dann bin ich ja noch gläserner. Aber sind wir das nicht ohnehin schon? Speziell alle

WhatsApp- und Facebook-Nutzer geben eh freiwillig vielen Daten von sich preis. Ich glaube, für den Notfall ist solch ein QR-Code auf dem Helm doch sinnvoll. Welche Informationen man dort genau hinterlegt, bleibt jedem selber überlassen.

Auf dem Foto seht ihr meinen Helm, den ich auch mit einem entsprechenden CR-Code versehen habe. Meine Adresse ist eh bekannt, mit meiner Blutgruppe könnt ihr sicher nichts anfangen.

Rainer Windisch



BVDM-Mitglied Rainer Windisch hat auf seinem Helm einen CR-Code mit wichtigen persönlichen Daten angebracht.



Umbruch und Verstetigung

Am ersten Februar-Wochenende fand in Brüssel die Jahreshauptversammlung unseres europäischen Dachverbandes FEMA statt. Wie der Titel des Artikels schon verrät, gab es sowohl eine Verstetigung der Arbeit, als auch einen Zeitembruch zu verzeichnen.

Deshalb das Wichtigste zuerst: nach vielen Jahren im Vorstand hat sich Rolf „Hilton“ Frieling von der Biker Union nicht mehr zu Wiederwahl gestellt. Für ihn rückt Eric Maldiney vom französischen Verband FFMC in das Führungsgremium auf. Der Rest des Vorstandes, bestehend aus Maria Nordqvist vom schwedischen SMC, Theo Beeldens (MAG Belgien) und dem Kassenwart Jim Freeman (BMF) sowie die Präsidentin Anna Zee (BMF) wurden hingegen in ihrem Amt bestätigt – ohne Gegenkandidaten. Auslöser für den Rückzug von Rolf Frieling war ein Disput über die interne Arbeit des FEMA-Boards. So wollte Hilton fünf

der sechs in der FEMA-Satzung festgeschriebenen, persönlichen Meetings des Vorstands erhalten, während die übrigen Vorstandsmitglieder diese auf drei am Tag vor den jeweiligen Verbandstreffen zu reduzieren suchten, um zusätzliche Meetings auf Skype-Basis durchzuführen. Begründet wurde diese Änderung der Satzung mit den unverhältnismäßigen Kosten sowie dem Zeitaufwand für drei zusätzliche Präsenzen der Vorstände in Brüssel.

Da die anwesenden Mitgliedsverbände, darunter auch der BVDM, für die Satzungsänderung stimmten, sah sich Rolf Frieling gezwungen, nicht mehr für den Vorstand zu kandidieren. Wie weiter oben bereits beschrieben setzt sich der restliche Vorstand nahezu unverändert zusammen. Somit ist abzuwarten, welche Konsequenzen Hilton's Rückzug für die strategische Ausrichtung der FEMA mitsichbringen wird.



Zu einer Jahreshauptversammlung gehört die Entlastung des Vorstands. Die ist geschehen, auch wenn der Vorstand schon in 2016 aus organisatorischen Gründen nur vier der sechs vorgesehenen Meetings abhalten und noch kein Audit der Budgetendabrechnung 2016 vorlegen konnte. Die Finanzen waren aber nach Aussage des Kassenwirts in 2016 unproblematisch, obwohl der finnische Verband SMOTO aufgrund einer Änderung der Form seiner Mitgliedschaft einen geringeren Beitrag als erwartet gezahlt hatte. Um so etwas zukünftig zu vermeiden, wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich mit einer Überarbeitung der Mitgliedschaftsformen beschäftigen soll. Derzeit gibt es drei Formen: Verbände mit ausschließlich Individualmitgliedern, Verbände mit ausschließlich Clubmitgliedern und Verbände mit einer Mischung aus



Clubs und Individuen als Mitglieder.

Der Bericht des FEMA-Generalsekretärs Dolf Willigers hat einige zentrale Themen aufgezeigt, die für Motorradfahrer in Zukunft relevant werden. So wurde mit dem europäischen Industrieverband ACEM vereinbart, dass zukünftig die Daten für CO₂-Ausstoß und Spritverbrauch neuer Euro4-Motorräder nicht erst beim Kauf offengelegt werden, sondern diese bereits vorab Teil der Produktinformationen sein sollen, da sonst keine vernünftige Kaufentscheidung getroffen werden kann. Wie diese Veröffentlichung der Daten genau aussehen wird, ist noch nicht festgelegt und Gegenstand weiterer Verhandlungen.

Die öffentliche Konsultation der EU zur Ausgestaltung von Produktnormen für Sicherheitsbekleidung ist noch nicht in Sicht, sondern wird immer wieder verschoben. Im Rahmen



einer Konferenz zur Konstruktion von Lkw, die für andere Verkehrsteilnehmer sicherer werden sollen, hat sich die Möglichkeit ergeben, zukünftig bei einem Projekt mitzuwirken, das den Test von Notbremsassistenten und ähnlichen Fahrerassistenzsystemen nicht nur an Dummies von Fußgängern und Radfahrern, sondern auch Motorrädern möglich machen

soll. Diese Anstrengung des Generalsekretärs geht Hand in Hand mit einer Kooperation mit der niederländischen KFZ-Zulassungsbehörde RDW (vergleichbar mit dem KBA), die ebenfalls künftig im Vorfeld der Zulassung von Fahrerassistenzsystemen diese

mit Motorrad-Dummies testen möchte. Solche Tests sind derzeit europaweit in den Testrichtlinien nicht vorgesehen. Die RDW war die zuständige Behörde für die Prüfung und Zulassung des Tesla S, der bekanntermaßen in Verruf kam, da vermutet wurde, dass ein Unfall in Norwegen, bei dem ein Motorradfahrer schwer verletzt wurde, durch einen fehlerhaf-

ten Notbremsassistenten ausgelöst wurde – allerdings ist mittlerweile bekannt, dass das System funktionierte, der Fahrer die Warnungen des Systems aber ignorierte. Nichtsdestotrotz ist die RDW dadurch motiviert, Motorrad stärker in ihrer Arbeit zu berücksichtigen. Die FEMA wird RDW dabei vor allem im Hinblick auf die Konstruktion

von Motorrad-Dummies unterstützen, die es noch nicht

auf dem Markt gibt, da keine Nachfrage bestand – zur Erinnerung, entsprechende Tests sind nicht vorgesehen.

Zum Thema Fahrerassistenzsysteme gab es außerdem einen Gastvortrag von Hennes Fischer, Mitarbeiter von

Yamaha Europe und Mitglied des Connected Motorcycle Consortium (CMC). Seiner Aussage nach geht es hierbei künftig vor allem um die Kommunikation zwischen verschiedenen Fahrzeugen (vehicle2vehicle) sowie zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur (vehicle2infrastructure). Das CMC, als Gremium der Industrie, arbeitet deshalb gemeinsam



mit vielen Partnern an Standardisierungen der Technik und gesetzlichen Bestimmungen rund um das Thema. So sind u.a. Fragen des Datenschutzes bzgl. der Kommunikationsdaten relevant. Auch wird zu überlegen sein, wie mit der Umstellungsphase umzugehen ist, in der einige Fahrzeuge bereits mit v2v ausgestattet sind, andere aber nicht. Laut Fischer wird es vermutlich Nachrüstmodule geben, die dafür sorgen, dass Fahrzeuge ohne von solchen mit voller v2v-Kommunikation zumindest erkannt werden.

Zu diesem Punkt hat Doede Bakker vom weltweiten Verbandes für historische Fahrzeuge (FIVA) in seinem Gastvortrag darauf verwiesen, dass viele historische Fahrzeuge keinerlei Elektronik zur Nachrüstung entsprechender Systeme bieten. Neben einer Erläuterung der Arbeit des FIVA ging es außerdem um Themen, in denen FEMA und FIVA vergleichbare Ansichten vertreten, so dass eine Kooperation lohnt. Schnittmengen ergeben sich im Speziellen bei den Themen Umwelt- und Klimaschutz, Fahrzeugregistrierung, Führerscheinvorschriften sowie Besteuerung von Fahrzeugen. Anders als die FEMA betrachtet die FIVA Motorräder (genau wie andere Fahrzeu-

ge) aber nicht als Verkehrsmittel im klassischen Sinne, sondern als technisches Kulturgut, das es zu bewahren gilt. Daher sind die Positionen nicht immer deckungsgleich, sondern nähern sich an.

Weitere Tagesordnungspunkte der Jahreshauptversammlung waren die Nutzungsstatistik der FEMA-Internetauftritte, die Kooperation der FEMA mit der FIM, mögliche Maßnahmen zu einer besseren Akquise neuer Mitglieder für die nationalen Verbände sowie Überlegungen zur Durchfüh-

rung einer öffentlichkeitswirksamen Kampagne der FEMA gemeinsam mit

Herstellern von Leitschutzplanken, um solche zu bewerben, die für Motorradfahrer sicher sind. Das nächste Treffen der FEMA-Mitglieder findet im Juni auf Zypern beim dortigen Verband CMRC statt. Im Anschluss an das Meeting haben die Delegierten der nationalen Verbände einige der Themen noch im Rahmen eines gemeinsamen Abendessen intensiviert.

Solltet Ihr noch Fragen zu Details der Jahreshauptversammlung haben, zögert nicht, Marco Zwillich, Referent für Europapolitik, zu kontaktieren und eine E-Mail an europa@bvdvm.de zu senden.

Marco Zwillich





HDI mit Rabatt für BVDM-Mitglieder

Lohnt sich ein Versicherungswechsel? In der letzten Ballhupe (4/2016) berichtete Harald Schönebeck von seinen Erfahrungen mit den Sonderrabatten für BVDM-Mitglieder in der Versicherungsprämie für Kfz etc. Nach dem Vergleich mit seiner bisherigen Versicherung konnte er mehr als 300 Euro spare. Auch vom Service der Versicherungsagentur, die dieses Angebot exklusiv für BVDM-Mitglieder bietet, war er überzeugen konnte. Sein Fazit dieses neuen BVDM-Angebotes: Danke für die Bemühungen dieses mit der HDI ausgehandelt zu haben, danke für den Denkanstoß zum Versicherungswechsel. Es lohnt sich im BVDM zu sein.

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 zu-

sätzlichen Nachlass in Höhe von fünf Prozent, wenn ein zusätzlicher Sachvertrag (Hausrat, Haftpflicht, Unfall, Gebäude) bei der Versicherungsgesellschaft HDI besteht oder entsprechend beantragt wird.

Da die Bedingungen bei jedem Versicherungsnehmer anders sind, ist es sinnvoll, sich unverbindlich ein Angebot machen zu lassen. Auch ich habe mir ein Angebot

machen lassen und bin daraufhin zur HDI-Versicherung gewechselt. 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 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





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 **Sonntag, 7. Mai 2017**. Die Ballhupe gibt es nur noch auf ausdrückliche Mitteilung an die BVDM-Geschäftsstelle in gedruckter Version. Bitte teilt deshalb der Geschäftsstelle per E-Mail an geschaeftsstelle@bvdm.de unbedingt Eure E-Mail-Adresse mit. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer Homepage herunterladen. Auf Wunsch werdet Ihr per E-Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht. Die Redaktion freut sich über alle Zuschriften, Fotos (mindestens 1 MB

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

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

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer (BVDM)

Chefredaktion:

Michael Lenzen (Iz)
Ossietzkystraße 6, 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:

Inge Aufderheide, Karsten Bender, Friedhelm Feld (Fiete), Karin Karrasch, Heinz Körner, Bernd Luchtenberg, Karsten Steinke, Michael Lenzen, Michael Wilczynski, Rainer Windisch, und Marco Zwillich.

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



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



Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) vertritt 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