



Ausgabe 1/2005

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

Elefantentreffen JHV FEMA Intermot



Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

ich wünsche euch allen ein gesundes neues Jahr, verbunden mit vielen schönen und erlebnisreichen Motorradkilometern und natürlich stets unfallfrei.

Mit der euch vorliegenden Ausgabe der Ballhupe haltet ihr eine Doppelausgabe in den Händen. Im November teilte mir unsere Schatzmeisterin mit, dass wir vom Finanzamt mit einer deutlich höheren Nachzahlung rechnen müssen, als erwartet. Selbst kenne ich mich mit den vielen verschiedenen Steuerarten nicht aus und habe mit den gelieferten Zahlen von Claudia gearbeitet. Durch diese neue Situation und die unklare Finanzlage, zumindest für mich, habe ich die Ausgabe 4/2004 und 1/2005 zusammengelegt, dies erschien mir als notwendig.

Auf unserer jüngsten Vorstandssitzung haben wir zusammen mit den Kassenprüfern und Monika Knops (Steuerberaterin) nach akzeptablen Lösungen gesucht.

Auf der kommenden Jahreshauptversammlung am 23. April 2005 beim LV Rhein-Ruhr, die Einladung befindet sich in dieser Ausgabe, ist es wieder an der Zeit, einen neuen Vorstand zu wählen. Hierfür werden natürlich auch Kandidaten gesucht, die bereits

sind, einen Teil ihrer Freizeit für den BVDM aufzubringen. Jeder von euch sollte sich seine Gedanken über gewünschte und mögliche Kandidaten machen, gerade hier hat jedes Mitglied die Möglichkeit, die Zukunft des Verbandes mitzubestimmen und zu beeinflussen.

Der BVDM braucht mehr aktive Mitglieder, um seine Ziele leistungsstark umsetzen zu können. Meine Funktion habe ich nun fast vier Jahre ausgeführt und ich bin der Meinung, dass ein Führungswechsel angebracht ist.

Die Jahre waren kein Zucker-schlecken, trotzdem hat es mir Spaß bereitet, die Herausforderungen anzupacken. Ich halte nicht viel von langen Reden und bin daher auch nicht unbedingt der Repräsentant, den der BVDM braucht. Es erfordert aber auch reichlich Zeit, die Verpflichtungen zu erfüllen, und diese notwendige Zeit kann ich einfach nicht mehr in diesem Umfang aufbringen. Mir liegt eher die Arbeit im Hintergrund und da gibt es mehr, als sich manch einer vorstellen kann. Aus diesem Grund werde ich auch für die Funktion des 1. Vorsitzenden nicht mehr zur Verfügung stehen, möchte aber auch künftig aktiv im

BVDM weiterarbeiten und den neuen Vorstand bei seiner Arbeit und seinen Zielen unterstützen.

Für euer entgegengebrachtes Vertrauen möchte ich mich herzlich bedanken, ebenso bei allen Mitgliedern, die mich mehr oder weniger bei meiner Arbeit unterstützt haben. Ein besonderes Dankeschön gilt vor allem auch allen Helfern bei der Internot und dem ET, ohne deren Engagement und Einsatz wir solche Veranstaltungen nicht durchführen könnten.



Hans-Joachim Griesbach

Hans-Joachim Griesbach
Vorsitzender

Inhalt

	Seite
<i>Jahreshauptversammlung in der Eifel</i>	4
<i>Neues von der FEMA</i>	6
<i>Sportliche Wettbewerbe</i>	8
<i>Ergebnisse der Tourenzielfahrt</i>	10
<i>Die Pfadfindertrophäe</i>	11
<i>Tauerntreffen</i>	12
<i>Das Elefantentreffen 2005</i>	16
<i>Deutschlandfahrt</i>	21
<i>Jugendecke</i>	22
<i>Gedenkfahrt zum Altenberger Dom</i>	23
<i>Intermot in München</i>	24
<i>Die BVDM-Tourentrophy</i>	25
<i>MIG Soest auf MZ-Testtour</i>	27
<i>Test einer Jeans-Kombi</i>	29
<i>Die letzte Seite</i>	30

IMPRESSUM

Herausgeber:
**Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.**

Redaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Wuppertaler Straße 9
51145 Köln
Tel. 02203/295251
Fax 02203/295261
E-Mail: ballhupe@bvdm.de
und
Christian Könitzer
Christian@Koenitzer.net

Autoren dieser Ausgabe:
Peter Aufderheide, Thomas
Dieckmann, Rainer Michtl, Hans-
Joachim Griesbach (HaJo),
Christian Könitzer, Karsten Steinke

Technische Koordination
Jörg Schnittfinke

Wichtige Adressen:
1. Vorsitzender:
Hans-Joachim Griesbach
Friedenheimer Str. 64
80686 München
Tel. 089/58929955
Fax: 089/54662596
E-Mail: hajo.griesbach@bvdm.de

BVDM-Geschäftsstelle:
Carl-Zeiss-Str. 8
55129 Mainz
Tel. 06131/503280
Fax: 06131/503281
E-Mail: info@bvdm.de

Presseservice:
Michael Lenzen
kmlenzen@t-online.de

BVDM-Homepage
<http://www.bvdm.de>

Ballhupe im Netz
<http://www.ballhupe.de>



Die Eifel ruft

Auf zur Hauptversammlung - Spannender Diavortrag

Alle Mitglieder und Freunde des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM e.V.) sind hiermit herzlich zur ordentlichen Jahreshauptversammlung 2005 eingeladen.

Die Jahreshauptversammlung findet statt am **Samstag, 23. April 2005**, um 14 Uhr im Gasthaus Wal-desruth, Birgenweg 1, 56729 Baar-

Vorsitzenden verschickt werden, der sie dann verliest oder verlesen lässt.

TOP 4: Ernennung eines Versammlungsleiters

TOP 5: Entlastung des Bundesvorstandes

TOP 6: Neuwahl des Bundesvorstandes für zwei Jahre

Die Anfahrt wird von der B 256 bei Baar mit Schildern „BVDM“ ausgeschildert.

Übernachtungsmöglichkeiten bestehen:

1. Zelten auf der Flugwache beim LV Rhein-Ruhr, rund 15 Minuten Fußweg vom Lokal entfernt. Die Anfahrt wird von Baar mit Schildern „LVRR“ ausgeschildert. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich, da nur Selbstverpflegung. Getränke sind organisiert. Während des Wochenendes ist das Gelände telefonisch unter 02656/271 erreichbar.

2. Privatzimmer in den umliegenden Ortschaften, Infos auf der Homepage unter www.bvdm.de oder in der BVDM-Geschäftsstelle unter 06131/503280.

3. Bildungszentrum RWE, Am Buchholz in 56729 Baar-Wanderath, Telefon 02656/889-0. Das Bildungszentrum hat eine Kapazität von 59 Zimmern zum Übernachtungspreis in Höhe von 68,- € für EZ und 92,- € im DZ, jeweils inklusive Frühstück.

Am Freitagabend ist ein gemütliches Zusammensitzen am Lagerfeuer und offenem Kamin beim LVRR auf der Flugwache geplant. Grillgut bitte selbst mitbringen, Getränke sind vorhanden.

Am Samstag wird von 10 bis 13 Uhr vor der JHV eine geführte Ausfahrt mit Stefan Winke durch die Eifel zum Classic-Race Museum durchgeführt. Das Museum unter der Leitung des ehemaligen aktiven Rennsportlers Frithjof Erpelding zeigt Rennmaschinen im Original beziehungsweise im besten Neuzustand. Ab den 20er Jahren bis



Rund um das Gelände des LVRR an der alten Flugwache locken kleine Eifelsträßchen zu schönen Touren. (Foto: Lenzen)

Wanderath.

Unter Berücksichtigung von § 8, Punkt 5, der BVDM-Satzung ist folgende Tagesordnung vorgesehen:

TOP 1: Bericht des Bundesvorstandes

TOP 2: Berichte der Kassenprüfer

TOP 3: Berichte der Referenten und Ausschussvorsitzenden; wenn die Berichte nicht mündlich abgegeben werden können, müssen sie rechtzeitig schriftlich an den ersten

TOP 7: Neuwahl von zwei Kassenprüfern

TOP 8: Ehrungen von BVDM-Vereinen und Einzelmitgliedern; Prämierung der Sieger der Touristik-/Sportwettbewerbe und der Mitgliederwerbung

TOP 9: Anträge; Es ist weiterhin noch die Beratung von Dringlichkeitsanträgen gemäß § 8, Punkt 14, der BVDM-Satzung möglich.

TOP 10: Verschiedenes

heute sind unter den rund 150 Einzelstücken viele Raritäten zu sehen, darunter reichlich Rennsportmotorräder, die an einem Grand-Prix teilgenommen haben. Einzelne Rennsportautos runden das Angebot ab.

Nach der Jahreshauptversammlung lädt der LVRR zu einem ganz besonderen Highlight ein. Im Gasthaus gibt es den spannenden Diavortrag „Taiga Tour“ von Doris Wiedemann zu sehen, die allein mit dem Motorrad von München durch Russland nach Korea und Japan gefahren ist. Was sie dabei alles erlebt hat, wie sie die Probleme und Abenteuer gemeistert hat, schildert sie in ihrem spannenden Vortrag, der auch die weiteste Anreise lohnt. Die Autorin hat immerhin selber 500 Kilometer Anfahrt. Anschauen lohnt!

An dieser Stelle möchte sich der Vorstand herzlich bei den Motorradfreunden des Landesverbandes Rhein-Ruhr für die Ausrichtung der diesjährigen Jahreshauptversammlung bedanken.

Wir würden uns freuen, wenn sich möglichst viele Mitglieder und Gäste durch die Teilnahme an der Jahreshauptversammlung zur Ar-

Vorstands- und Bundesbeiratssitzung

beit des Bundesverbands der Motorradfahrer e.V. als der Interessenvertretung aller Motorradfahrer bekennen würden.

An dieser Stelle möchte ich nochmals darauf hinweisen, dass eine persönliche Einladungen zur Jahreshauptversammlung nicht erfolgt. Diese Ankündigung in der Ballhupe

ist die offizielle und satzungsgemäß erforderliche Einladung.

Auch im Rahmen der diesjährigen Jahreshauptversammlung möchte ich alle Referenten, Regionalbüroleiter, Vereinsvorsitzende und Vorständler wieder zu einer Vorstands- und Bundesbeiratssitzung einladen. Die Vorstands- und Beiratssitzung findet statt:

Freitag, 22. April 2005, 17 Uhr, im Gasthaus Waldesruth, Birgenweg 1, 56729 Baar-Wanderath

Für diese Sitzung schlage ich folgende Tagesordnungspunkte vor:

TOP 1: Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung

TOP 2: Ausrichtung der JHV 2006

TOP 3: Verschiedenes

Somit bleibt mir nur noch, allen eine gute und unfallfreie Anreise zu wünschen. Für den Vorstand

Hans-Joachim Griesbach

Anfahrtswettbewerb zur JHV

Auch eine weite Anreise lohnt sich

Ausschreibung des Anfahrtswettbewerbes zur Jahreshauptversammlung 2005 in Wanderath in der Eifel.

In Weiterführung der in 2004 wiederbelebten Tradition möchte ich euch für die Anreise zur JHV 2005 als kleinen zusätzlichen Anreiz eine kleine Aufgabe mit auf die Reise geben.

Aufgabe:

Bei der Anreise auf zwei oder drei Rädern sollen maximal fünf Orte angefahren werden, deren Anfangsbuchstabe im Namen unserer Gastgeberlandschaft, der Eifel enthalten ist. Umwege oder Fahrtunterbrechungen sind erlaubt.

Nachweis:

Der Besuch der Orte wird mit ei-

nem Stempelaufdruck mit Datumsangabe auf der Kontrollkarte nachgewiesen. Bei anderen Nachweisen (Supermarkt- oder Tankquittungen, Restaurant- oder Hotelrechnungen) sind diese beizugeben.

Wertungszeitraum:

Montag 18. 04. 05 bis Sonnabend 23. 04. 05 eine Stunde vor Beginn der JHV.

Abgabe der Unterlagen: beim Sportwart.

Wertung:

Es wird die Anzahl der Buchstaben aller maximal fünf Ortsnamens zur Summe addiert. Pro Buchstabe gibt es einen Punkt. Bei Gleichheit gewinnt der jüngere Teilnehmer. Namenszusätze bei den Orten werden nicht gewertet. Bei

mehrteiligen Ortsnamen, von denen einer mit dem richtigen Buchstaben beginnt, wird der ganze Ortsname gewertet.

Beispiel: Bei der Strecke „München“ – „Baar“ könnten folgende Orte angefahren werden:

E für Erding (bei München), 6 Punkte, I wie Ingolstadt (an der Donau) 10 Punkte, F für Frankfurt ergibt 9 Punkte, E von Eppstein (bei Bad Soden / Kelkheim) macht 8 Punkte und L von Lahnstein (Mündung: Lahn/Rhein) bringt 9 Punkte, macacht zusammen 42 Punkte.

Die Unterlagen für den Anfahrtswettbewerb zur Jahreshauptversammlung gibt es beim Sportwart Rainer Michtl unter der Email-Adresse: Rainer.michtl@gmx.de.



Bericht zur FEMA-Sitzung vom 25. September 2004 in Brüssel und über das Informationstreffen bezüglich der Markenbindung am 30. August 2004 in der FEMA-Geschäftsstelle.

Zunächst zu letzterem:

Am 30. August fand in der Geschäftsstelle ein Informationsaustausch bezüglich der Position der deutschen Interessenvertreter zur Reifenmarkenbindung statt. Im Rest von Europa gibt es nur Empfehlungen, aber keine Markenbindung. Dort heißt das Motto eher: „Keine schlafenden Hunde wecken“, weil eigentlich niemand scharf auf die deutsche Situation ist.

Interessant ist die Tatsache, dass die Biker Union (vertreten durch ihren Vorsitzenden Rolf Frieling) völlig einverstanden mit der Markenbindung ist. Sie befürchten anscheinend, dass mit Freigabe der Markenbindung ein Tempolimit in Deutschland eingeführt wird. Doch dafür gibt es keine Anzeichen. Der BVDM sowie die Kuhle Wampe sind da anderer Meinung. Wir befürworten eine technische Spezifikation der Reifen (Größe, Abmessungen, Bauart, Tragfähigkeit etc.). Christoph Gatzweiler vom Industrieverband Motorrad (IVM) versuchte uns klar zu machen, dass die deutsche Situation doch eigentlich völlig in Ordnung sei. Wir könnten für jedes Motorrad doch Freigaben von den Reifenherstellern bekommen und müssten diese nur besitzen (und mitführen) und nicht eintragen lassen. Auf meinen Einwand, das gelte dann aber nur für aktuelle, gängige Modelle, zog er - quasi

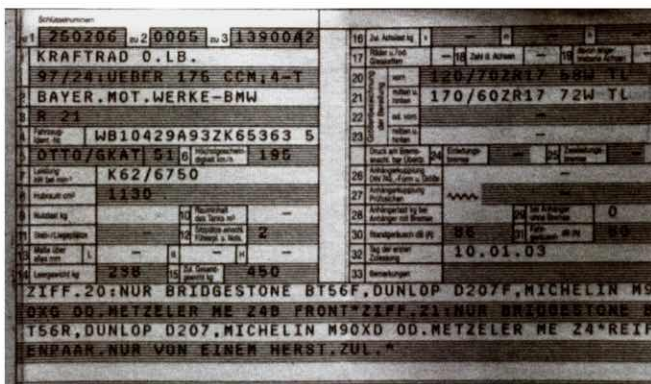
als Gegenbeweis - Unterlagen für eine „alte“ Suzuki TL 1000 R heraus, für die etwa acht Reifenpaarungen freigegeben waren. Was er nicht beachtet hatte war, dass das alles alte Reifen waren, die dem Stand der Technik von vor acht Jahren entsprachen. Und genau da setzt ja unter anderem unsere Kritik an: Wer ein älteres Motorrad sein eigen nennt oder einen Exoten, der kann eben nicht auf Freigaben hoffen und muss entweder auf aktuelle, sicherere Technik verzichten oder teure Einzelgutachten anfertigen lassen. Und das ist eine total unbefriedigende Situation.

Für Antonio und Bob von der

mot stattfinden könnte, aber das ist nicht geschehen. Der IVM hat wohl kein Interesse an seinen Kunden? (Dagegen hat es mittlerweile ein weiteres Treffen zwischen dem BVDM und der Kuhlen Wampe zum Thema Reifenbindung gegeben, wo die gemeinsame Haltung weiter erörtert wurde. **Anmerkung der Redaktion.**)

Nun zur FEMA-Sitzung:

Es war eine reguläre Sitzung in Brüssel. Zunächst ging es um neue Führerscheine in der EU. Die erste Lesung kommt im Februar 2005 ins Parlament, die Einführung wird aber sicher deutlich später sein. Es gibt in der EU noch sehr viele Un-



Die freie Wahl der Reifenhersteller wird durch die Markenbindung, die im Kfz-Schein eingetragen ist, verhindert.

FEMA war das Ganze interessant, da sie diese Seite der Medaille noch nicht kannten. Es wurde vorgeschlagen, dass die deutschen Teilnehmer sich noch einmal zusammen setzen und das erst einmal „intern“ klären. Christoph Gatzweiler wollte uns dazu anmailen, damit eventuell ein Treffen auf der Inter-

terschiede, beispielsweise was das Eintrittsalter für die 125er (15-18 Jahre) oder für den Direkteinstieg (21-28 Jahre) angeht. Die neue Einstiegsklasse soll später 35 kW Leistungsbegrenzung haben und nicht mehr 25 kW. Auch der Autoführerschein ist in anderen Ländern zum Teil ab 16

oder 17 Jahren möglich. Die Teilnehmer waren sich einig, dass auch diese Bestimmungen dazu beitragen werden, Führerscheineulinge vom Motorrad abzubringen. Schade eigentlich.

Als nächster Punkt wurde der Antimanipulationsbericht des TÜV vorgestellt. Dessen erste Version wurde zuvor dem TÜV um die Ohren geschlagen, da er keinerlei Fakten enthielt und voller Mutmaßungen war. Der neue Bericht ist aber nicht wirklich besser. Es ist im Grunde der gleiche Mist, nur dass auch jetzt gesagt wird, dass die Basis der Schlussfolgerungen darin einfach nur die Ahnungen des TÜV sind. Im Report fehlen zum Beispiel wichtige Punkte wie die mögliche Verschlechterung der Wartung der Motorräder, die schlechtere Ersatzteilbeschaffung und weitere unnötige Kosten für die Verbraucher. Der BVDM ist nach wie vor der Meinung, dass dieser Antimanipulationskatalog unsinnig und der völlig falsche Weg ist.

Bezüglich der Reifen (siehe oben) wurden die deutschen Gesichtspunkte kurz vorgestellt und gezeigt, dass diesbezüglich gerade ein neuer Report erschienen ist, der uns kurzfristig zur Verfügung gestellt wird. Der MAIDS-Report zu Motorradunfällen in Europa ist jetzt im Netz verfügbar unter der Adresse: www.maids.acembike.org. Als Kritik wurde angebracht, das er, salopp gesagt, ein Report von Motorradunfällen in Städten ist. Aber er ist trotzdem sehr interessant. In Belgien ist zurzeit eine ähnliche Studie in Arbeit. Mal sehen, was daraus wird.

Honda hat einen Airbag als Machbarkeitsstudie entwickelt, der in einer Goldwing (ist ja sowieso fast ein Auto) demnächst (18 Monate)

realisiert werden soll. Diese Ausführung soll die gefährlichen Punkte bisheriger, unbrauchbarer Lösungen vermeiden. Mal sehen, was da auf uns zu kommt. Vielleicht kann man dann nicht einmal mehr selber den Tank abnehmen. Ein Tankrucksack dürfte dann auch unmöglich sein. Honda wird für die nächste Sitzung eingeladen, das System einmal detailliert vorzustellen. Wir werden diese Entwicklung aufmerksam und kritisch begleiten. Der Mitgliedsbeitrag für die FEMA wird sich in 2005 von 1,40 Euro pro Mitglied im Jahr auf 1,50 Euro erhöhen. Eine vorgeschlagene automatische Erhöhung um drei Prozent wurde mehrheitlich abgelehnt.

FEMA erhöht Mitgliedsbeitrag

Die FEMA hat jetzt eine neue Mitarbeiterin. Da Bob in etwa anderthalb Jahren aufhören wird, wurde Kerstin Fischer als Campaigns Officer eingestellt. Sie kommt aus der Karlsruher Ecke, spricht fließend Neudeutsch, Französisch und Holländisch, ist Juristin für Europarecht und hat zuvor als Vertreterin in einer Verbraucherorganisation in Brüssel gearbeitet. Sie wird bestimmt eine Bereicherung des FEMA-Teams sein. Ihr Mopedführerschein ist allerdings erst in Arbeit, zur Zeit muss noch ein Roller reichen.

Nico Perk von der MAG NL hielt einen aufschlussreichen Vortrag über die Ausrüstung von Leitplanen mit einem motorradtauglichen Unterfahrschutz (ähnlich dem sogenannten Euskirchener Modell) in Zusammenarbeit mit den Behörden. Als wichtiger Hinweis: Solange solche Unterfahrschutze nicht in der EN 1317 beschrieben sind, hängt

die Montage vom Wohlwollen der örtlichen Behörden ab. (Hier gibt es eine sehr gute Zusammenarbeit des BVDM mit den Straßenbaulastträgern. **Anmerkung der Redaktion.**)

Es gab noch einen Vortrag von Trevor Magner (BMF und MAG UK) mit dem Thema „Advisory Group on Motorcycling“. Obwohl ich Trevor vorher gebeten habe (ich kenne (und schätze) ihn nun schon etwas), in einfachem Englisch zu sprechen, konnte ich seinem Vortrag nicht folgen, sorry. Auch die Folien brachten mir nichts, da sie voller mir unbekannter Abkürzungen waren (etwa AHLO = automatic headlights on). Schade. Aber ich lerne das bestimmt noch.

Anfang Februar war eine erneute Sitzung in Brüssel (Bericht folgt in der nächsten Ballhupe, da schon Redaktionsschluss war. **Anmerkung der Redaktion.**). Vom 3. bis 5. Juni geht es nach Dänemark. Wenn jemand Lust hat, mich dorthin zu begleiten: Bei diesen Sitzungen ist es üblich, dass man Beobachter mitbringt. Hinweise zum Ziel findet ihr im Internet unter www.mctouringclub.dk. Die Unterbringungskosten inkl. Halbpension betragen 35,- Euro. Wir übernachten diesmal nicht im Hotel sondern in kleinen Hütten.

Ach ja, bei uns fehlt auf der BVDM-Site noch ein Link zur Fema! Immerhin können wir so auch selbstsicherer auftreten: Der BVDM hat ja nur einige tausend Mitglieder, mit der FEMA vertreten wir aber einige 100.000 Motorradfahrer!

So, wer bis hier durchgehalten hat: Danke!

Weitere Infos gibt es im Internet unter: www.fema.ridersrights.org

Karsten Steinke

Reise-Wettbewerb 2005

Sportwart präsentiert einige Neuerungen

Hallo Freunde des Touristik-Wettbewerbes, die Zeiten ändern sich, und am BVDM, seinem Sportwart, und vor allem an seinen Mitgliedern geht die Zeit nicht spurlos vorüber.

So diskutierten wir vor kurzem noch über die Gültigkeit von digitalen Nachweisbildern in den Wertungsheften und wissen mittlerweile, dass diese Art der Fotografie schlichtweg den Stand der Technik darstellt.

Aus diesem Grund war es schon lange Zeit, den Touristik-Wettbewerb einer soliden Frischzellen-Kur zu unterziehen. Die augenfälligste Neuerung ist der neue Name und das neue Erscheinungsbild der Unterlagen.

Aber keine Sorge - am Charakter der Veranstaltung hat sich im Prinzip nichts geändert.

Warum also ein neuer Name?

Unter dem Wort „Touristik“ versteht man heutzutage die „Reise-Branche“ als Berufszweig, und nicht mehr den Individual-Tourismus. Deswegen wurde in 2005 zusätzlich das Wort „Reise“ eingefügt. Der Name „Touristik-Reise-Wettbewerb“ wird zu Gunsten des neuen Namens „**Reise-Wettbewerb**“ verschwinden.

Warum ein neues Erscheinungsbild?

Es ging mir bei meiner anderthalbjährigen Arbeit am wenigsten um ein „Facelifting“ der Veranstaltung, sondern um eine längst überfällige Anpassung an moderne Gegebenheiten (EDV) und eine Angleichung an die Tourenzielfahrt.

Alle Unterlagen werden nun, jährlich neu, am PC und im Kopiershop

hergestellt. Dies spart Kosten und schafft Flexibilität.

Ab 2005 haben die Unterlagen der beiden Wettbewerbe des Sportwartes, die Tourenzielfahrt und der Touristik-Reise-Wettbewerb ein analoges Aussehen. Sie erscheinen nun in altgewohnter Größe als kleines Ringbuch. Die verschiedenen Farben (blau für die Tourenzielfahrt und Gelb für den Touristik-Reise-Wettbewerb) sorgen künftig für Unterscheidung.

Teilnahmebedingungen, Anzahl der Fahrten, Bonus-Prozente und allgemeine Festlegungen zu den jeweiligen Veranstaltungen werden schrittweise vereinheitlicht. Dies soll vor allem den Teilnehmern beider Wettbewerbe entgegenkommen.

Was hat sich nun am Touristik-Reise-Wettbewerb geändert?

Der Leistungs-Bonus (früher: PS-Klassen) wurde der Realität der gestiegenen PS-Leistungen unserer Motorräder angepasst.

Rundreisen können nun vier Etap-

pen enthalten.

Als Ziele gelten BVDM-Veranstaltungen, wie etwa das Elefantentreffen, BVDM-Sicherheitstrainings oder Clubabende, auch „Motorradfahrerattraktionen“ (Neudeutsch: Biker-Events), Bergstraßen mit mehr als 20 Prozent Steigung, Bergstraßen ab 2000 Meter Meereshöhe oder Hauptstädte von Bundesländern im In- und Ausland. Außerdem wurde ein Winter- und Auslandsbonus eingeführt (Dezember bis Februar).

Zum Ausfüllen des neuen Wertungsheftes möchte ich noch ein paar Erläuterungen geben:

Im Heft gibt es zum Eintragen der einzelnen Reisen (früher Fahrten) 18 identische Seiten.

Jede Reise, sei es nun eine Einzelreise (früher Einzelfahrt) oder eine Etappe einer Rundreise findet auf einer Seite des Heftes Platz. (eine Rundreise füllt somit bis zu 4 Seiten). Von den maximal zwölf Ergebnissen werden die zehn besten gewertet.

Rainer Michtl



Tourenziel-Wettbewerb 2005

Auf zu Burgen, Schlössern und Ruinen



Die Motorradsaison beginnt langsam aber sicher, jetzt dürfen auch die Fahrer mit Saisonkennzeichen wieder loslegen. Es ist also höchste Zeit, den Freunden der Veranstaltungen des Sportwartes den Mund auf das 2005er Programm wässrig zu machen.

Fans der Veranstaltung, die sich schon im vorigen Jahr die Unterlagen besorgt haben, hatten an den langen Winterabenden genügend Zeit, genüsslich auszuklabustern, welche Orte für Tourenziel-Wettbewerb angefahren werden könnten. Bitte nicht erschrecken!

Die Tourenzielfahrt heißt ab 2005 Tourenziel-Wettbewerb.

(Sie war ja auch noch nie nur **eine** Fahrt, sondern es waren schon immer 18 Fahrten – Sie war noch nie eine **Fahrt**, sondern es war schon immer ein **Wettbewerb**.)

Jetzt heißen, ganz im Stile der

BVDM-Tradition, beide Veranstaltungen des Sportwartes „Wettbewerb“.

Grundsätzlich bleibt aber nahezu alles beim Alten, weil sich die Veranstaltung sehr gut bewährt hat. Nur bei der Punkte-Wertung ändern sich Feinheiten im Zuge der Vereinheitlichung des Reglements der beiden Veranstaltungen des Sportwartes.

In 2005 wird es nicht ausreichen, nach dem Ablichten eines passenden Ortsschildes weiter zu düsen. Wir wollen bei jedem Tourenziel wieder einmal vom Bock absteigen und ein bisschen etwas für unsere Bildung tun. Keine Angst, ihr braucht keinen Kulturführer und müsst auch nicht zum durchgegeistigten Kunstprofessor werden – wir wollen ja nichts übertreiben. Aber die nachzuweisenden Ziele, diesmal sind es Burgen, Schlösser und

Ruinen sollen auch echt besichtigt werden. Deswegen freue ich mich schon auf die vielen 2005er Wertheftchen mit eingeklebten Eintrittskarten von Burgen, Schlössern und Ruinen.

Na, habe ich euch ein bisschen neugierig gemacht – ja das ist ja super – das freut mich. Ich warte auf eure Anfragen. Wer unverbindlich mehr wissen will, kann bei mir die Zusendung der Ausschreibung erbiten. Er wird sie dann per E-Mail kostenfrei erhalten. Ist dann die Entscheidung zur Teilnahme gefallen, gibt's bei mir gegen Bezahlung der Startgebühr die kompletten Unterlagen in Papierform oder als CD mit der Zuteilung der Startnummer.

Hier die Adresse: Rainer Michtl, Prebrunnallee 4, 93049 Regensburg. E-Mail: Rainer.michtl@gmx.de. **Rainer Michtl**

Ergebnisse der Wettbewerbe

Schon wer mitmacht hat gewonnen

Die Ergebnisse des **Touristikwettbewerbs:**

- Auf Platz 1: Ralph Dormagen, Hamm, 8920 Punkte
- 2. Horst Orlowski, Remscheid-Lennep, 4456 Punkte
- 3. Claudia Steinke, Werl, 3374 Punkte
- 4. Hajo Griesbach, München, 2628 Punkte
- 5. Ramona Wamprecht, Hamm, 1186 Punkte
- 6. Wilhelm Hopmann, Rinteln, 142 Punkte

Herzlichen Glückwunsch!

Und hier folgen die Ergebnisse der **Tourenzielfahrt 2004**

Auf Platz eins kam:

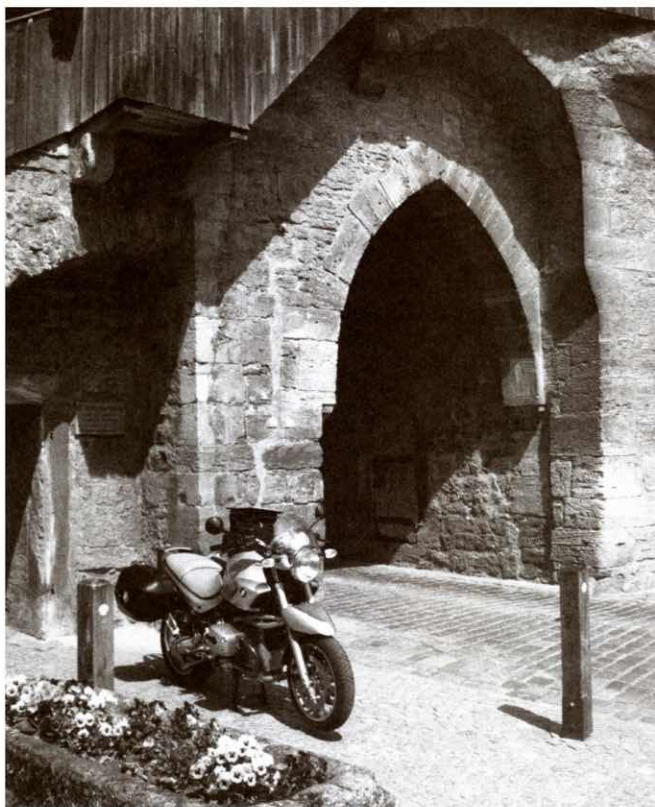
- Reinhard Kaiser aus Sundern mit 847 Punkten
- 2. Stephan Winke, Burscheid, 750 Punkte
- 3. Ralph Dormagen, Hamm, 736 Punkte
- 4. Horst Orlowski, Remscheid-Lennep, 727 Punkte
- 5. Weinerdt und Jens Richter, Heide, 707 Punkte

- 6. Peter Scheid, Kürn-Bernhardswald, 673 Punkte
- 7. Thomas Bauer, Kirchlauter, 664 Punkte
- 8. Gerlad Frank, Hettstedt, 626 P.
- 9. Thomas Thiel, Rosdorf, 623 P.
- 10. Hubert Franz, Tegernheim, 595 Punkte
- 11. Hajo Griesbach, München, 582 Punkte
- 12. Michael Hein, Wingst, 573 P.
- 13. Friedrich Wilhelm Sprenger, Radevormwald, 557 Punkte
- 14. Henning Knudsen, Neunkirchen-Seelscheid, 548 Punkte
- 15. Kurt Heldt, Biedenkopf-Wallau, 545 Punkte
- 16. Astrid Pfäffle, Mertingen, 543 Punkte
- 17. Wilhelm Leiter, Kornwestheim, 538 Punkte
- 18. Dagmar Siegmann, Wenigsen, 497 Punkte
- 19. Heinrich Klug, Immendingen, 464 Punkte
- 20. Armin Hofmeister, Wolnzach, 410 Punkte
- 21. Ramona Wamprecht, Hamm, 394 Punkte
- 22. Michael Niederberger, Bornheim, 391 Punkte
- 23. Ulrike Dörge, Lindau, 338 P.
- 24. Dieter Fietze, Wolfsburg, 323 Punkte
- 25. Claudia Steinke, Werl, 297 P.
- 26. Wilhelm Hopmann, Rinteln, 133 Punkte.

Auch hier herzlichen Glückwunsch an alle Teilnehmer.

Rainer Michtl

Besonders erfreulich finde ich, dass sich immer Frauen an den Jahreswettbewerben unseres Sportwartes beteiligen. (Anmerkung der Redaktion.)



Schöne Orte und reizvolle Landschaften kann erleben, wer sich an den Wettbewerben des Sportwartes beteiligt. (Foto: Lenzen)

Pfadfindertrophäe

BVDM unterstützt die traditionsreiche Veranstaltung

Die Pfadfindertrophäe ist eine touristische Veranstaltung für Motorradfahrer, deren Horizont ein bisschen weiter reicht, als bis zum sturen Abspulen von Kilometern. Oder bis zum Sammeln von Stempeln bei Hein-Gericke-Läden.

Wenn einer so etwas sucht, dann kann ich ihm unsere Website: www.pfadfindertrophae.de nur wärmstens empfehlen!

Es gibt die Pfadfindertrophäe schon

die zu seinem Thema passen. Je weiter entfernt von seinem Heimatort die liegen, desto mehr Punkte gibt es dafür. Das Suchgebiet ist ganz Europa.

Er hat fast das ganze Jahr Zeit, seine Reise(n) vorzubereiten und seine Ziele anzufahren: Kein Termin-Druck, keine Hetze. Der Nachweis erfolgt über Fotos – einfacher geht's nicht.

Am Ende gibt's für jedes Thema

kleine Auswahl aus den letzten Jahren: Wassermühlen, Freilichtmuseen, Geburtsorte von Staatsoberhäuptern, Skisprungschanzen, Denkmäler von Dichtern, Krönungsorte von Königen, Sektkellereien, Wallfahrtskirchen, Geburtsorte von Erfindern, überdachte Brücken, Höhlen mit prähistorischen Zeichnungen, Hansestädte und vieles mehr.

Bei Interesse könnt ihr euch alle



Besonders viele Punkte gibt es für Ziele im Ausland, wie hier in Dänemark. (Foto: Lenzen)

seit mehr als 40 Jahren, aber sie ist nicht so bekannt, wie sie das eigentlich verdiente. Hier die Eckpunkte unserer Veranstaltung: Der Teilnehmer wählt aus drei Themen das (oder die), wovon er sich den meisten Anreiz verspricht.

Für 2005 stehen zur Auswahl: WG I: Orte, die nach einem/einer Heiligen benannt sind, WG II: Von der UNESCO als Weltkulturerbe deklarierte Objekte, WG III: Golfplätze

Er sucht sich beliebig viele Ziele,

(„Wertungsgruppe“) einen Sieger. Der kriegt einen Pokal und einen warmen Händedruck vom Fahrtleiter. (Früher gab's noch Sachpreise, Mofas, Kleidung, einmal sogar eine richtige BMW, aber das ist leider Geschichte.)

Der Wertungsgruppen-Sieger mit den meisten Punkten ist der Gesamtsieger, er bekommt für ein Jahr unseren Wanderpokal, die „Pfadfindertrophäe“. Das ist alles. Um euch eine Vorstellung zu geben, wie unsere Themen aussehen, hier eine

Details von der Homepage herunterladen. Oder ihr schreibt an den Fahrtleiter Hscheurer1@aol.com. Er beantwortet gern alle Fragen.

Horst Scheurer

Die Pfadfindertrophäe ist vielleicht etwas für die, denen unsere Tourenzielfahrt nicht reicht und die einen anderen Schwierigkeitsgrad suchen. Für die erste Wertungsgruppe wird ein Nenngeld von 15,- € erhoben, für jede weitere 10,- €. BVDM-Mitglieder zahlen für die erste Wertungsgruppe 10,- €. **HaJo**

Tauerntreffen

Mit dem Gespann hoch hinaus in den Schnee

Nach Jahren der Enthaltensamkeit (warum auch immer) habe ich nun beschlossen, eurem Lockruf nach Reiseberichten nachzukommen.

Es begab sich auf dem Wintertreffen Schloss Augustsburg im Jahre des Herrn 2003.

Dort traf ich auf zwei Gespann fahrende Österreicher, die bei der Abreise sagten, sie wollen 2004 ein eigenes kleines Gespanntreffen in Österreich auf die Beine stellen, um dem Kommerz, den „lärmenden Idioten“ und was es sonst noch alles gibt, aus dem Wege zu gehen. Es sollte ein kleines, aber feines Treffen werden.

Ich sagte natürlich pauschal zu und wartete ein halbes Jahr, bis sich in der Mailbox etwas tat.

In großer Erwartung las ich die ersten Infos zum Treffen, das in den Hohen Tauern stattfinden sollte. Da Andreas eine eigene Webseite hat, stellte er hier auch das Tauern-

treffen mit rein, und es gab fast alle vier Wochen Neuigkeiten. Inzwischen konnte ich auch Freunde für das Treffen begeistern.

Da auf der Webseite auch sämtliche Zusagen der einzelnen Motorradfahrer aufgelistet waren, fand sich sogar ein Russentreiber in der Nähe, der sich uns anschloss.

Irgendwann war es dann endlich soweit, und wir konnten starten. In Ahlen/Westfalen ging es los. Von den vielen Zusagen und Interessensbekundungen zum Mitfahren blieben drei Gespanne übrig. Vor uns lagen 950 Kilometer Landstraße, davon 700 bis zur ersten Übernachtungsstation bei Udo Vogel. Keksi mit seiner alten BMW mit Russenbeiwagen, Atze mit seiner drei Jahre alten, aber schon 50000 Kilometer abgespulten Ural (die Fahrgeschwindigkeit war somit vorgegeben) und ich (Thomas) mit meinem Güllepumpengespann.

Die Fahrt sollte komplett über Land gehen, und Atze hatte ein komplettes Roadbook ausgearbeitet. Über Nacht waren allerdings rund zehn Zentimeter Schnee gefallen, was das Herzchen vor Freude hüpfen ließ, an das kommende Verkehrschaos wurden keine Gedanken verschwendet.

War auch besser so, es war die Hölle. Zumindest am Anfang. Hinter dem Sauerland wurde es ruhiger und inzwischen war der meiste Schnee getaut. Die meisten Straßen waren frei, aber vom getauten Schnee stand das Wasser auf den Straßen.

Wir fuhren stundenlang über herrliche Landstraßen, durch schöne verschneite Gegenden und immer wieder wurde eine Pause eingelegt. Der Tag und die Kilometer zogen sich dahin, und ab und zu kam auch trotz dicker Winterbekleidung die Kälte durch.

Abends um 19 Uhr in der fränkischen Schweiz riss auf einmal bei Keksi's BMW der Gaszug. Wir standen auf einem Parkplatz an einer Bundesstraße. Kopflampen auf, Werkzeug und Ersatzteile raus und ran ans Werk.

Doch böse Überraschung, auch der Ersatzzug riss sofort beim Probieren. Das war einfach schlechte Eigenleistung beim Basteln. Da es eine alte BMW war, waren der Gaszug und der Griff irgendwie zusammen geprückelt worden, Qualität war hier (trotz sorgfältiger Suche) nicht zu finden. So langsam aber sicher wurde der Ruf nach dem Schandkarren (ADAC) immer lauter. In Gedanken sahen wir ihn schon auf den Parkplatz fahren,



Am Ziel: Meterhoher Schnee und Sonne empfangen uns am geräumten Parkplatz, der uns als Zeltplatz diente. (Foto: Dieckmann)



Die grandiose Aussicht und der Spaß beim Treffen entschädigten allemal für die Mühen der Anreise.

erfahrungs- und gewohnheitsgemäß direkt zum Russen durchstartend, um sich dann ungläubig der BMW zuzuwenden.

Wir konnten uns bissige Bemerkungen natürlich nicht verkneifen und das Grinsen wurde immer breiter. Inzwischen schneite es ein wenig. Nach rund zwei Stunden und immer noch Warten auf den Schandkarren, machten Atze und ich uns weiter Richtung Süden auf, um die letzten 210 Kilometer in Angriff zu nehmen. Mit Keksi vereinbarten wir, uns bei Udo Vogel zu treffen. Wir ließen einen geknickten BMW-Fahrer zurück.

Nach etwa zehn Kilometern, an einer Tankstelle, funktionierte plötzlich das Licht an der Ural nicht mehr. Inzwischen waren wir 14 Stunden unterwegs und das Ziel war noch rund 200 Kilometer entfernt.

Das kleine miese Kabel, das für den Defekt verantwortlich war, wurde

gefunden und nach 30 Minuten ging es weiter. Immer noch leichter Schneefall, der aber auf den Straßen nicht liegen blieb.

Es war dann 1.30 Uhr, als wir endlich bei Udo Vogel ankamen. Etwas mehr als 17 Stunden waren wir nun unterwegs gewesen. Man hatte schon seit Stunden auf uns gewartet und hielt sich mit 0,33 wach. Wir genehmigten uns auch noch zwei Längen und erzählten von den Strapazen bis hierher. Da der Udo (feiner Kerl übrigens) einen Reisebus mit 20 eingebauten Betten hat, stellte er uns diesen für die Nacht zur Verfügung, natürlich Gas beheizt.

Übers Handy rief ich noch mal Keksi an, um zu erfragen wo er denn bliebe. In diesen Moment fuhr er fast an uns vorbei. Also schnell noch mal raus, die BMW vom Schandkarren geschoben und ab in die Koje. Es war eine kurze, aber warme Nacht.

Um 8 Uhr klingelte der Wecker und bei Udo gab es ein lecker Frühstück. Um 10 Uhr sollte Abfahrt sein. Da musste Keksi ganz schön aus den Hufen kommen. Der nahe Dorfschmied nahm sich des Problems an und lötete den Gaszug wieder zusammen. Und er sollte halten bis nach Hause.

Es lagen nun noch etwa 250 Kilometer vor uns. Mit sechs Gespannen ging es weiter bis zum nächsten Treffpunkt beim Alois Löw. Und dort warteten noch weitere Gespannfahrer, unter anderem auch Martin Franitzka, Herausgeber der Gespannzeitschrift. Er wollte einen kleinen Artikel über das Treffen schreiben.

Auf 13 Gespanne angewachsen, ging es weiter. Der Alois übernahm die Führung und führte uns ins tief verschneite Österreich. Eine Rast mit Mittagessen in einem feinen Lokal durfte nicht fehlen, und gestärkt ging es die letzten 200 Kilo-

meter bis ins Tauerngebirge. Es zog sich noch ganz schön lang hin. Gegen 16 Uhr trafen wir dann ein. Aber es galt noch fünf Kilometer Bergstraße mit 20 Prozent Steigung zu meistern. Da die Straße aber schneefrei war, ging es zügig hoch. Auf dem Pass angekommen, ging es an den ganzen Häusern des Skortes vorbei auf Nebenwegen zur eigentlichen Herausforderung. Der Treffplatz, die Edelrautenhütte, lag auf 1725 Metern Höhe.

Eine Schranke verwehrt uns die Weiterfahrt, jedoch ließ sich die nette Dame mit je einem Euro bestechen und man konnte sein Glück versuchen. Einige zogen Schneeketten auf das Hinterrad, andere ver-

digen Steigung von elf Prozent bergauf. Serpentine reihte sich an Serpentine. Immer schön drauf achten, dass die Fuhre am Gas hängt. Auf einmal sah ich jenen Pumpentreiber quer vor mir. Er hatte sich gedreht und stand. Ich zog so eben rechts dran vorbei und plötzlich packte mich eine Spurrille und zog mich in die Schneewand, die durch das Fräsen der Strecke entstanden war. Nun stand auch ich. Der ältere Herr fuhr wieder hinunter, um es nochmal zu versuchen. Plötzlich kommt Atze mit seiner Ural um die Ecke krajoht. Links an mir vorbei wird auch er von der Spurrille spontan „angegriffen“ und in die gefräste Seitenbegrenzung gedrückt. Ich

fahren in der Steigung kein Problem. Und wieder folgte eine Serpentine der anderen, es nahm kein Ende. Nach langen fünf Kilometern kam endlich das Ziel in Sicht. Ein großer freigeschobener Parkplatz, der uns auch als Zeltplatz dienen sollte. Und jetzt gab auch die Güllerpumpe ihren Geist auf. Die Kopfdichtung zeigte sich von ihrer hässlichen Seite und ließ auf vier Zentimetern Breite die Kühlflüssigkeit raus. Aber was soll's, ich war ja erst mal am Ziel!

Alles weitere wird sich zeigen. Die Edelrautenhütte selber war noch einmal 200 Meter Wegstrecke weiter und etwas höher. Dort waren schon viele Gespanntreiber einge-



Auf die Eier zum Frühstück mussten wir verzichten, die waren nämlich gefroren. (Fotos: Dieckmann)

suchten ihr Glück ohne. Nachdem ich einen ungefähr 60 Jahre alten Güllerpumpentreiber ohne Schneeketten einfach losfahren sah, dachte ich, das kann meine Pumpe auch. Also Gaaaaass!

Es ging auf einem etwa vier Meter breiten Waldweg mit einer bestän-

dschiebe mit ihm zusammen sein Gespann zehn Meter bis zur nächsten Kehre, wo ein kurzes gerades Stück einen Anfahrtversuch wert ist. Es klappt. Ich hole nun ein Seil aus dem Tankrucksack, binde es um das Hinterrad und knote es fest. Und damit war dann auch das An-

treffen und hatten sich Zimmer beziehungsweise den Schlafsaal gemietet.

Lange Zeit war von Keksi nichts zu sehen. Er konnte keinen Strick um sein Hinterrad binden, weil die Konstruktion dies nicht zuließ. Da aber die beiden Veranstalter An-



Viel Spaß bereitete allen auch die Abfahrt mit ihren zahlreichen Serpentinaen.(Fotos: Dieckmann)

dreas und Uwe unten waren, standen sie mit Rat und Tat zur Seite. Sie liehen Keksi eine Schneekette und auch die BMW erklimm den Gipfel.

Nachdem die Zelte aufgebaut waren, kochten wir uns eine feine Mahlzeit und schlugen uns die Bäuche voll. Und dann gab's erst mal ein Pülleken. Das hatten wir uns aber auch verdient.

Irgendwann gingen wir zur Hütte hoch und schauten da mal nach dem Rechten. Die meisten Tische waren besetzt, es wurde diskutiert, Anekdoten erzählt und ich glaube, der Yeti ist auch mal erwähnt worden. Die Nacht ergab minus 11° C. Aber die Schlafsäcke hielten uns gut warm. Gefroren hat zumindest nach eigenen Aussagen keiner von uns. Nach einem ausgiebigen Frühstück mit Speck und Pilzen (da die Eier gefroren waren, mussten wir auf Rührei verzichten) und leckerem Kaffee, zubereitet auf dem legendären BW-Enderskoher, wurden die Fahrzeuge inspiziert und gewartet.

Ich fuhr mit Atze in die Stadt, um Kühlerdicht zu kaufen. Die Ural

zog souverän die Strecke hoch und die Pumpe bekam ihr Dichtungsmittel. Außerdem bekam ich von Atze noch Zwei-Komponenten-Knetmasse, die ich auf die Nahtstelle drückte. Vorab, es hat bis nach Hause gehalten. War zwar nicht 100 Prozent dicht, aber es ging. So umging ich noch mal das Thema Schandkarren.

Am Samstagnachmittag war die Auf- bzw. Abfahrt für drei Stunden gesperrt. Man glaubt es kaum, aber es fand ein Rodelwettbewerb statt. Gestartet wurde oben an der Hütte, dann ging es über unseren Zeltplatz, der eine Länge von etwa 80 Metern hatte, und dann die fünf Kilometer Strecke runter. Man sah auch den einen oder anderen Trefenteilnehmer in Motorradklamotten den Berg hinunterrodeln. Das Problem war nur, man musste zu Fuß wieder rauf.

Am Abend ging's wieder zur Hütte hoch, wo es auch einen Trockenraum gab, der reichlich genutzt wurde. Es wurde wieder viel erzählt, Erfahrungen ausgetauscht und die Rückfahrt geplant. Keksi und ich beabsichtigten bei einem

Freund in Nürnberg vorbei zu schauen und auch dort zu übernachten. Atze wollte die Strecke komplett in Angriff nehmen, dieses Mal aber über die Bahn, da nachts sowieso wenig los war.

Am Sonntag Morgen nach dem Frühstücksauber begann das Be- packen der Maschinen und die übliche Abschiedszeremonie.

Bei der gemeinsamen Abfahrt konnten wir uns noch einmal an der wunderschönen zugeschnittenen Waldstrecke erfreuen und fuhren gen Heimat. In Nürnberg trennten wir uns und Atze fuhr nach Hause. Nonstop mit dem Russen, ganz ohne Defekt. Da sag ich nur „Hut ab“ vor so zuverlässiger Technik. Knapp 2000 Kilometer am Wochenende ist zwar anstrengend, aber allein die Hohentauern mit dem Schnee und dem nächtlichen Sternenhimmel im Gebirge waren die Reise wert.

Auch nächstes Jahr werden wir die Tour wieder in Angriff nehmen.

Infos übers Treffen und weitere Bilder gibt es auf der Website:

www.motorang.com/Tauertreffen.

Thomas Dieckmann

ET 2005

Ein Wintermärchen

Elefantentreffen fast wie in alten Zeiten

Reichlich Schnee, ordentliche Minustemperaturen, keine Quads: Die Voraussetzungen für ein gelungenes Elefantentreffen 2005 waren also gegeben.

Als ich mich am Donnerstag Morgen auf den Weg machte, waren die Bedingungen prima, die Autobahnen schnee- und staufrei, der Himmel klar. Das Motorrad bepackt, doch das Zelt blieb zu Hause. Wenigstens nachts wollte ich als Helfer auf die angenehme Wärme einer Wohnung nicht verzichten. Ich gestehe: Zu den ganz Harten muss ich wirklich nicht gehören.

Ganz so kalt wie im Bayerischen Wald war es in Köln nicht, also unter der Kombi noch ein bisschen Luft gelassen und los ging's. Doch bei Tempo 120 drang nach einer knappen halben Stunde Fahrt die Kälte zum Oberkörper und zu den Fingern durch. Also wurde der erste Stopp fällig. Noch ein Fleece-

Shirt unter die Jacke, die Unterziehhandschuhe an, und weiter geht's. Ein paar Kilometer weiter auf der A 3 überhole ich ein Fahrzeug mit Anhänger, auf dem zwei Motorräder stehen. Das Aachener Kennzeichen und die Aufschrift am Auto machen mir klar: Das ist Händler Ralf Maischak, der auf dem ET zum ersten Mal vertreten ist und heizbare Bekleidung der Firam Sonhart anbietet. Gut 400 Kilometer später treffen wir uns dann beim Tanken an einer Raststätte wieder. Er bietet mir auch gleich heizbare Handschuhe und Jacke zum Testen an, doch die Umzieherei ist mir im Moment zu lästig und die letzten 100 Kilometer wird es wohl auch nicht viel kälter werden.

Doch, na klar, schon wenige Kilometer später wünsche ich mir, ich hätte das Angebot angenommen. Die Kälte hat sich trotz Heizgriffen und Handprotektoren den Weg zu

den Fingern gebahnt. Dank der warmen Abluft der Zylinder, (ein Vorteil des Boxermotors) sind meine Füße warm, aber Beine und der Oberkörper sind ziemlich ausgekühlt. Das ist nun auch egal, denn ich treffe auf der Bahn immer mehr Motorräder, und als ich in Hengersberg die Autobahn verlasse, sehe ich vor mir eine Gruppe italienischer Motorradfahrer, der ich mich anschließe. Die Straßen sind gut geräumt.

Nach 600 Kilometern erreiche ich ziemlich durchgefroren den Hexenkessel von Loh und bin froh, mich nach der Begrüßung im Orga-Büro erstmal aufwärmen zu können.

Der harte Kern der Helfer um Wolfgang, Hein und Horst ist schon seit Montag kräftig im Einsatz. Es ist alles aufgebaut und es sind schon einige Besucher da. Am Montag waren die Anreisebedingungen wesentlich schwieriger, wie



Eine starke Truppe: Ohne die vielen Helfer wäre das Elefantentreffen gar nicht durchzuführen. (Foto: Schmitz)



Auch ET-Pressesprecher Michael Tubes war mit der eigenen Maschine angereist. (Foto: Schmitz)



Trotz Fell war es manchen zwei-, drei- und vierbeinigen Elefanten zu kalt. (Foto: Lenzen)

Michael Tubes erfahren musste, der wegen Glatteis die letzten Kilometer auf den vierrädrigen Untersatz von Bernhard Schulze zurückgreifen konnte.

Ich habe mich aufgewärmt und fahre zum Quartier nach Solla, wo schon einige andere Helfer ihr Lager aufgeschlagen haben. Nachdem ich meine Siebensachen ausgepackt habe geht's wieder zum Hexenkessel, wo ich eine erste Runde über das Gelände mache. Noch stehen nur vereinzelt Zelte da, rauchen nur einige Lagerfeuer, doch noch im Laufe des Abends füllt sich das Areal weiter mit Winterfahrern. Die ersten Händler sind auch schon da und bauen ihre Stände auf. Auch Ralf Maischek, den ich schon auf der Autobahn getroffen habe, richtet sein Verkaufszelt her, damit er morgen seine heizbare Bekleidung präsentieren kann. Das Wetter dazu ist ideal, denn wird richtig kalt. Bis zu Minus 15 Grad fällt die Quecksilbersäule in der Nacht. Wie gut, wenn man einen ordentlichen Schlafsack oder ein warmes Zimmer hat. Aber die Teilnehmer des ET wissen, wie man sich warm hält, und das wird das ganze Wochenende über nötig sein.



Immer noch mit dabei: Der Grüne Elefant, die Zündapp KS 601



Richtig ins Schwitzen kamen die Teilnehmer beim Wetsägen.



Sieger beim Skulpturenwettbewerb war der MC Bernried mit dieser Suzuki.



Am Freitag Morgen hat mich Renate von 8 bis 10 Uhr an der Kreuzung in Solla eingeteilt. So früh ist fast nichts los, lediglich ein paar Anwohner kommen an und einige Teilnehmer, die sich im Edeka noch ihr Frühstück besorgen. Die Zeit schleicht und richtig hell wird es auch nicht, es bleibt grau in grau. Und wirklich das Einzige was mir bei diesem Elefantentreffen gefehlt hat, war die Sonne. Zum Fotografieren waren die Voraussetzungen also nicht optimal, dafür war die Stimmung der Teilnehmer super. Positiv war dagegen und es wurde von den meisten begrüßt, dass der BVDM die Quads nach negativen Erfahrungen in den vorigen Jahren verboten hat. Nur noch Manni mit dem BVDM-Quad und Rote-Kreuz-Leute sind noch auf vier Rädern im Gelände unterwegs. Es wird ein friedliches, fast gemütliches Treffen, das sich damit wieder sehr seinen Ursprüngen genähert hat. Das mag aber auch daran liegen, dass nur 3830 Teilnehmer und 1750 Tagesbesucher zum 49. Elefantentreffen gekommen sind. Da die Fixkosten enorm hoch sind: Bauzaun, Schneeräumen, Feuerwehr, Rotes Kreuz, Holz, Strom, Toiletten oder Wasser müssen bezahlt werden, trägt der BVDM mit



*Genügend
Hoz und
Stroh für
drei Tage
(l.o.).
Ordentlich
zugepackt
wurde beim
Tautziehen
(r.o.).
Beiboot mal
wörtlich
genommen.
Ein neuer
Ort in Solla.
(Fotos:
Lenzen)*



*Der
Nachschub
ist fürs erste
gesichert (o.).
Ein seltenes
Bild: Die
zwei von der
Kasse, Karla
und
Christel,
einmal
unterwegs
auf dem
Gelände (l.).
(Fotos:
Schmitz)*

der Veranstaltung ein hohes finanzielles Risiko. Und die Eintrittspreise sind im Vergleich mit anderen Treffen, etwa am Nürburgring, niedriger.

Es kamen wieder viele treue Elefantentreiber aus Italien, Tschechien, Österreich, Niederlanden, Spanien oder Großbritannien. Die weiteste Anreise bei den Damen hatte Sue Oakley aus Hudders Field in Großbritannien, die 1129 Kilometer zurückgelegt hatte. Bei den Herren ging der Pokal für die weiteste Anreise an Antonio Hernandez, Agosta Isaac und Manuel Gonzales Hernandez, die 3892

Kilometer aus Teneriffa angereist waren. Als älteste Teilnehmerin wurde die 47-jährige Irmgard Zaillinger geehrt. Ältester Teilnehmer war Ewald Weißmann aus Bochum, mit 72 Jahren. Gerade einmal 17 Jahre alt ist die jüngste Teilnehmerin, Rita Zaillinger und 16 Jahre alt ist Benjamin Dörr, der als jüngster Teilnehmer auf dem eigenen Motorrad ausgezeichnet wurde. Der Pokal für den größten Club ging schon traditionsgemäß

an den BMW Moto-Club aus Visonte, Italien, die mit 37 Mitgliedern das Treffen besuchten. Richtig schwer fiel Bernhard und mir die Prämierung des schönsten Eigenbaus. Nach reiflicher Überlegung kürten wir das handwerklich toll gemachte Dnjepr-Gespann von Martin Bäumler zum Sieger. Auf Platz zwei kam der der Three Wheeler Peugeot 305 von Kenneth Chaplin aus Großbritannien. Spannend ging es auch beim Holz-



Am Eigenbauwettbewerb nahm das Pocketbike ebenso teil wie das Trike mit drei Sitzplätzen aus Großbritannien (l.). Eine Idylle im Schnee (o.). Wetterfester Elefant als Beifahrer (u.l.). Gespanne in allen Varianten (u.r.). (Fotos: Lenzen)





sägen zu, das Karl Huber aus Landsberg/Lech vor Martin Drieslein und Wolfgang Schilferth gewann. Beim Tauziehen langten die Vorjahressieger „Feuchte Banditen“ erneut am kräftigsten zu und verwiesen „die vogelwildten Bremser“ und den MC Bernried auf die Plätze. Dafür bewies der MC Bernried bei den Schneeskulpturen das geschicktere Händchen und präsentierte eine Suzuki GSX R. Das war auch schon das kleine Programm, ansonsten sind sich die Teilnehmer auf dem Treffen selbst genug, sie brauchen keine Animation oder gar ein Unterhaltungsprogramm. Auch Helmut Nestler mit seiner Zündapp KS 601, dem einzigen Grünen Elefanten auf dem Gelände, genoss die besondere Atmosphäre. Seit 1956 ist er, mit Ausnahme der Treffen am Salzburgring immer dabei gewesen. „Bei den ers-

ten Treffen war ich mit meinem Vater dabei“, erzählt der gebürtige Thüringer, der sich intensiv mit der Zündapp-Geschichte beschäftigt hat. Für ihn ist klar, dass er auch beim 50. Elefantentreffen im nächsten Jahr wieder dabei ist. Zum Jubiläum wird es einige Überraschungen geben. Es lohnt sich also ganz besonders, wieder in den Hexenkesel nach Loh zu kommen. Meine Rückfahrt verlief bis auf ein

Schneegestöber hinter Frankfurt problemlos und fast warm, da ich die heizbare Weste und Handschuhe der Firma Sonhart testete. Allerdings ohne einen Regler und mir wurde es an den Händen zu heiß, bis passend zum Schneegestöber die Sicherung durchbrannte. So wurden die letzten zwei Stunden Fahrt noch einmal richtig kalt. Ein intensiver Test folgt in der nächsten Ballhupe. **Michael Lenzen**

Ab mit dem Schwein auf den Grill (o.l.). Aus Italien kam dieser besondere Elefant (o.r.). Stolz zeigt sich der älteste Teilnehmer mit seinem Pokal M.l.). Ein Ständer zum Parken war überflüssig (M.r.). Der RSC Pfaffenhofen versorgte an der Autobahn die Motorradfahrer mit Kaffee und Tee (l.).

Deutschlandfahrt 2005

Schöne Touren führen zum Zielort Zell an der Mosel

Vom 2. bis 4. September lädt der Bundesverband der Motorradfahrer wieder zu seiner beliebten Deutschlandfahrt ein. Bereits zum 28. Mal findet diese tourensportliche Veranstaltung dann statt. Zielort ist in diesem Jahr Zell an der Mosel. So ergeben sich rund um den Zielort zahlreiche attraktive Strecken in Eifel, Hunsrück und an der Mosel.

Hinterherfahren kann jeder. Bei der Deutschlandfahrt dagegen sind Köpfechen und Planung gefragt.

Zwölf Hauptkontrollen mit je drei Nebenkontrollen ergeben 48 mögliche Zwischenstationen auf dem Weg zum Ziel. Jeder Fahrer stellt sich seine Route selbst zusammen und entscheidet, ob er lieber genussvoll touren oder intensiv auf die Jagd nach Punkten oder Pokalen gehen will. Am Freitag können Haupt- und Nebenkontrollen zwischen 8 und 19 Uhr, am Samstag zwischen 8 und 14 Uhr angefahren werden. Zieleinlauf ist zwischen 12 und 14.30 Uhr in Zell.

Ein buntes Rahmenprogramm mit Wanderung in die Weinberge, Museumsbesuch und Weinprobe, gemeinsamem Abendessen und Begrüßung durch den Bürgermeister rundet das Angebot ab.

Spaß am genussvollen Fahren, interessante Landschaften entdecken, verborgene Sehenswürdigkeiten und gleich gesinnte Motorradfahrer kennenlernen: Das alles bietet die Deutschlandfahrt. Ausschreibungen gibt es unter info@bvdm.de oder Telefon 06131/503280. **IZ**

Willkommen im Club

BVDM begrüßt seine neuen Mitglieder

Gerade in Zeiten, wo überall Mitgliederschwund und fehlendes ehrenamtliches Engagement beklagt wird, freuen wir uns besonders, neue Mitglieder im BVDM, der ältesten und erfolgreichsten deutschen Interessensvertretung für Motorradfahrer begrüßen zu können. Und wie überall, gibt es auch bei uns viel zu tun. Sei es auf Messen, beim Elefantentreffen, als Regionalbüro oder als Stammtisch. Überlegt doch einmal, ob ihr ein wenig Zeit für den BVDM übrig habt und gebt eine kurze Meldung an die Geschäftsstelle.

Olaf Lindner, Gelnhausen
Susanne Siebert, Trendelburg
Friedrich Weller, Fronrot
Edgar Mutschler, Walldürn
Udo Sardisong, Peißenberg
Marius Knudsen, Neunkirchen-Seelscheid
Dirk Mittmann, Hattingen
Constantin-Peter Hoppe, Hattingen

Matthias Braun, Möglingen
Bodo Tendick, Neukirchen-Vluyn
Thomas Strunk, Ratingen
Klaus Hetkämper, Blieskastel-Breitfurt
Hans-Dieter Neumann, Essen
Jürgen Harrer, Weimar/Lahn
Christian Weise, Essen
Stefan Fischer, Wuppertal
Wolfgang Kettner, Wipperfürth
Franklin Tummescheit, Kirmutscheid
Bernd Hofmann, Nidda
Thomas Bauer, Nürnberg
Ralf Samstag, Alsbach
Bernhard Thum, Kirchheim
Klaus Eber, Marktrodach
Sven Heeg, Wöllstadt
Michael Liehr, Oestrich-Winkel
Heinrich Medding, Dülmen
Christoph Wolf, Ruhmannsfelden
Ottmar Klier, Amberg
Harald Erhardt, München
Elmar Heuer Trial-Schule, Havixbeck

Wir trauern um Dorothee Eckert



Am 29. September ist Doro Eckert nach langer Zeit im Koma verstorben. Sie hat sich mit großem Engagement für den BVDM eingesetzt, sei es an der Kasse beim Elefantentreffen oder als Referentin für Vereinsrecht. Wir werden ihr ein ehrendes Andenken bewahren.

Quad fahren mit 16

Viel Spaß, aber bitte mit Helm!

Quads sind „in“, gar keine Frage: Allein zwischen 2001 und Januar 2004 hat sich ihre Anzahl in Deutschland um das 31-Fache erhöht. Anfang 2004 kurvten demnach bereits über 23.000 der kleinen Spaßmobile über unsere Straßen.

Das machte sich auch auf dem Elefantentreffen im vorigen Jahr bemerkbar. Die vierrädrigen Mopeds leisten dem Helferteam zwar schon seit vielen Jahren nützliche Dienste, doch einige Quadfahrer sorgten mit einer gefährlichen Fahrweise für großen Unmut und gefährdeten Besucher. Deshalb gab es in diesem Jahr ein Quad-Verbot, das sich auch gut bewährt hat.

Im normalen Straßenverkehr werden die kleinen Flitzer ab Februar jedoch zur interessanten Alternative für 16-jährige Führerscheinaspiranten. Auf Druck der EU wurde die neue Führerscheinklasse S eingeführt. Diese berechtigt zum Führen von dreirädrigen Klein-

kraftträdern und vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen, also auch von Trikes und kleinen Plastikautos. Quads werden aber auf der Beliebtheitsskala vermutlich ganz oben stehen.

Dass es sich bei der neuen S-Klasse nicht um ein Fahrzeug aus dem Hause mit dem Stern handelt, sondern vielmehr um Fahrzeuge für

Schüler, zeigen die technisch erlaubten Eckdaten der Motoren: Sie liegen bei 50 ccm (Benzinmotoren) bzw. vier Kw (Diesel- und Elektroantrieb) und 45 km/h Höchstgeschwindigkeit. Dabei darf das Fahrzeug maximal 350 kg (leer, beim Elektroantrieb ohne Akkus) wiegen. Spaß macht diese Art der Fortbewegung allemal. Doch die Fahrei-



Richtig Spaß machen die Quads vor allem im Gelände. Im Verkehr sind die Vierräder für Führerscheinklasse S eher ein Hindernis. (Fotos: Quadwelt)

genschaften sind nicht so unproblematisch, wie es auf den ersten Blick aussieht. Spaß hat nur, wer das Fahrzeug auch richtig beherrscht, und das geht nur mit reichlich Übung außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs.

Die theoretische Ausbildung der Klasse S umfasst zwölf Doppelstunden für den Grund- und zwei für den Zusatzstoff. Die Anzahl der praktischen Fahrstunden hängt ab von den jeweiligen Fähigkeiten und dem individuellen Lernfortschritt ab. Mehr Infos dazu erhaltet ihr von eurer Fahrschule.

Christian Könitzer

Gedenkfahrt zum Altenberger Dom

2500 Motorradfahrer beim besinnlichen Saisonabschluss

Gut eine halbe Stunde mussten Fußgänger und Autofahrer entlang der Route zwischen Bonner Kreis und Altenberger Dom warten, bis der Korso mit 2500 Motorradfahrern auf 1700 Maschinen an ihnen vorbeigefahren war. 30 Polizisten der Kölner Kradstaffel sicherten die Strecke über Rheinuferstraße, Mülheimer Brücke, Berliner Straße bis nach Odenthal. Auch Helfer vom BVDM beteiligten sich an der Streckensicherung. Die meisten Passanten nahmen die Wartezeit gern in Kauf, staunten oder winkten den Zweiradfahrern zu, die aus dem gesamten Rheinland, teilweise aber auch mehrere hundert Kilometer, beispielsweise aus Berlin, angereist waren, um an der 26. Gedenkfahrt für Motorradfahrer zum Altenberger Dom teilzunehmen. Organisiert wurde die Veranstaltung von der „Aktion Blauer Punkt“ der Evangelischen Kirche mit Pfarrer Ingolf Schulz-Weihrauch aus Zündorf, den Teilnehmern des Elefantentreffens von dem dortigen Gottesdienst besten be-

kannt, und Vikarin Agnes Beneck vom Kirchenkreis Beuel-Süd. Sie führten mit einem Gespann den kilometerlangen Korso an und hielten den Gedenkgottesdienst im Altenberger Dom. Als die Namen von verunglückten Motorradfahrern vorgetragen wurden, floss auch bei manchen nach außen hin harten Biker die ein oder andere

Träne. Schulz Weihrauch war sehr zufrieden mit der guten Beteiligung und auch Polizeihauptkommissar Klaus-Dieter Kromrey, der den Einsatz leitete, zog ein positives Fazit der friedlich und problemlos verlaufenen Gedenkfahrt. Weitere Infos gibt's unter der Telefonnummer 02203/68383 oder per E-Mail: abp@kirche-koeln.de. **lz**



Eine Kerze für jeden verstorbenen Motorradfahrer zündete Ingolf im Altenberger Dom an. (Foto: Lenzen)

Auszeichnung erhalten

BVDM beim Bayerischen Verkehrssicherheitspreis geehrt

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) wurde von der Landesverkehrswacht Bayern e.V. und der Versicherungskammer Bayern im Wettbewerb um den Bayerischen Verkehrssicherheitspreis ausgezeichnet. Der BVDM habe „sich ganz besonders für die Verkehrssicherheit eingesetzt“ heißt es in der Begründung. Hintergrund war die Aktion „Tag des Motorrad-

fahrers“, die bereits vor mehr als zehn Jahren vom Bundesverband der Motorradfahrer ins Leben gerufen wurde und jahrelang vor allem in Bayern großen Anklang fand. Ziel der Aktionsreihen war vor allem, das Verständnis der verschiedenen Verkehrsteilnehmer untereinander zu fördern und andere Verkehrsteilnehmer für die spezifischen Probleme von Motorradfahr-

ern zu sensibilisieren. In Fußgängerzonen, vor Einkaufszentren und an anderen öffentlichen Plätzen konnten Passanten mit Motorradfahrern ins Gespräch kommen und sich umfassend über die Thematik „Motorrad“ informieren. Die eingescannte Urkunde steht in Kürze zum Download auf der Homepage www.ballhupe.de bereit.

Christian Könitzer

Intermot in München

Hersteller präsentierten ihre Neuheiten

Es war die letzte Intermot in München, die vom 15. bis 19. September 2004 ihre Pforten öffnete. Nur wussten das zu diesem Zeitpunkt weder die Veranstalter, noch die Messe und erst recht nicht die Besucher. Ab 2006 wird die größte Motorradmesse wieder in Köln stattfinden. Zurzeit entstehen auf dem Messegelände in Deutz neue topmoderne Hallen. Der Industrieverband Motorrad hat die Verträge mit der Messe Köln unterzeichnet. Auch ein Bikercamp soll es wieder geben. Eine entsprechende Bitte zur Ausrichtung hat der IVM an uns herangetragen. Auf welchem Gelände das stattfinden soll, ist zurzeit aber noch nicht klar. Zwei Grundstücke sind in der engeren Wahl. Doch jetzt zurück nach München. Richtig gutes Wetter bescherte dem BVDM auch ordentliche Übernachtungszahlen, so dass am Ende der Veranstaltung ein Gewinn in die Kasse fließen konnte. Wie seit Jahren üblich, präsentierten die Hersteller von Motorrädern



Auf die Plätze, fertig, los: Pünktlich zum Messebeginn stürmten jeden Morgen die Besuchermassen in die Hallen. (Fotos: Lenzen)

und Zubehör ihre aktuellen Neuheiten aber auch Konzepte und Studien dem Fachpublikum und den zahlreichen Besuchern. Richtige Neuheiten suchte man allerdings vergebens. Sicher, MZ und Sachs, hatten mit ihren neuen Maschinen einiges zu bieten. Insbesondere zeigte Sachs für den motorradbegeis-

terten Nachwuchs ansprechende Modelle. Auch BMW präsentierte mit der K 1200 S, das neue Aushängeschild. Aber ansonsten gab es bei den großen japanischen Herstellern nicht viel Neues zu entdecken. Auffällig waren aber viele Stände, auf denen bislang in Europa unbekannte Motorräder aus Fernost in der Klasse bis 125 ccm gezeigt wurden. Auch beim Zubehör blieben die Sensationen aus.

Modellpflege und Weiterentwicklung lauten auch hier die Stichworte angesichts eines Marktes, der aufgrund der derzeitigen Stagnation und den Rückgangs wenig Zuwächse verspricht. Lohnenswert war in jedem Fall das Rahmenprogramm auf dem großen Außengelände mit vielen Veranstaltungen insbesondere der großen Motorradzeitschriften. So warteten Tourenfahrer/Motorradfahrer mit einem Enduroparcours und einem riesigen Stand mit Tourenmaschinen auf. **lz**



Viele Motorradfahrer und Messebesucher nutzten die Möglichkeit, auf dem Bikercamp des BVDM preiswert zu übernachten.

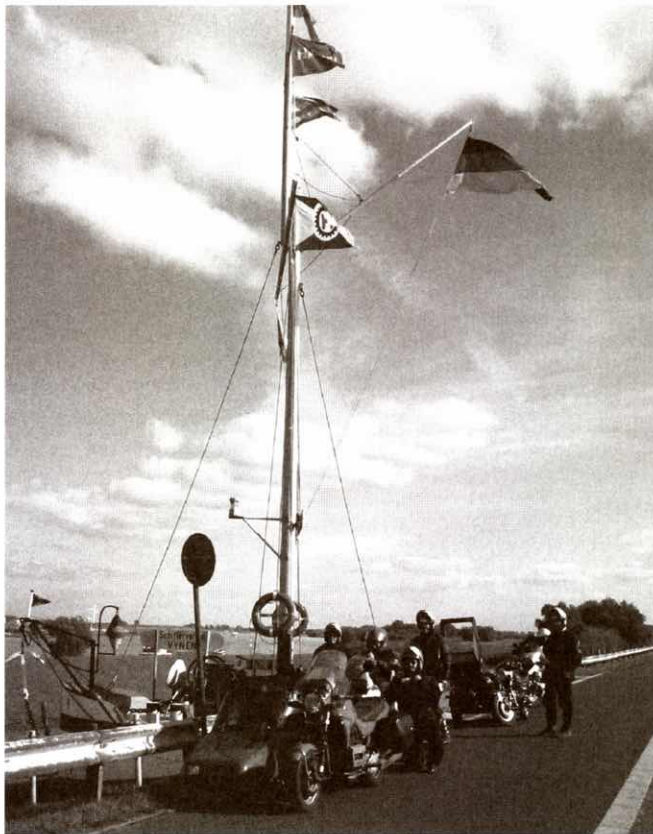
Die BVDM-Tourentrophy

Dieter-Bail-Fahrt und Jahreswertung

Am 25. September 2004 fand in der Eifel die Dieter-Bail-Fahrt statt. Bei mittelmäßigem Wetter fanden sich elf Profis und ein Touristenteam am Start ein. Die (Profi-) Strecke war gemessen am Schwierigkeitsgrad recht umfangreich und so manche „Feinheit“ der Fahraufgabe erschloss sich den Teilnehmern erst unterwegs. Auch handelte es sich (wie so oft bei dieser Fahrt) bei den befahrenen Wegen nicht nur um topfebene Asphaltstraßen. Eine Enduro war also nicht unbedingt von Nachteil. Umso erstaunlicher ist das Abschneiden des Siegerteams. Den beiden schien das alles wohl gar nichts ausgemacht zu haben. Zu Recht gibt es dieses Jahr einen neuen Gesamtsieger. Aber dazu später mehr . . .

Die Ergebnisse der Jahreswertung der BVDM Tourentrophy 2004 wurden traditionsgemäß im Rahmen der Saison-Abschlussfahrt verkündet. Dieses Jahr fand diese Veranstaltung in Sonsbeck am Niederrhein (Nähe Xanten) statt. Der Veranstalter Ingo Bläske hatte sich dafür einen besonderen Veranstaltungsort ausgesucht: Den Pauenhof, ein Treckermuseum. Hier konnten die Teilnehmer über 300 (!) verschiedene Trecker und andere Landmaschinen bewundern. Auch beim Trecker-Geschicklichkeitsfahren hatten alle viel Spaß. Die anschließende Orientierungsfahrt führte uns dann über kleine Nebensträßchen durch die herbstliche Niederrheinlandschaft. Von hier aus noch mal herzlichen Dank an Ingo für diese gelungene Veranstaltung!

Am Abend wurden dann nach aus-



giebigem Essen zunächst die Sieger der Abschlussfahrt ausgelost (es waren 8 Leute auf dem ersten Platz :-) und anschließend wurden die Sieger der Jahreswertung geehrt. Insgesamt haben dieses Jahr 66 verschiedene Teilnehmer an den einzelnen Fahrten der Tourentrophy teilgenommen. Für die Jahreswertung haben sich 26 Teilnehmer platziert. Für die Jahreswertung berücksichtigt werden alle Teilnehmer, die an mindestens drei Fahrten teilgenommen haben. Ein-

zelne Teilnehmer haben an mehr als fünf Fahrten teilgenommen, hier werden dann nur die besten fünf Fahrten gewertet. Die Wertungspunkte für eine Platzierung bei einer Veranstaltung werden nach einer (etwas komplizierteren) Formel berechnet, in der sowohl die Platzierung, als auch die Anzahl der Teilnehmer berücksichtigt wird (maximal sind 20 Punkte pro Fahrt möglich, mindestens 3 Punkte erhält jeder Teilnehmer – übrigens wird diese Mindest-Punktzahl auch

den Veranstaltern gutgeschrieben). Wen Details hierzu interessieren, der möge sich bei mir melden.

Wir hoffen, dass es den Teilnehmern der einzelnen Veranstaltungen gefallen hat und würden uns freuen, wenn wir uns im nächsten Jahr bei der einen oder anderen Veranstaltung wieder treffen würden.

PS: Ein kleiner Hinweis noch zu den **nicht** erlaubten Hilfsmitteln für die kommende Saison:

Nachdem es im Laufe dieses Jahres zu Diskussionen über die Verwendung von satellitengestützten Navigationsgeräten (GPS) gekommen war, wurde im Rahmen einer Fahrleitersitzung beschlossen, die Benutzung solcher Geräte während der Veranstaltungen bis auf weiteres zu untersagen.

Ergebnisliste Dieter-Bail-Fahrt 2004: Touristenklasse

1. Barabara und Bernd Keggenhoff, Suzuki GSX 1100 G Gespann Profiklasse:

1. Renate und Jörg Linnemann BMW R 100 GS; 2. Michael und Claudia Tubes, Honda PanEuropean-Gespann, 3. Norbert Lixfeld, BMW R100R, 4. Peter und Inge Aufderheide, BMW R100GS, 5. Thorsten Kaiser, Honda NTV 650,



6. Reinhard Kaiser, BMW R1150 GS, 7. Thomas Sauer, BMW R1100GS, 8. Ralf Austermann, Kawasaki KLR 250, 9. Martin und Stephanie Romahn, Yamaha XTZ 750, 10. Heinz-Josef und Petra Bösch, Suzuki-EML-Gespann, 11. Andreas Resch, BMW R1100RS: Hier die Ergebnisse der BVDM-Tourentrophy:

1. Jörg Linnemann; 2. Norbert Lixfeld; 3. Michael Tubes; 4. Peter Aufderheide; 5. Stephanie Linnemann; 6. Inge Aufderheide; 7. Tho-

mas Sauer; 8. Heinz-Josef Bösch; 9. Renate Linnemann; 10. Reinhard Aufderheide; 11. Ralf Austermann; 12. Axel Möllers; 13. Martin Rohmann; 14. Petra Bösch; 15. Bernd Dressel; 16. Iris Möllers; 17. Heike Jansen; 18. Kirsten Bläske; 19. Andreas Resch; 20. Jan Gössner; 21. Friedrich Tobias; 22. Harald Schönebeck; 23. Barbara Keggenhoff; 24. Bend Keggenhoff; 25. Ricardo Gallo; 26. Ingo Bläske.

Peter Aufderheide und das TT-Team

Wir gratulieren Ferdi zum 75.

Lieber Ferdi Goldammer, ganz herzlich gratuliert dir dein BVDM zum 75. Geburtstag. Wir wünschen dir alles Gute und vor allem natürlich Gesundheit. An dieser Stelle möchte ich dir im Namen des Verbandes für deinen großen Einsatz und die vielen Stunden, die du mit und für den BVDM gearbeitet hast, ganz herzlich danken. Du hast immer mit angepackt, wo Hilfe gebraucht wurde, ganz besonders beim Elefantentreffen. **lz**



Sternfahrt nach Auschwitz

Die dritte Fahrt der Eurobiker führt vom 20. bis 28. Mai durch Österreich, Ungarn, Rumänien, Slowakei und Polen. Der Erlös kommt der Rumänien Soforthilfe zu Gute. Am Donnerstag, 26. Mai, besuchen die Eurobiker Auschwitz. Der BVDM möchte die Aktion unterstützen und plant, eine Sternfahrt nach Auschwitz anzubieten. Wer Interesse hat, meldet sich bitte bei der Geschäftsstelle. Weitere Infos unter www.eurobiker.de **lz**

MZ 1000 S – Testtour

MIG Soest erlebte Emmenrausch der anderen Art



Objekt der Begierde für einige Mitglieder der MIG-Soest: Die MZ 1000, hier auf der Ingtermit in München.

Die MIG-Soest hatte ihre Herbstfahrt als MZ 1000 S-Testfahrt organisiert. MZ bietet dies in Zusammenarbeit mit Sachsenbiketours für kleines Geld an. 129,- • für zwei Übernachtungen (HP), Werksbesichtigung, 270 Kilometer geführte Tour auf der MZ 1000 S inklusive Sprit sind günstig und Grund genug, das mal auszuprobieren, auch wenn die meisten am MIG-Stammtisch nicht wirklich Interesse an der MZ hatten.

Wider Erwarten war an diesem Wochenende das Wetter bestens. Das tat mal gut, nach all dem Re-

gen bei schönem Wetter Moped zu fahren. Die Hinfahrt in mehreren kleinen Gruppen war entspannend (bis auf den Ar . . . der irgendwann zu schmerzen begann). Im Hotel Drei-Brüder-Höhe (Marienberg, www.drei-brueder-hoehe.de) gab es die erste angenehme Überraschung: Das Hotel war ausgesprochen gut, das Essen und die Bedienung ebenso.

René und Micha von Sachsenbiketours (www.sachsenbiketours.de) haben uns dort um 17 Uhr begrüßt. Leider waren noch nicht alle Teilnehmer eingetrudelt (sie

haben die Fahrt doch etwas unterschätzt). Aber auf dem Weg nach Hohndorf zu MZ sind uns vier weitere Teilnehmer in die Arme gefahren und der Rest war fit genug, gleich zum Werk zu fahren. Also waren alle zehn Teilnehmer fast pünktlich zur Werksbesichtigung da. Fein.

André, der Personalchef von MZ erklärte uns die Geschichte von DKW/MZ und führte uns durchs Werk. Sehr interessant und offen. Alle Fragen wurden beantwortet, egal ob angenehmer oder eher kritischer Natur. Wir durften alles an-

sehen, was wir wollten. Gesperrte Areale sind nicht vorgekommen. Das war im Vergleich zur BMW-Werksbesichtigung, die wir im Frühjahr hatten, sehr viel besser. Das Gefühl, willkommen zu sein, stellte sich ein (bei BMW gab es nicht einmal einen Kaffee, viele Fragen blieben unbeantwortet).

Am nächsten Morgen - nach dem üblichen Einnorden hinsichtlich der Gruppenfahrrerei - ging es um 8:15 Uhr wieder nach Hohndorf, die Emmen abholen. Völlig unspektakulär schoben wir die Mopeds aus der Garage und machten uns damit vertraut. Ein paar Runden im Werk, um ein Gefühl zu bekommen. Hmmm, einen Sportler ist bisher niemand von uns gefahren, schon gar nicht mit 117 PS. Aber nach den ersten Kilometern kamen alle damit klar.

Die Tour ging über wirklich schön ausgesuchte Straßen im Erzgebirge nach Dresden. An der Semperoper konnten wir parken und waren - eigentlich immer - Ziel von Gesprächen. Die Emmen fallen auf. Die Rückfahrt ging auch über rund 20 Kilometer Autobahn, wo man einmal probieren konnte, wie die MZ bei hohem Tempo liegt. Je nach Wunsch waren bis 250 km/h drin,

wobei die meisten aber mit weniger zufrieden waren.

Auf dem Rückweg, während unseres Besuchs der Augustusburg, wurden zwei Emmen geplättet: Ein Wohnmobilmfahrer hatte vergessen, die Handbremse richtig anzuziehen. Und so rollte es irgendwann rückwärts und zerstörte zwei der MZs total. Passanten, die durch den Wagen zum Springen genötigt wurden, wollten den Idioten aus dem Fahrerhaus ziehen, aber da war kein Idiot . . . Zum Glück war das sowieso das Ende der Tour und niemand wurde verletzt.

Zur MZ 1000 S lässt sich sagen, dass sie niemanden kalt gelassen hat. Viele von uns waren so sehr beeindruckt, wie sie es wirklich nicht erwartet hätten. Ein „Haben Will“ kommt auf. Der Motor ist bärig, das Fahrwerk hat anscheinend einen Klettverschluss zur Straße hin. Die MZ fährt genau dahin, wo man hin will. Punkt. Kein Wackeln, kein gar nichts sonst. Die Bremsen sind ein Gedicht und auch die Sitzhaltung ist klasse. Ein Sportler ist kein Tourer, aber das Ziel dieses Mopeds ist definitiv erfüllt. Wenn man bedenkt, wie klein MZ ist (rund 200 Mitarbeiter), dann beeindruckt die Ausführung

und Realisierung der MZ um so mehr. Mich hat noch nie ein Motorrad dermaßen beeindruckt (und das nach 21 Jahren Guzzi).

Der Heimweg vom Werk zum Hotel auf den eigenen Motorrädern war dann sehr deprimierend. Claudia fuhr gleich mehrmals mit ihrer MZ Skorpion an, rührte in den Gängen, weil sie dachte, im dritten Gang anzufahren. Da kam nichts. Die BMW-Fahrer schwammen heim und ich befand mich auf meinem „Chopper“ (Guzzi Centauro mit Sportrasten) wieder, deren 95 PS-Motor einfach keinen Dampf hatte. Frustrierend.

Abends kam noch Steffen, seines Zeichens Einkäufer für Fahrwerksteile, von MZ zum Abendessen hinzu. Eine nette Geste von MZ, sich um uns zu kümmern. Das hat Stil. Ein rundherum gelungenes Wochenende mit dem Wunsch nach mehr MZ. Einige Teilnehmer sind wirklich daran, sich eine MZ 1000 S zuzulegen, obwohl niemand damit gerechnet hätte. Eigentlich sollte das nur eine Clubveranstaltung sein. Hmmm. Peter hat sie gerade bestellt, zu einem sehr fairen Preis. . .

Karsten Steinke
MIG-Soest e.V. im BVDM

Zehnte Heimkinderausfahrt in Sachsen

Auch in diesem Jahr organisieren die Motorradfreunde „Beinhart“ Pirna e.V. wieder die schon traditionelle Heimkinderausfahrt und dieses Mal ist es eine Jubiläumsfahrt. Die zehnte Heimkinderausfahrt findet am 02. Juli 2005 statt und wer sich daran beteiligen möchte, sollte sich diesen Termin bereits jetzt schon vormerken.

Ich selbst habe schon in den vergangenen Jahren an der Ausfahrt

mehrfach teilgenommen und kann euch versichern, es ist auf keinen Fall langweilig. Für Verpflegung wird gesorgt sein, und die Kinder aus mehreren Kinderheimen sind begeistert von der Ausfahrt. Am Abend wird dann gemeinsam gefeiert und zum Abschluss gibt es ein Höhenfeuerwerk zu sehen. Es ist eine gute Gelegenheit, etwas für das Image der Motorradfahrer und einen guten Zweck zu tun. **HaJo**

Alter Führerschein Tage sind gezählt

Das Ende ist abzusehen. Nachdem es in einigen Ländern bereits Schwierigkeiten mit dem alten grauen Führerschein made in Germany gab, ist das endgültige Aus mittlerweile beschlossene Sache. Doch keine Angst, zehn Jahre soll die derzeit gültigen Fahrerlaubnis noch Bestand haben, bevor sie endgültig vom EU-Führerschein abgelöst wird. **lz**



Alles Jacke wie Hose?

Jeans mit Protektoren keine wirkliche Alternative

Wer kennt das nicht, mit dem Motorrad mal eben zur Arbeit oder schnell mal zum Motorradhändler oder Brötchen holen. Nicht jeder verspürt dann den Drang, seine Leder- oder Goretexkombi anzuziehen und sich kurze Zeit darauf auf der Arbeit wieder umzuziehen. Manche Motorradfahrer sieht man dann im Sommer in normalen Jeans und T-Shirts durch die Stadt fahren. Dabei sollte sich eigentlich jeder bewusst sein, dass gerade im Stadtverkehr die meisten Gefahren für Unfälle lauern und eine solche Kleidung völlig unpassend ist und gefährlich werden kann.

Bestimmt kommt an eine Motorradlederkombi oder -textilkombi in Sachen Sicherheit für uns nichts so wirklich ran, aber eine mögliche Alternative, die die ganze lästige Umzieherei mit den Klamotten ersparen kann, habe ich dann auf der Intermot in München doch gefunden: von Draggin.

Die Draggin Jeans sind an den Hauptsturzstellen mit Kevlar versehen. Kevlar ist ein besonders robustes und strapazierfähiges Material, welches äußerst widerstandsfähig in Bezug auf Abrieb, Hitze und Reißfestigkeit ist.

Getestet wurden die Draggin Jeans vom Hersteller, wobei eine Person bei höherer Geschwindigkeit hinter einem Motorrad über den Asphalt gezogen wurde. Die Testperson ist laut Aussagen des Herstellers dabei unverseht geblieben und die Draggin Jeans habe nur leichte Schleifspuren gehabt. Ich verzichtete dann aus wohl nachvollziehbaren Gründen bei meinem Test darauf, diese Angaben auf ihren Wahr-

heitsgehalt bei einem Selbstversuch zu überprüfen.

Was ist eine moderne Motorradhose und -jacke ohne Protektoren? Auch die gibt es bei den Motorradjeans dazu. Der Rückenprotektor befindet sich in einer Netztasche, die mittels Klettverschluss verschlossen ist. Dieser Verschluss fehlt allerdings bei den Hüftprotektortaschen, wäre aber auch hier in jedem Fall vorteilhaft. Schulter-, Ellenbogen- und Knieprotektoren werden per Klettverschluss befestigt, was mir etwas Probleme bereitete, bis diese in der richtigen Position waren.

Mit dem Tragekomfort der Draggin Jeans war ich durchaus zufrieden.

Allerdings möchte ich dann auf der Arbeit dann doch nicht acht oder zwölf Stunden mit den Protektoren in den Klamotten sitzen. Das ist auf Dauer nicht wirklich bequem, sondern beeinträchtigt doch nach einiger Zeit das Wohlbefinden. Es drückt hier und da ein wenig und wird dann doch lästig.

Weitere Informationen zu den Produkten findet ihr im Internet. Der Versand erfolgt über:

Draggin Jeans Deutschland, Königsberger Straße 11b, 27793 Wildeshausen, Telefon 04431/981808, Telefax 04431/981809, E-Mail: info@draggin.de, Internet: www.dragginjeans.de

Für Mitglieder des BVDM bietet

Draggin Jeans Deutschland einen Rabatt von 10 Prozent auf alle Produkte an. Mein Testfazit: Die Draggin Jeans sind auf jeden Fall besser und sicherer für kürzere Strecken als normale Kleidung. Eine wirkliche Alternative sind sie für den sicherheitsbewussten Motorradfahrer auch nicht auf der kurzen Strecke zur Arbeit. Hier führt einfach kein Weg an einer hochwertigen Kombi vorbei.

HaJo



Kaum zu glauben, wie so eine Jeans-Kombi den HaJo doch verändern kann.

Ein aufschlussreicher Vergleich

Verbrauch beim Pkw geringer - Spaß beim Motorrad größer

Die gerade vergangene Weihnachtszeit ist, wie immer, eine Zeit des Motorrad-Lesens mehr denn des Motorradfahrens.

Und da ich eher ein Mann der Zahlen als der Worte bin, habe ich es gewagt, in dieser entspannten Zeit in „gotteslästerlicher Weise“ die Eckdaten eines vierrädrigen Untersatzes denen eines passenden Kraftrades gegenüber zu stellen.

Im Vergleich: VW Polo (1997), BMW F 650 (1997), MZ Baghira (1998) und Honda SLR 650 (1998).

Die drei erst genannte verfügen alle über eine Leistung von 50 PS, die Honda hat 39 PS. Bei den Preisen hat der Pkw mit 18.000 DM die Nase vorn, gefolgt von BMW 12.500,- DM, MZ, 10.500,- DM und Honda 9.000,- DM. Auch beim Gewicht, wen wundert's, liegt die Blechkiste weit vorn (900 Kilogramm). Die F 650 bringt 200 und die beiden anderen Motorräder je 180 Kilo auf die Waage. Bei der Höchstgeschwindigkeit ändert sich dann das Bild: Der Polo schafft

Tempo 150, BMW und MZ schwingen sich zu Tempo 160 auf und die SLR rennt mit Anlauf Tempo 145. Und wie sieht es mit dem Verbrauch aus. Die genannten Motorräder gehören zu den sparsameren ihrer Gattung. Polo: 6 Liter, BMW: 4,8 Liter, MZ: 5 Liter und Honda: 4,6 Liter.

Wenn ich die Zahlen so betrachte, scheinen die Motorradhersteller noch einiges in Sachen Kraftstoffverbrauch und Luftwiderstand tun zu müssen. **Rainer Michtl**

Aktive Mitglieder gesucht

An dieser Stelle möchte ich alle Mitglieder ansprechen. Auf der kommenden Jahreshauptversammlung sind wieder Neuwahlen des Vorstandes, der dann neu besetzt und gewählt wird. Hierfür werden natürlich auch Kandidaten gesucht, die bereits sind, einen Teil ihrer Freizeit für den BVDM aufzubringen.

Unsere Schatzmeisterin befindet sich im Studium und kann dadurch zeitlich bedingt ihr Vorstandsamt die nächsten Jahre nicht weiter aus-

führen. Aus diesem Grund benötigen wir hierfür einen geeigneten Kandidaten für eine Neubesetzung. Wer von euch fühlt sich in der Lage und ist bereit, dieses verantwortungsvolle Amt zu übernehmen? Der BVDM braucht mehr aktive Mitglieder, um seine Ziele leistungsstark umsetzen zu können. Wer sich für das eine oder andere Amt zur Verfügung stellen möchte, sollte sich vorab über die Tätigkeiten informieren und sich auf der JHV zur Wahl stellen. **HaJo**

Touren- und Treffenkalender

Rechtzeitig zum Start der neuen Motorradsaison bringt der BVDM seinen Touren- und Treffenkalender 2005 heraus. Er listet hunderte von Terminen im In- und Ausland auf. Dazu gibt es einen Überblick über Sicherheitstrainings für Motorradfahrer. Ab 1. März ist er gegen Zusendung eines ausreichend frankierten Rückumschlages bei Christian Könitzer, Heilmeyersteige 105, 89075 Ulm, Telefon 0731/1657647 erhältlich. **lz**

Vereine bitte melden!

Mangels Resonanz hier noch einmal der Aufruf aus der vorigen Ballhupe:

Hallo Clubs und Vereine, habt ihr ein Jubiläum, ein interessantes Vereinsleben, macht ihr schöne Ausfahrten, nette Treffen, seid ihr eine prima Truppe und sucht noch neue Mitglieder?

Dann schreibt uns, denn wir wollen unsere BVDM-Vereine vorstellen. Aber auch Clubs, die noch nicht Mitglied im BVDM sind, können sich hier vorstellen.

Schreibt uns einen Bericht und schickt uns Fotos, damit wir euch alle kennenlernen können.

E-Mail: ballhupe@bvdm.de **lz**

Vorschau auf die Ballhupe 2/05

Und das erwartet euch im nächsten Heft:

Jahreshauptversammlung
Messe Dortmund
Reiseberichte Türkei, Cevennen, Rumänien
Unterfahrschutz im Bergischen Land
Rechtsecke

JA, ich bin[®]
lizenzierter Motorsportler
im DMSB



52 von 24.935 erfolgreichen Lizenznehmern des DMSB

Und Sie?

Fordern Sie jetzt Ihren Lizenzantrag an!

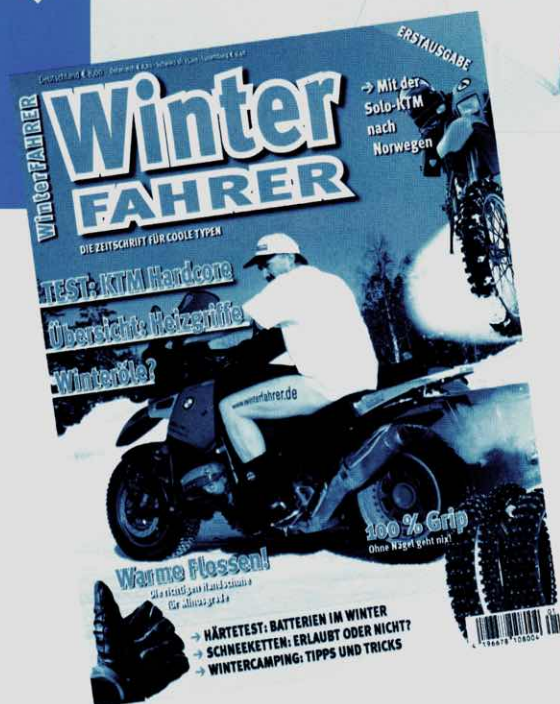
Telefon: 0 69 – 63 30 07 42

Email: lizenzen@dmsb.de

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.

← JETZT GLEICH BESTELLEN!

12



DAS HEISSE EXTRABLATT FÜR COOLE TYPEN!

Hier gibt's die **Erstausgabe** des **WINTERFAHRER's**:

Bernhard Götz Verlag, Ahornweg 4

D - 74255 Roigheim

Telefon: 0 700 / 43 77 26 63 oder Fax: 928 981
oder im Internet unter:

www.winterfahrer.de