



Ausgabe 2/2005

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

Jahreshauptversammlung



Reifenbindung

Unterfahrschutz

Deutschlandfahrt

Reiseberichte



Editorial

Liebe BVDM-MitgliederInnen,

auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung habt ihr euch einen neuen Vorstand gewählt. Einen Vorstand, der euch versprochen hatte alles daran zu setzen, den BVDM e.V. wieder ganz nach vorne zu bringen. Dass dies nicht alleine durch die sieben Mitglieder des Vorstandes erreicht werden kann, ist uns sicher allen klar, und dies habt ihr uns auch bereits auf der JHV klar gesagt. Einige von euch sind direkt nach der JHV zu uns gekommen und haben sich bereit erklärt, zukünftig Aufgaben zu übernehmen und Arbeit für den BVDM zu leisten.

Die Mitarbeit und aktive Unterstützung vieler BVDM-Mitglieder ist für einen ehrenamtlichen getragenen Verband wie den BVDM absolut unabdingbar, nur so konnten wir in der Vergangenheit die Erfolge und Kompetenz erreichen, die den BVDM gegenüber vielen anderen Vereinen und Verbänden bei seinem Eintreten für uns Motorradfahrer in Politik und Wirtschaft herausheben.

In den letzten zehn Jahren, wurden wir Ehrenamtlichen durch die hauptamtliche Arbeit unserer Geschäftsführer unterstützt und entlastet, doch die wirtschaftliche Situation geht auch am BVDM e.V. nicht spurlos vorbei. Auch unsere Mitglieder und der BVDM spüren die steigenden Lebenshaltungskosten. Der BVDM kann und will es sich nicht leisten, einen erheblichen Teil der Beiträge seiner Mitglieder für Verwaltungskosten einzusetzen. Wir haben deshalb im Februar dieses Jahres beschlossen, die hauptamtliche Besetzung der Geschäftsstelle zum 30.06. 2005 vorerst zu beenden. Diese Entscheidung ist uns nicht leicht gefallen, nicht zuletzt auch deswegen, weil wir

damit natürlich auch unserem Geschäftsstellenleiter Frank Klemens seinen Arbeitsplatz kündigen mussten. Wir sind aber überzeugt davon, dass dieser Schritt zum jetzigen Zeitpunkt absolut notwendig war, um die Handlungsfähigkeit des BVDM in den nächsten Jahren aufrecht zu erhalten. Frank hat in den letzten Jahren sehr viel für uns und den BVDM geleistet, und wir wissen noch nicht genau, wie wir die nun entstehenden Lücken füllen können. Für einige Aufgabengebiete, wie beispielsweise Sicherheitstraining, CCI-Card und Mitgliederverwaltung haben sich bereits Freiwillige gefunden, die diese Aufgaben übernehmen. Für andere Bereiche wird noch Unterstützung gesucht.

Der BVDM e.V. ist ein starker und zukunftsorientierter Verband, der für seine Mitglieder und alle Motorradfahrer eintritt und dies werden wir auch in Zukunft leisten und an die Erfolge der Vergangenheit (wie z.B. Lei(d)tplanckenprotektoren, Verhinderung von Streckensperrungen, Unterfahrschutz an Lkw, Verhinderung der Tragepflicht von Norm-Kombis u.v.m.) anknüpfen.

Mit dem Einsatz für den Unterfahrschutz (Euskirchener Modell), gegen die Reifenbindung bei Motorrädern setzen wir auch weiterhin auf die Kompetenz und die Stärke die den BVDM auszeichnen. Wir rechnen dabei fest damit, dass ihr als BVDM Mitglieder bei diesem Einsatz hinter uns steht und uns als Vorstand nach Euren Möglichkeiten unterstützt.

Im aktuellen Vorstand sind Hans Joachim Griesbach und Claudia Steinke aus persönlichen Gründen nicht mehr vertreten. Wir möchten uns bei ihnen

und bei Frank Klemens ganz besonders für die in den letzten Jahren geleistete Arbeit bedanken und freuen uns darauf, dass ihr dem BVDM auch weiterhin verbunden bleibt.

Allen Mitgliedern wünschen wir, dass ihr in den nächsten Wochen viele Gelegenheiten findet, unserem gemeinsamen Hobby nachzugehen. Und nicht vergessen, jedes BVDM-Mitglied kann und darf auch gerne neue Mitglieder werben. Wenn ihr dazu Informationen braucht, wendet euch an uns, an das nächst gelegene Regionalbüro oder euren Club. Wenn jeder von euch es schafft, nur ein neues Mitglied für den BVDM zu werben, sind wir Ende des Jahres doppelt so stark und schlagkräftig wie heute.



Herzliche linke Hand Grüße
Euer 1. Vorsitzender Ralf

PS: Ganz neu aufgebaut sind auch unsere Homepages. Schaut doch mal vorbei unter: <http://www.bvdm.de/> oder <http://www.ballhupe.de/>.

Inhalt

<i>Jahreshauptversammlung in der Eifel</i>	4
<i>Frank verabschiedet sich</i>	6
<i>Leitfaden für Straßenbauer</i>	7
<i>Camping-Carnet zum Vorzugspreis</i>	7
<i>Deutschlandfahrt</i>	8
<i>Nachruf auf Simon Milward</i>	9
<i>Reifenbindung</i>	10
<i>Rückblick Messe Dortmund</i>	11
<i>Trial-Wochenende des LVRR</i>	13
<i>Reisereportage Rumänien</i>	14
<i>Reisereportage Cevennen</i>	18
<i>Spende der Motorradfahrer Leverkusen.de</i>	26
<i>Bücher</i>	27
<i>Leserbriefe</i>	28
<i>Vom Urlaub mit der Familie</i>	30
<i>Geburtstage und Jubilarenehrung</i>	31

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@bvdn.de

Autoren dieser Ausgabe:
Manfred Berwanger, Frank
Klemens, Henning Knudsen, MZ
Pitt, Michael Lenzen, Karsten
Steinke, Michael Tubes, Franklin
Tummescheit, Wolfgang Schmitz,
Karsten Steinke

Technische Koordination
Jörg Schnittfinke

Wichtige Adressen:
1. Vorsitzender:
Ralf Kuhl
Sternstraße 11
85452 Moosinning
Tel. 08123/92006
Fax: 08123/990022
E-Mail: ralfkuhl@mokila.de

Presseservice:
Michael Lenzen
kmlenzen@t-online.de

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

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

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



Neuer Vorstand gewählt

Hajo Griesbach nicht mehr angetreten - Ralf Kühn wird Vorsitzender



Der neue Vorstand will kräftig anpacken: Ralf Kühn, Rainer Michtl, Christian Könitzer, Michael Lenzen, Wolfgang Schmitz, Karl-Heinz Pöppel und Thomas Bauer (v.l.).

Es gibt Dinge, um die man sich weiß Gott nicht reißt. Dieser Bericht über die Jahreshauptversammlung 2005 des BVM gehört für mich dazu. Nicht etwa, weil mir nichts einfiel oder nichts passiert wäre. Im Gegenteil. Schließlich bin ich auf der JHV angetreten, um erster Vorsitzender zu werden. Doch die anwesenden Mitglieder haben nicht mir ihr Vertrauen gegeben, sondern sich für Ralf Kühn entschieden. Eine Entscheidung, die ich selbstverständlich akzeptiere, aber nicht auch noch gut finden muss.

So kann sich jeder verstehen, dass es mir keinen besonderen Spaß macht, über diese JHV zu schreiben. Worum mich im Übrigen auch

keiner gebeten hat. Aber da sonst keiner einen Bericht für die Ballhupe geschickt hat, halte ich es für meine Pflicht als Verantwortlicher für die Ballhupe, euch über die Jahreshauptversammlung zu informieren. Und ich denke, dass ich als verantwortlicher Redakteur einer großen Tageszeitung Profi genug bin, dass auch ordentlich auf die Reihe zu bekommen und Persönliches außen vor zu lassen.

Auf der Beiratssitzung am Freitag Abend im Gasthaus Waldesruh in Baar-Wanderath waren gerade einmal drei Clubs vertreten. Und das hat weder am Wetter, noch am Ort, noch am Zeitpunkt gelegen. Ich kann daraus nur den Schluss ziehen, dass sie einfach kein Inter-

esse haben. Selbst Schuld, wer nicht kommt, kann auch nicht mitentscheiden. Während auf der Sitzung noch über die aktuelle Situation des Verbandes, deren Präsentation und den neuen Vorstand geredet wurde, herrschte auf dem Gelände des LV Rhein-Ruhr, der alten Flugwache, gemütliche Stimmung. Die ersten Zelte waren aufgebaut, Freunde und Bekannte wurden begrüßt, das ein oder andere Bier rann durch die Kehlen. Auf der Beiratssitzung informiert unser Vorsitzender Hajo Griesbach darüber, dass er definitiv nicht mehr für ein Vorstandsamt zur Verfügung stehe.

Nachdem die kurze Tagesordnung der Beiratssitzung relativ schnell

abgearbeitet war, ging auch der Vorstand zum gemütlichen Teil des Abends über. Bei dem ein oder anderen Bierchen am Lagerfeuer auf der alten Flugwache wurde Benzin geredet und über den Verband und seine Zukunft gesprochen

Am nächsten Morgen bot der LVRR eine geführte Ausfahrt an, an der auch einige Mitglieder teilnahmen. Der ein oder andere zog es vor, alleine auf Tour zu gehen. Nach dem Fahrspaß stand dann die Arbeit auf dem Programm. Fast pünktlich ging es los, denn die Zeit war begrenzt, schließlich stand um 20 Uhr noch ein Dia-Vortrag (siehe S. 27) von Doris Wiedemann auf dem Programm, den der LVRR als Gastgeber den Teilnehmern spendiert hatte.

Hajo Griesbach eröffnete die Jahreshauptversammlung mit dem Gedenken an die verstorbenen Motorradfahrer. Dann ging es los mit den Berichten des Bundesvorstandes. Hajo Griesbach informierte die rund 70 anwesenden stimmberechtigten Mitglieder über die aktuelle Situation des Verbandes und teilte mit, dass der Vorstand beschlossen hat, Geschäftsstellenleiter Frank Klemens zu entlassen, weil eine hauptamtlich besetzte Geschäftsstelle nicht mehr zu finanzieren sei. Er bedauerte dies und dankte Frank für die gute Arbeit, die er in den letzten Jahren geleistet hat. Kurz informierte Ralf Kühl über seine Tätigkeit und erwähnte im Wesentlichen die Intermot. Michael Lenzen berichtete über die Pressearbeit, Ballhupe, Messe in Dortmund, Unterfahrschutz und die Motorradfahrer Leverkusen.de, die dem Verband erneut eine Spende für Unterfahrschutz, diesmal in Höhe von 2000 Euro überwiesen haben (siehe S. 26).

Die Beisitzer Christian Könitzer

und Thomas Bauer informierten kurz über ihre Arbeit und Sportwart Rainer Michtl berichtete über seine Aktivitäten. Die Kassenprüfer teilten mit, dass die Kasse korrekt geführt worden sei und dankten Monika Knops, die kurzerhand eingesprungen war, nachdem die bisherige Schatzmeisterin, Claudia Steinke, aus beruflichen Gründen dieses Amt nicht mehr ausüben konnte. Auch künftig wird Monika uns mit Rat und Tat zur Seite stehen. Dafür an dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön. Weitere Informationen über die vielseitige Arbeit des BVDM vermittelten die Berichte der verschiedenen Referenten. Wichtigster Tagesordnungspunkt neben den Neuwahlen war eine Power-Point-Präsentation von Thomas Bauer, in der die derzeitige Situation des Verbandes aufgezeigt und die Frage nach der künftigen Entwicklung gestellt wurde. In verschiedenen Schaubildern und Grafiken wurde den Mitgliedern die Analyse des finanziellen und personellen Zustandes dargestellt und damit auch deutlich gemacht, warum der Vorstand den Beschluss gefasst hatte, die Geschäftsstelle künftig ehrenamtlich zu führen.

Die Präsentation wurde von den Mitgliedern positiv aufgenommen und es gab einige kurze Diskussionen. Nicht unumstritten waren dabei die Daten, auf denen die Präsentation beruhte.

Wie sollte es auch anders sein: Zum Versammlungsleiter wurde Horst Orłowski gewählt, der diese Aufgabe in gewohnter Manier erledigte.

Nachdem die Kassenprüfung keine Beanstandung ergeben hatte, stand der Entlastung des alten Vorstandes nichts im Wege und so entlastete die Versammlung auch den

Bundesvorstandes. Nachdem Hajo Griesbach nicht mehr zur Verfügung stand kandidierten für den Posten des Vorsitzenden Ralf Kühl und Michael Lenzen. Nachdem beide Kandidaten sich kurz vorgestellt hatten und in einer „Wahlkampfrede“ ihre Ziele genannt hatte, folgte die Abstimmung, die Ralf Kühl gewann. Er wurde damit neuer Vorsitzender des Verbandes. Für die Funktionen der beiden zweiten Vorsitzenden stellten sich Christian Könitzer und Michael Lenzen zur Verfügung. Sie wurden ebenso vom Plenum gewählt wie Karl-Heinz Pöppel. Der Bilanzbuchhalter ist damit neuer Schatzmeister des BVDM. Er hatte sich bereits seit einiger Zeit intensiv mit diesem Posten befasst und wird seine berufliche Kompetenz in diese wichtige Aufgabe einfließen lassen. Beisitzer Thomas Bauer stellt sich zur Wiederwahl und wurde in seinem Amt bestätigt. Der bisherige Sportwart Rainer Michtl, der die Zeit, in der die Stimmen ausgezählt wurden nutzte, um die Sieger der Touristik- und Sportwettbewerbe zu ehren (wobei ihm leider viel zu wenig Aufmerksamkeit gewidmet wurde) kandidierte aus beruflichen Gründen nicht mehr als Sportwart, stellte sich aber als Beisitzer zur Verfügung. Die bisherigen Wettbewerbe wird er für dieses Jahr aber in jedem Fall weiterführen, teilte er mit. Zum Sportwart wählte die Versammlung Wolfgang Schmitz. Er wolle das Hauptaugenmerk auf die Deutschlandfahrt legen, sagte er. Zum Schluss der JHV dankte Michael Lenzen noch einmal ausdrücklich Hajo Griesbach für seinen großen Einsatz und die gute Arbeit, die er als Vorsitzender geleistet hat. Leider ist Hajo mittlerweile aus dem BVDM ausgetreten.

Michael Lenzen



Ein schmerzhafter Schritt

Geschäftsstellenleiter Frank Klemens sagt Tschüss

Auf Wiedersehen !

Im August 1999 begann meine Tätigkeit in der BVDM-Geschäftsstelle in Mainz. Nun, fast sechs Jahre später, muss ich den Verband leider wieder verlassen.

Einiges wurde in der Geschäftsstelle neu strukturiert und aus der daraus gewonnenen Zeit versuchte ich, den BVDM e.V. weiter zu bringen.

Besonders die Sicherheit der Motorradfahrer/-innen liegt mir am Herzen und so habe ich versucht, meinen Beitrag zur Verbesserung dieser zu leisten.

Wie weit ich mich auch weiterhin um die Belange der Motorradfahrer/-innen kümmern kann, hängt von meiner weiteren beruflichen Weg ab.

Meinen besonderen Dank richte ich an die Leute, welche mit mir die letzten Jahre zusammen gearbeitet haben und mich bei den Aufgaben unterstützt haben.

Insbesondere natürlich diejenigen, bei welchen sich in den Jahren eine intensive Freundschaft aufgebaut hat.

Frank Klemens

Besuch in Berlin

Frank hospitierte im Verkehrsministerium

Beim Berlinbesuch im Jahre 2004 mit unserem verkehrspolitischen Sprecher Harald Hormel, bot mir MdB Reinhard Weis auf Anfrage nach Weiterbildungsmöglichkeiten

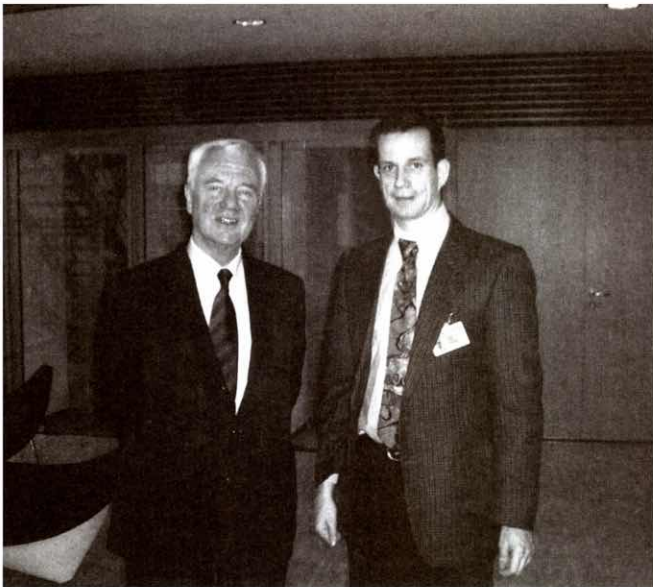
im verkehrspolitischen Bereich eine Hospitation in seinem Haus an. Weis war zu dieser Zeit Obmann der Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Fraktion. Die Hospitation

fand in der ersten Sitzungswoche des Jahres 2005 statt. Leider konnte Herr Weis mich aus gesundheitlichen Gründen nicht persönlich betreuen. Dies übernahmen für ihn seine Mitarbeiterin Frau Ginnow und Frau Knieps, die Fachreferentin für Verkehr bei der SPD-Fraktion und MdB Heidi Wright ist. Diesen Damen gilt mein besonderer Dank für die herzliche Betreuung und die ausführlichen Antworten, um meinen Wissensdurst zu stillen.

In dieser Woche hatte ich Gelegenheit, die Arbeit der Bundesabgeordneten, der Referenten und der Ausschüsse kennen zu lernen. Ich nahm an folgenden Sitzungen teil: Arbeitsgruppe Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der SPD-Fraktion; Fraktionssitzung der SPD und Sitzung des Verkehrsausschusses sowie an der 151. Sitzung des Deutschen Bundestages.

Alles in allem war es sehr interessant, die Arbeit eines Abgeordneten im Bundestag kennen zu lernen.

Frank Klemens



Bei seinem Besuch nutzte Frank Klemens auch die Möglichkeit zu einem kurzen Gespräch mit Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe.

Leitfaden für Straßenbauer

Arbeitskreis will motorradfreundlichere Straßen

Sichere Straßen für Motorradfahrer will der Arbeitskreis 3.8.6. „Motorradunfälle“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Der Arbeitskreis beschäftigt sich im Wesentlichen mit den Ursachen und den Folgen von Motorradunfällen.

Der Leiter des Arbeitskreises ist Herr Nikolaus, bis zum 31.12.04 Leiter der Niederlassung Euskirchen des Landesbetriebes Straßenbau NRW, der an der Entwicklung und Genehmigung des Unterfahrschutzes vom Typ „Euskirchen“ maßgeblich beteiligt war.

Ziel dieses Arbeitskreises, an dem ich teilnehme, soll ein Leitfaden sein, welcher vor allem dem Stra-

ßenwärter und dem Straßenbauer eine Anleitung für motorradfreundlichere Straßen bieten soll.

Insbesondere soll dem Anwender die Sichtweise der Motorradfahrer, die besondere Fahrphysik und der Einfluss, den Fahrbahnbeschaffenheit und Streckengestaltung auf das Motorradfahren haben, vermittelt werden.

Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat ein Preseseminar zum Thema „Landstraßensicherheit“ veranstaltet, an dem ich mit Michael Lenzen teilgenommen habe. In verschiedenen Vorträgen wurden die unterschiedlichen Aspekte zum Thema Sicherheit und Landstraße erläutert. Angefangen

von der Unfallanalyse über die richtige Streckenführung, die Entschärfung von Unfallschwerpunkten bis hin zu Leitplanken. Hier konnten wir die Position der Motorradfahrer verdeutlichen, auf den BVDM und seine Aktionen für den Unterfahrschutz aufmerksam machen und Kontakte knüpfen. Das Ergebnis des Seminars in Leipzig zeigte sich bereits im Februar, denn da startete ein Kampagne des DVR zum Thema Landstraße, die allerdings hauptsächlich auf Pkw-Fahrer ausgerichtet war. Bleibt zu hoffen, dass der Leitfaden, wenn er denn fertig ist, auch von den Straßenbauern befolgt wird.

Frank Klemens

BVDM bietet Camping-Carnet zum Vorzugspreis

Urlaubszeit ist Reisezeit - besonders für Motorradfahrer.

Das Internationale Camping-Carnet (CCI) ist ein genau so wichtiger Begleiter im Ausland wie gute Karten oder ein Kompass - ein

Muss für jeden Motorradfahrer! BVDM-Mitglieder erhalten das CCI zum Vorzugspreis von 4,50 Euro. Für Kinder und Jugendliche von BVDM-Mitgliedern (10 -18 Jahre) kostet das CCI 2,50 Euro.

Interesse? Dann sende eine E-Mail mit Angabe der vollständigen Anschrift und deiner BVDM-Mitgliedsnummer an:

Henning Knudsen

cci@bvdm.de

Telefon: 02247/7386 (AB)

Mehr Information dazu gibt es auch im Internet unter:

<http://www.bvdm.de> —>CCI

Henning Knudsen

Biberweg 1

53819 Neunkirchen-Seelscheid



Deutschlandfahrt 2005

Schöne Strecken und knifflige Fragen - Zielort ist Zell

Hausstrecke zu langweilig? Immer alleine oder mit den gleichen Leuten fahren? Keine Lust auf geführte Touren? Dann haben wir hier die Alternative:

Selbst aktiv planen, orientieren und fahren! Für Tourenfahrer, die Lust haben, mit Ausklang des Sommers in jeweils einer anderen schönen Gegend Neues zu entdecken, empfehlen wir die Teilnahme an der Deutschlandfahrt. Dabei ist es egal, ob es um lustbetontes Fahren auf den schönsten Motorradstraßen Deutschlands oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb um Pokale geht; die Deutschlandfahrt des BVDM bietet beides. Jeder Teilnehmer entscheidet selbst, welche Ausprägung für ihn richtig ist.

Die 28. BVDM-Deutschlandfahrt vom 2. bis 4. September 2005 hat als Zielort Zell an der Mosel. Das Veranstaltungsgebiet erstreckt sich diesmal auf Eifel und Hunsrück zu beiden Seiten der Mosel



Welcher Weg zur nächsten Kontrolle ist denn jetzt der günstigste? Viele Straßen führen bei der Deutschlandfahrt zum Zielort. (Foto: Stakelis)

und auch auf Grenzbereiche der Nachbarländer. Die Tour führt wieder abseits von Bundesstraßen und Autobahnen über besonders schöne Strecken zu touristisch und kulturell interessanten Zielen. Die

Kontrollpunkte sind am Freitag in der Zeit zwischen 8 und 19 Uhr sowie am Samstag zwischen 8 und 14 Uhr geöffnet. Dabei können durch das Anfahren der Kontrollen und durch Beantworten von Fragen an den zugehörigen Nebenkontrollen Punkte gesammelt werden.

Damit kein Zeitdruck entsteht, sind Mindestfahrzeiten einzuhalten. Zwölf Hauptkontrollpunkte mit je drei zugehörigen Nebenkontrollen ergeben immerhin 48 mögliche, interessante Zwischenstationen auf der Fahrt zum Zielort. Da jeder Teilnehmer seine persönliche Route aus diesen zahlreichen Möglichkeiten zusammenstellt, wird man erst am Ziel feststellen, wie viele gleichgesinnte Motorradfahrer den Spaß an der Deutschlandfahrt genießen. In Zell an der Mosel ist der Zieleinlauf am Samstag Mittag unter dem großen Schirm auf dem

Rahmenprogramm

3.09., 15 bis 18 Uhr:

Nach der Zielankunft gibt es Freizeit nach Wahl:

Gemeinsame geführte Wanderung mit dem Winzer in die Weinberge der „Zeller Schwarze Katz“ mit Weinprobe

Besuch des Wein- und Heimatmuseums Zell

18.30 Uhr:

Gemeinsames Abendessen aller Teilnehmer in der Stadthalle von Zell mit reichhaltigem Büffet.

19.30 Uhr:

Begrüßung durch den Stadtbürgermeister Jürgen Bamberg und die Weinkönigin Judith I.

20 Uhr:

Siegerehrung und Tombola mit Sachpreisen in der Stadthalle. Präsentation aller Kontrollpunkte.

4.09., 8 bis 11 Uhr:

Gemeinsames Frühstück mit reichhaltigem Frühstücksbüffet in der Stadthalle. Verabschiedung und Ausklang der Veranstaltung.

Festplatz am Moselufer. Anschließend erwartet die Teilnehmer ein attraktives Rahmenprogramm: Nachmittags eine geführte Wanderung mit dem Winzer in die Weinberge der „Zeller Schwarze Katz“ mit Weinprobe und ein Besuch des Wein- und Heimatmuseums. In der Stadthalle von Zell gibt es nach dem gemeinsamen Abendessen am reichhaltigen Büffet und der Begrüßung durch Bürgermeister Jürgen

Bamberg und Weinkönigin Judith I. die Siegerehrung, eine Präsentation aller Kontrollpunkte und eine Tombola mit wertvollen Sachpreisen. Auch in diesem Jahr gibt es wieder die begehrten T-Shirts und Sweatshirts mit dem Motiv der Deutschlandfahrt 2005.

Um eine faire Wertung zu ermöglichen, gibt es natürlich Spielregeln. Aber keine Angst, es ist nicht so kompliziert wie es auf den ersten

Blick vielleicht aussieht. Die vielen „Wiederholungstäter“ belegen den Spaßfaktor der Veranstaltung. Die Teilnehmerzahlen haben sich in den letzten Jahren zwischen 80 und 100 bewegt. Aktuelle Infos zur Veranstaltung und die Ausschreibung gibt es unter: www.bvdm.de/Deutschlandfahrt. Also wartet nicht mehr, sondern meldet euch an. Nur Hinterherfahren kann jeder.

Wolfgang Schmitz



An den Kontrollen müssen verschiedene Fragen beantwortet werden. Vor der Weiterfahrt wird die weitere Route festgelegt. (Foto: Steinke)



So geht's auch: Der Beifahrer muss die Karte lesen. (Foto: Lüdcke)

Bekannte Motorradfahrer verstorben

Trauer um Simon Milward, Ernst Henne und Michael Kusmanov

Am 4. März dieses Jahres ist der ehemalige FEMA-Generalsekretär **Simon Milward** an den Folgen eines Verkehrsunfalles in der Nähe von Kayes in Mali verstorben. Simon befand sich seit Januar 2000 auf einer Weltumrundung mit dem Motorrad. Was ursprünglich 18 Monate dauern sollte, wurde zu einem langen Abenteuer. Im Oktober wollte der 40-Jährige wieder nach Großbritannien zurückkehren. Der leidenschaftliche Motorradfahrer richtete 1992 den Hauptsitz der

Federation of European Motorcyclists (FEM) in Brüssel ein. Als Generalsekretär leistete er wichtige und erfolgreiche Lobby-Arbeit bei der EU. 1998 fusionierten FEM und die EMA (European Motorcyclists Association) zur Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA) und Simon wurde ihr Generalsekretär. Er hat mit großem Engagement viel für die Motorradfahrer in Europa geleistet. Der BVDM wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Im Alter von 101 Jahren ist Ernst Jakob Henne, einer der bekanntesten und erfolgreichsten Motorradrennsportler gestorben. Er erzielte zahlreiche Geschwindigkeitsrekorde, unvergessen bleibt sein Rekord von 1937 als er mit stromlinienförmigem Helm und Bürzel auf einer BMW Tempo 297,5 erreichte. Bei einem tragischen Verkehrsunfall ist am 22. Mai Michael Kusmanov, Pressesprecher des Industrieverbandes Motorrad e.V. (IVM), gestorben. **lz**

Protokoll der Sitzung zur Reifenmarkenbindung bei Motorrädern vom 5.3.2005 in Dortmund.

Teilnehmer: Christoph Gatzweiler, IVM (Einladender); Rolf Frieling, BU; Tedy, BU; Heiko, KW; Detlef Scharl, BVDM; Karsten Steinke, BVDM; und Golo, IGG.

Es ging bei diesem Treffen darum, einen Meinungsaustausch der Motorradfahrerverbände zu initiieren. Die Positionen der einzelnen Verbände ist zunächst einmal, dass die BU und die IGG für die Markenbindung sind, der BVDM und die KW dagegen. Der IVM ist eher neutral. Christoph gab zunächst einen „historischen“ Abriss, bei dem er unter anderem ausführte, dass der BVDM-Einwurf von 1999 in der EU letztendlich beim IVM dazu führte, dass die Eintragungspflicht, die es früher gab, entfallen ist. Soweit hat der Einwurf - was für mich neu war - schon viel gebracht. Allerdings wurde ihm seitens der Kommission (imho DG internal market) unter der Hand klar gemacht, dass jetzt, wo dieses in unseren (und auch seinen) Augen völlig unbrauchbare TÜV-Papier sowie der BVDM-Einwurf auf dem Tisch sind, die Kommission eine Entscheidung treffen wird. Es wurde mitgeteilt, dass diese Entscheidung nicht zu unseren (den Motorradfahrern) Gunsten ausfallen würde. Die Befürchtung geht dahin, dass wir in der Wahlfreiheit wesentlich weiter eingeschränkt würden. Außerdem erzählte er von den Ergebnissen der Reifentests der FZ-Hersteller. Interessant war, dass 40 Prozent der Reifen keine Freigabe erhielten. Christoph sieht bei

Wegfall der FreigabeprozEDUREN eine mögliche Qualitätsseinbuße bei den Motorradreifen.

Ich konnte Letzterem nicht so ganz zustimmen, da die Freigabeprozedur ja nur einen kleinen Teil der Qualitäten eines Reifens testet, konkret die Fahrstabilität. Reifenhaftung und das übrige Fahrverhalten bleiben völlig unberücksichtigt. Damit ist der Test der FZ- und Reifenindustrie nicht per se schlecht, gaukelt aber unter Umständen eine Qualität vor, die nicht da ist.

Die BU befürchtet in erster Linie Herstellerhaftungsprobleme, die sie aber nicht überzeugend darlegen konnte. Ihre Beispiele bezogen sich dann auch nur etwa auf illegale Reifen, wo natürlich nie eine Herstellerhaftung greift.

Eine ander Befürchtung der BU ist ebenfalls die Qualitätsproblematik. Die IGG hat nichts Brauchbares verlauten lassen, teilt im wesentlichen die Einstellung der BU.

Die Einschätzung der KW nach der Diskussion besteht darin, dass speziell hinsichtlich der möglichen Folgen seitens der Europäischen Kommission weiteres Nachdenken nötig ist. Auch die möglichen Qualitätsprobleme sind weiteres Überlegen wert.

Detlef und ich teilten die Einstellung der KW, legen jedoch deutlichen Wert darauf, dass die Kundentreue bisher seitens der Industrie viel zu kurz kommt. Diese bediene zwar den aktuellen Mainstream, aber die anderen werden zum Teil überhaupt nicht unterstützt.

Christoph stimmte dem zu und versprach, in dieser Hinsicht aktiver

zu werden.

Soweit der Ablauf. Hier ist noch meine eigene Zusammenfassung:

Eine Zusammenarbeit mit der BU in sachlicher Hinsicht ist sicherlich möglich, ich halte sie aus menschlicher Sicht aber für problematisch, da die BU (beide Teilnehmer) sehr arrogant auftreten und weder KW noch den BVDM ernst nehmen würden. Die BU besticht eher durch Selbstsicherheit als durch Kompetenz. Christoph Gatzweiler machte einen umgänglichen und kompetenten Eindruck bei diesem Gespräch.

Die möglichen Folgen einer Entscheidung der Kommission sind ernst zu nehmen. Ich habe Angst, dass der Schuß (mit dem Einwurf) nach seinen ersten positiven Folgen nach hinten los geht.

Karsten Steinke

Anmerkung: Im Großen und Ganzen kann ich Karsten für den Beitrag nur zustimmen, die Beobachtung dass eine sachliche Zusammenarbeit mit den einzelnen Verbänden durchaus zu einem gemeinsamen Ergebnis führen kann, ist korrekt. Festzuhalten ist nur, dass im Verlauf der Diskussion die BU immer wieder zu dem Standpunkt zurück gekommen ist, dass der Wegfall der Markenbindung für Motorradreifen ihren Augen auch der Wegfall der Produkthaftung sei. Die Begründung, warum dies für den Verbraucher ein Nachteil sein könnte, konnte die BU in meinen Augen nicht zeigen. Aber das ist mein eigener Eindruck und muss nicht zwangsläufig der aller Anwesenden sein.

Detlef Scharl

Maschinen und Zubehör

BVDM mit Stand auf der „Motorräder“ in Dortmund



Viele Anfragen zu Sicherheitstrainings erhielt Ralf Berlin am BVDM-Stand. (Foto: Lenzen)

Wie jedes Jahr im März stand auch 2005 in Dortmund zu Saisonbeginn die Messe „Motorräder“ auf dem Programm. Da Frank in diesem Jahr nicht zur Verfügung stand und auch Claudia Steinke verhindert war, übernahm ich kurzfristig die Organisation. Friedrich-Wilhelm Spren-ger hatte in bewährter Manier wieder dafür gesorgt, dass wir einen prima Stand hatten. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank.

Da die Zeit zur Vorbereitung kurz war, hatte ich Mühe, genügend Leute zur Standbesetzung zu orga-

nisieren. Allen Helfern deswegen hier auch nochmal ein dickes Dankeschön. Ohne den Einsatz zahlreicher Mitglieder, die ihre Freizeit für solche Aktivitäten opfern, können wir unseren Verband nicht sinnvoll in der Öffentlichkeit vertreten und auch keine neuen Mitglieder werben. Deshalb bitte ich alle Mitglieder aus dem Großraum Ruhrgebiet und Rheinland sich zu überlegen, ob sie nicht Anfang März 2006 einen Tag opfern können, um den BVDM auf der Messe Dortmund zu vertreten. Ihr könnt euch jederzeit an mich wenden, denn ich wer-

de auch 2006 den BVDM-Messestand auf der „Motorräder“ organisieren. Infos gibt es vorher in der Ballhupe und auf der Homepage. Am Mittwoch, dem Eröffnungstag der Messe, betreuten Claudia Steinke, Ralf Berlin und Lorenz van der Mee unseren Stand. Als ich am Donnerstag gegen 8.40 Uhr auf dem Motorradparkplatz der Messe fuhr, war ich ziemlich überrascht. Nur ein einsames Gespann verlor sich auf der großen Fläche. Ich war der erste, der mit einer Solomaschine ankam. War ich auf der falschen Veranstaltung, zu früh



Das behindertengerecht umgebaute Trike von Wilhelm Költgen war Anlass für viele Gespräche rund um das Thema Sicherheit. (Fotos: Lenzen)

oder kommen all die Motorradfahrer nur noch mit dem Auto? Zugegeben, es lag Schnee dort, aber das war überwiegend Matsch und der ist tagsüber getaut, denn so kalt war es nun auch wieder nicht. Auch als ich am Abend gegen 18.30 Uhr wieder nach Köln aufbrach, stand gerade mal noch eine Handvoll Motorräder auf dem Parkplatz. Da die Messe dennoch einigermaßen gut besucht war, gibt es für mich nur eine Schlussfolgerung: Die allermeisten Motorradfahrer sind mit dem Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln gekommen. Die Zahl derjenigen, die bei auch bei schlechtem Wetter mit dem Motorrad unterwegs sind, nimmt scheinbar immer weiter ab. Auf unserem Stand, der mit einem Unterfahrschutz nach dem so genannten Euskirchener Modell und einem behindertengerecht umgebauten Trike, dass uns unser neuer Referent für Behindertenhilfe, Wilhelm Költgen zur Verfügung gestellt hat, zwei echte Hingucker hatte, wurde ich unterstützt von Horst Orłowski

und Ralf Berlin. Auch wenn die Besucher nicht gerade in Massen strömten, so konnten wir doch zahlreiche Touren- und Treffenkalender, Ballhupen und Infomaterial verteilen und viele Gespräche führen. Dabei waren besonders die

Sicherheitstrainings gefragt. Viele Gespräche kreisten auch um das Thema Unterfahrschutz und auch das umgebaute Trike war willkommener Anlass zu manchem Gespräch über Sicherheit. Auch wenn sich die Präsenz auf einer Messe nicht immer sofort auch in neuen Mitgliederzahlen auszahlt, ist sie dennoch für uns sehr wichtig, um unseren Bekanntheitsgrad weiter zu erhöhen. Große Neuigkeiten gab es auf der Messe eigentlich nicht zu entdecken. Die Motorradhersteller präsentierten ihre aktuellen Modelle, daneben gab es reichlich Zubehör in allen Varianten. Da die „Motorräder“ eine Verkaufsmesse ist, lohnt sich der Besuch meistens dennoch, da es hier das ein oder andere Schnäppchen oder günstigere Messepreis gibt. Neben den genannten Helfern möchte ich mich noch besonders bei Uwe Garben, Ralf Dormagen und Ramona bedanken, die kurzfristig als Standpersonal eingesprungen sind.

Michael Lenzen



Auch Kuriositäten, wie dieses martialische „Kriegsgerät“, gab es auf der Messe zu sehen. Wem's gefällt.

Die eigenen Grenzen erweitern

LV Rhein-Ruhr bietet Trial-Wochenende an

Lust auf Trial? Motorradtrial ist nicht nur Profi-Artistik in der Halle. Geringes Fahrzeuggewicht und erfahrene Anleitung vermitteln Spaß und persönliche Erfolge im Gelände. Wer mitmacht, kann mit Sicherheit etwas lernen: Fahrspaß auf dem Motorrad hat nicht immer etwas mit Leistung und Geschwindigkeit zu tun.

Falls Du Deine persönlichen Grenzen kontrolliert erweitern möchtest, bist Du hier richtig!

Der LV-Rhein-Ruhr organisiert in Zusammenarbeit mit der Trial-schule Elmar Heuer ein abwechslungsreiches Trial-Wochenende für Anfänger und Fortgeschrittene vom 17. - 19. September 2005 im Europa-Trial-Trainings-Zentrum des MSC Großheubach bei Milten-berg am Main. Hier steht uns neben ei-



So schwierig wird es für die Anfänger beim Trial-Kurs nicht werden.

nem hervorragenden Trainings-gelände auch eine sehr gute Infra-struktur (Aufenthaltsräume, Grill-hütte, Top-Sanitärausstattung) des gastgebenden Vereins zur Verfü-

gung. Für besonders Interessierte können wir den Montag als optionalen Verlängerungstag anbieten. Für je drei Teilnehmer steht ein modernes Viertakttrialmotorrad zur Verfügung. Jethelm und Protektoren können bei Bedarf gestellt werden. Die Gebühren betragen je nach Teilnahmedauer 75-95 Euro pro Tag. Übernachtung im eigenen Zelt, Wohnwagen oder Wohnmobil auf dem Gelände sowie Gelände-nutzungsgebühren sind enthalten. Für Mitglieder des BVDM und des LV Rhein-Ruhr gibt es eine Preis-ermäßigung.

Weiter Informationen und Anmel-deunterlagen gibt es bei Michael Tubes, Telefon 0211/394953 oder im Internet unter www.lv-rhein-ruhr.de.

Michael Tubes

Lesetipp für MZ-Fans

Dirk Wildschrei's großes Schrauberbuch

Bei einem Kurzurlaub an der Mosel entdeckte ich in einer Trierer Buchhandlung Dirk Wildschrei's großes gelbes MZ- Schrauberbuch. Alleine der Name des Autors ging bei mir runter wie Honig, war er mir aus alten MZ-Tagen doch noch bekannt. Nachdem ich zu Hause die ersten Seiten durchstöbert hatte, ergriff mich die Leselust.

Hier schreibt jemand, der nicht nur technische Daten weiterreicht, sondern der unzählige Stunden am Objekt MZ gearbeitet und verbessert hat. Er beschreibt in seinen gut lesbaren Texten nicht die Restau-

rierung einer MZ zum „Vitrinen-edelbike“, sondern wie halte ich eine MZ im Alltagsbetrieb standfest und zuverlässig. Desweiteren beschäftigt er sich mit der Model-geschichte und den Unterschieden zwischen den einzelnen Modellen und was passt von einem zum anderen Model oder nicht.

Bei seiner lockeren Schreibweise zeigt er so manche Falle auf, in die man als Jungschauber natürlich auch schon hinein getappt ist und an die man heute nur ungerne erinnert wird.

Klar, dass das Buch eine Kauf-

beratung bietet sowie eine ausführliche Beschreibung von Spezialwerkzeugen und auch die Ersatzteilproblematik kommt nicht zu kurz.

Für wen ist das Buch nun wichtig? Logisch; für den, der eine MZ sein eigen nennt, für den, der eine kaufen möchte und Leute die im Zweitaktwesen noch dazu lernen möchten, denn viele Tipps sind auch auf Zweitakter aus den 60er und 70er Jahren anderer Marken zutreffend. Haltet den Schraubenschlüssel ordentlich fest!

MZ Pitt

Rumänien entdecken

Mit zwei DR Bigs bei der EnduroMania

Es ist 4 Uhr morgens – der Wecker klingelt. Endlich ist es soweit. Endlich kann ich aufstehen und diesen eh nur unruhigen Schlaf beenden. Endlich geht es wieder los. Duschen, Kaffee trinken, die letzten Klamotten zusammenpacken, von Frau und Tochter verabschieden. Die DR BIG ist schon fertig beladen. Abdeckplane runter, aufsteigen, starten, losfahren. Endlich! Die Tour hat endlich begonnen.

Das erste Stück führt mich durch die langsam hell werdende Eifel. Jetzt, Ende April, tragen die Bäume bereits das erste zarte Grün, die Luft ist klar und sauber. Es sind kaum Autos unterwegs.

Nach einer halben Stunde geht es auf die Autobahn 61 Richtung Süden. Am Rastplatz Mosel erwartet mich mein Reisebegleiter Joto. Auch seine DR BIG ist schwer beladen. Allerdings hat er den Vorteil, dass er ein Koffersystem hat und nicht wie ich nur mit Packrollen hantieren muss.



Ich hasse Lehm. Und davon gab es auf der anspruchsvollen Tour durch Rumänien auf den kleinen Wegen reichlich. (Fotos: Tummescheit)

Begrüßungszigarette - einen Kaffee von der Tankstelle - und dann geht es um 6.30 Uhr weiter Richtung Süden auf der Autobahn 61. Der Verkehr wird jetzt dichter aber wir dampfen mit unseren Einzylindern

gut durch. 120 bis 130 Stundenkilometer - das machen die Motorräder gut mit. Allerdings ist es öde.

Weiter über die A 6 und A 7 Richtung Dillingen an der Donau. Um 11 Uhr kommen wir wie geplant bei meinen Eltern an. Kaffee und Butterbrezeln warten schon auf uns für ein zweites Frühstück. Aber schon nach einer Stunde geht es weiter. Und endlich nicht mehr auf der Autobahn.

Über kleinere und größere Landstraßen rollen wir Richtung Augsburg. Das Wetter spielt mit, die Sonne scheint. Herrliche Bedingungen zum Motorradfahren. Mittlerweile haben wir uns an die schwer beladenen Motorräder gewöhnt und genießen die zügige Fahrt durch das bayerische Schwabenland.

Viel zu schnell kommt Augsburg in Sicht, und wir gehen noch einmal



Moderne Zeiten: Sicherung der Trackdaten vom GPS auf den Laptop.

auf die A 8, um von hier aus München zu umfahren. Auch dieser Abschnitt völlig ohne Probleme aber todlangweilig.

Und dann ist es geschafft. Ausfahrt Weyarn - ab sofort vergessen wir die Autobahn und genießen die Landstraße. Vor uns sind bereits deutlich die Alpen zu erkennen. Kurze Pause am Schliersee - die Berge spiegeln sich im Wasser. Dazu das erste Grün der Bäume - so schön kann Urlaub sein.

Weiter geht's über Bayerisch Zell und Thiersee, bereits auf österreichischer Seite, nach Kufstein. Kurz hinter Kufstein treffen wir auf den Fahrer eines Dnjepr-Gespans, der alleine am Straßenrand steht. Wir halten an, können aber nicht helfen, da die Diagnose Spritmangel lautet. Aber es ist schon jemand auf dem Weg, um das Gespann mit Sprit zu versorgen. Also fahren wir weiter.

Bei unserem nächsten Zigarettenstopp holt uns das Gespann ein. Wir unterhalten uns mit dem Fahrer, der uns voller Stolz sein Gespann zeigt. Baujahr 1952, seit 1968 in Österreich, erster Lack. Einige Zeit später rollt das Gespann weiter und nur ein Ölfleck am Boden zeigt an, wo es gestanden hat.

Auch wir rollen weiter. Der letzte Abschnitt, bevor wir unser erstes Tagesziel erreichen. Wir fahren wie im Rausch durch die hochalpine Landschaft, wechseln von Tirol ins Salzburger Land und sind trotz aller Freude am Motorradfahren heilfroh, als wir gegen 19.30 Uhr und nach 750 Kilometern unser Tagesziel, die Biker-Pension Haus Obernkirchen (www.sbg.at/biker-pension/) in Brück an der Großglocknerstraße, erreichen.

Die Pension wird von Kathrin, einer Bikerin, und ihrer Tante betrieben. Alle Zimmer sind frisch reno-

viert und obwohl wir nur ein Doppelzimmer bestellt hatten, werden wir in zwei getrennten Zimmern untergebracht. Später am Abend, als auch Kathrin daheim ist, sitzen wir noch zusammen und probieren vom einheimischen Obstler.

Am nächsten Morgen geht es nach einer gut durchschlafenen Nacht und einem herrlichen Frühstück mit ausreichend Kaffee weiter.

Kleines Missgeschick am Rande: Beim Rangieren meines vollbela-

Österreich. Teilweise auf gut ausgebauten Bundesstraßen, teilweise aber auch auf kleinen, hochalpinen Landstraßen. Wir kommen gut voran und finden unterwegs immer wieder mal Zeit für Kaffee- und Zigarettenpausen.

Einer der Höhepunkte unserer Tour wird die Fahrt auf den kleinen Bundesstraßen B 21, B 24 und B 25 in der Steiermark. Das ist Kurvenrausch pur vor der beeindruckenden hochalpinen Kulisse und immer



Begegnung der dreirädrigen Art: Ein Dnjepr-Gespann, Baujahr 1952, am Straßenrand. Es hatte aber keine Panne, sondern lediglich Spritmangel.

denen Packesels reißt sich dieser los und wälzt sich am Boden. Der Tankrucksack ist danach erledigt und muss den Rest der Zeit provisorisch mit Spanngurten befestigt werden. Zum Glück ist nicht mehr passiert. Einzig das Tanken ist nun jedes Mal deutlich zeitraubender. Von West nach Ost durchqueren wir

an einem Hochgebirgsfluss entlang. So könnte es immer weitergehen. Gegen 16 Uhr sind wir an der ungarischen Grenze bei Sopron. Nach der Grenzkontrolle dann Panik: Meine BIG springt nicht mehr an. Zwei Stunden kostet uns die Panne und letztlich ist sie nur zu beheben, indem ich an der Grenztankstelle



Zeit für eine Zigarettenpause muss sein, auch wenn die Landstraße mit schönen Kurven und gutem Asphalt lockt. (Fotos: Tummescheit)

ein Überbrückungskabel kaufe und meine BIG mit Hilfe von Jotos Motorrad fremdstarte.

Damit ist auch der Plan gestorben, über Komarom und entlang der Donau bis Budapest, unserem Tagesziel, zu fahren. Stattdessen gehen wir bei Győr auf die M1 und fahren die letzten 120 Kilometer bis Budapest auf der Autobahn.

Mittlerweile ist es dunkel und es hat angefangen zu regnen. Also Regenklamotten anziehen. Seitdem wir in Ungarn sind, riechen wir deutlich den Kohlenrauch. Offensichtlich werden hier noch viele Häuser mit Kohle geheizt. Erinnerungen an meine Kindheit im Ruhrpott werden wach.

Gegen 22 Uhr kommen wir in Budapest im Biker camp (www.bikercamp.hu) an. Balint, der Sohn des Besitzers Zsolt Veressy, erwartet uns schon. Telefonisch hatten wir angekündigt, dass wir uns aufgrund der Panne verspäten. Balint bestellt für uns alle Pizza und nach einigen Bierchen fallen wir nach 610 Kilometern, davon 490 auf Landstraßen, tot ins Bett.

Am nächsten Morgen brechen wir gegen 9 Uhr nach dem Abschied von Balint zu unserer letzten Etappe auf. Nun rächt es sich, dass ich von Ungarn kein detailliertes digitales Kartenmaterial zur Tourplanung hatte. Bei der Ausfahrt aus Budapest verfahren wir uns und brauchen fast zwei Stunden, um wieder auf den richtigen Weg zu

kommen.

Das Wetter ist mittlerweile wieder besser, ab mittags kommt sogar die Sonne wieder raus und es wird angenehm warm auf unserer Fahrt Richtung Südosten. So warm, dass wir für Pausen nach Schattenplätzchen suchen müssen.

Am frühen Nachmittag ist es dann soweit - unser letzter Grenzübergang. Bei Cenad reisen wir völlig problemlos nach Rumänien ein. Dieser Grenzübergang wird derzeit aus finanziellen Mitteln der EU komplett neu ausgebaut, da er in Zukunft einer der wichtigsten Lkw Grenzübergänge auf der Balkanroute werden soll. Dadurch soll der völlig überlastete Grenzübergang bei Nadlac entlastet werden.

Abgesehen davon, dass wir mit diesem Grenzübergang auch unsere Uhren eine Stunde vorstellen müssen, merken wir auch sofort, dass wir in einen völlig anderen Kulturkreis kommen. Bereits im ersten Ort treffen wir auf die vorherrschenden Verkehrsmittel Rumäniens - zumindest in ländlichen Gebieten: das Pferdefuhrwerk.



Die Sonne wärmt beim Fahren angenehm, doch in den Pausen ziehen wir eine schattiges Plätzchen vor.



Zwei DR Big Lastesel auf großer Tour. Dabei entdecken sie eine interessante Landschaft mit unberührter Natur.

Und noch etwas, was man bei uns nicht mehr oft zu sehen bekommt, was in Rumänien aber zu fast jedem Dorf dazu gehört: Storchennester.

Bis Timisoara ist die Straße in einem hervorragenden Zustand. Man merkt, dass die EU hier viel Geld investiert hat. Wir kommen zügig voran. In Timisoara ändert sich der Zustand der Straßen dann drastisch. Riesige Schlaglöcher auf der E 70, der Hauptverbindungsstrecke nach Bukarest. Wir schlängeln uns mit den großen Enduros an den Schlaglöchern vorbei und haben die Stadt bald hinter uns gelassen. Noch gut zwei Stunden bis zu unserem Reiseziel Borlova.

Borlova ist ein kleiner Ort nahe der Stadt Caransebes und einer der Veranstaltungsorte der EnduRoMania, an der ich in diesem Jahr zum zweiten Mal teilnehme. Für Joto ist es das erste Mal.

Die EnduRoMania ist eine Stiftung, die 1995 mit Hilfe des Landes Nordrhein-Westfalen ins Leben gerufen wurde. Ziel der Stiftung ist es, den Individualtourismus in diesem Teil Rumäniens, dem Banat,

zu fördern. Aus diesem Grund veranstaltet Sergio Morariu, Initiator und Vorsitzende der Stiftung, mehrmals im Jahr Enduro-Sternfahrten in diesem Gebiet.

Neben dem touristischen Aspekt gibt es auch einen sportlichen Aspekt. Sieger ist, wer innerhalb der fünf Wertungstage die meisten Punkte durch das Anfahren von touristisch reizvoll gelegenen Kontrollpunkten sammeln konnte.

Joto und mich interessieren die Wertungspunkte allerdings nicht. Wir sind rein touristisch unterwegs und durchstreifen in sechs Tagen den Südwesten Rumäniens. Teilweise auf schlechten Asphaltstraßen, teils auf Schotterpisten, teilweise auf schlammigen Waldwegen.

In der ersten Hälfte unserer EnduRoMania-Teilnahme haben wir Glück mit dem Wetter. Viel Sonne, angenehme Temperaturen. In der zweiten Hälfte dann Regen, Regen und noch mal Regen. Trotzdem machen wir unsere Touren und genießen unseren Urlaub.

Doch nach sechs Tagen wird es dann Zeit für die Rückreise. Ge-

plant sind wieder drei Tage - diesmal allerdings so viel Autobahn wie möglich, da wir so schnell wie möglich nach Hause wollen.

Unsere erste Etappe führt uns wieder nach Budapest ins Biker-camp. Die zweite Etappe dann nach Deutschland. In Neutraubling bei Regensburg finden wir ein kleines Hotel, wo wir übernachten. Am nächsten Tag fahren wir dann den Rest nach Hause. Bei Montabaur trennen wir uns. Joto fährt weiter in den Westerwald, ich fahre in die Eifel.

Leider sind die 12 Tage unserer Tour viel zu schnell vorbei gegangen. Aber eins steht fest: Auch im nächsten Jahr werden wir wieder eine gemeinsame Tour machen. Und das Ziel wird wieder Rumänien sein. Allerdings werden wir dann eine andere Reiseroute wählen: Vom Ursprung im Schwarzwald bis zur Mündung ins Schwarze Meer werden wir der Donau durch alle Anrainerstaaten folgen. Schön, dass ich was zum Planen habe und etwas, wo ich mich jetzt schon drauf freuen kann.

Franklin Tummescheit

Mit einer E-Glide unter Wölfen

Auf Entdeckungsreise durch die Cevennen

Am 22. September 1878 durchquerte ein junger Schotte in zwölf Tagen die Cevennen (Cévennes) von Le Monastier im Norden, bis Sankt Jean du Gard im Süden. Dabei legte er zu Fuß mit seinem Esel „Modestine“ 220 Kilometer zurück. Sein Name: Robert Louis Stevenson, Schriftsteller, sein Motiv: Abenteuerlust, Reisebeschrei-

tureisezug der Deutschen Bahn in Avignon ankommt, wissen die meisten mitfahrenden Biker, wo die Cevennen beginnen, etwa 150 Kilometer nördlich von Montpellier. Die Cevennen, das sind neben steinigen, ausgedörrten Hochplateaus die „Causse“, mächtige Granitkuppeln, zerklüftete Schiefergebirge, und die „Gorges“ die so genan-

einer kleinen Ortschaft, inmitten eines Olivenhaines halte ich an und atme den Zauber dieser Landschaft ein, spüre die sommerliche Hitze und höre den Chor der Zikaden - das entspannte „Laisser vivre“ kann beginnen, zumindest für drei Wochen.

Bevor ich auf der D 981 weiter nach Alés fahre, mache ich einen



Herrliche Ausblicke und tolle Naturerlebnisse bot die Tour durch die Cevennen. (Foto: Berwanger)

bungen. Diese Reise hat diesen Schotten berühmt gemacht. Vom 23. Juli 2003 bis 4. August 2003 erforschte ein älterer Herr mit seiner Harley Davidson „E-Glide“, ein Geschenk zu seinem 60. Geburtstag, die Cevennen und legte dabei in zwölf Tagen 3640 Kilometer zurück. Der ältere Herr ist noch nicht berühmt, aber bei ihm war es auch Abenteuerlust und der Versuch, herauszufinden, ob eine Harley wirklich nur da ist, um geradeaus zu fahren. Aber warum gerade die Cevennen?

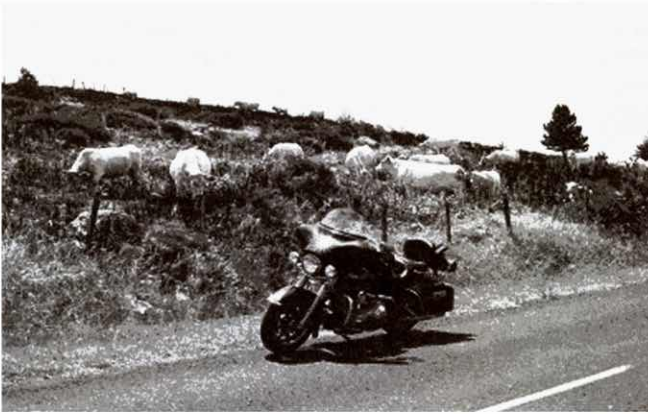
Spätestens wenn man mit dem Au-

nten Schluchten, in die sich die Flüsse Tarn und Jonte tief eingegraben haben.

Eine Route 66 gibt es noch nicht einmal ansatzweise in diesen hügeligen Ausläufern der Auvergne mit den Regionen Velay, Margeride, Gédaudan, Aubrac und Lozère. Mein Ziel ist der Ort le Bleyard im Parc National des Cévennes. Aber alles der Reihe nach. Als ich Avignon auf der N 100 Richtung Remoulins verlasse, rieche ich den Süden, sehe die ersten Sonnenblumenfelder, der Duft von Lavendel steigt mir in die Nase. Am Rande

Abstecher zu dem berühmten römischen Viadukt Pont du Gard. Der Pont du Gard ist eines der prachtvollsten und best erhaltensten römischen Baudenkmäler, an dem einer Überlieferung zufolge 1000 Menschen über drei Jahre lang gearbeitet haben. Eine Besichtigung sollte man sich auf keinen Fall entgehen lassen, vor allem weil man sich an heißen Tagen wunderbar im Gardon abkühlen kann.

Nach einem halbstündigen Bad verlasse ich den Pont du Gard und fahre über Uzès nach Alés. In Uzès gibt es einen wichtigen Grund, eine



Auf den ehemaligen Schafweiden grasen jetzt dank Subventionen der Europäischen Gemeinschaft Kühe. (Foto: Berwanger)

Pause einzulegen. Ein Besuch im „Museum du Bonbon Haribo“ gehört zum Pflichtprogramm aller Gummibären-Freunde, getreu dem Motto: „Haribo macht Kinder froh und die Biker ebenso“. Auf drei Etagen dreht sich alles um Bonbons und die bunten Gummitiere, die man selbstverständlich auch probieren und kaufen kann. Wer sich wundert, warum sich das Museum nicht am Stammsitz in Bonn befindet, dem sei gesagt, dass Haribo schon seit Anfang der siebziger Jahre eine Fabrik in Uzès betreibt, die inzwischen mehr als 300 Mitarbeiter zählt. Der Grund ist einleuchtend: Für Haribo-Konfekt benötigt man Lakritz, diesen wiederum gewinnt man aus dem Saft der Süßwurz, und die wird in großen Mengen im Umland von Uzès angebaut. In Alés meldet sich der Magen, es wird Zeit, lebenserhaltende Maßnahmen einzuleiten. Hat man sich erst einmal mit einer HD zur Altstadt durch gekämpft, ist man gefangen genommen von dem Kleinstadtfair. In der Fußgängerzone an der Cathédrale Saint-Jean trinke ich einen Kaffee, esse ein Sandwich und genieße die Ruhe in der Son-

ne. Da Alés nicht im Gebirge liegt, beginnt die D 106 kurvenreich und ansteigend. Ich bin überrascht, wie leicht mein sieben Zentnerkoloss in die Kurve geht, der dritte Gang und halbes Gas genügen, um die Maschine aus der Kurve zu ziehen und wieder aufzurichten. Die 120 Kilometer bis Mende „schaffe“ ich fast in drei Stunden. Die E-Glide ist kein Kurvenfresser, also bleibt man lieber auf der passiven Seite, das Leben mit gemäßigttem Tempo auf sich zukommen lassen, lässt sich im Polster lümmelnd den gebotenen Sitz- sowie Federungskomfort genießen und: Kurven nicht einfach so nehmen, sondern zelebrieren – mit der Besonnenheit, die ein 350 Kilogramm schwerer Klassiker in Anspruch nehmen kann. Die N 106 führt geradewegs nach Mende, der Hauptstadt des am dünnsten besiedelten französischen Departements Lozère (78 000 Einwohner). Die Stadt, aus einer römischen Siedlung im 3. Jahrhundert entstanden, hat rund 11.000 Einwohner. Die Altstadt, mit ihren schmalen, gewundenen Gassen ist mit alten Häusern gesäumt, an denen mal eine schöne Holztür, mal

ein Portal oder eine Hauskapelle sehenswert sind. Um die beeindruckende Kathedrale aus dem 14. Jahrhundert findet am letzten Juliwochenende ein Antiquitätenmarkt statt.

Ich verlasse Mende auf der N 88 Richtung Langogne und hätte beinahe die Abfahrt nach le Bleyard verpasst. Die Verkehrsplaner sind sonst so vorbildlich in Frankreich, aber der Hinweis auf die Straßen-Nummer würde vieles erleichtern. So biege ich also nach rechts auf die D 901 Richtung Le Bleyard ab.

Nach 28 Kilometern stehe ich am Ortseingang von Saint Jean du Bleyard und sehe das beschriebene Hinweisschild „Chambres et tables d’hotes“ La Combette.

Als ich die E-Glide auf dem haus-eigenen Parkplatz abstellen will, fordert mich eine männliche Stimme mit eindeutig holländischem Akzent auf, das Motorrad doch in der Garage einzustellen. Das lasse ich mir nicht zweimal sagen, hatte doch die HUK meine HD nur für die Dauer meiner Reise im Rahmen der Teilkasko versichert und das auch noch total überteuert.

Hausbesitzer Felix begrüßt mich sehr herzlich und hat schon ein kaltes Bier bereitgestellt. Ein aufmerksamer Gastgeber, für den ich sofort Sympathie empfinde. Diese überträgt sich umgehend auf den Jagdhund Duc, der mit einem Ball im Maul zum Spielen auffordert. Anita und Felix sind sehr umsichtige, freundliche und aufmerksame Gastgeber. Die Entscheidung La Combette als Stützpunkt für meine Tagesfahrten zu nutzen, stellt sich als goldrichtig heraus, denn Anita und Felix sind hervorragende Köche, beide waren über dreißig Jahre in Afrika. Felix ist Agraringenieur und Anita hat eine Aus-

bildung als Krankenschwester, was soll mir da noch passieren?!

Das Haus „La Combette“ blieb für zwölf Tage der Hort interessanter Gespräche in Deutsch, Französisch und Englisch. Holländisch konnte ich in der kurzen Zeit nicht lernen. Ich lernte afrikanische Musik kennen, ließ den Rhythmus in mich eindringen und spürte bei einem Glas Rotwein oder einem Glas Bier den Schwingungen nach. Während ich diesen Artikel schreibe, höre ich im Hintergrund Malaika, ein Gospel aus Ostafrika.

Nach der ersten Nacht in La Combette gibt es ein Frühstück mit frischem, selbstgemachtem Yoghurt, Müsli, Eier von eigenen Hühnern, frisches Obst und selbst gebackenes Brot. Anita und Felix essen gesundheitsbewusst und lassen ihre Gäste daran teilhaben. Da ich Halbpension gebucht habe, erwartete man mich spätestens um 18.30 Uhr zum Abendessen. Dieses warme Abendessen hat es in sich, es ist wohlschmeckend und sehr abwechslungsreich, dazu gibt es je nach Wunsch Wasser, Bier oder Wein.

Mit meiner ersten Tour will ich erst einmal dieses Bergisdorf Le Bley-mard, mit den charakteristischen, schiefergedeckten Bauernhäuser der Cevennen kennen lernen.

Der erste Besuch gilt der Kirche und dem Friedhof, denn hier erfährt man viel über Namen, Familien und das Alter der Verstorbenen. Nachdem die erste Neugier befriedigt ist, geht es weiter. Der Ort zieht sich entlang der D 20 Richtung Pont de Montvert, die Straße steigt schnell an und führt nicht, wie ich vermutet hatte, zum Mont Lozère, sondern über den 1541 hohen Col de Finiels. Im Sommer ist es hier oben ideal zum Wandern, denn während in den Tälern die Hitze steht, frisch



Der Autor auf dem Mont Aigoual, den er zu Fuß bezwang.

hier ein permanenter Wind auf. In weiser Voraussicht habe ich Jeans und hohe Schuhe gewählt. So fällt es mir nicht schwer, den Fußweg zur Bergspitze zu nehmen. Dennoch dauert es gut eine Stunde, bis ich den Gipfel „Sommet de Finiels“ in 1699 Metern Höhe erreicht habe – außer Atem. Man müsste mal wieder Sport treiben. Bei klarem Wetter kann man von hier aus bis zum Mittelmeer sehen, aber auch jetzt bei der Bewölkung ist es ein herrlicher Panoramablick. In der kalten Jahreszeit verwandelt sich der Gipfel in ein leb-

haftes Wintersportzentrum mit Liftbetrieb und großem Loipennetz. Hier oben bekommt man eine leise Ahnung, was Winter in den Cevennen bedeutet - Windböen in Orkanstärken.

Als ich wieder im Sattel der E-Glide sitze und talwärts fahre, genieße ich die Serpentina, den Duft von Kräutern und die spürbar wärmer werdende Luft. Das 300 Seelendorf Le Pont de Montvert zieht sich wie ein Amphitheater am Südhang des Mont Lozère hinauf. Eine filigrane Brücke überspannt den Tarn, der am Mont Lozère in 1575 Metern Höhe entspringt und als reißender Gebirgsbach zu Tal strömt. Während der Tarn Richtung Florac fließt, nehme ich die Straße nach Génolhac, von dort aus fahre ich an der westlichen Grenze vom Parc National des Cevennes weiter auf der D315 nach Villefort. Felix sagte mir, ich solle unbedingt Badehose und Handtuch mitnehmen, es war ein verdammt guter Tipp.

Der Stausee erweist sich als ein beliebtes Terrain zum Baden und zum Sonnen. Viele Einheimische und Feriengäste verbringen an den Ufern des Sees ihre Urlaubstage. An den Steilhängen, immerhin mussten mehrere Seitentäler beim



Windig ist es auf dem 1541 Meter hohen Col de Finiels. Im Sommer eine willkommene Abwechslung. (Fotos: Berwanger)

Stauen geflutet werden, haben sich Angler Treppen in den Fels geschlagen und können in Ruhe auf Plattformen angeln.

Gegen 17 Uhr packe ich meine Badesachen und freue mich auf das Cruisen in diesem hügeligen Gelände, wo die Kurven dem Getriebe keine Ruhe gönnen und die Ballonreifen auch an den Profilrändern gefordert werden. Mit Frankreich assoziiert man auch Musketiere, Landadel, Comte, Monarchie und so war ich auch nicht verwundert, plötzlich ein massives Renaissance-schlösschen mit drei markanten Rundtürmchen im Wald zu sehen. Wie mir Felix sagte, handelt es sich dabei um das Château de Castanet, das auch bewohnt ist.

Der erste Tag in den Cevennen ging mit einem wohligen Glücksgefühl zu Ende, Straßenkurven satt, Sonne fast schon zuviel, unbeschreiblich viele Eindrücke, Gerüche und Sehenswürdigkeiten, ein exzellentes Abendessen auf der Terrasse und gute Gespräche. Es würde den Umfang dieses Reiseberichtes sprengen, wollte ich jede Tagestour bis ins letzte Detail schildern.

Mit den nachfolgenden, stark verkürzten Tourenbeschreibungen, möchte ich interessierten Bikern Lust auf die Cevennen machen, nicht nur weil es ein Genuss ist, diese kurvige Landschaft zu befahren, sondern auch, auf die Historie und die Schönheiten dieser Region hinzuweisen.

Immer wenn ich Le Bleymard in östlicher Richtung verlasse, sehe ich nach wenigen Kilometern das Château du Tournell, ein Burghaus das den Warenverkehr von Mende nach Villenfort überwachte. Ich bin auf dem Weg zu den Wölfen. Der 1985 eröffnete Wolfspark liegt rund zehn Kilometer

nördlich von Marvejols, N 108 à D2. In einem bewaldeten Reservat von mehreren Hektar, nahe der Ortschaft **Sainte Lucie**, werden über hundert Wölfe aus Kanada, Sibirien, der Mongolei und Polen in getrennten Gehegen gehalten!

Wer die Wölfe des Gévaudan friedlich in ihren Gehegen liegen sieht, ahnt nicht, welchen Schrecken die Tiere noch im 18. Jahrhundert verbreitet haben. Saugues auf der Hochebene des Margeride - die Stadt mit der Region, die durch „die

und nicht selten bezeichnen sich manche sogar als einsame Wölfe. Ich wünsche mir, ein paar dieser „einsamen“ Wölfe könnten die Art der Haltung dieser sensiblen Tiere erleben, wo tagtäglich hunderte von Menschen in diesen Park strömen, und die richtigen Wölfe noch nicht einmal die Freiheit haben, sich zurück zu ziehen, geschweige denn einsam sein zu dürfen. Sie wurden ihrer Freiheit beraubt.

Bei Felix im Haus gibt es eine Menge Prospekte und Info-Mate-



Mehr als hundert Wölfe werden in einem Reservat nahe Sainte Lucie gehalten. In freier Wildbahn gibt es sie auch in den Cevennen nicht mehr.

Bestie von Gévaudan“ grausam heimgesucht wurde.

Von 1764 bis 1767, so wird hier erzählt, hat angeblich ein Wolf sechs Männer, 25 Frauen und 68 Kinder getötet. Seltsamerweise wurde in den drei Jahren kein einziges Schaf von einem Wolf gerissen, weswegen spekuliert werden darf, ob nicht vielleicht ein Psychopath am Werk gewesen war.

Biker nehmen ja für sich in Anspruch, nur der Freiheit wegen, Motorrad zu fahren, andere geben an, die Freiheit genießen zu wollen

rial über Sehenswürdigkeiten in den Regionen. Der Aubrac wirbt mit einem Plakat auf dem ein Granitkreuz am Rande eines Sees zu sehen ist. Zu dieser Zeit habe ich schon eine Fotoausstellung mit den Themen Wege und Kreuze geplant, was liegt also näher, als von diesem Kreuz eine authentische Aufnahme zu machen. Leider kann mir Felix keine Angaben machen, wo das Plakاتفoto entstanden ist. Mein fotografischer Jagdtrieb ist somit geweckt.

Diesmal fahre ich von Mende die

N 85, weiter auf der D 56, den ersten See den ich mir näher anschauen liegt am Col de Bonnecombe – Fehlanzeige. Der nächste ist der Lac de Born, auch hier finde ich kein Kreuz, aber einen freundlichen Bauern, der mich fragt, ob ich mich verfahren hätte.

Zum dritten See führt nur eine schlecht ausgebaute Feldweg, für ein Auto kein Problem, für die E-Glide eine Tortur. Auf der Karte ist der See mit Lac de Saint Andéol eingetragen, der Weg führt direkt daran vorbei. Und dann sehe ich das Kreuz, noch bevor ich das Wasser sehe. Ein atemberaubender Anblick. Direkt neben dem See befindet sich ein Bauernhof, der zum Verkauf steht. In Gedanken mache ich daraus ein Restaurant mit einer Herberge für Biker. Träume – aber schön. Lohnend ist auch ein Abstecher zum Aubrac, einem vulkanischen Hochplateau, mit kahlen Kuppen, das sich wenige Kilometer

westlich von Marvejols erhebt und größtenteils als Rinder- und Schafweide genutzt wird. Die Sennhütten sind steinerne Zeugen dieser Weidewirtschaft. Ende Mai beginnt der traditionelle Viehauftrieb mit der Fête de la Transhumance, wobei die Kühe mit Blumengebinden geschmückt sind. Mit nur acht Menschen pro Quadratkilometer ist der Aubrac so gut wie unbewohnt. Da der größte Teil des Plateaus zwischen 1300 und 1400 Metern hoch gelegen ist, muss man sich auf frostige Temperaturen einstellen, dafür

kann man aber im Winter unbegrenzt Langlaufen.

Obwohl Mönche anfangen, den Boden zu kultivieren und Hänge mit mühsam aufgeschichteten Steinen (Bancèls) zu terrassieren, war das Leben in den Cevennen entbehrungsreich. Erst durch die Anpflanzung von Esskastanienbäumen im Spätmittelalter, war Nahrung in ausreichendem Maße vorhanden. Doch diese einseitige Ernährung brachte gravierende gesundheitliche Schäden mit sich, scheinbar hat das aber jede Zeit, denn ein Burger oder ein Wopper sind auch nicht ge-

etwas und kann diesem Schlitzohr zeigen, dass ich auch angeln kann. Von Mende nehme ich die N 106 Richtung Rieutort de Randon. Ich schraube mich mit der HD hoch bis auf 1300 Meter und bin nach 30 Kilometern in Rieutort de Randon. Nach dem Hinweisschild zum See sind noch zehn Kilometer auf der D 1 zu fahren, allerdings ist damit nach drei Kilometern Schluss. Eine Autoschlange hängt hinter einem Traktor mit Hänger, vollbeladen mit riesigen Strohhollen. Überholen mit dem Auto unmöglich, da der Traktor schon wieder von der nächsten Kurve verschluckt wird, aber ich habe ja kein Auto sondern ein wendiges Moped. Nach vier Überholmanövern habe ich wieder freie Fahrt und zuckele genüsslich mit 70 durch den warmen Samstagvormittag. Ich verlasse die D 1 und fahre über eine schmale, aber neue Asphaltstra-



Granitblöcke säumen die engen und kurvenreichen Straßen.

rade gesundheitsfördernd. Die Cevennen blieben lange ein „Land ohne Brot“.

Felix fragt mich, ob ich gerne Fische esse, sehr gerne sage ich, ohne zu ahnen was er im Schilde führt. Er kommt aus seiner Garage, drückt mir ein Plastikgefäß und eine Reiseangel in die Hand und meint lachend, wenn ich etwas fange, können wir heute Abend Fische essen. Eigentlich wollte ich zum Baden an den Lac de Charpal, ein rund vier Quadratkilometer großes Gewässer, aber gut, vielleicht fange ich

be durch eine Kiefernhaie. Der Schatten tut gut, eine angenehme Kühle und der Geruch nach Harz lassen mich tief durchatmen. Das Ende des Wäldchens kommt plötzlich und unerwartet hinter einer Kurve, grelles Sonnenlicht blendet mich, ich muss vom Gas und bremsen stark ab, als ich wieder sehen kann, sehe ich nur blau, soweit das Auge reicht – blaues Wasser. Nachdem ich mich satt gesehen habe, bemerke ich erst die vielen Pkw und die Menschen am Rande des Sees, das Toben der Kinder und



64 Pferdestärken posieren vor einer Pferdestärke. Weniger eine Frage der Ästhetik als der reinen Leistung. (Foto: Berwanger)

hin und wieder das Bellen eines Hundes, es ist ja Wochenende. Vor einem Parkplatz gabelt sich die Straße und ich wähle die südwestliche Richtung, in der Hoffnung, ein ruhiges Plätzchen zum Baden und zum Angeln zu finden.

Das ist natürlich leichter gesagt als getan, der Boden ist trocken und steinhart, wie soll ich da an einen Wurm kommen, den ich als Köder verwenden kann. In meiner Not versuche ich es mit Baguette und mit Räucherwurst, kein Biss. Nach einer Stunde ist mir klar, dass das Fischessen ausfällt. Seltsamerweise belastet mich das aber nicht, ich habe eher das Gefühl, da will mich jemand foppen.

Ich schwimme noch eine Runde und mache mich dann über die mitgebrachten Tomaten, Käse, Baguette und Pfirsiche her. Nach einem Nickerchen im Schatten einer Kiefer, setze ich meine Fahrt fort. Unterwegs entdecke ich Dutzende Bienenstöcke. Die Bienen sammeln den Nektar der Kastanienblüten und tragen damit zu einem lukrativen

Nebenerwerb bei. Kastanienblütenhonig ist sehr schmackhaft. Nach acht Kilometern komme ich in Châteauneuf de Randon, einem mittelalterlichen Städtchen mit einem herrlichen Panoramablick auf die Hochebene Margeride. Dieser Lufterholungsort hat rund um den Marktplatz alle Häuser renoviert und damit einen wunderschönen Rahmen zum Verweilen geschaffen. Nachdem ich den Ort, der mir sehr gut gefällt, ein wenig inspiziert habe, kaufe ich mir eine neue Flasche Wasser und fahre über die D3 Richtung St. Amans.

Neben der Erholung, sind Fotografieren und Motorradfahren die wichtigsten Beschäftigungen in diesem Urlaub. Deshalb bin ich auch allein gefahren, so kann ich anhalten wo ich will und fotografieren was ich will. Bei dem nächsten Halt hätte mich eine Mitfahrerin fragen können, hast du noch nie ein Pferd gesehen, doch, aber nicht eines in den Cevennen. Manchmal ist es unheimlich auf den „Causse“, tagelang sieht man keinen Menschen,

und doch begegnen einem überall die Spuren ihres Tuns, Zäune, kleine Steinhütten, Ansammlungen von Strohballen, manchmal stehen sogar Milchkannen an der Straße. In St. Amans nehme ich die N106 in südlicher Richtung und fahre gemütlich nach Mende. Es ist kurz nach 17 Uhr als die Idee mich wie Blitz trifft, ich gebe Gas und suche in Mende ein Fischgeschäft, es gibt zwei. Im ersten sind nur noch Reste von Thunfisch, Kabeljau und Katfisch, im zweiten kann ich vier Forellen, direkt aus dem Becken erstehen, Felix wird Augen machen. Kurz nach 18 Uhr biege ich in die Einfahrt, stelle das Motorrad ab und rieche – Fisch, Zweifel beschleichen mich, ob ich wirklich welche fangen sollte, oder ob das nur ein Ablenkungsmanöver mit der Angel von Felix war. Ohne mir etwas anmerken zu lassen, gehe ich Richtung Küche, drücke Anita den Plastikbehälter in die Hand und sage, „wir können heute Abend Forelle essen, ich habe vier Stück gefangen“. Die Blicke der beiden sprechen Bände, dann platzte Felix heraus „Ich habe nicht damit gerechnet, dass Du etwas fängst und auch noch Forellen, soviel ich weiß gibt es in diesem See gar keine Forellen“. Zu später Stunde, nach einem opulenten Mal von Rotbarbenfilets mit Roma-Tomaten und der vierten Flasche Wein habe ich dann gestanden.

Es ist bereits Sonntagmorgen, als ich unsicheren Schrittes mein Zimmer aufsuche, die erste Runde habe ich dann im Sitzen geschlafen, es wäre schade um das Barbenfilet gewesen. Das Frühstück am Sonntag ist etwas später, ich will sowieso einen Lesetag einlegen, dann fällt mir ein Flyer über ein Bisonreservat in die Hände: „Reserve des Bisons d'Europe“. Das will ich un-

bedingt sehen. Bei der Abfahrt ist das Wetter durchgewachsen, ich brauchte nicht zu befürchten in der Sonne zu braten. Ein Blick auf die Karte sagt mir, dass ich etwa 90 Kilometer Anfahrtsweg haben werde, also etwa zwei Stunden Fahrzeit. In Mende nehme ich wieder die N 106 bis Serverette, weiter auf der D 4, die in La Roche in die D 7 mündet. In Saint Eulalie sind die Hinweisschilder nicht mehr zu übersehen. Auf 200 Hektar werden etwa 100 Bisons gehalten. Die Grundlage für die Ansiedlung von

Bisons in der Margeride hat der ehemalige Präsident von Polen, Lech Walesa gelegt. Er schenkte die Tiere der Französischen Regierung. Nach dem Besuch im Bisonreservat gelangt man über die A 75 sehr schnell an die Truyère, ein Fluss, der hier heute künstlich aufgestaut wird. Doch 1881 bis 1884 hielt sich hier eine berühmte Person auf: Gustave Eiffel lief bei der bahntechnischen Erschließung der Auvergne zur Höchstform auf und erbaute für 3,38 Millionen Francs und unter Einsatz von mehr als

3200 Tonnen Eisen, Stahl, Blei und Gußeisen den Viadukt von Garabit, den „horizontalen Eiffelturm“. Auf diesem Bau beruhte übrigens seine Idee des Eiffelturms in Paris. Wenige Kilometer weiter nördlich gelangt man nach St. Flour, eine Stadt auf dem Basaltplateau und Geburtsstadt des früheren französischen Staatspräsidenten Georges Pompidou. Da es schon spät ist, umfahre ich die Stadt und trete die Rückfahrt an.

Eine der nächsten Touren führt mich in die Wasserstadt „Fleur des Eaux“ Florac. Felix sagt zwar Regen voraus, aber ich fahre trotzdem. Wie immer nehme ich die Strecke über Mende, um mich mit Baguette, Wurst oder Käse, Tomaten, Obst und Wasser einzudecken. Das ist übrigens einer der schönsten Momente im Tagesablauf, das Finden einer gemütlichen Stelle, wo ich mit Genuss essen und die Natur pur genießen kann. Ich fahre Richtung Villefort, nehme aber für die Weiterfahrt nicht die Départementstraße D 906, sondern biege auf die D 66. In Prê de la Dame, einem Hof mit drei Häusern biege ich rechts ab, ich will zu der Stelle wo der Tarn aus dem Felsen kommt. In der Hälfte des Weges überquere ich den Gourdouze, dessen Quelle auch hier in der Nähe ist. An einem Parkplatz geht es nur noch zu Fuß weiter, nach etwa 300 Metern führt eine Treppe nach unten. Während man die unterschiedlichen Stufenhöhen aus Balken und Steinen mit höchster Konzentration hinter sich bringt, hört man bereits ein Rauschen; und dann steht man plötzlich vor ihm - dem Tarn.

In einer Cascade kommt er aus dem Berg und verschwindet nach 50 Metern im Fels Richtung Florac, wohin ich auch will. Auf der D 362



Kanutouren sind im Sommer eine willkommene Abwechslung auch für Motorradfahrer. (Foto: Berwanger)



Typisch Frankreich: ein alter Renault (l.), der in Deutschland auch als Cremeschnitten bekannt ist und herrliche Landschaften. (Fotos: Berwanger)

fahre ich weiter Richtung Génolhac um dann auf der D 998 über le Pont de Montvert nach Florac zu gelangen. Zwischenzeitlich lässt sich die Sonne wieder blicken, es ist schwül, ein Gewitter liegt in der Luft.

Florac wird gerne als das Tor zu den Causses bezeichnet, nicht zu Unrecht, denn die fünftgrößte Stadt des Départements Lozère liegt in unmittelbarer Nähe des Mont Lozère und des Gorges du Tarn. Kurz hinter Florac münden Tarnon und Mimente in den Tarn. Alle drei Flüsse bieten an vielen Stellen die Gelegenheit, für ein kühles Bad.

Florac hat nur knapp 2000 Einwohner und lebt vor allem vom Tourismus. Naturliebhaber kommen durch die nahen Causses, die Gorges du Tarn und nicht zuletzt durch den Parc National des Cévennes voll in den Genuß einer noch intakten Naturlandschaft.

Nordöstlich von Florac, rund um den Mont Lozère, erstreckt sich auf einer 91.000 Hektar großen Kern- und einer 240.000 Hektar großen Randzone der Parc National des Cévennes. Im Jahre 1970 wurde dieses Herzstück der Cevennenslandschaft zum Nationalpark erklärt, um es unzerstört für die Nachwelt zu erhalten. Die Voraus-



setzungen sind günstig, denn die Kernzone wird nur von etwa 600 Menschen bewohnt. Die Fauna und Flora im Nationalpark sind sehr vielfältig, da hier verschiedene Klimazonen - warm und trocken in den Tälern des Gardon, feucht und kalt am Mont Lozère - zusammentreffen. Insgesamt leben mehr als 1.200 Pflanzen- und 150 verschiedene Vogelarten im Nationalpark. Zudem wurden viele verschwundene Tierarten wie Hirsche, Auerhähne und Biber wieder angesiedelt.

Die Verwaltung des Nationalparks ist im Schloss von Florac unterge-

bracht. Ein Informationszentrum beschreibt die Zielsetzungen des Parks, stellt die verschiedenen Landschaften vor und gibt Auskünfte über Wanderungen und Führungen. Reich geworden ist der Ort vor allem durch die Viehhändler und die Schafherden, die von den Höhenzügen der Cévennes zu den Weideflächen auf dem Aubrac und Margeride unterwegs waren.

Inzwischen hat ein warmer Sommerregen begonnen den Durst der Pflanzen zu löschen. Da ich keine

Lust habe, mein Regenzeug anzuziehen, aber auch meinen Durst löschen will, lasse ich mich von einem Mönch (allerdings auf einem Plakat) inspirieren, der mir lachend ein Bier entgegen hält. Es ist übrigens das erste und das letzte Bier, das ich während der Tagestouren trinke, denn bei den Temperaturen steigt das Bier leicht zu Kopf. Das Ergebnis ist, man sieht Autos die es gar nicht mehr geben dürfte, aber in Frankreich ist alles möglich.

Manfred Berwanger

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe

Spende für Unterfahrschutz

Saisoneroöffnung der Motorradfahrer Leverkusen.de

Wenn etwas zum dritten Mal stattfindet, ist es bereits Tradition, heißt es in Köln. Und so war es auch beim dritten Saisonauftakt der Motorradfahrer Leverkusen.de beste Tradition, dem BVDM wieder die Einnahmen zur Montage eines Unterfahrschutzes im Bergischen Land zu spenden.

Von 10 bis 17 Uhr gab es auf dem TÜV-Gelände an der Stixchestraße ein buntes Programm. Die Leverkusener Motorradhändler präsentierten die aktuellen Modelle, der TÜV bot Hauptuntersuchungen und Eintragungen an, der Rettungsdienst der Stadt demonstrierte, was nach einem Motorradunfall zu tun ist und wie man einen Helm richtig abnimmt. Daneben gab es ABS-Vorführungen und einen Schleiftest, der verdeutlichte, wie wichtig die richtige Schutzkleidung schon bei einem Sturz aus niedrigem Tempo ist. Rund 800 Besucher kamen nach Angaben des Veranstalters.

Für den BVDM waren Stefan Michler und Michael Lenzen mit dem Anhänger für die Sicherheitstrainings vor Ort. Der weckte bei den Besuchern großes Interesse und wir konnten sogar einige neue Mitglieder werben. Besonders erfreulich für den BVDM und alle Motorradfahrer ist, dass die Motorradfahrer Leverkusen.de um „Chef“ Arne Kohls, 2000 Euro für den Unterfahrschutz an uns gespendet haben. Dafür an dieser Stelle noch einmal ganz herzlichen Dank. Mit diesem Geld werden wir wieder eine Strecke im Bergischen Land entschärfen. Gedacht ist an die L 298. Auch im Vorjahr hatte die Motorradfahrer Leverkusen.de uns groß-



Den BVDM vertraten in Leverkusen Stefan Michler (r.) und Michael Lenzen. 2000 Euro spendeten die Motorradfahrer Leverkusen.de dem BVDM.

zügig den Gewinn aus ihrer Saisoneroöffnung gespendet. Doch frühstens im August wird eine Kurve in der Nähe des Altenberger Doms entschärft. Die Aktion hat sich verzögert, weil auf dem Streckenabschnitt Kanal- und Straßendeckenarbeiten stattfinden, die erst im

August fertig werden. Erst im Anschluss ist es sinnvoll, die Kurve mit dem Unterfahrschutz nach dem so genannten Euskirchener Modell zu sichern. Ich hoffe, dass ich in der nächsten Ausgabe über die erfolgreiche Aktion berichten kann.

Michael Lenzen

Gefährliche Strecken melden

Um für Motorradfahrer gefährliche Streckenabschnitte auch entschärfen zu können, müssen wir über diese Stellen erst einmal informiert werden. Auch Polizei und Straßenmeistereien wissen oft nicht, wo es gefährliche Spurrillen, Schlaglöcher, Rollsplit oder Bitumen auf den Straßen gibt. Auch die Streckenabschnitte, die wir sinnvoll mit einem Unterfahrschutz entschärfen könnten, sind längst nicht alle erfasst. Deshalb

der Aufruf an alle Zweiradfahrer: Meldet uns gefährliche Straßen. Dazu haben wir auf unserer Homepage ein Formular vorbereitet, dass ihr ausfüllen müsst. Wer sich daran beteiligt, leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit aller Motorradfahrer und kann unter Umständen verhindern, dass dort Motorradfahrer zu Schaden kommen. Helft uns, die Straßen sicherer zu machen und beteiligt euch rege an dieser Aktion. **lz**

So weit die Räder rollen

Doris Wiedemann fuhr 40.000 Kilometer durch die Taiga

Der Dia-Vortrag von Doris Wiedemann über ihre Taiga-Tour waren neben der Vorstandswahl der absolute Höhepunkt der Jahreshauptversammlung. Ohne großen Technikaufwand verstand es die freie Journalistin, uns mit den Fotos und ihren Erklärungen zwei Stunden lang zu fesseln. Für alle, die den Vortrag verpasst haben, bietet sich die Möglichkeit, die Reise der 1967 geborenen abenteuerlustigen Motorradfahrerin mitzerleben. Und zwar in ihrem Buch. Auf 300 spannend geschriebenen Seiten lässt die Autorin den Leser ihre Abenteuer miterleben, die Menschen kennenlernen und die Landschaften erfahren. Sie berichten über den Alltag



der Menschen, die Kultur und Geschichte, erzählt ihre Geschichten. Sie erlebt die Gastfreundschaft und

Hilfsbereitschaft der Menschen, etwa als sie sich bei der Suche nach einem Nachquartier in einem Sumpfloch festfährt und verständigt sich oftmals nur mit Händen und Füßen. Von Südkorea aus nimmt sie an der ersten internationalen Motorradtour nach Nordkorea teil. Der Weg zurück führt wieder quer durch Russland, wo die ersten Vorboten des Winters die Fahrt durch den Ural zu einer gefährlichen Rutschpartie machen. Nach fünf Monaten und rund 40.000 Kilometern im Sattel ihrer BMW erreicht sie wohlbehalten und um viele Erfahrungen reicher wieder ihr Zuhause.

ISBN 3-89662-6, 17,50 Euro. **lz**

Quer durch Lateinamerika

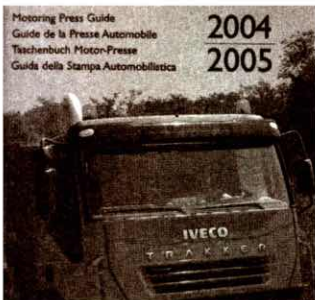
Auf 330 Seiten schildert Arno Backes seine 18-monatige Abenteuerreise mit dem Motorrad durch Lateinamerika. „Motoqueros“ hat er sein Buch genannt, in dem er interessant und abwechslungsreich über seine Abenteuer berichtet. Trotz vieler Fehler und Schwächen im Layout ist es absolut lesenswert. ISBN 3000136800. **lz**

Alles rund um die Motorpresse

Ein praktischer Helfer für die Pressearbeit ist das „Taschenbuch Motor-Presse“ aus dem Kroll-Verlag. Auf mehr als 800 Seiten bietet das 29 Euro teure Nachschlagewerk Adressen von Motorjournalisten, Fachzeitschriften, Gremien, Agenturen und Pressestellen überwiegend aus Europa aber auch weltweit. ISBN 3-936797-12-9. **lz**

Adressen zur Automobilwirtschaft

Ebenfalls im Kroll-Verlag erschienen ist das „Taschenbuch der Automobilwirtschaft“. Auf gut 600 Seiten bietet das handliche Werk tausende Adressen von Fahrzeugherstellern über Zulieferanten bis zu Mineralölindustrie, Organisationen, Verbänden, Wissenschaft und Ministerien. Es kostet 29 Euro. ISBN 3-936797-15-3. **lz**



Keine Windgesichter mehr?

Motorradmarkt wird nicht mehr wachsen

Gestatten Sie mir als neuem Mitglied einen kleinen Bericht über mein „Motorradleben“ und Betrachtungen über die Zukunft des Motorrads.

1967 wurde ich auf dem Elefanten-treffen am Nürburgring „infiziert“. Dann folgte mein erstes Moped Hercules K 50, es wurde sofort fri-siert. 20er Dellorto Vergaser, Kröber Drehzahlmesser, Stummel-lenker. Mit 18 folgte mein Traum, eine MV Agusta 350, gekauft bei Hein Gericke in Düsseldorf, damals noch ein Einmannbetrieb. Hein war ein grandioser Verkäufer. Er zelebrierte die Maschine in einer mit schwarzer Folie ausgekleideten Halle. Mit der MV fuhr ich viele Jahre. Mit 19 besuchte ich das MV Werk in Galarate, ich wurde herz-lich empfangen. Danach folgte eine Guzzi Le Mans 1 die heute noch in meiner Garage steht. Mein ak-tuelles Motorrad ist eine BMW R 80 G/S die ich seit 16 Jahren be-wege. Kilometerstand 160 000. Die Maschine wurde auf 168 Kilo ab-gespeckt und getunt. Sie passt mir wie ein Maßanzug. Sie kam bei Enduro-Wettbewerben und auf Weltreisen zu Einsatz. Das Ding

kann fast alles. Bis heute habe ich keine Alternative zu meiner alten Maschine gefunden. Die neuen sind zu schwer, zu kompliziert, zu häßlich mit so viel Plastik.

Meine Frau lernte ich noch zu MV Agusta Zeiten kennen, heute haben wir eine 17-jährige Tochter. Sie fährt eine Sachs 125 Enduro 2-Takt. Seit ihrer Kindheit fährt sie durch unsere Felder, sie soll eine gute Geländefahrerin werden. So wird sie sich auch auf der Straße sicher bewegen können. Katharina ist die einzige an ihrer Schule (900 Schüler) die eine 125er fährt. Es gibt zwar einige Rollerfahrer, die sich aber alle aufs Auto freuen. Motorrad? Nee, lieber Smart . . .

Als ich 1970 einstieg war das Motorrad ebenfalls out, es folgte dann ein Boom der vor der Jahrtausend-wende seinen Höhepunkt fand. Dass die Altersgruppe der Motor-radfahrer immer älter wird, wissen sie. In den nächsten Jahren wird das Benzin knapp und teuer. Unsere Wirtschaft wird weiter sterben, in Deutschland wird nichts mehr pro-duziert werden. Alles Know How, alle Produktionen, die wir einmal „outsourcen“, kehren nie mehr zu-

rück!

Die soziale Schere wird weiter auf-gehen. Es wird Menschen geben mit Arbeit und Menschen ohne Ar-beit. Einen weiteren Motorradboom wird es zumindest in Deutschland nicht mehr geben. Chinesen und Russen werden direkt ins Auto ein-steigen. Eine Motorradkultur wie in England und Deutschland wird es dort nie geben. Übrig bleibt bei uns ein kleiner Kreis Gutverdie-nender, die heute Motorradfahren, morgen golfen oder segeln.

Die letzten, so genannten Echten, Ölfinger, Windgesichter oder wie immer sie heißen, werden ausster-ben. Die Märkte vor allem in Eng-land, Italien und Spanien werden noch etwas zulegen, den ameri-kanischen Markt kann ich nicht ein-schätzen. Als jetzt 50-jähriger Un-ternehmer mit 75 Mitarbeitern beschäftige ich mich sehr mit Trends und Bewegungen in der Wirtschaft und unserer Kultur. Mein kurzer Abriss scheint Ihnen vielleicht etwas flach, altklug oder übertrieben aber vielleicht denken Sie mal darüber nach.

Mit freundlichen Grüßen

Wilhelm Ley

Zum Vergleich von Rainer zwischen Auto und Motorrad

Hallo Motorradfreunde, in der Ballhupe Nr. 1/2005 ver-gleicht Rainer Michl auf der letz-ten Seite Pkw und Motorrad und kommt zu dem Schluss, dass Motorradhersteller noch einiges in Sachen Kraftstoffverbrauch und Luftwiderstand tun müssen.

Sofern es um sparsamere Motoren, insbesondere für Tourenfahrer geht,

möchte ich ihm nicht widerspre-chen. Trotzdem: der niedrige Ver-brauch eines modernen Automobil-motors, der seine Leistung aus dem Hubraum und nicht aus der Dreh-zahl holt, dürfte mit einem Motor-radmotor schwierig zu erreichen sein. Wir wollen schließlich kom-pakte, leichte Motoren, die trotzdem ausreichend Leistung bieten. Was

beim Motor vielleicht noch möglich ist, wird beim Luftwiderstand zur reinen Utopie. Wer mit einem Motor-rad cw-Werte erreichen will, die so gut oder noch besser sind als beim Auto, muss ein Einspurauto mit Rundum-Vollverkleidung ak-zeptieren. So etwas gab es ja schon, zuletzt von einem Schweizer Her-steller, der eine vom Segelflugzeug

abgeleitete Fahrgastzelle mit BMW-K 100-Antrieb auf die Räder stellte. Die zweitbeste Lösung in Sachen Luftwiderstand sind die Heizgeräte, die im Straßenrennsport gefahren werden: möglichst niedrige Stirnfläche, Stummelenker, enganliegende Verkleidung. Auf der

Grand-Prix-Rennstrecke mag dies großartig sein, auf Autobahnen akzeptabel, auf der Landstraße unbequem, auf Reisen unpraktisch und im Stadtverkehr schlicht lebensgefährlich. Hier sind Maschinen gefragt, auf denen der Fahrer den Überblick über das Verkehrsgeschehen behält, in jeder Lage sofort reagieren kann und von den anderen Verkehrsteilnehmern nicht übersehen wird.

Enduros mit hoher Sitzposition und hohen, breiten Lenkern sind für alle Straßen, die nicht Autobahn sind, die Ideallösung - aber eine aerodynamische Katastrophe.

Vier Liter Benzin auf 100 Kilometer auf Landstraßen sollten machbar sein, ohne den Fahrspaß nennenswert einzuschränken. Weiter runter wird's schwierig.

Viele Grüße!

UweFlammer

Von der Allmacht des TÜV

Über den Unsinn von Reifenbindung

Liebe Redakteure,

Die Reifenbindung in Deutschland ist das direkte Resultat hervorragender Lobbyarbeit des TÜV, der ja bald geschafft hat, peu a peu der Bevölkerung und der Politik weiszumachen, dass im Leben absolut alles TÜV-geprüft sein muss.

Da der TÜV geausogut wie jeder Andere weiß, daß die Reifenindustrie ständig neue Modelle mit neuen Bezeichnungen bringt, hat er, in einem genialen Einfall, und zum Teil gegen den ausdrücklichen Willen der Fahrzeughersteller, Reifenmarken und -Typen im Kfz-Schein erfasst. Der TÜV ist, und das ist leider nicht allgemein bekannt, nicht etwa eine staatliche Körperschaft, sondern eine private Aktiengesellschaft, die auf Gewinnmaximierung ausgerichtet ist. Als solche hat sie zunächst mal ausschließlich ein Interesse daran, mehr und mehr Einkommensmöglichkeiten zu erschließen. Die Reifenbindung ist für den TÜV wie eine Lizenz zum Geldddrucken - denn alle 2-3 Jahre laufen heutzutage die Reifentypen aus, und schon steht der stolze Fahrzeugbesitzer

beim TÜV, um neue Reifen eintragen zu lassen, und dem TÜV dabei, und nur darauf kommt es ja schließlich an, neue Gebühren in den Rachen zu werfen. Ich habe von Herstellerseite - hier Norton - Anfang der 90er Jahre versucht, die Reifenbindung aus den Kfz-Briefen herauszubekommen, indem ich eine Herstellerbescheinigung herausgegeben habe, dass der Fahrzeughersteller, der ja letztendlich haftbar ist, ausdrücklich keine Reifenbindung bei einem bestimmten Modell (Norton TT) wünschte oder verlangte. Mit dieser Bescheinigung sind verschiedene Fahrzeugbesitzer zu ihrem lokalen TÜV gegangen und, wer hätte das geacht, der TÜV konnte leider, leider nicht verantworten, die Reifenbindung zu streichen! Dafür konnte er aber jederzeit neue Reifen eintragen, auf Bescheinigungen der Reifenimporteure hin, die das Fahrzeug nachweislich nie gesehen, geschweige denn erprobt hatten. Soviel zum Thema der TÜV macht die Straßen sicherer". Wer sich jetzt noch wundert, der hat immer noch nicht begriffen, wie, und wozu über-

haupt der TÜV arbeitet! Der BVDM braucht sich solange keine Sorgen darüber zu machen, ob er schlafende Hunde weckt, solange die TÜV-Lobby den Rest der EU noch nicht gehirngewaschen hat. Im Ausland hat man für unsere Art, jeden Blödsinn zu prüfen und festzuschreiben, kein Verständnis. Hier wird eher geprüft, was mit der tatsächlichen Verkehrssicherheit zu tun hat. In England habe ich als Student 1980 staunend erlebt, dass Nebensächlichkeiten wie Lenklager und Radlager nachgeschaut wurden - beim deutschen TÜV hatte immer nur die Lenkerbreite, das ordnungsgemäße Typenschild, und die Wellenlinie (das damalige Typprüfzeichen) auf den Beleuchtungseinrichtungen eine Rolle gespielt. . . . Mancher TÜV-Prüfer hätte kein Lenklager gefunden, man hätte ihm denn die Hand geführt!

Mit freundlichem Gruß

Joachim Seifert,

Norton Motors GmbH,

www.nortonmotors.de

P.S. Hier in der Gegend hat der TÜV neulich einen Kindergarten (!)

überprüft. Dabei wurde befunden, dass eine seit Jahren im Sandkasten stehende, nicht mobile Dampfwalze als Spielgerät viel zu gefährlich sei (Kinder hätten sich an den

Kanten verletzen können!!!). Die Dampfwalze, die seit Jahren ohne jede Verletzung gern bespielt worden war, musste weg. Ein (vollkommen gewissenloser?) Vater hat sie

jetzt in seinem Privatgarten für seine Kinder aufgestellt - da hat der TÜV (noch!) nichts zu sagen. Aber er arbeitet dran, da bin ich mir ganz sicher . . .

Urlaub mit der Familie

Aus den Reiseberichten kennt man die vollmundigen Berichte über Reisen mit Kindern einmal zum Nordkap und zurück, oder durch die Sahara. Die meisten Kinder haben aber andere Wichtigkeiten im Urlaub als Kilometerfressen: Tiere, Spielplatz oder Schwimmbad vielleicht. So muss die Motorradbegeisterte Familie einen Spagat machen. Seit drei Jahren fahren wir in den Ferien auf einen Bauernhof in den Schwarzwald. Dabei taten wir für uns drei einen Glücksgriff. Wir fanden einen Hof direkt in Ortsrandlage, alle wichtigen Geschäfte sind in 15 Minuten zu Fuß zu erreichen. Landschaftlich liegt unser Domizil zwischen dem Hochschwarzwald und der schwäbischen Alb, was Ausflüge in beide Richtungen möglich macht. Die Stall- und Tierzeit beschränkt sich auf 17-19 Uhr was in der anderen Tageszeit genügend Raum für Aktivitäten lässt. Da bei Kindern ja bekanntlich nicht der Weg das Ziel, sondern das Ziel der Weg ist, sind

auch bei Ausfahrten andere Prioritäten zu setzen. Hier sind die Alb und der Schwarzwald bestens erschlossen. Vor Urlaubsbeginn wird ein kleiner Plan erstellt was sehenswert ist, um dazwischen auch genügend Zeit für einen Schwimmbadbesuch oder einen Wandertag zu haben. Das Schönste für mich ist natürlich, dass man hier nach dem Frühstück und 100 Metern schon auf den tollsten Motorradstraßen ist, und nicht wie wir es als Flachlandtiroler gewohnt sind erst 100 Kilometer doofe Autobahn bis zu Eifel oder Sauerland. Klar, dass wir, so weit es geht, die roten Bstraßen meiden, die viel schöneren sind ja sowieso gelb oder weiß in der Karte eingezeichnet. Hier ist auch wesentlich weniger Verkehr. Da sind 100-150 Kilometer Tagesetappe mit Picknick und anderen Sachen schon eine stressfreie runde Sache. So haben wir schon drei Jahre den Schw. und die Alb durchstreift und noch nicht längst alles gesehen. Oft sind es die kleinen Se-

henswürdigkeiten die für Kinder besser geeignet sind als die großen. Eine Burgruine zum Klettern oder ein Museum bloß mit einem Raum der nach zehn Minuten erforscht ist, machen meist mehr Spaß als in einem Großmuseum das 20. Exponat zu ein und demselben Thema. Ein Muss in jedem Jahr war die Faller-Ausstellung in Gütenbach. Diese hat nur mittwochs nachmittags und samstags vormittags geöffnet, aber sie ist sehr sehenswert und ohne Eintritt. Dort strahlen nicht nur Kinderaugen wenn eine Miaturkirmes sich dreht und bewegt, auch Vater und Mutter stauen wenn Busse und Lkw wie von Geisterhand ihre Runden drehen. Es muss jeder für sich entscheiden, ob der Schwarzwald aus Feldberg, Schauinsland und Münstertal besteht oder wie für uns aus unzähligen kleinen namenlosen Straßen. Hauptsache, es macht Spaß und man bleibt oben, damit der Spagat gelingt. Bleibt oben!

MZ Pitt

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 ihr 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@bvdn.de **lz**

Vorschau auf die Ballhupe 3/05

Und das erwartet euch im nächsten Heft:

Jux-Ori des LVRR

Reiseberichte

Unterfahrschutz im Bergischen Land

Motorradunfreundliche Stadt

Rechtsecke

German Toyrun



Herzlichen Glückwunsch

Ganz herzlich gratuliert der BVDM an dieser Stelle allen Mitgliedern, die zwischen März und August einen runden Geburtstag gefeiert haben oder noch feiern. Leider hat unsere EDV nicht alle Geburtsdaten erfasst. Wenn also jemand nicht aufgeführt ist, liegt das daran, dass uns diese Daten nicht vorliegen. Wenn ihr auch in die Glückwunsch-Rubrik aufgenommen oder gar nicht aufgeführt werden wollt, schickt einfach eine kurze Nachricht an die Redaktion.

30 Jahre:

Oliver Pepp, Peter Dunkel, Gabriel Krabbe, Thomas Fuchs, Jürgen Rück und Christian Schweiger.

40 Jahre:

Georg Suess, Bernd Nießner, Ulf

Heyland, Dietmar Wilkens, Stefan Ruffer, Martin Ludwig, Richard Schönfelder junior, Antonio Nardella, Matthias Bötzel, Holger Metschan, Rainer Schubert, Matthias Kiel, Rainer Kraemer, Volker Schulte, Elke Tiegelkamp, Olaf Richters, Walter Triendl, Marion Kühl, Matthias Ziegler, Andreas Plümecke, Roman Wallenborn, Markus Weyland, Christian Fenger, Bernd Fries, Martin Dieckmann, Michael Negele, Karsten Bielkes und Dietmar Schönborn.

50 Jahre:

Thomas Stier, Barbara Pellenz, Michael Jeschak, Jörg Kilian, Josef Rotter, Karl-Heinz Vogtmann, Georg Pellenz, Reinhard Lembecke, Rico Lunsford, Franz-Josef Zimmer, Michael Hein, Norbert Boguhn, Volker Gürgen,

Ralf Gunny, Hans-Werner Schickhoff, Wolfgang Tober, Gerd Müller, Elke Friedrichs, Heinz Wieland, Ahrend Haneduth, Wolfgang Ussler, Achim Tillmann, Michael Haase, Jörg Bittner, Peter Knapp, Jörg Janssen, Reinhold Brunner, Uwe Sohr und Hans-Herrmann Dierssen.

60 Jahre:

Dieter Bekemeier, Rolf Münch, Peter Rank, Gerd Körner, Ingrid Mirbach und Karl-Heinz Hoffmann-Hanser.

70 Jahre:

Manfred Hauptmann, Manfred Gruber, Margot Bellmann, Severin Vleugels, Horst Müller und Bernd Hofmann.

Alle Angaben ohne Gewähr

lz

Danke für die langjährige Treue

BVDM ehrte auf der Jahreshauptversammlung seine Jubilare

Auf der Jahreshauptversammlung haben wir die Mitglieder geehrt, die unserem Verband seit 35 und 25 Jahren die Treue halten. Dafür noch einmal unser herzliches Dankeschön. Da nicht alle Jubilare anwesend waren, hier noch einmal die Namen:

35 Jahre:

Günter Wuttke, Rudolf Lachmann, Werner Conrads, Bernhard Schulze, Dieter Tenzer, Sigrid Wolf, Frank-Michael Wolf, Manfred Ahrens, Karl Gebauer, Klaus-Otto Kruse, Bernhard Keggenhoff, Karl-Friedrich Aster, Burkhard Gross und Horst-Rainer Raff.

25 Jahre:

Armin Dunschewitz, Gerd Friedrich, Achim Grosskinsky, Thomas Kühne, Alexander Götzenberger, Roland Schick, Ulrich Zeruhn, Thomas Winkler, Rudolf Kuhl, Karl Egermann, Ulrich Grossbongardt, Fritjov Zimmermann, Wolfgang Rücker, Karin Karrasch, Folkhard Werth, Michael Helpap, Gabriele Helpap, Jens-Uwe Wächter, Richard Conrad, Jörg Keuser, Volker Grimm, Detlev Lameck, Güter Krumbe, Monika Behrens, Wilfried Rieck, Christian Flechtner, Holger Gringmuth, Michael Jeschak, Frank

Thieme, Ulrich Martitz, Hans-Georg, Szczygielski, Ulf Wunderlich, Joachim Härtel, Peter Merz, Udo Biskup, Armin Prine und Arvo Rogalla.

lz

**Redaktionsschluss
für die Ballhupe 3/05 ist
der 31. August!**
**Zuschriften und E-Mails
an die Redaktion bitte als
unformatierten Text und
die Bilder bitte in
möglichst hoher Auflö-
sung (300 dpi) schicken.**



Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft



- 14./15.05. EuroSpeedway Lausitz
- 04./05.06. Pannoniaring (H)
- 18./19.06. Nürburgring
- 02./03.07. Salzburgring (A)
- 06./07.08. Schleizer Dreieck
- 03./04.09. Motopark Oschersleben
- 17./18.09. Sachsenring
- 01./02.10. Hockenheimring

www.idm.de

POWERED BY
AIRENERGY+



Kawasaki



DMSB