



Ausgabe 3/2005

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Clubs
Deutschlandfahrt
Reiseberichte
Spendenhotline

Editorial

Spendenaktion für mehr Sicherheit

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

jetzt ist es da, das erste Motorrad mit Airbag: Hondas Luxus-Dickschiff Goldwing. Der Riesenaufsack schützt allerdings nur den Fahrer, nicht den Beifahrer und hilft auch nur bei einem Frontalaufprall auf ein Hindernis. Dieser Unfalltyp ist bei weitem nicht der häufigste und so bin ich von dem Nutzen bislang nicht überzeugt. Ganz anders sieht es beim ABS aus, das seinen Siegeszug nun auch beim Motorrad endgültig angetreten hat und für Ottonormal-Fahrer das größte Sicherheitsplus ist. Wir als BVDM engagieren uns schon seit Jahrzehnten für die aktive und passive Sicherheit der Motorradfahrer. Man könnte das vielfältige und erfolgreiche Engagement unseres Verbandes durchaus unter das Motto „Motorradfahren, ja sicher“ stellen. Angefangen vom Sicherheitstraining nach DVR-Richtlinien, über die von uns entwickelten Anpralldämpfer für Leitplankenpfosten, den Unterfahrschutz an Lkw, unserer Mitarbeit in Ausschüssen zur Normierung von Sicherheitsbekleidung und Helmen, unser Einsatz für rutschfestere Fahrbahnmarkierungen und Ersatzstoffe für Bitumen, Kampagnen für mehr Verkehrssicherheit

bis hin zum Unterfahrschutz an Leitplanken.

Der BVDM ist der einzige Motorradfahrerverband in Deutschland, der das Thema Sicherheit von allen Seiten anpackt, um tragfähige und sinnvolle Lösungen für alle motorisierten Zweiradfahrer zu finden, Unfälle zu verhindern und ihre Folgen zu verringern.

Und deshalb freue ich mich ganz besonders, hier eine ganz neue Aktion vorstellen zu können: Unsere Spendenhotline zur Streckenentschärfung. Ab sofort ist die Servicrufnummer 09005/244144 freigeschaltet, bei der jeder Anrufer automatisch fünf Euro spendet. Gemeinsam mit der Firma MK DaTel haben ich diese Aktion ins Leben gerufen. Weitere Einzelheiten dazu erfahrt ihr auf Seite 11. Ich wünsche mir, dass möglichst viele Motorradfahrer anrufen, damit wir noch mehr gefährliche Strecken in Deutschland entschärfen können. Sei es durch Anpralldämpfer, Unterfahrschutz, Bitumenbeseitigung oder Veränderungen des Straßenverlaufs. Damit wir einen möglichst umfassenden Überblick bekommen, welche Strecken gefährlich sind, brauchen wir eure Hilfe. Auf unserer Home-

page haben wir ein Formular zur Nennung gefährlicher Streckenabschnitte bereit gestellt.

Macht viel Werbung für unsere Aktion, damit wir noch mehr Mitglieder gewinnen, die dann auch sagen können: „BVDM, ja sicher“. Allen Saisonkennzeichenfahrern wünsche ich ein angenehmes, motorradfreies Winterhalbjahr, den anderen noch schöne unfallfreie Kilometer bei ihren Herbst- und Wintertouren.



Michael Lenzen

Michael Lenzen
2. Vorsitzender

Titelfoto: Wolfgang Schmitz

Inhalt

	Seite
<i>Erlebnisse einer Helferin bei der Deutschlandfahrt</i>	4
<i>Deutschlandfahrt aus Sicht eines Organisators</i>	6
<i>Der Sportwart über die Deutschlandfahrt</i>	8
<i>Spendenhotline zur Streckenentschärfung</i>	11
<i>Reise durch die Cevennen, Teil 2</i>	12
<i>Eurobikertour 2005</i>	16
<i>Erster German Toyrun</i>	19
<i>Motorradbekleidung im Blickpunkt</i>	20
<i>Messesaison 2006</i>	23
<i>Jux-Ori des LV Rhein-Ruhr</i>	24
<i>Blue Knights aus Mainz im Clubporträt</i>	25
<i>Ifz unter neuer Leitung</i>	27
<i>Leserbriefe</i>	28

IMPRESSUM

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

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

Autoren dieser Ausgabe:
Christian Arns, Manfred
Berwanger, Stefan Michler, Michael
Lenzen, MZ- Pitt, Wolfgang
Schmitz,
Dagmar Schreiner, Franklin
Tummescheit

Technische Koordination
Jörg Schnitfinke

Wichtige Adressen:
1. Vorsitzender:
Ralf Kühl
Sternstraße 11
85452 Moosinning
Tel. 08123/92006
Fax: 08123/990022
E-Mail: ralfkuehl@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.



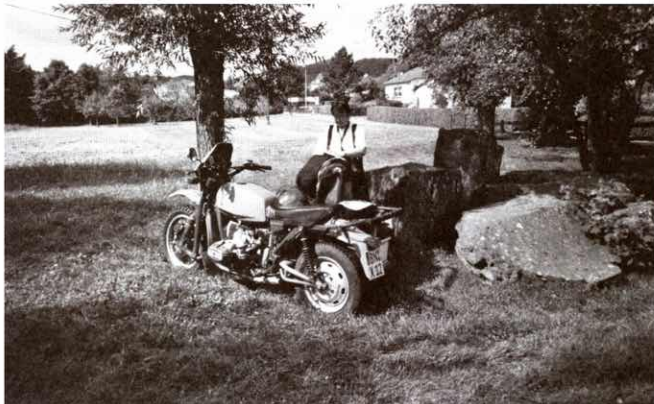
Spaß ganz ohne Nummerngirl

Erlebnisse einer Helferin bei der Deutschlandfahrt

Ich bin erst seit einem Jahr Bikerin. Erst kurz in LV Rhein Ruhr und BVDM und schon auf Anfrage von Wolfgang bereit, als Helferin bei der Deutschlandfahrt 2005 dabei zu sein. Eigentlich wollte ich ja selbst mitfahren, aber die frühe Anreise am Freitag klappte leider nicht.

Also doch Helfer, und Wolfgang sagte, ich teile dich für die Auswertung und Tombola ein, obwohl ich ja lieber die Weinbergführung mitgemacht hätte. Na ja dachte ich, berufsmäßig haste sowieso viel mit Zahlen zu tun, also dürfte die Auswertung kein Problem sein und Zahlen auf kleine Zettelchen schreiben und die Preise auszeichnen nennt man geht auch, schreiben kann ich ja.

Etwas überrascht war ich dann das erste Mal, als mir Michael Tubes am letzten Clubabend vor der Fahrt die Besetzung der Hauptkontrolle HK 11 (in Wallenborn) vor die Nase hielt. Da stand doch tatsächlich unter anderem mein Name. Wat denn nu? Pünktlich konnte ich



Eines von vielen idyllischen Fleckchen am Rande der Deutschlandfahrt: Die Hauptkontrolle 11 in Wallenborn. (Fotos: Schreiner)

dort nicht sein, da ich am Donnerstagabend erst gegen Mitternacht zu Hause war (Höhner Classic in der Philharmonie Köln hat mich davon abgehalten). Aber da die HKs ja immer zu zweit besetzt sind, war das Problem schon gelöst.

Aber wo liegt denn Wallenborn? Irgendwie schon gehört, da mir die Eifel nicht so unbekannt ist. Karte studiert und von Köln einen mög-

lichst kurzen Anfahrtsweg gewählt. Alles ging bis Gerolstein gut. Dort etwas verfahren, wegen Baustelle in der Stadt. Pause gemacht auf einem Privatgrundstück und dort blöderweise meine Virago aus dem Stand heraus geschmissen. So 195 Kilogramm sind als Frau schon schwer zu heben. Aber mit einer gesunden Wut im Bauch über das Missgeschick habe ich es doch geschafft. Alleine!!! Also weiter zur HK 11. Dort angekommen, erst mal das mitgebrachte Picknick (Kaffee, belegte Brötchen und hartgekochte Eier) natürlich auch für den HK-Spannemann Don Berchtold ausgepackt, etwas erholt und den rechten Spiegel richten lassen. Der hatte durch den Sturz ein wenig gelitten.

Wir hatten an unserer Hauptkontrolle netten Besuch von deutschlandfahrenden Bikern. Mal etwas länger, da einige ihre Zeit „absitzen“ mussten oder von anderen, die gleich weiter wollten. Ein sonniger, heißer Tag am Brubbel in



Ein Naturschauspiel der besonderen Art ist der Brubbel. Dagmar Schreiner (3.v.r.) wartete hier auf die Teilnehmer der DF.

Wallenborn. Übrigens wirklich sehenswert.

Am Samstag Vormittag dann in die Stadthalle Zell, weil ich ja für die Tombola eingeteilt war. Meine Vorstellung von Zettel schreiben und Auszeichnen der Preise war nicht die gleiche, die Wolfgang hatte. Nicht im Hintergrund arbeiten, sondern vorstellen. Ach du meine Güte, was kommt denn noch. Ich sollte so etwas was Marktschreier oder Nummerngirl sein? So jung bin ich nun auch wieder nicht. Aber Isabelle, Wolfgangs Tochter eignet

war für mich schon ein tolles Gefühl, viele, die bei uns an der HK 11 waren, wieder zu sehen. Aber nun mussten die Fahrerhefte in die Stadthalle gebracht und ausgewertet werden. Viele Helfer, die vorher noch HKs besetzt hatten, waren bereits da und haben uns geholfen. Mittlerweile trudeln die ersten Teilnehmer ein und füllen den Saal. Das Abendbuffet ist aufgebaut und Isabelle und ich sortieren immer wieder aufs neue die Preise. Es soll ja alles klappen und jeder hat einen Preis verdient.

Abend bzw. früher Morgen und als Belohnung gab es nach Mitternacht noch ein großes Eis!!!

Am nächsten Morgen dann Wiedersehen beim Frühstück, nette Gespräche, Aufräumen und eine wunderschöne Heimfahrt quer durch die Eifel nach Hause.

Fazit für mich: Ich bin bei der Deutschlandfahrt 2006 wieder dabei. Egal ob als Teilnehmer oder als Helfer. Es hat mir riesigen Spaß gemacht und ich hoffe, euch allen auch.

Dagmar Schreiner



Gruppenbild mit Weinkönigin und Bürgermeister: Die zahlreichen Helfer präsentierten sich bei der Abschlussfeier. (Foto: Hütter)

sich da schon eher (denke ich). Also gemeinsam alle Preise ausgepackt, sortiert, nach Wert zusammengestellt. Mit Isabelle immer wieder überlegt, wie wir es am besten machen, ständig umgeräumt und immer wieder die Frage, wie machen wir es denn. Abwarten heißt es dann, wir machen es so wie geplant, ansonsten so wie's kommt.

Dann mit Isabelle zum Zieleinlauf auf dem Festplatz am Moselufer. Ein bisschen frische Luft hatten wir uns beide reichlich verdient. Es

Hunger hatte ich auch, aber das Buffet war schon reichlich leer geräumt. Trotzdem noch satt geworden.

Die Arbeit, die wir in die Tombola gesteckt hatten, zahlte sich aus. Gottlob musste ich nicht als Nummerngirl ran!!! Und weil das Mikrofon ständig ausfiel, übernahm dann Wolfgang die Vorstellung der Preise. Alles lief gut, trotz der ganzen Hektik im Hintergrund. Jeder hat einen Preis bekommen. Auch ich: eine Dose Siliconspray!!! Es wurde für mich noch ein langer

Ergebnisse der 28. BVDM- Deutschland- fahrt:

Einzelwertung:

Platz 1: Carsten Jacobs
Platz 2: Martin Lappe
Platz 3: Gerd-Michael Kirschke,
Dirk Mittmann und Stephan Brakelmann

Teamwertung:

Platz 1: Joachim Lüdecke und
Conny Reberh
Platz 2: Bernd Stadler und Sabine
Pfalzgraf
Platz 3: Henning Knudsen und
Christiane Knudsen

Mannschaftswertung:

Platz 1: Carsten Jacobs, Joachim
Lüdecke und Conny Reberh,
Bernd Stadler und Sabine Pfalz-
graf
Platz 2: Gerd-Michael Kirschke,
Dirk Mittmann, Constantin-Peter
Hoppe, Stephan Brakelmann
Platz 3: Thomas Strunk, Eckhard
Strunk, Roland Strunk, Hans
Emde

Vor dem Spaß stand viel Arbeit

Über die Ausarbeitung der Deutschlandfahrt

Nach der Deutschlandfahrt ist immer vor der Deutschlandfahrt. So war es auch 2004 am Edersee. Kaum waren wir beim gemütlichen Teil nach der Siegerehrung angekommen, als die Frage aufkam: Wo geht es im nächsten Jahr hin? Wer bekommt einen Ehrenplatz auf der Parkuhr?

Diese Fragen wurden noch am selben Abend im Groben gelöst. Ziel sollte die Mosel und den Ehrenplatz sollte Werner und seine Freunde, sowie Familie Tubes und Familie Tiegkamp bekommen. Zuerst genossen wir noch etwas den Spätsommer bis wir uns zum erstenmal trafen. Werner und seine Freunde hatten schon eine Runde durch die Westeifel gedreht und brachten einige Möglichkeiten für Kontrollpunkte mit.

Nach dem Treffen stand das genauere Veranstaltungsgebiet fest



Gespannt warteten die Teilnehmer auf das Ergebnis der Auswertung. Wer hat in den einzelnen Kategorien wohl gewonnen? (Foto: Schmitz)

und wir konnten die Fremdenverkehrsbüros um Informationen ersuchen. Bis zum Januar füllte sich eine Kartenkopie mit allerlei bunten Flecken für mögliche Haupt-

und Nebenkontrollen. Auch wurde der Zielort mit Zell gefunden. Ab Karneval begann die Zeit des Ausschwärmens: Jedes Team nahm sich ein Teilgebiet vor, um dort die erkundeten Kontrollmöglichkeiten zu überprüfen. Es ist schon erstaunlich, wie viele spannende Informationen man bei der Ausarbeitung über den Landstrich erfährt. Nun füllte sich eine neue Kopie mit konkreten Kontrollpunkten und bei Claudia der Ordner mit Fragen und Fotos. Im Mai wurden noch mal die weißen Löcher in der Karte genauer durchforstet und mit Kontrollen gefüllt. Klar, dass nicht immer alles glatt lief, so blieben einige Fotos unauffindbar in den Datenautobahnen, oder eine Filmrolle schwarz. Vor den Sommerferien war der Ordner dann gefüllt und Wolfgang konnte Korrektur lesen und die zu fahrenden Kilometer auf Machbarkeit überprüfen. Danach wur-



An seinem Wohnwagen hatte der Autor die Hauptkontrolle errichtet und erfreute die Teilnehmer mit Kaffee und Plätzchen. (Foto: Rossmann)

den die Hauptkontrollen auf die Wiederholungshelfer, ohne die solch eine Veranstaltung nicht möglich wäre, verteilt. Ich übernahm die HK in Sparbrücken. Trotz des angekündigten guten Wetters zog ich mit unserem Wohnwagen zur HK. Tagsüber mal einen Kaffee kochen oder ein gekühltes Getränk aus dem Kühlschrank ist auch ganz nett. Mit dem Platzwart habe ich einen Stellplatz vor der Schranke vereinbart, das stört die Camper während der Tour nicht, und ich brauche nicht zwischen Wohnwagen und Kontrolle zu pendeln. Morgens um sieben reißt mich der Wecker aus meinen Träumen. Ach ja, Kontrolle aufbauen, Kaffee kochen usw. Um halb acht trudeln die ersten Starter ein, der Kaffee und die Kekse werden dankend angenommen. Um 8 Uhr geht es dann los, danach kommen die Teilnehmer im halbstündigen Abstand. Das

schönste ist, dass alle Zeit mitgebracht hatten und die Sache von der lockeren Seite angingen. Hier hat sich wohl in den letzten Jahren ein Wandel vollzogen, weg vom Stress hin zum Spaßfahren und Freunde treffen. Ab mittags wird es ruhiger und ich komme endlich dazu, mein Buch zu lesen. Zur Kaffeezeit bekomme ich Besuch von HK 5 und die Zeit bis zum späten Nachmittag ist schnell vergangen. Zwei Pärchen checken um 19 Uhr zur Nachtruhe ein, so dass ich am nächsten Morgen wieder um 8 Uhr parat stehe. Danach kommen in lockerer Folge noch weitere Teilnehmer. Gegen 13 Uhr packe ich meine Sachen und ich setze mich in Richtung Zell in Bewegung. Hier wartet die Auswertung auf meine Mithilfe. Es ist erstaunlich, welche Vielfalt bei den Antworten möglich ist. Dabei stellen wir einen Fehler im Lösungsheft

fest. Die Anzahl der Mäuse am Mausefallenmuseum hatte sich vom Frühjahr an stark erhöht. Die vermehren sich eben sehr stark. Trotzdem waren wir pünktlich zum Buffet fertig, und der gemütliche Teil des Abends konnte beginnen. Nach der Stärkung und den netten Worten der Ortsvertreter begann die Siegerehrung. Komisch, dass in Stadthallen immer die Mikrofone versagen. Aber auch das verdarb die gute Laune nicht. Toll war, dass der Tombolahauptpreis an Claudia ging, sie hatte einen Tag zuvor Geburtstag und außerdem hat sie durch ihre Klasse Buchführung zum Gelingen der Veranstaltung erheblich beigetragen. Am nächsten Morgen trafen wir uns noch zum gemeinsamen Frühstück. Danach hieß es Abschied nehmen aber mit dem Zusatz „Bis zum nächsten Jahr“.

MZ Pitt



Zeit für einen Fotostopp hatten viele Teilnehmer, schließlich ging es ihnen überwiegend um den Spaß. (Foto: Anhäuser)

Schöne Strecken, gutes Wetter

Teilnehmer fuhren mehr als einmal um die Welt



Unter dem großen Schirm trafen sich die Deutschlandfahrer bei der Zielankunft in Zell. (Foto: Schmitz)

Die BVDM-Deutschlandfahrt ist eine touristische Orientierungsfahrt für Motorradfahrer über anderthalb „Fahrtage“ und wurde vom 2. bis 4. September zu beiden Seiten der Mosel in Eifel und Hunsrück gefahren. Zielort war der bekannte Weinort Zell an der Mosel. Langjährige Teilnehmer wissen von stabilen Schlechtwetterlagen zu dieser Veranstaltung, die Mosel verwöhnte Fahrer und Helfer!

Hier ein kleiner Einblick:

Rund zehn Tage vor der Tour werden die Fahrtunterlagen zuge-

sandt. Aufgabe ist es, sich aus einer großen Anzahl vorgegebener besetzter und unbesetzter Kontrollpunkte eine Route zusammenzustellen. Am Freitag können Haupt- und Nebenkontrollpunkte in der Zeit zwischen 8 und 19 Uhr sowie am Samstag zwischen 8 und 14 Uhr angefahren werden. Dabei werden durch Beantworten von Fragen Punkte gesammelt. Damit das Ganze nicht in Wettbewerbsstress ausartet, sind Mindestfahrzeiten vorgegeben. Dadurch besteht die Möglichkeit, sich an den durchweg

interessanten Punkten auch über die Aufgabenlösung hinaus umzusehen und auch mit den Helfern oder mit anderen Teilnehmern ein wenig „Benzin zu reden“. Aber Achtung - eine Umsetzung der am höchsten bepunkteten Route ist nur mit einem Hubschrauber zu schaffen. Die Kunst besteht darin, aus vielen Kombinationsmöglichkeiten das für sich selbst Erreichbare zu ermitteln, dabei die vielen möglichen Einflussfaktoren zu berücksichtigen, zur Sicherheit eine Portion Luft (in Form von Zeit) hinzu-

zufügen, das Ganze in Landkarte oder Roadbook (oder Navi) umzusetzen und dann noch sauber abzuradeln. Dabei darf die Kalkulation nicht zu knapp ausfallen, denn weniger ist mehr! Es ist unglaublich, wie viele Kombinationsmöglichkeiten sich aus den Verbindungen von 48 Punkten stricken und wieder aufräufeln lassen!

Ausgearbeitet wurde die Deutschlandfahrt in diesem Jahr von erfolgreichen Teilnehmer aus 2004, alle kommen aus dem LV-Rhein-Ruhr: Jutta und Hans-Peter Tiegkamp,



Rund um die Mosel boten herrliche Strecken bei schönem Wetter viel Fahrspaß. An den Nebenkontrollen mussten Fragen beantwortet werden.



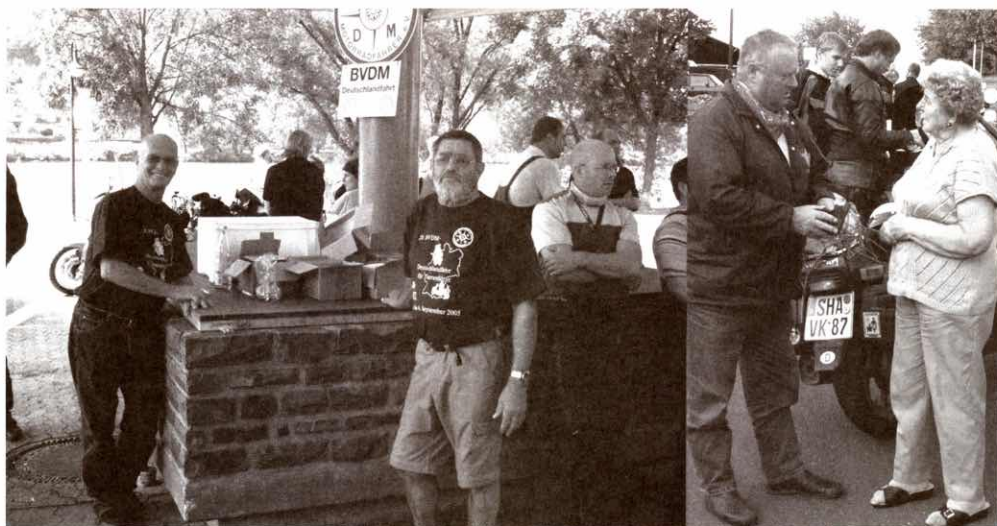
Claudia und Michael Tubes, sowie die Langenfelder Werner Conen, Wolfgang Dziuba und Uwe Rossmann. Die Organisation des Ganzen hatte als „Fahrleiter“, wie im Vorjahr, BVDM-Sportwart Wolfgang Schmitz.

Die Hauptkontrollen und die Zielkontrolle waren zum großen Teil besetzt von Mitgliedern des LVRR. Einige Kontrollen waren sogar bei LVlern oder BVDMlern zu Hause: Christel und Horst zur Mühl hatten in Ulmen die HK1, Gerhild und Friedrich-Wilhelm Sprenger unterstützten Hanna Schmidt (Ehefrau von Max-Eduard Schmidt) in Gornhausen bei der HK6, Richard Schönfelder sen. betreute bei seiner Tochter Frauke Beyer in Maring-Novian die HK12. Uli Lipowski lauerte am Dreiländereck von Belgien, Luxemburg und Deutschland an der am höchsten bewerteten Nebenkontrolle den Teilnehmern auf.

Besonderen Anklang bei den Helfern an den Kontrollen fand die Berliner Truppe mit ihrem „Hauptkontrollen-Hopping“: Sie besuchten alle zwölf Hauptkontrollen, verzichteten dafür auf viele besser besungene Nebenkontrollen, zau-



Wie geht es denn jetzt am besten weiter? Habe ich auch die richtigen Antworten? Auch moderne Navigationshilfen waren im Einsatz. (Fotos: Dziuba)



berten jedes Mal ein süßes „Dan-keschön-Tütchen“ aus den Kof-fern und überreichten es feierlich. Auch Rainer Menkhoff und Heinz Wassermann an der Zielkontrolle in Zell wurden so bedacht.

Hier war am Samstag Mittag der Treffpunkt unter dem großen Schirm am Moselufer für rund 80 Deutschlandfahrer auf 71 Motor-rädern. Die Teilnehmer und rund 30 Helfer erwartete ein attraktives Rahmenprogramm: Eine geführte Wanderung mit dem Gewinner in die Weinberge der „Zeller Schwarze Katz“ mit Weinprobe und einen Besuch des Wein- und Heimatmu-seums. Die abendliche Abschluss-feier in der Stadthalle von Zell be-gann mit einem gemeinsamen Abendessen. Nach der Begrüßung durch den Stadtbürgermeister Jürgen Bamberg und die Wein-prinzessin Alina erfolgte die Sieger-erhebung, eine Präsentation aller Kontrollpunkte und eine Tombola mit wertvollen Sachpreisen. Alle Preise wurden gestiftet, herzlichen Dank an die Firmen! Top-Ge-winnchancen bestanden zum Bei-



Die zwei von der Zielankunft: Rainer Menkhoff und Heinz Wassermann (l.o.). Fritz Leidig im Gespräch mit Hana Schmidt (o.). Als Bremsscheibe doch mehr als eine Nummer zu groß geraten (l.). (Fotos: Schmitz/Anhäuser)

spiel auf einen BMW-Systemhelm 5 im Wert von 430 Euro, einen Satz Dunlop-Motorradreifen passend für die eigene Maschine, Zubehör und Bekleidung, Motorradöl und vieles mehr. Jeder Teilnehmer und Helfer bekam einen Gewinn! Lange saßen die Weitgereisten noch zusammen und erzählten sich von den vielen Kilometern. Im Wettbe-werb wurden ohne An- und Ab-fahrt durchschnittlich 750 Kilome-ter zurückgelegt, das sind bei 70 Motorrädern weit über 50.000 Ki-lometer!

Am Sonntag Morgen kamen viele noch mal zu einem gemeinsamen Frühstück in die Stadthalle und lie-ßen ein rundum gelungenes langes Wochenende ausklingen.

In den letzten Jahren konnten wir bei der abendlichen Feier immer den Zielort und das Ausarbeitungs-Team für das nächste Jahr präsen-tieren. Leider hat sich diesmal weder ein Team, noch ein Zielort für 2006 gefunden. Wer hat hier eine Idee für die 29. Deutschland-fahrt?

Wolfgang Schmitz

INTERN

Spendenhotline

BVDM und MK DaTel kooperieren

09005/244 144 das ist die Nummer, die hoffentlich in den nächsten Monaten ganz oft gewählt wird. Denn jeder Anrufer zahlt dann fünf Euro, die für die entschärfung von gefährlichen Straßen eingesetzt werden. Die Spendenhotline ist ab sofort geschaltet. Also, ran ans Telefon.

Die Spendenhotline zur Streckenentschärfung ist eine gemeinsame Aktion der Firma MK DaTel und des BVDM. MK DaTel hat die Servicenummer erworben und registriert (und bezahlt) und stellt diese für den Spendenzweck unentgeltlich zur Verfügung. Dennoch fallen Kosten für den Carrier und die Gesprächszeit an, so dass der Nettogewinn bei 4,10 Euro liegt. Ich weiß, das ist ein Wermutstropfen, aber wir liegen mit diesem Angebot viel günstiger, als die Hotlines, die für internationalen Hilfsprojekte geschaltet werden. Und es ist natürlich auch zu verstehen, dass die Telekom und der Anbieter (nicht MK DaTel) ihre Leistungen be-

zahlen haben wollen. Um einen weiteren Anreiz zu bieten, werden wir mit dem Anruf eine Verlosung verbinden. Das heißt, die Anrufer können etwas gewinnen. So gibt es Sicherheitstrainings, Warnwesten, Zubehör und weitere Sachpreise im Angebot. Wir sind ständig auf der Suche nach weiteren Sponsoren und werden das Angebot regelmäßig erweitern. Jeder Spender kann seinen Namen und seine Adresse nach dem Ansagetext aufsprechen. Per Zufallsgenerator werden wir dann regelmäßig einen Gewinner ziehen. Die Gewinner werden telefonisch oder per Post benachrichtigt.

Wer will, kann natürlich auch direkt auf das Spendenkonto bei der HypoVereinsbank in Landshut, dort hat die Firma MK DaTel auch ihren Sitz, einzahlen. BLZ: 743 200 73, Kto.-Nr. 344 680 817. Sobald eine ausreichende Summe auf dem Konto eingegangen ist, wollen wir damit eine Strecke entschärfen. Wir verfolgen dabei einen möglichst

umfassenden Ansatz, das heißt, wir beschränken uns nicht darauf, an bestimmten Streckenabschnitten einen Unterfahrschutz zu installieren, sondern wir werden im Einzelfall prüfen, welche Maßnahme für die jeweilige Strecke die richtige ist. Dabei arbeiten wir eng mit der örtlichen Polizei und der Straßenbaumeisterei zusammen. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch die Maßnahme umgesetzt wird, die wirklich den höchsten Sicherheitsgewinn für uns Motorradfahrer darstellt. Es nützt schließlich nichts, in einer Kurve, in der sich mehrere Unfälle ereignet haben, einen Leitplankenunterfahrschutz zu installieren, wenn die Ursache für die Unfälle in der Fahrbahnbeschaffenheit, Bitumenschmiererei oder der Streckenführung liegt.

Um einen Überblick über die gefährlichen Strecken in Deutschland zu bekommen, benötigen wir die Hilfe aller Motorradfahrer. Informiert uns über gefährliche Strecken, damit wir gezielt dazu beitragen können, Unfälle zu verhindern. Auf unserer Homepage haben wir ein Formular zur Streckenmeldung eingestellt. Ihr könnt aber auch gerne eine E-Mail oder einen Brief an uns schreiben.

Wir werden für diese Aktion auch eine Pressekampagne starten und auch regelmäßig die Gewinner unserer Verlosungsaktion bekannt geben. Auch auf den Internetseiten von BVDM und MK DaTel werden wir über die Spendenhotline regelmäßig berichten. Also nicht warten, sondern anrufen!

Michael Lenzen



Auch der Unterfahrschutz kann Leben retten. Mit der Spendenhotline sammeln wir Geld, um gefährliche Strecken zu entschärfen. (Foto: Lenzen)



Am Roc Saint Gervais lassen sich mit einem guten Fernglass auch Gänsegeier beobachten. (Foto: Berwanger)

Fortsetzung

Gorges du Tarn.

Wer den Grand Canyon du Verdon in den Alpen der Provence gesehen, erwandert oder mit einem Kanu befahren hat, weiß um die Kraft des Wassers, sich in hunderterten von Jahren in Kalk-, Schiefer- oder Granitfelsen einzugraben. Zurückgeblieben sind beeindruckende Schluchten, auf deren Grund ein Fluß zahn dahin fließt. Zusammen mit den Gorges de l'Ardeche gelten die Gorges du Tarn als die eindrucksvollste Schluchtenlandschaft in der Region Languedoc-Roussillon. An manchen Stellen hat sich der Tarn ein teilweise mehrere hundert Meter tiefes Bett in das steinige Hochplateau der Causses gegraben. Der Tarn entspringt am Mont Lozere in 1575 Metern Höhe als reißender Gebirgsbach. In seinem Unterlauf bildet er die Grenze zwischen der Südflanke des Lozere-Massivs und dem Bouges-Gebir-

ge. Die eigentlichen Gorges du Tarn beginnen erst hinter Ispagnac und trennen die wasserarmen Kalksteinplateaus Causse Mejean und Causse Sauveterre, deren Bewohnern das grüne Tal des Tarn mit seinen Obstbäumen und Weingärten wie eine Oase erscheinen muss. Steil fallen die Causses zu den Gorges ab - in den Felswänden der bis zu 500 Meter tiefen Schlucht sind zahlreiche Grotten und Höhlen auszumachen -, der Ufersaum ist denkbar knapp bemessen.

Für die Dörfer selbst scheint kaum Platz zu sein, oft kleben die Häuser mit ihrer Rückwand direkt am Fels. Erst hinter Le Rozier wird die Schlucht breiter, bis Millau ist der Flusslauf dann weniger spektakulär. Der Tarn selbst fließt anschließend weiter nach Albi und mündet schließlich bei Montauban in die Garonne.

In den Gorges du Tarn gibt es viel

zu entdecken: Die malerischen Dörfer wie Sainte Enimie haben sich ihren eigenen Charakter bewahrt und fordern geradezu auf, eine Pause einzulegen, in einem der Cafes die Seele baumeln zu lassen, das Treiben der Touristen zu beobachten und in Ruhe einen Pastis zu trinken.

Lange Zeit war der Tarn auch der einzige Transportweg der Region. Erst 1905 wurde eine Straßenverbindung von Sainte Enimie nach Le Rozier fertig gestellt, denn hier ist der Flussverlauf am unwegsamen. Die Straße (D 907) verläuft am rechten Flussufer, das linke Flussufer muss man zu Fuß erkunden, wobei der Weg oft direkt unterhalb der Steilhänge verläuft. Eine Kanutour auf dem glasklaren Fluss gehört gewissermaßen zum Pflichtprogramm. Je nach Wasserstand und Strömung ist eine Fahrt mehr oder weniger beschwerlich. Als Single kann es da ganz nütz-

lich sein, sich einer Gruppe anschließen. Weil die Boote nun mal Zweisitzer sind, ist häufig ein Mann oder eine Frau zuviel. Die sind dann sehr froh, einen zweiten Ruderer zu haben. Dass man zum Essen eingeladen wird, wenn unterwegs eine Pause eingelegt wird, ist selbstredend.

Im Hochsommer, wenn der Tarn recht träge dahinfließt, schaben die Boote über die Kieselsteine im Flussbett. Dann ist Geschick beim Steuern und Kraft beim Rudern gefragt, wehe man hat einen Partner oder eine Partnerin erwischt, die links und rechts nicht auseinander halten kann. Deshalb mein Tipp, immer den Platz hinten im Boot besetzen, dann kann man das Ganze dirigieren.

Nach heftigen Gewittern schwillt der Tarn allerdings sehr stark an und wird zu einem gefährlichen, Hochwasser mit sich führenden Strom. Deshalb ist die beste Jahreszeit für eine Kanutour das späte Frühjahr, dann ist auch im oberen Flussabschnitt stets ausrei-



Ein idyllisches Fleckchen ist die Cascade des Tarn.

chend Wasser unter dem Kanuboden.

Bei den Kanutouren kann man in mehreren Varianten zwischen zwei Stunden und zwei Tagen wählen. Ich wähle die Halbtagestour von Saint Enemie bis nach La Malène, das sind 13 Kilometer und kostet 16 Euro. Diese Tour reicht, um die

Größe der Schluchten, ein Bad im Tarn und eine ausgedehnte Pause mit Essen und Trinken zu genießen. Auf keinen Fall darf man den Fotoapparat vergessen, denn die Strecke ist ein ständiger Wechsel zwischen Licht und Schatten. Die besten Lichtverhältnisse herrschen am Vormittag, wenn die Sonne noch lange Schatten wirft, und die Strahlen einem nicht die Haut verbrennen.

Am Zielort werden die Boote auf Hänger verladen, wir nehmen in Kleinbussen Platz, und zurück geht es nach Saint Enemie. Dieses malerische Dorf ist gewissermaßen die „Hauptstadt“ der Gorges du Tarn und Ausgangspunkt für die meisten Kanutouren auf dem Fluss. Das Dorf zieht sich einen steilen Berghang hinauf, es ist der einzige Weg der Ausdehnung. Im 14. Jahrhundert lebte hier die heilige Enemie zurückgezogen in einer Höhle. Heute entgeht man dem sommerlichen Rummel nur schwer, wenn die Urlauber einfallen.

Deshalb fällt es mir nicht schwer, nach einem kühlen Perrier, die E-Glide zu besteigen und uns beide etwa 400 Meter nach oben auf die Hochebene zu bewegen. Eine gute Stunde später bin ich in meinem Quartier und kann das lang ersehnte kühle Bier trinken.

So sind die Tage vergangen und am 4. August heißt es Abschied nehmen von Anita, Felix und natürlich von DUC. Es waren wunderbare Tage, aber jetzt geht es für den Rest des Urlaubs in die Provence, genauer gesagt nach Beaucaire. Auf dem Weg dorthin werde ich den Tarn noch mal von der Straße aus genießen können. Lange Zeit war der Tarn der einzige Transportweg der Region. Erst 1905 wurde eine Straßenverbindung von



Eine Kanutour auf dem Tarn ist eine willkommene Abwechslung. Solange er kein Hochwasser führt, ist der Fluss auch für Ungeübte kein Problem.



Faszinierende Felsformationen säumen die Uferstraße D 903 am Tarn. Für die Straßenbauer war das bestimmt keine leichte Aufgabe. (Fotos: Berwanger)

Saint Enemie nach Le Roziere fertig gestellt. Diese Straße, die D907, fahre ich jetzt in der Vormittags-sonne Richtung le Rozier.

Vorbei an faszinierenden Felsformationen, durch mühsam in den Fels geschlagene Viadukte folge ich dem Tarn bis le Roziere. Am Gorges de la Jonte geht es weiter Richtung Meyrueis. Etwa auf halber Strecke, am Roc Saint Gervais tauchen sie dann am blauen Himmel auf und ziehen träge, die Aufwinde ausnutzend, ihre Kreise. Es ist nicht ungefährlich bei diesen engen Straßenverhältnissen, seine Aufmerksamkeit ausschließlich den Geiern zu widmen. Aber es ist einfach grandios, man fühlt sich in die Anden versetzt. Es dauert nicht lange, und eine Traube von Menschen steht am Straßenrand und blickt andächtig und staunend in den Himmel. Trotz ihrer drei Meter breiten Schwingen sind die Gänsegeier nur als Punkte auszumachen, da hilft auch kein Tele-Objektiv.

In den Schluchten der Jonte lebt eine größere Population von Geiern. In dem Dorf Le Truel, das wenige Kilometer hinter mir liegt gibt es den Parc Belvédère des Vautours, dort kann man die faszinierenden Raubvögel mit einem Fernrohr beobachten. Inzwischen ist die Population der vor mehr als 20 Jahren ausgewilderten Vögel auf fast 100 Exemplare angewachsen. Da längst nicht mehr genug Aas durch abgestürzte Schafe vorhanden ist, müssen tote Tiere an abgelegenen Stellen deponiert werden. Die Gänsegeier sind jedoch nicht die einzigen Raubvögel, die ihre Kreise über den Gorges de la Jonte ziehen. Mit etwas Glück lassen sich auch Königsadler, Wander- und Turmfalken sowie Schlangendolche beobachten.

Schweren Herzens setze ich meine Fahrt fort. Wer hat sich nicht schon gewünscht, fast schwerelos in der Luft zu schweben, alles hinter sich zu lassen und die unendliche Freiheit der Lüfte zu erleben. Nachdem ich in Meyrueis noch etwas Obst und Wasser geordert habe, fahre ich am Rande der Causse Noir auf der D 986 dem Col de la Sereyrède entgegen, der



In den Fels geschlagene Tunnel gibt es auf dem Weg nach Roziere mehrere. Es macht richtig Spaß, dieser Straße zu folgen.

mich in 1299 Metern Höhe erwartet. Bevor ich aber den Pass wieder Richtung Süden verlasse, mache ich noch einem Berg meine Aufmerksamkeit, der die höchste Erhebung der südlichen Cevennen ist – der Mont Aigoual mit seinen 1565 Metern.

Am Tag meines Besuches ist der Gipfel nicht wie so oft in Wolken gehüllt, sondern ziemlich klar, dafür weht aber ein ziemlich rauer Wind. Meine Marinezeit liegt zwar schon einige Jahrzehnte zurück, aber Winstärken kann ich noch gut einschätzen, ich tippe auf Windstärke neun bis zehn. Ich bitte einen Touristen, ein Foto von mir am Rande des Observatoriums zu machen. Trotz des großen Gebäudes muß ich mich an einer Krüppelkiefer festhalten, um nicht weg geweht werden.

Bei guten Wetterverhältnissen, bietet sich eine grandiose Fernsicht, die vom Mont Blanc bis zu den Pyrenäen und dem rund 80 Kilometer entfernten Mittelmeer reicht. Ungewöhnlich viele Wohnmobile sind auf dem Gipfelparkplatz zu sehen. Von einem Schweizer erfahre ich, dass man von hier oben ein Viertel von ganz Frankreich überblicken kann. Viele der Wohnmobilmfahrer kennen sich, sie verbringen auf dem Gipfel einen Teil ihres Urlaubs. Der Kick den sie suchen, ist ein Orkan, der mit 250 Kilometern pro Stunde über den Gipfel braust. Jetzt weiß ich auch, wozu die Stahlseile an den Autos sind. Die Abfahrt nach Le Vignan ist ein Wahnsinn, Kurven, Kurven und nochmals Kurven, man kommt sich vor wie auf einem Karussell, zwischendurch immer wieder Teilstücke mit frischem Split, vielleicht hätte ich sie doch Vollkasko versichern sollen,



Kurven, Kurven und nochmals Kurven, man kommt sich fast vor, wie auf einem Karussell. (Foto: Berwanger)

aber wo wäre dann mein Kick. In Le Vignan nehme ich die D 999, bleibe in Ganges auf dieser Straße

Richtung Nîmes – noch 90 Kilometer, Beaucaire ich komme!

Manfred Berwanger

Nützliche Adressen

Chambres et tables d'hotes
Anita et Felix Klein, 48190

Saint-Jean du Bleymard,
Telefon 04 66 48 61 35,
Telefax 04 66 48 61 36.

www.lacombette.com

E-Mail :

lacombette@wanadoo.fr

Gorges du Tarn

Office de Tourisme, 48320

Ispagnac, Tel. 046 64 42 089

Camping und Bungalow Le Pré

Morjal, Telefon 046 64 42 377

Sainte Enimie

Tel: 046 64 84 770, E-Mail:

otsi@gorgesdutarn.wanadoo.fr

Camping Coudrec am Ufer des

Tarn Tel : 046 64 85 053

Esselfermietung + Unterkünfte

Association Sur le chemin de

Robert Louis Stevenson,
48220 Le Pont de Montvert,
Tel. 046 64 58 631

Florac

Office de Tourisme, 48400

Florac, Tel: 046 64 50 114

E-Mail: otsi@ville-florac.fr

Lozere

Office de Tourisme, 48130

Aumont-Aubrac,

Tel: 04 66 42 88 70

Camping in Villefort am See:

Le Petit Paradise,

Tel: 046 64 68 433

Reserve de Bisons d'Europe,

48120 Ste Eulalie en

Margeride, Tel. 04 66 31 40 40

Aveyron Office de Tourisme,

12210 Laguiole.

Tel : 05 65 44 35 94

Fahren und Helfen

Eurobiker brachten Geld und medizinische Geräte

Rund 90 Motorradfahrer waren in einer Woche 4000 Kilometer in Osteuropa unterwegs, um eine Geldspende und medizinische Geräte im Neuwert von 400 000 Euro nach Rumänien zu bringen. Die Gaststaaten behandeln die Biker wie höchst offizielle Besucher – nicht nur wegen der Spenden. Hier der Bericht vom 3. Europäischen Freundschaftstouring der Eurobiker vom 21. bis 28. Mai 2005.

Sofia juchzt begeistert. Die Elfjährige sitzt auf einem dicken Motorrad und krallt sich ins Hemd des Fahrers. Sie hat noch nie auf einem Motorrad gesessen. Und jetzt wird sie herumgefahren, alle Freunde sehen zu.

Sofia lebt in Rumänien, im Kinderheim „Casa Prietenia“ in Lipova bei Arad. Träger des Heims ist die Rumänien-Soforthilfe. Sofia ist keine Waise, aber ihre Eltern sind arm. Sie sind so arm, dass sie nicht alle sechs Kinder ernähren können,



Heiß begehrt: Die Heimkinder waren begeistert von der kurzen Fahrt.



In Arad wurden die knapp 90 Eurobiker offiziell empfangen. Die Tour stand erneut unter der Schirmherrschaft namhafter Politiker. (Fotos: Schmitz)

geschweige denn Kleidung kaufen oder gar Bildung bezahlen. Daher lebt sie im Heim, zusammen mit vielen Kindern, denen sonst der Verkauf in die Prostitution gedroht hätte.

In Lipova bekommen sie drei Mahlzeiten am Tag, eine davon warm. Sie schlafen in Betten, haben passende Kleidung, werden unterrichtet. Und nun haben sie auch noch Besuch von insgesamt 87 Motorradfahrern. Unermüdlich lassen sich die Biker Kinder aufs Motorrad setzen, fahren mit ihnen die Straße rauf, wenden, fahren zurück. Kurz vor dem Heim ist höchstens Schrittgeschwindigkeit möglich, manchmal nicht einmal mehr die, denn die anderen Kinder drängeln, wollen unbedingt auch einmal auf eine der schweren Maschinen. Sie strahlen, sind glücklich. Die Hilfe beschränkt sich nicht

auf Spazierfahrten: 10 000 Euro haben sie der Rumänien-Soforthilfe für das Heim mitgebracht. Im armen Rumänien ist das eine gigantische Summe. Die motorrad-fahrenden Spender gehören zum Verein „Eurobiker“, der sich Völkerverständigung und konkrete Hilfe zu seinen beiden Hauptaufgaben gemacht hat. „Mobilität überwindet Grenzen und verbindet Kulturen“ heißt es im Vereinslogo. „Dieses Engagement ist sagenhaft“, lobt Bundestags-Vize-Präsidentin Susanne Kastner. Die Sozialdemokratin ist Vorsitzende der Rumänien-Soforthilfe. Seit den 80er Jahren ist sie vor Ort aktiv und froh, dass dieses Land endlich stärker in den Blick gerät: „Nur mit solchen Spenden können Projekte wie das Kinderheim in Lipova gesichert werden.“ Kastner hat daher die Schirmherrschaft über das

3. Freundschafts-Touring der Eurobiker übernommen. Keineswegs allein: auch der amtierende EU-Ratspräsident, Luxemburgs Premier Jean-Claude Juncker, zudem EU-Erweiterungskommissar Olli Rehn und auch Rumäniens Ministerpräsident Calin Popescu-Tariceanu halten ihre beschirmenden Hände über die 4000-Kilometer-Reise, die von Bayern über Österreich und Ungarn nach Rumänien, die Slowakei, Polen und Tschechien führt. Einige der Teilnehmer aus fünf europäischen Staaten arbeiten in Ministerien oder dem Bundestag, als Unternehmer, Journalisten oder Interessenvertreter im politischen Umfeld. So sind ein Brite, ein Luxemburger und ein Franzose gemeinsam angereist, die zusammen bei der Europäischen Investitionsbank arbeiten. „Für uns alle steht die unmittelbare Hilfe im Vordergrund“, be-

schreibt der Eurobiker-Vorsitzende Andreas Kimmel die Motivation, „und wir wollen die Hilfe selbst vor Ort überbringen“. Daher führen die jährlichen Freundschaftstouren immer zu den Projekten, die die Spenden bekommen. 2003 ging es zu Gunsten behinderter Heimkinder nach St. Petersburg, 2004 waren ein Kinderheim und das Krankenhaus von Goradzde in Bosnien-Herzegowina das Ziel. Im kommenden Jahr fahren die Eurobiker in die Ukraine – 20 Jahre nach der Reaktor-Katastrophe von Tschernobyl.

Kimmel, der im Hauptberuf Lobbyist des Stromkonzerns e-on ist, setzt auch bei der Vereinsarbeit auf Netzwerke: „Unsere Hilfe lebt davon, dass jemand einen kennt, der von einem gehört hat, der etwas beitragen kann.“ Auf diese Weise kamen neben den Geldspenden technische und vor allem

medizinische Geräte zusammen, die in zwei riesigen Lastwagen zum Kinderkrankenhaus von Timisvara gebracht wurden. Hätten die Röntgengeräte, OP-Monitore, Ultraschall- und Narkose-Überwachungsgeräte neu beschafft werden müssen, wären Kosten von rund 400 000 Euro entstanden, völlig illusorisch für ein rumänisches Kinderkrankenhaus. Das Sammeln der Sachspenden wurde koordiniert von Dr. Hermann Munzel. Er hat als Vorstandsmitglied der Eurobiker seine guten Kontakte über die Arbeitsgemeinschaft motorradfahrender Ärzte, AMA, und über den Förderverein Rettungsmotorrad erfolgreich nutzen können.

Großzügige Hilfe, einflussreiche Teilnehmer und prominente Schirmherren in Kombination mit dem coolen Image vom Motorradfahren führen offenbar zu Verbrüderungen: Geschäftsführer Peter



Begegnung in Rumänien: Pferdefuhrwekr und PS-starke Maschinen. (Foto: Schmitz)

Pribylinec sieht sein slowakisches Unternehmen Tatra Vagonka in Poprad auf einer Seite mit den Bikern, weil es unter anderem Güterwaggons herstellt und „so dafür sorgt, dass die Straßen für die Motorräder frei sind“. Dr. Jens Steckel vom Vorstand der Bung AG weiß sich ebenfalls ganz nah bei den Teilnehmern der Tour, denen er im Rathaus im polnischen Krakau versichert, dass auch die von seinem Unternehmen konstruierten Brücken „Menschen verbinden“. Und der Vertreter der deutschen Minderheit im rumänischen Parlament, Oviedo Gantz, sieht in der Reise den Beweis, wie nahe sich Rumänien und Deutschland sind, was den schnellen Beitritt Rumäniens zur EU also gerade für Motorradfahrer schier unausweichlich machen müsse.

Doch als er die Motorradfahrer auffordert, mit ihm „nach vorne, nicht mehr zurück“ zu sehen, grätscht Bundestags-Vize Kastner dazwischen: Sehr wohl müsse man sich in Rumänien mit der eigenen Vergangenheit beschäftigen, mahnt

sie. Gerade weil sie aus Deutschland komme, setze sie sich gegen jedes Vergessen ein.

Damit ist sie den Eurobikern tatsächlich deutlich näher. Denn die besuchen kurz darauf das Vernichtungslager Auschwitz-Birkenau. Am Mahnmal, unmittelbar am berühmten Gleisende, hält Motorrad-Pfarrer Hans-Dieter Krüger einen kurzen Gedenk-Gottesdienst ab. Mit dabei: Auschwitz' Oberbürgermeister Janusz Marszalek und Landesrabbiner Walter Rothschild. Doch auch der deutschen Gegenwart widmet sich die Tour: Um ein Zeichen gegen die starke Präsenz von Neonazis im thüringischen Schleusingen zu setzen, fährt die Gruppe von Dresden noch einmal einige hundert Kilometer zum Straßenfest „für Toleranz und Menschlichkeit in Europa“.

Christian Arns auf Triumph Tiger 955i

Aus den Reihen des BVDM waren Uwe Garben und Wolfgang Schmitz dabei. Wir hatten uns, wie bereits im letzten Jahr, als Tour-

guides zur Verfügung gestellt. Die wirtschaftlichen Unterschiede in Europa zeigen sich auch deutlich auf den Straßen. In Rumänien gibt es Löcher mit enormen Kanten selbst auf wichtigen Fernverbindungen. Die rumänischen Motorradfahrer, die wir in Sibiu bei der (von Liqui Molli gesponserten) „Biker-Fete“ kennen lernen, erzählen von Ungeheuern, die in der Straße wohnen. „Wenn du nicht ständig aufpasst, wirst du von den Löchern gefressen!“ Tatsächlich frisst in meiner Gruppe ein solches Ungeheuer die Vorderradfelge von Jürgens BMW R1150R. Gruppenfahren ist nur mit großen Abständen sinnvoll, so kann man die Ungeheuer rechtzeitig entdecken und ihnen entgehen. Trotzdem hat das Fahren in „sieben Tagen durch sieben Länder“ wieder bleibende Eindrücke hinterlassen. Neben dem Erfahren von wunderschönen Landschaften und Straßen in den Karpaten, im rumänischen Siebenbürgen, der Tatra in Slowakei und Polen sowie im tschechischen Riesengebirge waren für mich die Kontakte zu Motorradfahrern in den besuchten Ländern wichtig. Mehrfach waren wir gemeinsam mit Teilnehmern der Tour und einheimischen Motorradfahrern bis spät nachts aus. Oft fanden die von mir mitgebrachten Programmhefte des Elefantentreffens großes Interesse. Auch der Verfasser des obigen Artikels, Christian Arns aus Berlin hat sich für einen Helfereinsatz beim nächsten ET gemeldet... Die Eurobikertour 2006 geht unter anderem zu den Menschen in Tschernobyl, geplant ist auch einen Besuch der Todeszone um den verunglückten Reaktor. Infos unter www.eurobiker.de.

Wolfgang Schmitz



Fast wie bei einem Staatsempfang ging es auch in Sibiu zu, wo die Eurobiker willkommen geheißen wurden. (Foto: Schmitz)

BVDM beim German Toyrun

Sternfahrt zum Yamaha-Festival für einen guten Zweck

Biker helfen Kindern, unter diesem Motto stand der erste German Toyrun nach Berlin-Linthe zum Yamaha-Summerfestival.

Am 9. Juli ging es los. Motorradfahrer aus Berlin, Dresden, Stuttgart und Köln machten sich auf den Weg, um für das CCF-Kinderhilfswerk Spenden zu sammeln. Das Geld kommt Waisenkindern in der Ukraine zugute. Jeder Teilnehmer zahlt einen bestimmten Beitrag und als Zeichen für die gute Tat wird ein Stofftier am Motorrad befestigt.

Von Köln aus startete ich um 9 Uhr morgens zusammen mit Wolfgang, der sich aufgrund der Pressemitteilungen von CCF am Treffpunkt eingefunden hatte. Etwas enttäuscht angesichts der geringen Resonanz, machten wir uns auf den Weg Richtung Berlin. Das Wetter hielt sich in Grenzen und es regnete zwischendurch etwas kräftiger. Gefreut haben wir uns, als uns zwei Jungs der DRK-Motorradstaffel an einem Rastplatz



Im Zeichen des Teddys halfen die Biker Waisenkindern in der Ukraine. Organisiert wurde der Toyrun von Dorothea Schermer (r.).

abholten und uns die letzten 80 Kilometer gelotst haben.

Als wir in Sinthe auf dem Gelände des ADAC-Sicherheitszentrums

ankamen, war schon viel los. Wir wurden von der Organisatorin Dorothea Schermer begrüßt und trafen die anderen Teilnehmer des Toyruns. Die Versorgung war gut und beim Festival wurde viel Action geboten. Begehrte waren auch die Probefahrten auf den neuen Yamahas. Vor allem die Verlosung, bei der die Berliner fast alle Preise absahnten, kam gut an. Zum Abschluss fand abends ein Rockkonzert statt. Wie gut, dass es einen kostenlosen Bus-Shuttle zum Campingplatz.

Auch wenn der erste Toyrun von den Teilnehmerzahlen her noch nicht der große Erfolg war, halte ich diese Aktion für gelungen und vor allem wert, im nächsten Jahr fortgesetzt zu werden. **lz**



Los geht's zum Konvoi der Toyrunner über die Strecke des ADAC-Sicherheitstrainingszentrums. (Fotos: Lenzen)

Neue Lösungen gefragt

Moderne Materialien, aber alte Probleme

Was ziehe ich an? Seit Jahren gibt es für jeden das passende Moped und laut Werbung auch das passende Outfit. So verschieden die Mopeds sind, so vielfältig ist auch das Bekleidungsangebot. Seit zehn bis 15 Jahren werben Leder- und Textilklamotten um die Gunst der Käufer, und für Neulinge ist es fast unmöglich einen Volltreffer zu landen.

Wie habe ich mal angefangen? Mit 18 war der Geldbeutel schmal. So reichte es für eine Emmi und eine gebrauchte Harro „Assen“. Die Harro war 1978 so geschnitten, dass die Hose über die Stiefel ging, die Hosentaschen waren so eingearbeitet, dass auch kalte Finger hinein fanden. Das Innenfutter war aus einem Mischgewebe aus Baumwolle und Diolen was bei heißem Wetter sehr angenehm war. Zum Standard gehörten weiterhin Stiefel mit hohem Schaft, Handschuhe mit einer langen Stulpe und ein Helm in orangener Tagesleuchtfarbe. Die Jahre vergingen, aus der Emmi wurde eine BMW, die Harro fing an zu kniefen, sie war wohl eingelaufen und bei den Helmen verschwand das Leuchtorange. Schwarz, so erklärte uns die Industrie, sei in. Wer in kleinen Gruppen fährt, weiß wie schlecht ein Helm selbst in Weiß oder Silber in einer Autokolonne auszumachen ist. Diesen Sicherheitsverlust kann keine Protektorenkombi noch ein ABS ausgleichen, darüber sollte die Fachpresse mal nachdenken, denn hier werden ja Meinungen gemacht und Bedürfnisse geweckt. So führte mich der Weg zu Harro nach Rohrdorf

an die Nagold, das Kneifen musste beseitigt werden. Mit den guten Erfahrungen der Alten sollten einige Eckpunkte erhalten bleiben. Leider ließ ich mich überreden und so verschwand das Mischfutter und ich bekam ein Diolenfutter, auch war es keine Maßkombi, sondern eine von der Stange. Die Enttäuschung war groß, als die Kombi kam und jetzt an anderen Stellen kniff und das Futter bestens auf der Haut klebte.

Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Ich war gerade das zweite Mal mit der neuen Kombi auf dem Nachhauseweg, als ein Hund meinen Weg unangemeldet kreuzte. Die BMW war fällig für eine Werkstattkur und die Harro war um 20 Jahre gealtert. So fuhr ich zum zweiten Mal nach Rohrdorf in den Schwarzwald. Diesmal gab es keine Kompromisse. Maßanfertigung wieder Mischfutter, Hose über die Stiefel und die Hosentaschen auch wieder an die richtige Stelle. Na also, geht doch, knieft nicht und klebt auch nicht mehr so heftig. So ist das Lederproblem bis heute gelöst. Durch eine Gewichtsoptimierung meinerseits, passt heute sogar ein Rückenprotektor darunter. Leder hat natürlich ein Regenproblem. Um das zu lösen, bedurfte es mehrerer Anläufe. Zuerst waren es billige Regenkombis. Sie hielten meist nur eine halbe Saison und zu einem ungünstigen Zeitpunkt kam das Aha-Erlebnis im Schritt. Der berühmte nasse S... Nach zwei Fehlversuchen entschied ich mich für eine teure, aber dauerhafte Lösung. Ich kaufte mir einen Plastex-

Regenanzug. Er hält mich bis heute perfekt trocken und ist über die Jahre gesehen eine preiswertere Lösung als jede Billigkombi. Leider scheint es heute solche Qualität nicht mehr zu geben. Das Problem mit den nassen Füßen löste ich mit Gamaschen. Diese unterliegen natürlich einem höheren Verschleiß durch Bodenkontakt und müssen ab und zu durch neue ersetzt werden.

Um trockene Finger zu behalten, ist mir bis heute noch keine Patentlösung eingefallen. Auch auf vielen Deutschlandfahrten sah ich bei den anderen Teilnehmern das gleiche Problem, egal, welche Handschuhe sie trugen. Ich habe ein Paar Gummihandschuhe zum Überziehen und ein Paar trockene für den nächsten Tag dabei. Ein großer Frevel ist es, wenn die Handschuhe ausfärben. In der Regel bemerkt man es erst, wenn es zu spät ist und man sitzt beim Abendessen, als käme man gerade aus dem Kohlenkeller. Dieses kann man nur mit farblosen oder gefütterten Handschuhen mit Sicherheit unterbinden, denn es ist weder vom Preis, noch vom Hersteller abhängig, also reine Glückssache.

Soweit zu Phase eins. Aber der Mensch strebt nach neuer und besserer Phase zwei: Goretex. So ließ ich mich von guten Worten und der Werbung überzeugen, dass es sich dabei um das Nonplusultra handelt. Also kaufte ich im guten Glauben der Weisheit letzten Schluss zu bekommen, einen BMW-Anzug der zweiten Generation, Modell roter Müllmann. Die ersten Aus-

fahrten verliefen zu meiner vollen Zufriedenheit, denn es war Frühjahr und das Wetter war ein Mix aus Sonne und Regenschauern. Man brauchte jetzt nicht mehr bei jedem Schauer anzuhalten und die Regenkombi überzustülpen. Der Sommer kam und mit ihm die ersten Schwächen. Trotz aller Belüftungsmöglichkeiten schwitzte ich wesentlich stärker als in der Lederkombi. Der Kenner wird nun auf die Funktionsunterwäsche verweisen, sie brachte zwar eine Verbesserung, aber nicht den Durchbruch. Beim Öffnen der Belüftungsmöglichkeiten zeigt sich ein weiterer negativer Effekt, der Anzug wird so weit, dass in einem Falle eines Falls die Protektoren wohl überall sitzen, bloß nicht mehr an den vorgesehenen Stellen. Der zweite Sommer kam, und der Urlaub führte uns nach Südfrankreich. Bei einer Dauerregenfahrt

durch die Schweiz musste ich einen Notruf nach Hause absetzen. Die Lederkombi und der Plastex sollten an den Urlaubsort nachgeliefert werden, ich war in der Gore-tex total abgesoffen. Klar, dass es während der weiteren Urlaubstage keinen Regen mehr gab. Zuhause war erst einmal Ursachenforschung angesagt, in der Hose war die Membrane gerissen. Die Reparatur bei Klepper in Rosenheim dauerte nur eine Woche. Die Wassereinbrüche in Ärmel und Nacken hatten aber nichts mit der Membrane zu tun, sondern mit dem lockeren Sitz und der Wattierung sowie den Windverhältnissen auf einem Gespann. Bei weiteren Regenfahrten musste ich immer wieder den Effekt des Vollsaugens an Ärmeln und im Nacken feststellen. Des Weiteren hat man in solch einem Fall das Problem, mit dem äußerlich durchnässten Kombi ein Lo-

kal zu betreten. Der Lederkombifahrer zieht seinen Überzieher aus und ist salonfähig. Bei mir hat die Textillösung mit Goretex leider nur gemischte Gefühle hinterlassen. Sie kann zwar alles, aber nichts richtig. Auch bei der diesjährigen Hotzenwaldfahrt konnten prima Studien gemacht werden. Bei der Anfahrt mit 30 Grad im Schatten klagten die meisten über Garungsprozesse á la Römertopf: Was drin ist, bleibt drin, trotz Membrane. Bei der Rallye am Freitag waren bei den Textilfahrern massive Wassereinbrüche durch Dauerregen zu beklagen. Ich war Gott sei Dank in Leder und Überzieher unterwegs und bis auf die Goretextstiefel trocken. Das Problem ist mit den altbewährten Gamaschen wieder aus der Welt, denn der Stiefel ist zu gut als, dass ich ihn wegen der defekten Membrane entsorgen würde. Bleibt trocken! **MZ Pitt**

Trocken und atmungsaktiv?

Rukka präsentiert neuen Anzug für Tourenfahrer

Allroad heißt der neue Anzug von Rukka für die Kollektion 2006. Mit seiner Funktionalität und seinem Design soll er auch „die hohen Ansprüche der Fahrer von großen Enduros und Adventure Sports Bikes“ befriedigen. Jacke und Hose sind aus hochabriebfestem Cordura 500 gearbeitet, das an sturzgefährdeten Stellen nochmals durch Schoeller-Dynatec mit Kevlarfäden verstärkt wurde. Die Verwendung von Stretch-Cordura an ausgewählten Stellen sowie Weitenverstellungen in der Taille und an den Ärmeln sollen optimale Passform und flatterfreien Sitz garantieren. Luftdurchlässige, wei-



Der neue Anzug von Rukka. Ob er das hält, was die Werbung verspricht?

che, CE-geprüfte RVP-air-Protektoren sitzen an Schultern und Ellenbogen sowie Hüften, Knie und Schienbeine. Auch ein Rückenschutz ist vorhanden. Zur Ausstattung gehören auch Belüftungsöffnungen an Armen und Oberschenkeln. Kleinteile lassen sich in den sechs Taschen der Jacke und den zwei Taschen der Hose verstauen. Die linkere obere Brusttasche ist mit einem wasserdichten Taschenbeutel ausgestattet. Weitere Details: Zusätzlich zum Neoprenkragen kann an der Jacke ein elastischer Gore-Tex-Überkragen befestigt werden, der einen winddichten und lärmreduzierenden

Abschluss zum Helm bilden soll. Auch der Übergang zu den Handschuhen soll nach Angaben des Herstellers durch Armabschlüsse aus Gore-Tex-Stretch-Material eine gute Verbindung zwischen Jacke und Handschuhen herstellen. Zum Anzug gehören eine herausnehmbare Innenjacke mit zwei Taschen und eine Innenhose, die mit Gore-Tex-Membran dauerhafte Wasser- und Winddichtigkeit bei gleichzeitig höchster Atmungsaktivität versprechen. Im Futter

verarbeitetes Outlast soll wirksam Temperaturschwankungen regulieren.

Selbst Endurostiefel sollen wahlweise über oder unter der Hose getragen werden können. Dazu gibt es „an der Innenseite des Gesäßbereichs (. . .) das Rukka Air-Cushion-System, das als Klimapuffer wirkt und Kondensierung mindert. An der Außenseite garantiert das rutschhemmende Antiglide-Keptec einen sicheren Halt auf der Sitzbank.“ Sowohl Gürtel

wie auch abnehmbare Hosenträger sorgen für sicheren Sitz.

Die Rukka Allroad-Jacke gibt es wahlweise in Sahara-Beige oder in Schwarz – in beiden Fällen mit Applikationen in Titan. Die Hose wird in Titan sowie in Schwarz angeboten. Die Größen reichen von 46 bis 64. Die Jacke wird 799,- und die Hose 499,- Euro kosten. Ab Januar 2006 soll der neue Anzug des finnischen Bekleidungs-spezialisten im Handel zu haben sein. **lz**

Er-Fahrung mit Motorradbekleidung

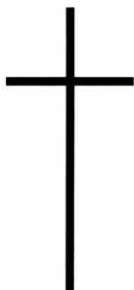
Vollmundige Versprechungen machen die Werbestrategen auch für die Motorradbekleidung. Das hat der Artikel von MZ-Pitt deutlich gezeigt. Aber fast jeder Motorradfahrer hat am eigenen Leib schon hautnah erfahren, was wasserdicht für manchen Hersteller scheinbar bedeutet. Auch ich habe mit meiner Anfang 2004 erworbenen Motorradkombi der Firma IXS und entsprechenden Stiefel, alles mit Gore-Tex, negative Erfahrungen gemacht. Überzeugten mich die schlanken Stiefel anfangs noch durch ihren Tragekomfort, war es nach der ersten längeren Regenfahrt vorbei mit dem Glauben an Wasserdichtigkeit. Auch mehrma-

liges Imprägnieren half nichts. Die Stiefel blieben undicht. Schon nach wenigen Minuten hatte ich nasse Füße. Dazu rosteten einige Nieten und die Nähte lösten sich auf. Fazit: Teurer Schrott. Der preiswertere Stiefel von BMW, den ich mir anschließend gekauft habe, ist dagegen wirklich wasserdicht.

Auch die Jacke ist nicht von bester Qualität: Bei längeren Regenfahrten dringt im unteren Bereich Wasser ein. Nicht viel aber, ärgerlich ist das auf Dauer schon. Zudem ist jetzt mittlerweile der zweite Druckknopf an der Jacke ausgerissen, die Garantiezeit ist natürlich vorbei und der Händler, bei dem ich die Kombi gekauft habe,

ist auch 50 Kilometer entfernt. Für mich steht nach diesen Erfahrungen jedenfalls fest: Von dieser Firma werde ich kein Produkt mehr kaufen. Vielleicht sollte ich den Versprechungen der Firma Rukka einmal auf den Zahn fühlen und die neue Kombi testen. Dann könnt ihr demnächst hier lesen, ob man ab und zu auch Werbeversprechen glauben kann. **lz**

Habt ihr gute oder schlechte Erfahrungen mit Bekleidung oder Zubehör gemacht? Einen besonderen Tipp? Dann schreibt doch an die Redaktion, damit alle Leser von euren Erfahrungen profitieren können.



Nachruf

Der BVDM trauert um seine Mitglieder Heinz Beckmann und Karola Schachtschneider. Heinz Beckmann verstarb am 4. September. Er zählte mit der Mitgliedsnummer 15 zu denjenigen, die dem BVDM Jahrzehnte die Treue hielten. Am 1.1.1960 war dem Bundesverband beigetreten.

Aktiv in unserem Verband dabei war auch Karola Schachtschneider, die im Alter von 44 Jahren verstorben ist. Sie war 20 Jahre Mitglied und vor allem bei der Deutschlandfahrt aktiv. Wir werden unseren verstorbenen Mitgliedern ein ehrendes Andenken bewahren.

Helfer willkommen

Im Frühjahr startet die neue Messesaison

Die Motorradsaison neigt sich allmählich dem Ende zu und schon beginnen die Vorbereitungen für die kommenden Messesaison, wo Hersteller und Zubehörlieferanten ihre neuesten Produkte präsentieren wollen. Auch wir als Verband möchten unsere Aktivitäten auf den Messen den Motorradfahrern näher bringen. Doch dazu brauchen wir viele helfende Hände. Nur wenn wir genügend Leute für Standbesetzung und Aufbau zur Verfügung haben, können wir uns erfolgreich auf einer Messe präsentieren. Deshalb überlegt doch einmal, ob ihr nicht zu den nachfolgend aufgeführten Termin Zeit habt, um uns tatkräftig zu unterstützen. Erfahrung ist dabei nicht unbedingt erforderlich, wir geben gerne die nötigen Kenntnisse und Informationen weiter.

Neben der großen Messe in Dortmund im März wird das Highlight der Messesaison auch für den BVDM die Intermot werden, die



Ob Eingangskontrolle, Kasse oder Einweisung, wie bei der Intermot 2004 brauchen wir auch bei der Intermot in Köln viele Freiwillige.

2006 wieder nach Köln zurückkehrt. Der BVDM wird dort wieder einen Campingplatz für Motorradfahrer betreuen. Auch dazu werden noch Helfer gesucht. Die nachfolgende Auflistung ist nicht vollständig, wer eine Messe vermisst, auf die der BVDM vertreten sein sollte, schickt mir bitte eine kurze Mitteilung.



Auf der Motorräder in Dortmund werden wir auch 2006 wieder mit einem Stand vertreten sein. Helfer bitte melden. (Fotos: Lenzen)

- 13.-15. Januar: Sachsenkrad in Dresden**
- 27.-29. Januar: Motorradwelt Bodensee in Friedrichshafen**
- 27.-29. Januar: Motorradtage in Hamburg**
- 3.-5. Februar: Berliner Motorrad Tage**
- 11.-12. Februar: Hansebike in Lübeck**
- 10.-12. Februar: Faszination Motorrad in Sinsheim**
- 10.-12. Februar: Motorradmesse Leipzig**
- 17.-19. Februar: Imot in München**
- 1.-5. März: Motorräder in Dortmund**
- 3.-5. März: MotorTrend in Halle**
- 11.-12. März: Intermoto in Saarbrücken**
- 12.-14. Mai: Technodrom in Freiburg**
- 11.-15. Oktober: Intermot in Köln**

Also schaut in euren Terminkalender, ob ihr uns bei einer Messe helfen könnt, und meldet euch dann bei der Redaktion. **IZ**

Wie bereits seit einigen Jahren Tradition, so fand auch dieses Jahr wieder die Juxori im Rahmen des Elefantentreffen-Helfertreffens auf dem Vereinsgrundstück des LV Rhein-Ruhr unweit des Nürburgrings statt. Wie üblich handelte es sich nicht um knifflige Orientierungsaufgaben, sondern die Fähigkeiten im Armbrustschießen, Eierlaufen und bei verschiedenen Geschicklichkeitsspielen waren zu beweisen. Außerdem gab es noch einen spannenden Kurzkrimi, bei dem Lücken im Text durch Ortsnamen aus der Eifel zu ersetzen waren – eine echte Teamaufgabe.

Das Wetter spielte mit, nach einigen Regentagen kam der Sommer zurück und bescherte uns wunderschönes, nicht zu warmes Fahrwetter. Die Teilnehmerzahl war auf einen neuen Rekord von 36 gestiegen. Start und Zielpunkt war das Vereinsgelände, die so genannte Flugwache, den Wendepunkt markierten die Mühlsteinhöhlen bei Gerolstein. Hier wurden früher aus einem erloschenen Vulkankegel

Höhlen in den Fels getrieben und Mühlsteine abgebaut. Einige dieser Mühlsteine sind noch als Tische am Wanderparkplatz am Fuße der Höhlen im Einsatz, beziehungsweise man kann angefangene

Fels sehen. Der Anstieg zu den Höhlen war zu Fuß zu bewältigen, was für Biker natürlich immer ein hartes Brot darstellt, deshalb habe ich auch oben mit Getränken, Waffeln und Äpfeln die Teilnehmer wieder auf Vordermann gebracht. Der Rückweg bot ein weiteres Highlight: das NSU-Quickly-Treffen in Mannebach. „Nie mehr laufen, Quickly kaufen“ war ein berühmter Werbespruch in der Wirtschaftswunderzeit. Außer Quicklys



In den 50er Jahren noch ein begehrtes Fortbewegungsmittel: Das NSU-Quickly.

wurden auch noch einige andere NSU-Fahrzeuge, darunter auch solche mit vier Rädern, gezeigt.

Alle Teilnehmer sind zum Glück wohlbehalten zurückgekehrt, die einen kamen dabei etwas früher, die anderen, wie die „Hörnchen-tunker Bergisches Land“, etwas später. Der Mannschaftspreis ging jedenfalls in diesem Jahr an die „Elefantentreffen-Nordlichter“.

Wie die Fahrt selber, so konnte auch die Siegerehrung abends bei sehr gutem Wetter durchgeführt werden. Die Preise hatten sich auf wundersame Weise vermehrt, so dass wirklich für jeden Teilnehmer und alle Kinder ein Preis dabei war. Für nächstes Jahr muss ich mir dann aber etwas ausdenken, damit nicht schon wieder unser nördlichstes Vereinsmitglied die Einzel- und auch die Mannschaftswertung gewinnt. Nachzutragen wäre noch, dass der Posten von Uli zum ersten Mal seit drei Jahren von allen Teilnehmern gefunden wurde.

Stefan Michler



Auch High-Tech war im Einsatz an den verschiedenen Stationen, wo die Teilnehmer der Jux-Ori ihre Aufgaben bewältigen mussten. (Fotos: Michler)

Fahre mit Stolz

Ein Porträt der Blue Knights aus Mainz

Ride with Pride, Fahre mit Stolz, das ist der Wahlspruch des „Blue Knights’ Law Enforcement Motorcycle Club Inc.“ weltweit.

Blue Knights? – Sind das nicht diese Polizisten, die in ihrer Freizeit mit Kutte und Colour durch die Gegend fahren? Genau – das sind die Blue Knights und ich bin seit gut zwei Jahren Mitglied in einem von mittlerweile achtundzwanzig deutschen Chaptern – den „Blue Knights Germany XVIII Rhein-Main e.V.“ mit Sitz in Mainz.

Die Geschichte der Blue Knights ist schnell erzählt: 1974 gründeten einige Polizisten in Bangor/Maine (USA) ihren eigenen Motorradclub, da sie aufgrund ihres Berufes in anderen Clubs nicht willkommen waren. Von Anfang an stand fest, dass sie einen familienorientierten Club haben wollten, in dem



Chapter Nummer 18 sind die Blue Knights aus Mainz.

die jeweiligen Lebenspartner und Kinder der Mitglieder fest integriert werden. Und diese Familienorientierung besteht auch heute noch. Der Name „Blue Knights“ hat eine

enge Beziehung zum Beruf. Im Gegensatz zum Grün der deutschen Polizei ist die vorherrschende Farbe bei der amerikanischen Polizei das Blau. Und da sich Polizisten in aller Welt gerne selber als moderne Ritter und Kämpfer für das Gute sehen, nannten die Gründer ihren Motorradclub „Blue Knights“. Und wie es sich für einen Club gehört, haben die Blue Knights auch Ziele: Verbesserung des Ansehens von Polizei und Motorradfahrern in der Öffentlichkeit, Verbesserung der Völkerverständigung und Förderung des Motorrad-Tourensports. 1989 kam die Idee der Blue Knights auch nach Deutschland, nachdem zuvor bereits in Frankreich und in den Benelux-Staaten die ersten europäischen Chapter gegründet worden waren. Und auch in Deutschland setzte sich die Idee der Blue Knights durch.

Zwischenzeitlich gibt es in allen Teilen Deutschlands achtundzwanzig eigenständige Chapter mit etwa 1000 aktiven Mitgliedern. Weltweit gibt es derzeit mehr als 18 000 Mitglieder in über 40 Staaten.

Im September 2001 wurde in Mainz das Chapter Germany XVIII Rhein-Main gegründet. In diesem Chapter bin ich seit Anfang 2003 Mitglied und seit Ende 2003 Road Captain. Und dieses Chapter möchte ich hier nun etwas genauer vorstellen.

Bei der Gründung im Jahre 2001 noch mit zehn Mitgliedern, sind wir heute siebzehn Männlein und Weiblein – jawohl, die gibt es bei den Blue Knights auch als gleichberechtigte Mitglieder – die aktiv am Vereinsleben teilnehmen. Zwi-



Gemeinsame Ausfahrten gehören zum festen Programm der motorradfahrenden Polizisten. (Foto: Tummescheit)

schenzeitlich wurde von einigen ehemaligen Mitgliedern unseres Chapters ein neues Chapter gegründet, einige Mitglieder wechselten in andere Chapter, die näher lagen, da wir in der Anfangsphase einen Einzugsbereich von mehr als 100 Kilometern um Mainz hatten. Jeden ersten Dienstag im Monat treffen wir uns zu unserem Stammtisch. Nachdem dieser Stammtisch früher in wechselnden Gaststätten stattgefunden hatte, sind wir letztes Jahr dazu übergegangen, uns regelmäßig in der Kantine der Hessischen Polizeischule in Wiesbaden zu treffen. Gäste sind jederzeit willkommen, allerdings bitten wir um Voranmeldung (schon alleine, um den Posten am Eingang des Geländes informieren zu können). Und da so eine Kantine auf Dauer auch nicht der wahre Treffpunkt ist, halten wir derzeit die Augen auf, um uns eventuell mal ein eigenes Clubhaus unter den Nagel reißen zu können.

Darüber hinaus treffen wir uns mehr oder weniger regelmäßig zu gemeinsamen Ausfahrten – wobei es dabei aufgrund des Berufes und des damit verbundenen Schichtdienstes einiger Mitglieder leider so ist, dass wir so gut wie niemals alle Mitglieder unter einen Hut bekommen.

Jedes Jahr fahren wir gemeinsam oder auch alleine verschiedene Treffen an. Seien es Treffen anderer Blue Knights Chapters oder auch Treffen befreundeter Clubs. Während der Saison findet nahezu an jedem Wochenende irgendwo in Deutschland oder Europa ein Blue Knights Treffen statt, so dass wir insgesamt auf eine recht hohe Anzahl von angefahrenen Treffen kommen. Allen Schichtdiensten und anderen Widrigkeiten zum



Regelmäßig spenden die Blue Knights für einen guten Zweck. So sind schon große Summen zusammen gekommen. (Foto: Tummescheit)

Trotz, versuchen wir zumindest einmal im Jahr mit möglichst großer Zahl gemeinsam auf ein Treffen zu fahren. Verbunden wird diese Fahrt dann normalerweise mit einer mehrtägigen An- und Abreisetour. 2003 war es das Gründungstreffen des ersten Blue Knights Chapters in der Schweiz, 2004 das Gründungstreffen des ersten Blue Knights Chapters in Kroatien in Umag.

Im Mai 2005 war es das Gründungstreffen der Blue Knights in Berlin. Mit zwölf Personen auf neun Motorrädern war eine zweitägige Anreise mit Übernachtung im Thüringer Wald geplant.

Aber auch ein Treffen in Wales standen in diesem Jahr noch auf dem Programm und jede Menge andere Gelegenheiten zum Motorradfahren und Party feiern.

Fester Termin für einige von uns ist mittlerweile auch das Godfroid-Meeting der belgischen Blue Knights in Bouillon in den belgischen Ardennen. Dabei handelt es

sich um ein Winter-Tentcamp, jeweils am letzten Wochenende vor Weihnachten. Und natürlich fahren wir dort mit den Motorrädern hin. Obwohl jedes Treffen etwas anders ist und jedes Chapter sein eigenes Rahmenprogramm bietet, gibt es eine Gemeinsamkeit auf jedem offiziellen Blue Knights Treffen: Das ist die Spendenübergabe für einen wohltätigen Zweck. So konnten wir auf unserem eigenen Gründungstreffen im September 2004 in der Jugendherberge in Rüdesheim am Rhein einen Scheck über 2500 Euro an die Schule für Behinderte des St. Vincenz Stiftes Aulhausen übergeben. Weltweit haben die Blue Knights seit 1991 über 4,2 Millionen US-Dollar für wohltätige Zwecke gespendet.

Aber zurück zu unserem Chapter: Bei uns im Club ist mittlerweile eine deutliche BMW-Überlegenheit festzustellen (zwölf von achtzehn Motorrädern sind BMW), allerdings gibt es keine Markenbindung. Neben den BMW gibt es bei

uns auch Japaner aller Art. Und neben 17 Solomotorrädern gibt es auch noch mein BMW-Gespann im Club. Mitglied kann bei uns jeder werden, der Polizei- oder Zollbeamter ist und aufgrund gesetzlicher Bestimmungen befugt ist, Festnahmen durchzuführen.

Darüber hinaus gibt es auch die Möglichkeit, pro zehn regulärer Mitglieder ein Mitglied aufzunehmen, das nicht über dieses Festnahmerecht verfügt. Und wenn man uns fragt, ob uns irgend et-

was von anderen Clubs unterscheidet, dann können wir mit Fug und Recht behaupten: Nein, abgesehen von dem gemeinsamen Beruf unterscheiden wir uns nicht von anderen Clubs. Denn auch wir wissen, wann wir Feierabend haben und auch wir genießen unsere Freizeit.

Wer gerne mehr über mein Chapter oder die Blue Knights allgemein wissen möchte, der findet uns natürlich auch im Internet. Unter <http://www.blueknights.de> gibt es

unter anderem eine Auflistung aller deutschen Blue Knights Chapter und unsere Homepage könnt ihr erreichen unter der Adresse <http://www.bkg18.de>.

Und wer uns gerne mal bei einem unserer Stammtische besuchen möchte oder an einer unserer Ausfahrten teilnehmen möchte, kann sich über unsere Homepage auch direkt mit uns in Verbindung setzen.

„Tigris“
(Franklin Tummescheit)

Ifz unter neuer Leitung

Achim Kuschefski löst Elmar Forke ab

Neuer Chef des Institutes (Ifz) für Zweiradsicherheit in Essen ist Dr.-Ing. Achim Kuschefski. Er tritt die Nachfolge von Elmar Forke an, der aus gesundheitlichen Gründen die Institutsleitung abgegeben hat. Für die Forschung zuständig ist jetzt Matthias Haasper.

Der 48-jährige Kuschefski war erfolgreich im Straßenrennsport aktiv und hat 1982 den OMK-Pokal gewonnen. Er will „Forschung, Wissenschaft und Praxis unter einen Hut bringen“, dabei sollen die Bedürfnisse der Motorradfahrer eine wichtige Rolle spielen.

Matthias Haasper (32) soll sich als Forschungsleiter um die Verbesserung der Zweiradsicherheit durch internationale Kooperationen kümmern. Er war verantwortlich für die Ifz-Konferenz „Sicherheit – Umwelt – Zukunft“.

Das neue Führungsteam will neben zahlreichen Forschungsaktivitäten und Fachkonferenzen vor allem die Zusammenarbeit mit Behörden, Ämtern und Verbänden stärken.



Neues Führungsteam des Ifz: Achim Kuschefski (l.) und Matthias Haasper.

Auch der Dialog mit Politikern, Motorradherstellern, Fahrerverbänden und Motorradclubs sei für Kuschefski und Haasper ein wichtigen Aspekt. Auch künftig werde für das Institut das Motto gelten: „Probleme erkennen, benennen und Lösungen erarbeiten“. **lz**

Achtung!
Redaktionsschluss
für das Heft 4/05
ist der 15.
November!

Kein echter Fortschritt?

Moderne Maschinen verbrauchen auch nicht weniger

Liebe Redaktion,
auch wenn ich bisher eher passives Mitglied gewesen bin, möchte ich mit einem Leserbrief (eigentlich sind es fast schon zwei) zu den Zuschriften von Uwe Flammer und Wilhelm Ley meine Meinungen kund tun. Beide haben da Probleme angesprochen, die mich schon seit längerem „quälen“.

Vielleicht habt ihr in der nächsten Ausgabe noch Platz und könnt das Folgende veröffentlichen.

Motorradfahren 2005 und Zukunft, Kraftstoffverbrauch und keine Windgesichter mehr?

Zum Leserbrief von Uwe Flammer:

Ich meine, dabei fehlt auch der Wille zum „konstruktiven“ Energiesparen seitens der Motorradindustrie. Ich fahre nach mehreren „kleinen“ Motorrädern (Honda XL 250 K4, Zündapp KS 175, Suzuki GSX 400 E), die interessanterweise alle beim Verbrauch auf der Landstraße mit etwa 4 bis 4,5 Litern ziemlich gleichauf lagen und somit schon „damals“ dem Ideal von vier Litern recht nahe kamen, seit 1997 eine 1200er Gold Wing. Klar, dass die mehr verbraucht - Gewicht, 80er-Jahre-Motorrad und so! Aber muss ich deshalb wirklich ein schlechtes Verbrauchs-Gewissen haben? Ich habe einen aktuellen Test zum Anlass genommen und mit meinen eigenen Erfahrungen verglichen. Eigene Honda GOLD WING 1200 I, Baujahr 1987. Eckdaten: 1184 ccm, 69 kW (94 PS) bei 7.500 U/Min, 107 Nm bei 5200 U/Min., Vier-Vergaser-Anlage, Kardan, 341 kg. Verbrauch nach eigenen Erfahrungen (über rund.

80 000 Kilometer: Landstraße ca. 5,5 l/100 km, Autobahn bis Richtgeschwindigkeit ca. 6,5 l/100 km, Autobahn über Richtgeschwindigkeit ca. 7 bis 8,5 l/100 km. Test Syburger, August 2005, Honda CB 1300 ABS, Baujahr 2005. Eckdaten: 1284 ccm, 85 kW (116 PS) bei 7500 U/Min, 117 Nm bei 6000 U/Min., Einspritzanlage, Kette, 262 kg. Test-Verbrauch: Landstraße rund 6 l/100 km, Autobahnverbrauch „... selten über 8 Liter ...“. Mein Fazit: Vergleichbare Motoren verbrauchen offensichtlich in etwa die gleiche Menge Kraftstoff. Was mich nachdenklich stimmt, ist, dass das in diesem Beispiel trotz 18 Jahre jüngerer Technik (vier Vergaser contra Einspritzanlage), geringerem Gewicht (341 contra 262 kg) und ähnlichem Drehzahlniveau (Höchstleistung, Drehmoment) so ist! Ich weiss natürlich auch, dass vieles vom persönlichen Fahrverhalten abhängt, aber eine Tendenz zu weniger Verbrauch bei vergleichbaren Leistungen kann ich aktuell nicht sehen.

Zum Leserbrief von Wilhelm Ley: Flach, altklug oder übertrieben - keineswegs, ich würde sagen „den Lifestyle-Biker“ auf den Kopf getroffen!“ Ich frage mich manchmal, ob denn die „Echten“, „Windgesichter“ etc. nicht ohnehin schon stark dezimiert sind. Denn das scheint doch eine Mehrheit zu sein, die „trendy“ ist und „Biker's Lifestyle“ lebt - zumindest wenn ich mir die fetten Prospekte der Zubehöranbieter betrachte. Auch nach eigenen Erlebnissen und Gesprächen kann ich mich über die Motivation mancher, sich ein Motorrad zu kau-

fen und vorzuhalten (ja, auch das kostet!) nur noch wundern! Da gibt es eine ganzjährig angemeldete 750er, die in den sieben Jahren ihres Daseins noch keine 3000 Kilometer angesammelt hat! Andere möchten zwar auf gemeinsame Touren angesprochen werden, machen aber jegliche Tourenplanung mit dem Spruch „bin aber überzeugter Schönwetterfahrer“ selber zunichte! Und was ist jetzt mit Motorradfahren oder gar -reisen? Meist Fehlanzeige und wenn ...nun, Tourguides Leid ist eine solche Gruppe, wo es spätestens nach einer Fahr-Stunde heißt „ich will rauchen / Kaffee trinken / muss mal / mir tut der A.... weh /usw.“ Andersherum profitieren die so genannten „Echten“ von den finanzstarken „Lifestyle-Bikern“, diese ermöglichen immerhin das genannte große Angebot! Bleibt die Frage, ob es so bleibt - den Pessimismus teile ich!

Also, genießt eure Freizeit auf zwei oder drei Rädern, vielleicht mit ein paar Getreuen - denn die gibt's noch!

Uwe Nierstenhöfer

Habt ihr eine andere Meinung, teilt ihr eine Ansicht, regt ihr euch über etwas, dann schreibt uns einen Leserbrief. Per E-Mail an: ballhupe@bvdv.de oder per Post an die Redaktionsadresse.

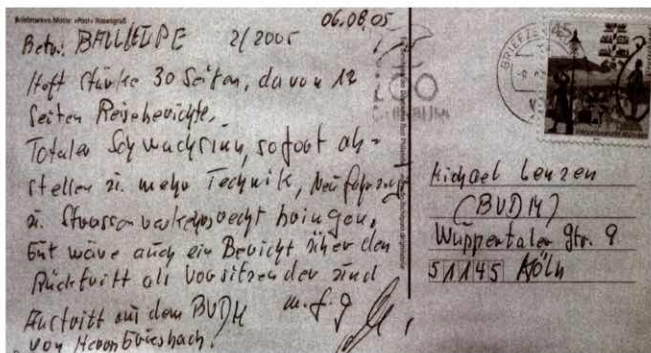
Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Kürzungen lassen sich aus redaktionellen Gründen nicht immer vermeiden. 12

Immer fair bleiben

Bitte die Spielregeln für Zuschriften beachten

Als Redakteur mit langjähriger Berufserfahrung habe ich schon jede Menge Leserbriefe auf dem Schreibtisch gehabt, darunter auch einige, die nicht veröffentlicht werden konnten. Bei der Ballhupe war das bislang noch nicht der Fall, weil sich alle Leserbriefschreiber an ein paar simple Regeln gehalten haben. Name und Anschrift angeben und niemanden beleidigen. So weit so gut. Jetzt erreichte ein Schreiben die Redaktion, dass den Ansprüchen an einen Leserbrief absolut nicht genügt. Sowohl vom Ausdruck aber vor allem, weil die Postkarte zwar unterschrieben, aber kein Absender zu identifizieren ist. Ich will das Schreiben hier dennoch veröffentlichen, verbunden mit der gleichzeitigen Bitte, sich künftig an die einfachen Spielregeln zu halten und zu seiner Meinung auch mit dem eigenen Namen zu stehen. Sich hinter der Anonymität zu verstecken ist einfach, zu seiner Meinung zu stehen, verlangt dagegen Mut.

Ich stelle die in der Zuschrift angesprochenen Themen gerne zur Diskussion, schließlich soll die Ballhupe das Heft unserer Mitglieder sein, und ich bin für alle Anregungen offen. Doch ich kann und will da-



Hier noch einmal der Inhalt des Postkarte in gedruckter Schrift:

Betr.: Ballhupe 2/05. Heft starke 30 Seiten, davon 12 Seiten Reiseberichte. Totaler Schwachsinn sofort abstellen u. mehr Technik, Neufahrzeuge u. Strassenverkehrsrecht bringen. Gut wäre auch ein Bericht den Rücktritt als Vorsitzender und Austritt aus dem BVDM von Herrn Griesbach.

her auch überwiegend das veröffentlichten, was die Mitglieder liefern. Und das sind zum großen Teil Reiseberichte (Teilweise hervorragend geschrieben und zu schade zum Kürzen, so etwa der Cevennen-Bericht von Manfred Berwanger), die ich keineswegs für Schwachsinn halte. So habe ich jetzt noch mindestens drei Reiseberichte im Stehsatz, die ich aus Platzgründen bisher nicht veröffentlicht habe. Mehr Technik und Berichte über Neufahrzeuge gibt

es meiner Meinung nach in den gängigen Motorradzeitschriften genug. Mit denen kann und möchte ich nicht konkurrieren. Schreibt der Redaktion, was in eurer Ballhupe stehen soll. Oder - besser noch - schreibt direkt die passenden Artikel dazu. Die Vielfalt des BVDM, seiner Aktivitäten und seiner Clubs soll sich auch in der Verbandszeitschrift wiederfinden. Ich freue mich auf eine lebhaft Diskussion und viele Zuschriften.
Michael Lenzen

Motorradtreffpunkt „Haus Scheppen“ als Wahlkampfthema

Auf einem Wahlkampfplakat der SPD behauptete Bundestagskandidatin Petra Hinz: SPD rettet Motorrad- und Kommunikationstreff Haus Scheppen. Auf Einfluss der SPD sei die Umgestaltung des Areals vom Tisch, so die Politikerin. Das Wahlplakat und einen Leser-

brief dazu schickte uns Mitglied Rudi Ehrlich:

Leider weiß ich nicht, an wen ich diesen Liebesbrief senden darf! Na egal, irgend jemand wird ihn schon ihn die Finger kiregen und sich ärgern. Um es kurz zu machen, es dreht sich wieder um den belieb-

ten Motorradtreffpunkt „Haus Scheppen“. Es ist einfach skandalös, mit welchen gemeinen Tricks die Anwohner arbeiten. Man scheut sich nicht, falsche, selbstgemachte Verkehrshinweise anzuzeigen. Ich wollte schon eine Anzeige machen, aber nach einigen

Tagen war das selbstgebaute Produkt wieder entfernt worden. Es hat bereits eine „Beratung stattgefunden“, natürlich wieder ohne Motorradfahrer! Mir ist diese Wahl-

werbung in die Finger gefallen, ich möchte aber betonen, dass ich keine Wahlwerbung machen möchte! Ich finde die Daten einfach interessant. Ich hoffe, dass ihr etwas

damit anfangen könnt. Vor einiger Zeit habe ich euch schon einmal einen Brief über dieses Thema zugeschickt.

Tschüss, **Rudi Ehrlich.**

Nachlese zur JHV

Mit Vergnügen habe ich gerade einmal wieder die Ballhupe gelesen. Unter anderem auch den Bericht über die JHV und die Vorstandswahlen. Wieder einmal ist der Andrang der Mitglieder, ob nun zur Bundesbeiratsitzung oder zur JHV, höchstens mäßig zu nennen. Dies kann bestimmt nicht an der Organisation oder am Austragungsort gelegen haben, denn in den letzten Jahren war es eigentlich nie richtig voll auf der JHV. Wir haben sie hier in Soest selbst erst vor einiger Zeit ausgerichtet. Auch ich bin in den letzten Jahren nur vereinzelt einmal bei einer solchen JHV aufgelaufen.

Warum nur? Ich denke, die Antwort ist u.a. im Altersdurchschnitt unserer Mitglieder zu suchen. Auch ich bin nicht mehr der zornige junge Mann der ich vor 15-20 Jahren noch war. Man wird bequem und auch jedes „freie“ Wochenende muss mit zu Hause abgestimmt sein (jetzt bitte nicht den Vorschlag, meine Frau könne ja mitkommen - macht sie bestimmt nicht).

Aber es ist so wie es ist, und muss man als Verein nicht letztendlich dem Verhalten seiner Mitglieder Rechnung tragen? Wenn die Leute nicht zum Bier trinken in die Kneipe kommen, kann man ihnen das Bier auch nach Hause liefern. Soll in diesem Fall heißen, warum wurde z.B. nicht die Ballhupe als Wahlkampfplattform für die Wahl zum Vorsitzenden genutzt. Eine kurze „Wahlkampfrede“ wird auch

dem größten Teil der anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern die Kandidaten nicht nachhaltig vorgestellt haben.

Wenn die stimmberechtigten Mitglieder nicht zur Wahlurne kommen, warum besteht nicht die Möglichkeit einer Briefwahl? Ich weiß jetzt nicht, ob das bundesdeutsche Vereinsrecht so etwas überhaupt zulässt, bei Bundes-/Landtagswahlen etc. nutze ich diese Möglichkeit jedenfalls ständig.

Gleiches gilt für die Bundesbeiratsitzung. Natürlich habe ich als Vorsitzender eines BVDM-Ortsclubs eine Meinung zu den jeweiligen Tagesordnungspunkten. Nur ist es mir nicht wichtig genug, dafür jedesmal einige hundert Kilometer zu fahren. Ist schade oder vielleicht auch nicht anständig von mir, aber so ist es nun einmal.

Kann man hier nicht vielleicht eine Onlinemöglichkeit andenken, vielleicht in der Form einer regelmäßigen Mailingliste?

Ich freue mich, dass sich wieder einige Kameraden gefunden haben, die bereit sind, Vereinsarbeit zu leisten, für die ich leider zu faul bin und wünsche dem neuen Vorstand alles Gute und vor allem auch Freude an der Arbeit.

Traurig stimmt mich natürlich der Weggang vom Frank Klemens. Ich möchte und kann es aus der Distanz nicht bewerten, wenn es wirtschaftlich einfach nicht reicht für eine professionelle Kraft in der Geschäftsstelle, dann geht es eben

nicht. Ein Verlust für unseren Verband ist es auf jeden Fall. Ich wünsche dem Frank alles Gute und hoffentlich sieht man dich bald einmal wieder.

Noch trauriger stimmt mich allerdings fast schon der letzte Satz in dem Artikel, dass der Hajo aus dem BVDM ausgetreten ist. Ich weiß nicht was im Verein, Vorstand oder sonstwo vorgefallen ist und möchte es auch nicht unbedingt wissen. Es sollte uns aber alle als Mitglieder nachdenklich machen, daß ein 1. Vorsitzender nach einer mehrjährigen, durchaus nicht erfolglosen Amtszeit augenblicklich dem Verein den Rücken kehrt. Sind wir als Vereinskameraden nicht in der Lage gewesen, eine freundschaftliche Beziehung aufzubauen die auch eventuelle Unstimmigkeiten überdauert? Hajo, ganz egal was war, es tut mir leid, und hoffentlich sieht man auch dich bald einmal wieder.

Viele Grüße euch allen

Thorsten

Vorschau auf die Ballhupe 4/05

Und das erwartet euch im nächsten Heft:
Elefantentreffen
Spendenhotline
Reisebericht
Tagesfahrlicht für Pkw
Clubporträt
Motorradwallfahrt

Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.)

seit 1958 erfolgreich aktiv für alle

Motorradfahrer



Wir bieten:

Veranstaltungen

- ▶ Deutschlandfahrt
- ▶ Elefantentreffen, das weltweit größte Wintertreffen
- ▶ Sicherheitstrainings
- ▶ Tourentrophy mit Orientierungsfahrten in verschiedenen Regionen
- ▶ Gespannfahrerlehrgänge
- ▶ touristische Jahreswertung
- ▶ Trialkurse
- ▶ Schrauberkurse
- ▶ Gespannfahrerlehrgänge

Weitere Angebote:

- ▶ Lederleasing für Kinder
- ▶ Vergünstigen bei kooperativen Mitgliedern (Firmen und anderen Vereinen/Verbänden)
- ▶ Versicherungsservice
- ▶ Touren- und Treffenkalender
- ▶ Spaß unter Gleichgesinnten bei Aktivitäten der über 50 dem BVDM angeschlossenen Ortsclubs

**Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.
Carl-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz**

Tel. 06131/503280 Fax 06131/503281
www.bvdm.de E-Mail info@bvdm.de

Interessenvertretung

auf nationaler und europäischer Ebene:

Wir sind aktiv dabei:

- Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)
- Federation of European Motorcyclist Association (FEMA)
- Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO)

Wir kämpfen gegen:

- ▶ Streckensperrungen
- ▶ Kfz-Steuereinstufungen
- ▶ Bitumenschmierereien
- ▶ Reifenbindung
- ▶ Antimanipulationskatalog
- ▶ Tagesfahrlicht für Pkw

Wir fordern:

- ▶ Gleichberechtigung für Motorradfahrer
- ▶ Motorradgerechte Straßen
- ▶ Leitplankenprotektoren und
- ▶ Unterfahrschutz
- ▶ Durchfahrerlaubnis im Stau

**Der BVDM kooperiert mit
der Deutschen
Verkehrswacht und dem
Deutschen Motorsportbund
(DMSB)**



BVDM e.V.

Mehr Freiheit für dich!

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

Wir vertreten mehr als 13.000 Motorradfahrer!

Gemeinsam mit dir sind wir noch stärker!

Damit du dich von den Vorteilen der Mitgliedschaft im BVDM ein Jahr lang überzeugen kannst, bieten wir dir eine Schnuppermitgliedschaft für 10 Euro an.

Du erhältst unsere Verbandszeitung „BALLHUPE“ mit aktuellen Infos und Terminen. Wenn du in dieser Zeit „ordentliches Mitglied“ wirst, wird dieser Betrag als Aufnahmegebühr angerechnet. Die Schnuppermitgliedschaft erlischt automatisch nach einem Jahr.

Wenn du Mitglied wirst, kostet dich das 5 Euro Aufnahmegebühr und gerade mal **4 Euro Beitrag pro Monat.**

Mit dem Mitgliedsbeitrag unterstützt du unsere erfolgreiche Arbeit im Kampf für die Rechte aller Motorradfahrer.

Bitte zahle deinen Beitrag erst nach Aufforderung. Zusammen mit dem Mitgliedsausweis senden wir dir die Satzung und einen BVDM-Aufkleber zu.

☐ Mitgliedschaft ☐ Schnuppermitgliedschaft

Name/Vorname _____

Straße/Postfach _____

PLZ/Wohnort _____ / _____

Geb.-Datum _____ Ehepartner v. Mitglied ☐
Motorradclub _____ BVDM-Verein

☐ Ja /Nein ☐

mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an

Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift* _____

*Bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters

Hinweis nach § 43 BDSG:

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

Weitere Informationen erhältst du auch bei unserer Bundes-Geschäftsstelle oder im Internet.

BVDM – Geschäftsstelle

Carl-Zeiss-Straße 8

55129 Mainz

Tel. 06131/503280

Fax 06131/503281

E-Mail : info@bvdn.de

Internet: www.bvdn.de

Mitgliedsnummer _____

Einzugsermächtigung

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit einverstanden, dass der BVDM e.V. den von mir laut Beschluss der Hauptversammlung zu zahlenden Jahresbeitrag von meinem Konto mittels Einzugsbeleg abbuchen lässt.

Kontoinhaber _____

Konto Nr. _____

BLZ _____

Bank _____

Tel: _____ Fax: _____

E-Mail _____

Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift* _____

*Bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters