

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Ausgabe 3/2006



Richtig Druck.

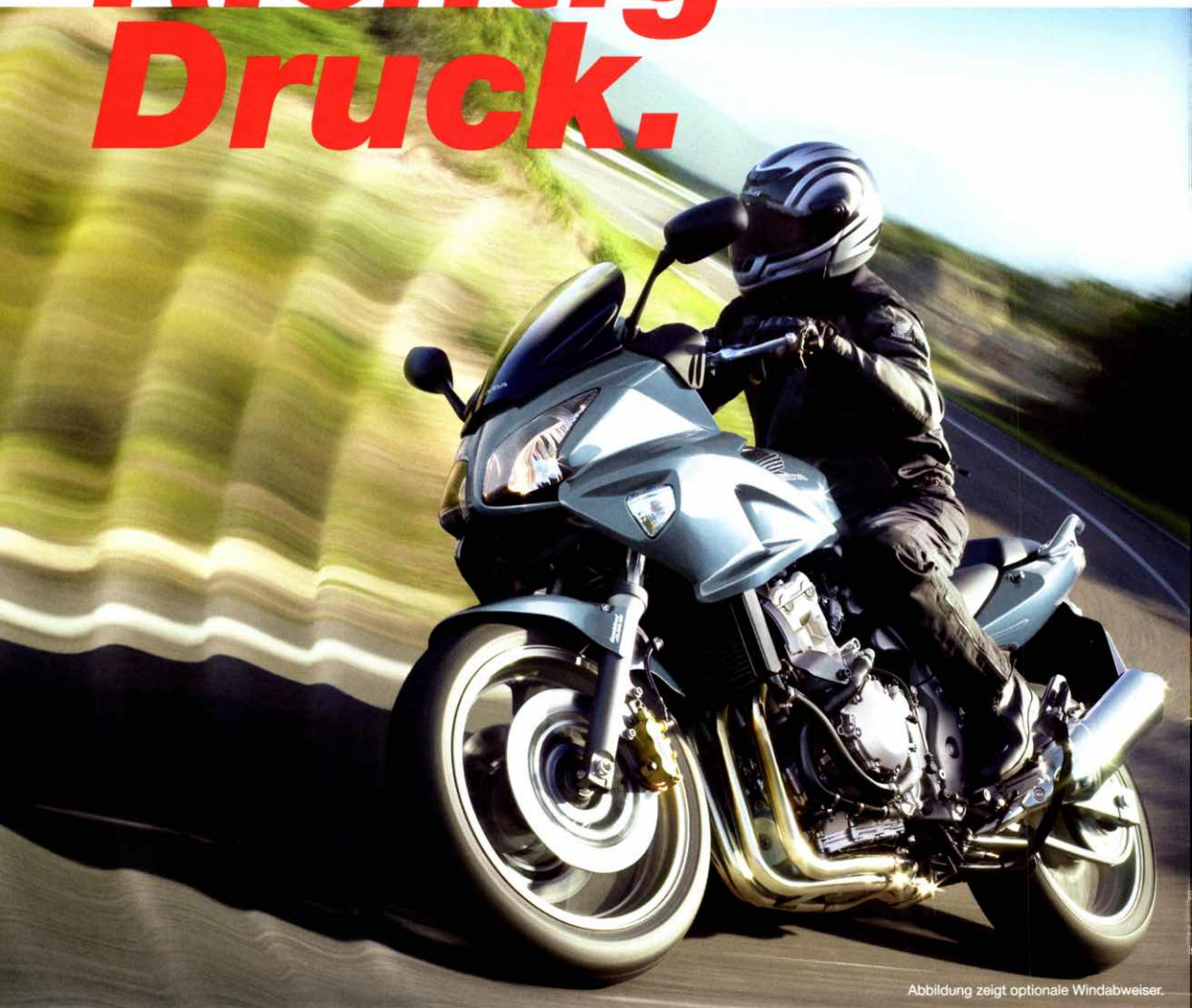


Abbildung zeigt optionale Windabweiser.

Die neue Honda CBF1000 – Sportlichkeit neu definiert.

Sattes Drehmoment: In der neuen CBF1000 arbeitet der aktuelle Fireblade-Motor, abgestimmt auf noch mehr Druck aus dem Drehzahlkeller. Der Sport-Allrounder kombiniert dieses High-tech-Triebwerk mit easy Handling, dreifach verstellbarem Fahrersitz, einer sportlichen Halbverkleidung mit verstellbarer Scheibe und dem bewährten Honda ABS-CBS-Bremssystem. Die neue CBF1000 setzt so neue Maßstäbe – zu einem erstaunlich günstigen Preis.

Weitere Informationen unter 0 18 05 / 20 20 90 (€ 0,12/Min.) oder www.honda.de

Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Nun hat es der ADAC uns allen gezeigt: Der von Honda für den Luxustourer Goldwing entwickelte Airbag funktioniert tatsächlich und kann Leben retten. Wer hätte denn auch gedacht, dass die Honda-Ingenieure ihr Handwerk verstehen.

Das Rauschen im deutschen Blätterwald war gewaltig, kein Vergleich zu dem Echo, das die Präsentation des weltweit ersten serienmäßigen Airbags durch Honda hervorgerufen hat. Doch warum hat wohl der Weltkonzern Honda nicht die Werbetrommel gerührt und den ersten Motorrad-Airbag als Weltsensation gefeiert? Weil die Zweiradexperten ihre Arbeit im Gegensatz zum ADAC durchaus richtig einschätzen. Der Airbag kann einem Fahrer einer Goldwing in einer genau definierten Unfallsituation - Aufprall auf ein Auto in rechtem Winkel (mit Abweichung von bis zu zehn Grad) - das Leben retten. Aber es sind noch viele Fragen offen. Was ist mit einem Beifahrer, was passiert bei einem anderen Aufprallwinkel oder bei einem Sturz. Der erste Airbag ist nicht der Durchbruch dieser Sicherheitstechnik für alle Motorräder. Bis dahin werden noch viele Jahre intensiver Entwicklungsarbeit erforderlich sein. Daher ist es unsinnig, jetzt den Airbag für Motorräder zu fordern. Und das ist den Herstellern bewusst.

Neben der passiven ist vor allem die aktive Sicherheit wichtig. Denn meistens verursacht der Faktor Mensch und nicht die Technik die Unfälle. Deshalb ist die Schulung aller Verkehrsteilnehmer vordringliches Ziel: durch Sicherheits- und Fahrertrainings. Und nicht nur der Motorrad- sondern auch der Autofahrer, die schon in der Fahrschule mit den besonderen Gegebenheiten des Motorrads vertraut gemacht werden müssen.

Hier könnte sich der ADAC einmal positiv für die Sicherheit von uns Motorradfahrern einbringen und an seine Mitglieder für rücksichtvolles Verhalten gegenüber Zweiradfahrern appellieren und ihnen die Fahrphysik eines Motorrades einmal näher bringen. Viele Unfälle zwischen Pkw und Motorrad könnten verhindert werden, wenn Autofahrer besser hinschauen und im Zweifelsfall nicht losfahren, sondern stehen bleiben würden. Der BVDM macht sich schon lange für partnerschaftliches Verhalten und mehr Sicherheit im Straßenverkehr stark. Nicht nur durch seine politische Arbeit in Ländern, Bund und Europa, sondern durch praktische Arbeit vor Ort. Angefangen bei der Montage von Anpralldämpfern und Unterfahrschutz bis hin zu Beseitigung von Gefahrenstellen.

Damit wir noch mehr und effektiver, vor allem politisch, arbeiten

können, müssen wir noch viel mehr Motorradfahrer als Mitglieder gewinnen. Denn es ist ein Unterschied, ob wir 13.000 oder 100.000 Zweiradfahrer vertreten. Also macht Werbung für den BVDM, erzählt Freunden, Bekannten, Kollegen von unserer vielseitigen Arbeit für die Interessen aller Motorradfahrer und den umfangreichen Angeboten, die unser Verband bietet. Und vor allem von dem Spaß, den es bei unseren Veranstaltungen immer gibt.

Einen goldenen Motorradherbst mit vielen schönen und unfallfreien Kilometern wünscht Euch



Michael Lenzen

Michael Lenzen

2. Vorsitzender/Pressesprecher

Inhalt

	Seite
<i>BVDM auf Staatsbesuch</i>	5
<i>20 Jahre Motorradgruppe der Naturfreunde</i>	6
<i>29. Deutschlandfahrt</i>	8
<i>Tipps eines Gewinners</i>	14
<i>Mit Handicap Motorrad fahren</i>	16
<i>Tour der Eurobiker nach Tschernobyl</i>	19
<i>Zwei Touren - Ein gemeinsames Ziel</i>	24
<i>Chinesen im Unwetter</i>	25
<i>Bergische Orientierungsfahrt</i>	26
<i>Tourentrophy-Abschlussfahrt</i>	27
<i>Leserbriefe</i>	29
<i>Meldungen/Vorschau</i>	30

Titelfotos: Annetzberger/Lenzen

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:

Robert Annetzberger, Peter
Aufderheide, Carsten Jacobs,
Gerd Katzmann, Christian
Könitzer, Wolfgang Schmitz

Wichtige Adressen:

BVDM-Geschäftsstelle

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

2. Vorsitzender:

Michael Lenzen
Adresse siehe Redaktion
E-Mail: info@bvdm.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 Datenträ-
ger sowie Einspeicherung in
elektronische Medien nur mit
ausdrücklicher Genehmigung
der Redaktion.



BVDM auf Staatsbesuch

Arbeit beim Bundesverkehrsministerium präsentiert

Unter dem Motto „Einladung zum Staatsbesuch“ öffneten die Bundesministerien am letzten Augustwochenende in Berlin ihre Pforten für die breite Öffentlichkeit. Allein das Bundeskanzleramt zählte 155.000 Besucher, die am Sonntag sogar Bundeskanzlerin Angela Merkel live erleben durften.

Der BVDM präsentierte seine Arbeit gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Eyecatcher und das Highlight im Verkehrsministerium waren die Simulatoren im Außenbereich. Die



Gut besucht war der Stand von Verkehrswacht und BVDM, an dem die beiden Verbände rund um Verkehrssicherheit informierten. (Foto: Könitzer)



Auf dem Simulator von Honda drehte auch Staatssekretär Großmann ein paar Runden. Verschiedene Schwierigkeitsgrade werden simuliert.

Firma Honda hatte dem BVDM eigens für diese Veranstaltung einen „Honda Riding Trainer“ der neuesten Generation samt eines Spezialisten für die Bedienung und Betreuung kostenlos zur Verfügung gestellt. Auf diesem Motorradtrainer konnten Interessenten die faszinierende Welt des Motorradfahrens hautnah erleben und selbst erste Erfahrungen sammeln.

Unter fachkundiger Anleitung von Honda-Mitarbeiter Stefan Hoth kurvten die Besucher über Landstraßen, Autobahnen und durch Innenstädte und konnten dabei sogar zwischen drei verschiedenen Motorradklassen (Moped, mittleres Motorrad, großes Motorrad) wählen. Jugendliche Führerscheinaspiranten waren ebenso begeistert wie routinierte Pkw-Fahrer, die schon immer mal Motorrad fahren wollten. Für richtige Motorradfahrer, denen einfache Überlandfahrten keine Schweißperlen auf die Stirn treiben, ließen sich am Trai-

ner auch Nachtfahrten und Fahrten bei dichtem Nebel simulieren, wodurch alle Teilnehmer auf ihre Kosten kamen.

Auch die Deutsche Verkehrswacht und die Firma Fraport (Betreiber des Frankfurter Flughafens) benutzten Simulatoren, um ihren Infoständen das gewisse Etwas zu verleihen. Während man bei Fraport seine Fähigkeiten als Pilot unter Beweis stellen konnte, war die Kreisverkehrswacht Minden-Lübbecke mit einem Überschlagsimulator vertreten. Unter fachlicher Anleitung schafften es alle Besucher, sich aus einem auf dem Dach liegenden Auto unverletzt zu befreien. Die wichtigen Tipps und Tricks hierzu können im Fall eines realen Überschlags existentielle Bedeutung erlangen.

Interessiert zeigten sich auch die Mitarbeiter des Ministeriums. Trotz der öffentlichen Debatte um den Einsatz von Hartz IV-Empfängern schaffte es sogar Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee, an der Veranstaltung teilzunehmen. Achim Großmann, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister, ließ es sich nicht nehmen, selbst



Informierten Staatssekretär Achim Großmann (2.v.r.) über das Thema Verkehrssicherheit: Walburga Hertz, Stefan Hoth, Dr. Marion Steinbach und Christian Könitzer (v.l.). (Foto: Könitzer)

eine Runde auf dem Honda Riding Trainer zu drehen. Andere Mitarbeiter des Ministeriums beklagten eine interne Vorschrift des Ministeriums zum „Fahren mit Licht am Tag“, die alle Mitarbeiter verpflichtete, bei Dienstfahrten stets das Abblendlicht einzuschalten, und zeigten sich gerade diesbezüglich begeistert von der politischen Arbeit des BVDM. Es konnte sogar der

eine oder andere Mitarbeiter aus den Reihen des Ministeriums als BVDM-Mitglied gewonnen werden, was die Veranstaltung endgültig zum Erfolg für die Lobby-Arbeit des BVDM werden ließ.

Informationen im Internet unter: www.bmvbs.de; www.deutsche-verkehrswacht.de; www.honda-eu.com

Christian Könitzer

Noch näher an der Natur

Naturfreunde-Motorradgruppe wird 20 Jahre alt

Vorab eine Vorbemerkung: Was sind eigentlich Naturfreunde?

In der Zeit der Aufbruchstimmung der Arbeiterbewegung gegen 1890 riefen in der Wiener Arbeiterzeitung Sozialisten zur Gründung einer touristischen Gruppe der Arbeiter auf.

Neben der Partei- und Gewerkschaftsarbeit nahmen sich die Gründer des Vereins der spärlichen

Freizeit bei einem Zwölf- oder mehr Stunden-Tag an, um den Menschen die Natur näher zu bringen und der bürgerlichen Kultur eine eigenständige Arbeiterkultur entgegenzusetzen. Einer der Gründer, der spätere Präsident der Republik Österreich, Dr. Karl Renner, formulierte dies so: „Wir wollten aus Arbeitstieren Arbeitsmenschen machen“.

Die Organisation verbreitete sich rasch über ganz Europa. 1905 wurde die erste deutsche Gruppe in München gegründet. 1922 hatten die Naturfreunde schon 120.000 Mitglieder. 1933 wurde der Verein durch die Nazis verboten und das Vermögen eingezogen. 1946 wurden viele Ortsgruppen wieder gegründet und nehmen bis heute stetig zu.

Über 1000 Vereinshäuser in 24 Ländern bestehen bereits. Neigungsgruppen wie Radfahr- und Wandergruppen, Bergsteigen, Fotogruppen, Kanu- und Kajakgruppen und vieles mehr zeugen von der Vielfalt unseres Vereins. In den 50er Jahren existierten bei den Naturfreunden bereits Motorradgruppen, die gemeinsam schöne Touren unternahmen. Den Gedanken, auch in unserem Verein eine Motorradgruppe zu gründen, hatte ich schon 1985.

Damals nahm ich an einer geführten Tour durch die herrliche Bergwelt Südtirols und der Dolomiten teil. „Traumstraßen der Dolomiten“, fünf Tage über die bekanntesten und wildesten Pässe Italiens, lautete das verlockende Angebot. Ein Jahr zuvor fuhr ich mit BMW-Motorradreisen eine Woche durch die Steiermark und hatte dabei richtig Lust auf solche Touren bekommen. Der Gedanke wurde Anfang 1986 in die Tat umgesetzt. Ich brachte auf einer Vorstandssitzung das Anliegen, eine Motorradgruppe in unserer Ortsgruppe zu gründen, vor. Der Vorschlag wurde positiv aufgenommen. Die erste Zusammen-



Gruppenfoto vor einer der zahlreichen Ausfahrten. (Fotos: Katzmann)

kunft mit Interessenten fand dann im März 1986 statt. Die Grundidee war, junge Leute in unsere Ortsgruppe aufzunehmen, was auch gelang. Unser Motto lautete und lautet noch heute: „Fahre nie schneller, als Dein Schutzengel fliegen kann“. Wir stellten ein vierteljährliches Programm mit interessanten Angeboten auf die Beine und tourten mit einem „kulturellen Touch“ durch die schönsten Gebiete Deutschlands und des benachbarten Auslands.

Bei jeder Tages- Wochenend- oder Urlaubsfahrt werden, so weit möglich, immer ein kulturelles Ziel an-

gesteuert, Naturfreundehäuser besucht und dabei die preiswerten Übernachtungsmöglichkeiten genutzt. Auch das jährlich stattfindende Sicherheitstraining findet immer einen regen Zuspruch.

Unsere Gruppe besteht zur Zeit aus 17 Mitgliedern und rund 50 Interessenten, die an den Touren und Veranstaltungen teilnehmen.

Unsere Stammtische finden jeweils am 1. Montag im Monat, um 19.30 Uhr, im Mühlheimer Naturfreundehaus statt. Jedermann ist willkommen. Weitere Infos gibt es auch im Internet unter www.naturfreunde-muehlheim.de oder bei Gerd Katzmann, Telefon: 06108/76021.

Gerd Katzmann



Gemeinsame Ausfahrten in reizvolle Gegenden, verbunden mit Kultur und Übernachtungen in Naturfreundehäusern, stehen auf dem Programm.

Hallo Clubs!
Wollt Ihr neue Mitglieder gewinnen und Euch und Eure Aktivitäten auch in der Ballhupe vorstellen? Dann schreibt an die Redaktion.

Tolle Kurven, herrliche Gegend

Bei der 29. Deutschlandfahrt stimmte einfach alles

Vernügt gebe ich mich dem Rhythmus der Straße mit ihren herrlichen Kurven hin. Der Asphalt ist prima und supergriffig, die Sonne lacht, mit jeder Kurve kommen die Fußrasten näher an den Boden, die Reifen sind wieder wunderbar rund. Ich atme tief ein, wende am Ende der Strecke und fahre diese herrlichen Kurven gleich noch mal. Fahrgegnuss pur. Für Minuten vergesse ich, dass ich eigentlich auf dem Weg zur nächsten Nebenkontrolle sein müsste. Die Strecke zwischen Katzmühle und Bad Blankenburg ist einfach viel zu gut und ich bin sowie schon lange aus meinem am Abend vorher erstellten Zeitraster gefallen. Eine Baustelle und schlechte Planung sind schuld. Aber das ist mir im Moment völlig egal. Es ist Freitag Mittag und ich bin unterwegs im Thüringer Wald als Teilnehmer der 29. BVDM-Deutschlandfahrt. Es ist meine erste aktive Teilnahme, bisher hatte ich lediglich mal eine Hauptkontrolle besetzt. Erst recht kurzfristig er-



Bekannt ist Oberhof durch den Wintersport. Die beiden Sprungschanzen sind ebenso berühmt wie die Rodelbahn und die Biathlon-Strecke (o.). Bei ihrer geführten Tour machen die Eurobiker auch Station an der HK 9 bei Dagmar und Don auf dem Simmersberg. (Fotos: Lenzen/Schmitz)



gab sich, dass ich noch mitfahren konnte, und aus Zeitmangel im Vorfeld warf ich nur einen flüchtigen Blick in die Ausschreibungsunterlagen.

Da ich am Donnerstag zu meiner ersten Übernachtungsstation nach Bad Blankenburg von Köln aus überwiegend die Autobahn benutzt hatte, war ich im späten Nachmittag da und konnte erstmals ausführlich die Unterlagen studieren und überlegen, welche der zwölf möglichen Hauptkontrollen mit ih-

ren jeweils drei dazugehörigen Nebenkontrollen ich überhaupt anfahren könnte und sollte. Schließlich gilt es, möglichst viele Punkte zu ergattern. Da ich aber einen Bericht für die Ballhupe schreiben will und dazu natürlich auch reichlich Fotos machen muss, will ich die Sache ganz entspannt angehen. Genießen und nicht die Jagd nach Punkten soll deshalb im Vordergrund stehen.

An Freitagmorgen stehe ich kurz vor 8 Uhr bei den Bellmanns an der Jugendherberge in Bad Blankenburg. Sie besetzen die Hauptkontrolle 4. Von hier aus starte ich. Da ich noch einen Abstecher zur Burg Ehrenstein machen will, wähle ich die Route über Rudolstadt. Ein gravierender Fehler, wie sich



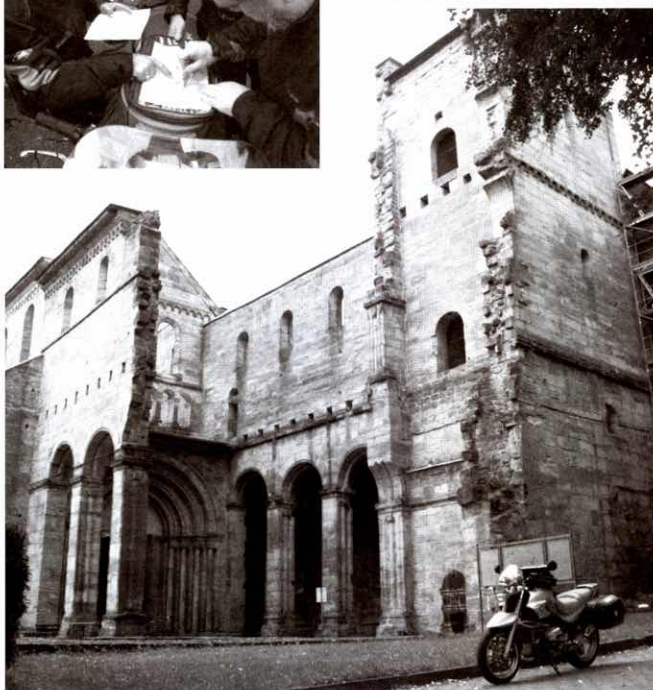
Auf Schnuppertour bei der Deutschlandfahrt waren die Eurobiker. (Foto: Schreiner)

kurz danach rausstellt, denn ich stehe an einer von zahlreichen Baustellen im Thüringer Wald im Stau. Obwohl ich ganz nach vorne durchfahre, verliere ich mehr als eine Viertelstunde. Mein Abstecher zur

Burg kostet noch mal 30 Minuten und bis ich an der ersten Nebenkontrolle, der Klosterruine Paulinzella, ankomme, ist schon mehr als eine Stunde rum. Mit einer halben Stunde habe ich kalkuliert. Typischer Anfängerfehler. Und, so zeigt es die Auswertung hinterher, beim Beantworten der Fragen unterläuft mir ein Fehler und schon gibt es mal eben 82 Punkte abgezogen. Leider passiert mir das nicht nur einmal. Aber aus Schaden wird man ja bekanntlich klug. Und überhaupt, wollte ich nicht eigentlich nur aus Spaß teilnehmen und nicht auf Punkte fahren. Also so ganz ist mir das nicht gelungen. Schließlich wollte ich doch noch möglichst viele Kontrollen schaffen und natürlich auch die Fragen beantworten. Der Ehrgeiz und die Lust auf die Deutschlandfahrt sind spätestens nach der ersten Nebenkontrolle geweckt. Doch auf der Jagd nach Punkten kommt mir diese traumhafte Straße in den Weg, die ich dann doch drei Mal fahre, bevor ich dann anderthalb Stunden später die nächste Kontrollstelle erreiche. Obwohl ich dem Boxer auf der folgenden Strecke ordentlich die Spuren gebe, brauche ich doch fast 45 Minuten. Die Strecke



Noch die unbekannte Kontrolle einplanen, dann geht's los (l.). Die Klosterruine Paulinzella war meine erste Nebenkontrolle. (Fotos: Lenzen)



an der Talsperre Hohenwarte macht ebenfalls süchtig. Ich fahre so auf die Strecke konzentriert, dass ich den Hinweis zur nächsten Hauptkontrolle glatt übersehe und erst nach auf der nächste Gerade nach fast fünf Kilometer bemerke, dass ich wohl schon zu weit gefahren bin. Na wenn schon, dann kann ich diese herrlichen Kurven eben noch mal genießen. Um wenigstens ein bisschen von meiner Planung beizubehalten, fahre ich nur eine Nebenkontrolle an (die ich sogar in nur 20 Minuten erreiche). Doch seit einiger Zeit leuchtet die Reservekontrolle, es wird

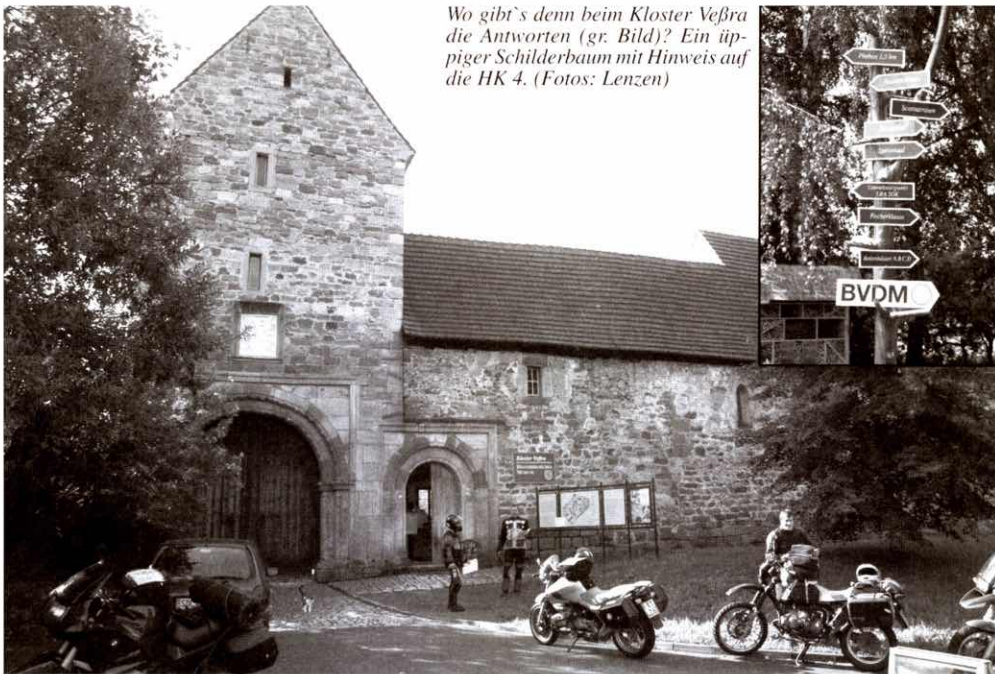


Uns und Joke mit Jette, der jüngsten Teilnehmerin (o.). Deutschlandfahrer am Wasserkraftmuseum (l.). Leicht zu finden war die Tanzlinde in Sachsenbrunn (u.). (Fotos: Lenzen)

macht mir wohl so viel Spaß, dass ich den Text zu einer Frage nicht richtig lese und prompt eine falsche Antwort aufschreibe. Einmal so richtig in Schwung, fahre ich auch glatt am Technischen Schaudenkmal vorbei, weil ich just an dieser Stelle einen Lkw überhole. Auf dieser herrliche ausgebauten Straße bemerke ich meinen Irrtum auch erst nach einigen Kilometern. Wie war das doch. Jetzt kann ich die schönen Kurven gleich noch mal fahren. Die dritte Neben-

aller-höchste Zeit, endlich eine Tankstelle anzusteuern. Ein Anwohner gibt mir einen prima Tipp, denn die Tankstelle liegt nah bei der nächsten Hauptkontrolle, wo ich nicht nur Carsten treffe, sondern auch Wolfgang Schmitz, der bei seiner Tour zu den Hauptkontrollen gerade hier Station macht. Ich beschließe, dort meine Mittagspause zu machen und bleibe mehr als eine halbe Stunde. Richtig Gas geben kann ich anschließend auf dem Schleizer Dreieck, der unbekannten Nebenkotrolle von HK 5. Das





Wo gibt's denn beim Kloster Veßra die Antworten (gr. Bild)? Ein üppiger Schilderbaum mit Hinweis auf die HK 4. (Fotos: Lenzen)

kontrolle finde ich dagegen auf Anhieb: Schloss Wespenstein. Bein einem Gespräch mit dem Verwalter erfahre ich einiges über die Geschichte und den Namen dieses

alten Gemäuers. Wenn ich meine beiden eingeplante Hauptkontrollen überhaupt noch erreichen will, muss ich mich jetzt aber sputen. Und als ich bei Joke und Jens

Weinerdt an der HK 8 ankomme, muss ich natürlich auch Jette, die jüngste Teilnehmerin der Deutschlandfahrt begrüßen. Offensichtlich hat auch sie schon Benzin im Blut (bei den Eltern kein Wunder), denn fasziniert betrachtet sie mein Motorrad.

Ich fahre nur noch eine Nebenkontrolle an, bevor ich bei Dagmar und Don auf dem Simmersberg Schluss für den ersten Tag ma-

che. Naja fast, denn von hier muss ich noch nach Oberhof, wo ich für die nächsten beiden Nächte ein Zimmer gebucht habe.

Nicht gerade clever, denn am nächsten Morgen brauche ich fast 40 Minuten bevor ich bei Dagmar und Don wieder an den Start gehen kann. Irgendwie hatte ich am Abend vorher doch nur 30 Minuten gebraucht. Logisch, da war ich ja nicht auch noch Tanken gefahren, obwohl genau das sinnvoll gewesen wäre. Mit zehnminütiger Verspätung starte ich also in Tag zwei meiner ersten Deutschlandfahrt. Nach Studium der unbekannten Nebenkontrolle auf der Karte entschließe ich mich, nur zwei Nebenkontrollen anzufahren, um kein Zeitproblem zu bekommen. Schließlich ist um 14 Uhr Zielankunft in Oberhof und jede Minute später gibt Punktzug.



Im Pumpspeicherkraftwerk Hohenwarte werden mehr Kilowatt erzeugt, als die Motorräder leisten.



Kurz nach 14 Uhr treffen am Samstag die letzten Teilnehmer am Haus des Gastes in Oberhof ein (l.). Die Zeit bis zur Abschlussfeier wird durch ein attraktives Programm wie etwa Biathlonschießen verkürzt. (Fotos Lenzen/Hornel)

Dadurch schaffe ich es tatsächlich, so an der HK 10 bei Inge und Arno Keuser anzukommen, dass ich noch zehn Minuten Zeit habe, mir die nächsten Stationen zu überlegen. Mit allen drei Nebenkontrollen müsste ich um 12.30 Uhr an der HK 3 sein und hätte noch Zeit für eine Nebenkontrolle. Doch auch hier passt meine Planung nicht, denn ich bin erst um 13 Uhr in Gehren, wo ich Ingrid und Christiane treffe. Gemeinsam fahren wir nach Oberhof zum Ziel am Haus des Gastes. Hier sind schon die ersten Teilnehmer eingetroffen.

Wir geben unsere Wertungshefte ab und nach ersten Gesprächen mit Freunden und Bekannten geht es ins Hotel. Nach einer kurzen Pause steht dann ein attraktives Rahmenprogramm mit Besichtigung, Schießen und Hochseilgarten an, bevor als krönender Abschluss die Siegerehrung stattfand. Trotz nicht allzuvieler Teilnehmer an der Deutschlandfahrt ist der Saal im Haus des Gastes voll, denn die Eurobiker haben auf Anregung von Wolfgang Schmitz, der diese Deutschlandfahrt hervorragend organisiert hat, ihre Jahresabschluss-

veranstaltung hierher verlegt. Nicht nur Wolfgang, sondern auch einige andere BVDM-Mitglieder fahren als Tourguide oder Mitglied bei den Eurobikern mit (siehe Bericht auf Seite 19).

Mit den Eurobikern und dem Bürgermeister von Oberhof hatte Wolfgang am Samstag auch eine geführte Motorradtour zu einigen Kontrollen unternommen, um den Eurobikern einen Eindruck von der Deutschlandfahrt zu vermitteln. Über den BVDM und seine Arbeit informierte sich auch Bundestagsabgeordnete Iris Gleicke, die eben-



Andreas Kimmel, Präsident der Eurobiker, die Bundestagsabgeordnete Iris Gleicke, Organisator Wolfgang Schmitz und Bob-Legende Wolfgang Hoppe bei der Abschlussveranstaltung im Haus des Gastes. (v.l.). (Foto: Lenzen)



Mit den Pokalen posieren die Sieger (o.). Aber alle Teilnehmer, die am Ziel eintrafen, waren Gewinner. (Fotos: Lenzen)

falls an der Abschlussfeier teilnahm und ein paar Grußworte sprach. Oberhof gehört zu ihrem Wahlkreis und sie fährt Motorrad, ebenso wie der erfolgreiche Bobfahrer Wolfgang Hoppe, der begeisterter Cross-Fahrer ist. Er bereicherte die Veranstaltung durch seine Anwesenheit.

Es war ein schöner Abend mit vielen interessanten Gesprächen und auch am nächsten Morgen beim gemeinsamen Frühstück ließen viele Teilnehmer die schönen Ereignisse Revue passieren. Ich möchte noch einmal ausdrücklich Wolfgang und allen Helfern für ihre Arbeit danken.

Mein Fazit: Ich habe eine sehr schöne Region Deutschlands kennengelernt, nette Menschen getroffen, bin auf meistens guten und kurvenreichen Straßen bei prima Wetter in anderhalb Tagen gut 850 Kilometer gefahren und hatte einen Riesenspaß dabei. Das Reglement ist gar nicht so kompliziert, wie es auf den ersten Blick aussieht und für mich steht fest, dass ich im nächsten Jahr wieder dabei bin, wenn es mein Terminplan ir-



gendwie zulässt. Ob auf der Jagd nach Punkten (wie man das richtig macht, könnt Ihr auf Seite 14 lesen) oder aus Spaß an der Freude weiß ich noch nicht, aber um Punkte zu fahren, hat auch seinen Reiz und ich bin immerhin 19. geworden. Und mit dem BVDM-Team haben wir Platz drei erreicht (allerdings nur, weil ein anderes Team ausgefallen ist) und einen Pokal erhalten. Ich hoffe, dass ich im nächsten Jahr wieder viele bekannte und jede Menge neue Teilnehmer treffe. Es gibt für Motorradfahrer nämlich kaum eine schönere Art, Deutschland kennen- zu-

lernen, als mit der BVDM-Deutschlandfahrt. Wir sehen uns hoffentlich bei der 30. Ausgabe der Deutschlandfahrt im nächsten Jahr!

Michael Lenzen

Ergebnisse

Einzelwertung Fahrer: Platz 1: Carsten Jacobs, Platz 2: Thomas Bauer, Platz 3: Thomas Strunk
Teamwertung: Platz 1: Joachim Lüdke und Conny Reberich, Platz 2: Bernd Stadler und Sabine Pfalzgraf, Platz 3: Michael und Claudia Tubes
Mannschaftswertung: Platz 1: Mannschaft „Dauer-Abonnenten“: Carsten Jacobs, Theodor Kierdorf, Joachim Lüdke mit Conny Reberich und Bernd Stadler mit Sabine Pfalzgraf, Platz 2: Mannschaft „LV Rhein-Ruhr“: Uwe Rolfmann, Werner Conen, Wolfgang Dziuba, Michael und Claudia Tubes, Platz 3: Mannschaft „BVDM“: Thomas Bauer, Harald Hormel, Michael Lenzen, Ingrid Crha und Christiane Riemann.

Die richtige Planung hilft

Tipps vom Sieger zum Gewinn einer Deutschlandfahrt

Wie gewinnt man eigentlich eine Deutschlandfahrt? Das wurde ich nach der Siegerehrung in Oberhof wieder mal gefragt. Ich müsse ja wohl „überirdisch“ fahren.

Nun gut, Motorradfahren hat wohl was damit zu tun. Aber wie so oft im Leben: Fahren allein genügt nicht!

Meine erste DLF fand 1992 im Schwarzwald statt. Zielort war

Mindestfahrzeit blieb. Das zwischendurch eingenommene Mittagessen (kaum 60 Minuten!) hatte wohl auch etwas damit zu tun. Der Virus DLF hatte sich aber trotzdem in mir festgesetzt.

Ein Jahr später: Celle! Diesmal wesentlich besser vorbereitet, stellte ich während der Tour fest, dass ich wohl das „Kleingedruckte“ nicht richtig gelesen hatte! Meine

aber die wenigsten der etwa 30 Fahrer, die am Freitagmorgen dort starten wollten, richtig zu würdigen wussten. Der Regen hielt bis zum Abend in unveränderter Stärke an. Ohne die folgende heiße Dusche und einige passend gereichte Getränke wäre die Frage: „Warum mache ich diesen Mist eigentlich mit?“ wohl falsch von mir beantwortet worden. Am Samstagmorgen schien die Sonne und ich wurde immerhin Siebter.

Das erste Mal gewonnen habe ich nebenbei erst drei Jahre später: 1998 in Eichstätt.

Seither werde ich gegen Anfang August regelmäßig unruhig, weil die Unterlagen immer noch nicht da sind! Die Planung ist nämlich für mich fast genau so spannend, wie die Fahrt selbst und für das Endergebnis wohl auch eher noch wichtiger als das Fahren.

Nun also: wie wird am besten geplant? Ich mache das folgendermaßen:

Schritt 1: Karte an die Wand pinnen. Passiert meist schon Anfang August...

Schritt 2: Das Wertungsheft ist endlich da! Bekannte Kontrollen auf der Karte markieren.

Schritt 3: Welche Maximalpunktzahl ist denn wohl theoretisch erreichbar?

Mit den Angaben im Wertungsheft kann man das unter Berücksichtigung der Mindestfahrzeiten feststellen. Es bringen ja nicht alle Kontrollen gleich viele Punkte. Für Oberhof waren es zum Beispiel maximal 4.991 Punkte. Dazu müsste ich theoretisch fahren: HK 10 und 11 mit je einer Neben-



Ohne intensive Planung und Vorbereitung hat man keine Chance auf einen Pokal. Aber auch ohne Punktejagd macht das Fahren Spaß. (Foto: Lenzen)

Gengenbach. Ich hatte von einem Bekannten von der Veranstaltung gehört und fand die von ihm geschilderte Kombination aus Wettbewerb und Urlaub von Anfang an sehr reizvoll. Also begann ich nach Anmeldung und Erhalt der Unterlagen gleich mit der Planung und war nach der Anreise am Donnerstag Abend sehr optimistisch, da ich mich gut vorbereitet wähnte. . . . Am Ende wurde ich 39., weil ich bei so gut wie keiner Etappe in der

Planung war völlig daneben, weil ich das gleiche Zeitraster wie im Vorjahr zugrunde gelegt hatte. Leider war es anders. . . Na gut - Lernphase. Ich wurde 19..

1995: Bamberg. Anfahrt am Donnerstagabend bei Regen. Start am nächsten Morgen bei wolkenbruchartigem Regen bei Bellmanns, die seither dankenswerterweise regelmäßig Hauptkontrollen übernehmen. Damals waren sie wie ich auch noch in der Lernphase, was

kontrolle, HK 6 und 7 mit zwei NK und die HK 3, 4, 5 und 8 mit je drei NK.

Schritt 4: Wie kann ich das sinnvoll auf die beiden Tage verteilen? Im Falle Oberhof wäre für die am Detail Interessierten Folgendes denkbar gewesen: Start an der HK 11 mit 1 NK. Dann zur HK3 mit drei NK, zur HK4 mit drei, zur HK6 mit zwei, zur HK5 mit drei und zur HK7 zur Nacht. Am Samstag HK7 mit zwei zur HK8 mit drei und zum Schluss zur HK10 mit einer NK. Dann nur noch zum Ziel und schon hat man volle Punktzahl! Schritt 5: Jetzt aber schön realistisch bleiben und mal genau nachdenken! Wo sind die Risiken dieser Planung? Ich frage mittlerweile erstmal den Routenplaner. Wenn der benötigte Durchschnitt von HK zu HK schon ohne die unbekannte NK oberhalb von Tempo 60 liegt: Vergesst es! In aller Regel geht es schief. Sind größere Ortschaften zu durchfahren? Bitte dann aber nicht auf den Freitagnachmittag legen; sonst verbraucht man so richtig viel Zeit!

Schritt 6: Umplanen. Meist stelle ich fest, dass die Maximalpunktzahl zu große Risiken verlangt. Was ist dann die beste Alternative? Bedenkt dabei, dass die Fahrer, die zu riskant planen, mindestens eine Nebenkontrolle aufgeben müssen, wenn es schief geht. Jede Planung, die weniger als etwa 200 Punkte unter der theoretischen Maximalpunktzahl liegt, ist daher eine gute Planung!

Schritt 7: Riskmanagement: Natürlich gilt bei jeder Planung für einen der vorderen Plätze auch die alte Regel: „No Risk - No Fun!“. Also bleibt immer ein Rest an planerischem Risiko, vor allen Dingen, weil die unbekannten NK eben

unbekannt sind! Es könnte ja auch mal wieder regnen. ... Also vor der Fahrt schon mal überlegen: Was lasse ich weg, wenn ich trotz aller Planung aus dem Zeitraster falle? Am Besten ist es natürlich, eine Hauptkontrolle wegzulassen – das kostet weniger als 100 Punkte und bringt 60 Minuten Luft! Eine Nebenkontrolle bringt die Hälfte und kostet das Doppelte, ist also eine deutlich schlechtere Alternative. Der Entfall einer HK ohne NK bedingt aber eine Planung, bei der von vornherein eine HK ohne NK geplant wird. Diese HK sollte auch möglichst spät (am Freitag) eingeplant werden. Freitag morgens bringt das noch nichts.

Schritt 8: Ortskenntnis. Ich möchte schon vorher möglichst genau wissen, wo die bekannten Kontrollen liegen. Wenn ich im Zielanflug bin und erst noch im Ort suchen muss, kostet das entscheidende Minuten. Hier hilft das Internet und wieder der Routenplaner, um den Ort möglichst genau zu identifizieren.

Schritt 9: Bekannte Baustellen? Kritische Stellen, an denen mit Stau zu rechnen ist? Oberhof war diesbezüglich reich an Überraschungen.

Schritt 10: Während der Fahrt: Es versteht sich von selbst, dass das Moped am Freitag und am Samstag Morgen jeweils vollgetankt ist. Vorher schon mal überlegen, wo getankt wird. Ich musste während der Oberhof-DLF zum Beispiel einen 15-Minuten Umweg fahren, nur um Sprit zu bekommen. War wohl schlechte Planung ...

Schritt 11: Konsequenz. Bei schlechtem Wetter und wenn man sich mal wieder überschätzt hat und schon aus dem Planungsraaster gefallen ist: Dranbleiben! Die anderen Fahrer kochen alle auch nur

mit Wasser und kämpfen vermutlich mit den gleichen Problemen. Schritt 12: Pausen nur an den HK. Wenn die Mindestfahrzeit mich ohnehin zur Pause zwingt, habe ich ja auch Gelegenheit, etwas zu essen. Das geht nebenbei im Prinzip auch, während der Sprit in den Tank gurgelt. Richtig essen kann man dann ja abends.

Schritt 13: Glück hat tatsächlich auch etwas damit zu tun. Je nachdem, wie die Route geplant ist, habe ich schon erlebt, dass ich ausschließlich auf trockenen Straßen gefahren bin, und meine Konkurrenten aufgrund einer anderen Planung wesentliche Teile bei Nässe fahren mussten. Das kostet natürlich Zeit.

Schritt 14: Richtige Antworten geben. Hektik beim Aufschreiben der Antworten führt meist dazu, dass eine Frage nicht richtig verstanden wird. Manchmal sind Fragen bei aller Anstrengung um präzise Formulierung auch nicht ganz eindeutig. Eine falsche Antwort kostet auch 70 bis 80 Punkte, also soviel wie eine ganze HK!

Wenn das alles klappt, ist es nur eine Frage der Zeit, wann du das erste Mal gewinnst. Ich würde mich jedenfalls sehr über möglichst starke Konkurrenz freuen, damit die Deutschlandfahrt noch eine lange Zukunft hat! Ach ja: Oberhof war meine Nummer 13 und wie ich hoffe, noch lange nicht die letzte Deutschlandfahrt.

Carsten Jacobs

PS: Oberhof: Planung (und Fahrt): Start an HK9+3, HK3+3, HK4+3, HK6+0, HK5+3, HK7 (Nacht), HK7+2, HK8+3, HK10+1, Ziel

Weitere Tipps und eine interessante Diskussion zu diesem Thema gib es auch auf der BVD-M-Homepage im Forum zur Deutschlandfahrt. (Anm. d. Redaktion)

Mit Handicap Motorradfahren

Behinderten-Referent Wilhelm Költgen baut Maschinen um

Unfall, Verletzung, Behinderung. Das sind Themen, die wir beim Motorradfahren gerne verdrängen. Doch es kann - und das sollten wir uns durchaus öfter bewusst machen - jeden von uns treffen. Die Folgen verändern das Leben oft drastisch. Doch eins und das ist unserem Referenten für Behinderte, Wilhelm Költgen, ganz wichtig: Wer wirklich will, muss auf das Motorradfahren nicht verzichten. Und Wilhelm weiß, wovon er spricht. Denn zum einen ist er selbst von Geburt an gehandicapt, da ihm die rechte Hand fehlt, zum anderen gehört er zu den wenigen im Lande, die Fahrzeuge, vor allem Motorräder, behindertengerecht umbauen. Und der 47-Jährige ist ein Pionier auf diesem Gebiet. Er war in Deutschland der erste, der sich professionell mit Motorrädern für Menschen mit Han-

dicap beschäftigte. „Da musste ich erst einmal eine Menge Überzeugungsarbeit leisten“, erinnert er sich an die Anfänge vor mehr als zwölf Jahren. Damals begann er in einer Werkstatt in einem umgebauten Schweinestall mit der Umrüstung von Motorrädern auf die Belange von Behinderten.

Schon früh war Willi Költgen durch seine Eltern mit dem Motorrad-Bazillus infiziert. Und seine Maxime „Geht nicht, gibt's nicht“ hat er ebenfalls von seinen motorrad-begeisterten Eltern. Und so machte er als Jugendlicher seinen Heimatort St. Tönnis mit einem Mofa und dann mit einer umgebauten Kreidler Florett unsicher.

Doch wer jetzt glaubt, dass folgerichtig eine Zweiradmechanikerlehre folgte, der irrt. Willi ging in die EDV-Branche. Aber das Motorradfieber ließ ihn nie los. Und

so eröffnete er seine Werkstatt und machte Werbung für sein Hobby. Die anfängliche Skepsis wich bei den meisten Kunden schnell, wenn sie feststellten, dass Wilhelm selbst gehandicapt und begeisterter Motorradfahrer ist. „Es gibt kaum etwas Schöneres als Motorrad zu fahren“, wirbt er auch heute bei vielen behinderten Menschen für die Fortbewegung auf zwei Rädern. Immer mehr Gehandicapte hörten von seiner Werkstatt und kamen zu ihm. Und so absolvierte er 1996 die Prüfung zum Zweiradmechaniker-Meister blieb aber halbtags noch in seinem ersten Beruf tätig. Erst vor zwei Jahren machte er sein Hobby dann vollends zu seinem Hauptlebenserwerb.

Und hier beweist er hohe Professionalität, Erfinderreichtum und Flexibilität. So gibt es einige Patente,



Seit 2003 hat die Firma am neuen Standort deutlich mehr Platz für Maschinen und Probefahrt. (Foto: Koeltgen)



Jede Maschine baut das Team von Wilhelm Költgen individuell auf die jeweiligen Anforderungen um. (Fotos: Költgen)

die seine technischen Entwicklungen schützen. 1999 erhielt er das Patent auf das so genannte Feet-less-Biking-System (FBS).

Willi hat es im Hinblick auf Querschnittsgelähmte entwickelt, die vorher allenfalls Gespann fahren konnten. Es basiert im Wesentlichen auf zwei ausfahrbaren Stützrädern, die blitzschnell aus- bzw. eingefahren werden können, und so sicheres Anhalten gewährleisten. Das System ist so konzipiert, dass alle Eigenschaften eines Solomotorrades voll erhalten bleiben und der ganze Fahrspaß garantiert ist. „Wir bauen die Maschinen so um, dass auch ein nicht Behinderter damit fahren kann“, erläutert der Spezialist. Auch ein spezieller Rollstuhl kann nach Wunsch auf dem Motorrad mitgenommen werden. So ist überall die gewünschte Mobilität gewährleistet. Mit dem FBS hat der findige Meister einen echten Treffer gelandet. Die Nachfrage ist groß. Zu den wichtigsten Umbauten für gehandicapte Motorrad-

fahrer zählen auch das Integralbremssystem für Hand (HIBS) und Fuß (FIBS) sowie elektropneumatische Schaltsysteme.

Im Juli 2003 ist die Firma umgezogen. Auf rund 200 Quadratmetern Ausstellungsfläche stehen bis zu 20 Maschinen. Das Unternehmen hat sein Angebot auf den Umbau und die Anpassung aller Fahrzeuge erweitert. Im Mittelpunkt steht aber weiterhin das Motorrad, jedoch auch Pkw, Quads, Trikes, Gespanne und sonstige Fahrzeuge werden umgebaut, angepasst oder umgerüstet.

Seine Firmenphilosophie fasst der begeisterte Zweiradfahrer werbewirksam so zusammen:

Kompetente Beratung, Informati-

Anzeige

**Wir nehmen Ihre
Versicherung
unter die Lupe
und helfen Ihnen
weiter ...**



**...damit Sie nicht
mehr als nötig
bezahlen.**

Als unabhängiger Versicherungsprofi sind wir an keine Gesellschaft gebunden und können Ihnen das Beste empfehlen. Egal ob Sie bereits versichert sind oder eine neue Versicherung abschließen wollen: Unsere Empfehlung ist kostenlos und unverbindlich. Vergleichen Sie selbst und bezahlen Sie nicht mehr als nötig. Setzen Sie sich einfach mit uns in Verbindung – Anruf genügt.

Euer Versicherungsreferent

Siegfried Bredl
MEHRFACHAGENTUR

Kornfeld 4
86647 Wortelstetten
Tel.: 08274/1895
Fax: 08274/69985

onen zu finanziellen Hilfen für die fachgerechte Umrüstung von Fahrzeugen, technische Abnahme der Motorräder durch den TÜV/Änderung der Fahrzeugpapiere, Erwerb der Fahrerlaubnis unter Berücksichtigung von Auflagen zur Fahrzeuganpassung, (Wieder-)Erlangung, Aktualisierung des Führerscheines.

„Fast nichts ist unmöglich!“, macht er allen Mut, die von Fahrschule oder TÜV hören, dass mit ihrer Behinderung Motorradfahren nicht möglich sei. Vier Mitarbeiter, darunter auch BVDM-Mitglied Thomas Hirsch, der mit seiner Behinderung erfolgreich Motorradrennen fährt, gehören zum Team. Sie bauen alles um, und der Kunde kann auf dem Außenbereich mit zahlreichen Behindertenparkplätzen auch die mit dem FDS-System ausgestattete BMW probefahren.

Als Betroffener weiß Wilhelm genau, wo die Kunden der „Schuh drückt“. Deswegen ist für ihn eine ausführliche Beratung sehr wichtig. Dazu gehört auch die Information über finanzielle Unterstützung für den Umbau. „Eigentlich kann jeder Motorrad fahren, der zumindest noch eine Hand funktionell einsetzen kann“, sagt er. Aber er macht auch Einschränkungen. Wir raten ab, wenn wir feststellen, dass jemand nach einem Unfall noch traumatisiert ist“.

Viele Kunden, die zur Firma Koeltgen kommen, haben schon eine Menge hinter sich. Vor allem Probleme mit dem TÜV und der (Wieder-)Erlangung der Fahrerlaubnis. Den Grund kennt der Experte nur zu gut: „Polizei, Fahrlehrern, und TÜV-Sachverständigen fehlt leider häufig Erfahrung und Kompetenz.“ Um von vornherein



Elektropneumatische Schaltungen, umgebaute Bremsen und Fußstützen.

Probleme aus dem Weg zu räumen setzt Willi auf die gute Zusammenarbeit mit dem TÜV. „Schwierige Umbauten sprechen wir vorher mit dem TÜV-Gutachter ab. Das klappt normalerweise ohne Probleme.“

Ebenso wichtig ist die enge Zusammenarbeit mit einer Fahrschule, damit auch die Fahrausbildung und

der Führerscheinerwerb funktionieren. „Bei uns bekommen die Leute ihre Fahrerlaubnis mit minimalen Auflagen“, verspricht der 47-Jährige.

Und was kostet jetzt so eine spezielle angepasste Maschine? Das ist natürlich vom Aufwand abhängig. Los geht's bei etwa 1500 Euro für eine pneumatische Schaltung mit Verlegung der Bremsanlage. Und reicht bis zu 25.000 Euro für eine komplette Umrüstung mit dem FDS-System. Wobei in manchen Fällen die Kosten von Versicherungen etc. übernommen werden. Auch hier berät Willi seine Kunden ausführlich.

Weitere Informationen gibt es beim BVDM-Referat Behindertenhilfe: Wilhelm Költgen, Systems For Handicapped Mobility, Oberbenrader Straße 407, 47804 Krefeld, Telefon: 02151/701236, Telefax: 02151/707630, E-Mail: info@koeltgen.de, Internet: www.koeltgen.de.

Michael Lenzen



Auf den ersten Blick unterscheiden sich die umgebauten Maschinen kaum von der Standardversion. (Fotos: Koeltgen)

Dunkle Wolken über Tschernobyl

4. Eurobiker-Tour für Völkerverständigung und humanitäre Hilfe



Viel Zeit für die zahlreichen Sehenswürdigkeiten hatten die Eurobiker nicht. (Foto: Annetzberger)

Sieben Uhr morgens vor der Hofburg in Wien. Tolle Kulisse, aber trostloses Wetter. Es schüttet in Strömen am Sammelpunkt. Wie begossene Pudel stehen rund 80 Motorradfahrer auf dem Heldenplatz. Nach einer kurzen Morgenandacht geht's los. Mit Polizeieskorte donnern Dutzende Bikes am Samstag Morgen durchs menschenleere Wien. Vor den Toren der österreichischen Hauptstadt teilt sich der Konvoi dann in kleine Gruppen auf.

Die slowakische Hauptstadt Bratislava lassen wir links liegen, steuern weiter Richtung Osten in die Berge. Während des Mittagessens in Brezno, bei dem wir Gäste des slowakischen Motorradverbandes sind, hat Petrus ein Einsehen: zwei Stunden lang lacht die Sonne.

Doch als wir uns später auf schönen kurvigen Straßen die Höhen der Tatra hinauf arbeiten, empfangen uns auf 1000 Metern Meereshöhe wieder Wolken mit nasskaltem Nieselwetter.

Es dämmt bereits, als wir uns an der ukrainischen Grenze versammeln. Uzgorod, unser Tagesziel, ist nicht mehr weit, doch zuvor müssen wir einige Grenzformalitäten über uns ergehen lassen. Die Beamten sind nicht unfreundlich, trotzdem ist die Prozedur langwierig und umständlich. Nach vier Stunden hat auch der letzte seinen Einreisestempel im Pass.

Auf der anderen Seite wartet schon das „Empfangskomitee“, zwei Ukrainer auf ihren Custom Bikes. Bewundernswert, mit welcher Geduld die beiden stundenlang aus-

gehartet haben. Aber das Warten hat sich gelohnt.

Als wir die wenigen Kilometer nach Uzgorod hinein rollen, fahren sie an der Spitze des Konvois. Mit Polizeieskorte durch die eigene Stadt, sie müssen sich wie Könige fühlen. Im heftigen Regen fahren wir vor dem Rathaus vor, empfangen mit Heavy-Metal-Klängen von Rammstein und zahlreichen Menschen. Die Jungs haben wirklich alle Register gezogen. Uns zu Ehren gibt es sogar ein Feuerwerk, von dem wir wegen der tief hängenden Wolken leider wenig sehen. Dafür bekommen wir nach dem traditionellen Empfang vor dem Rathaus mit Salz und Brot im Clubhaus der Biker noch eine richtige Show geboten. Während wir uns in unseren triefnassen Klamotten

endlich ein Bier genehmigen, räkeln sich zwei ukrainische Schönheiten an der Stange, bevor sie einigen Eurobikern an die Wäsche gehen ... ein im wahrsten Sinne des Wortes feucht-fröhlicher Abend.

Feucht bleibt es auch am nächsten Morgen. Es regnet immer noch. Außerdem gibt's heute noch Straßen der übelsten Sorte. Schlaglöcher, langsame Lastwagen, unberechenbare Autofahrer, Gischt, die einem jede Sicht nimmt. Jedes Überholen wird zum Abenteuer.

In Lviv, dem früheren Lemberg, verlangt das Kopfsteinpflaster selbst den Federwegen meiner Africa Twin einiges ab. Für die Ducati in unserer Gruppe ist es der ultimative Härtetest. Immerhin scheint mal die Sonne, so dass wir die Kaffeepause in der malerischen Altstadt wirklich genießen können. Als wir am Abend im Konvoi nach Chmelnicki hinein rollen, sind wieder zahlreiche Foto-Handys und Digitalkameras auf uns gerichtet. Viele Menschen kommen, um die Maschinen vor dem Hotel zu bestaunen. Schnell kommen wir mit den Ukrainern ins Gespräch. Die Fragen sind natürlich immer die gleichen: wie schnell, wieviel Hubraum, wie teuer? Die Menschen sind neugierig und freundlich. Nur das Hotel „Podilla“ ist leider keine Offenbarung: Schlechtes Essen,



Kirchlicher Segen kann bei einer solchen Fahrt für den guten Zweck und zur Völkerverständigung ohnehin nicht schaden. (Fotos: Annetzberger)

unfreundliches Personal. Wir sind froh, als wir am nächsten Morgen die Stadt hinter uns lassen können. Als wir die Maschinen besteigen, die über Nacht im örtlichen Fußballstadion abgestellt waren, können wir es uns nicht verkneifen, eine Runde auf der 400-Meter-Bahn zu drehen. Ein bisschen Spaß muss schon sein, selbst in Chmelnicki...

Die anschließende Fahrt im Regen wird ohnehin eintönig genug. Es scheint, als würde die Regenkombi auf dieser Tour zur zweiten Haut werden. Ein paar Stunden später erwartet uns bei der Don-Bosco-Mission in Korostyichiv ein herzlicher Empfang. „Willkommen liebe Eurobiker“ haben sie in großen

Lettern auf ein Schild gemalt. Sofort sind wir von Menschen umringt, als wir klatschnass von den Maschinen steigen. Doch diese Weter

ter ist schnell vergessen. Beim Gottesdienst mit Musik, der Theateraufführung und dem anschließenden Mittagessen können wir feststellen, wie viel Mühe man sich hier für uns gegeben hat. Schade, dass nicht mehr Zeit ist, mit den Menschen ins Gespräch zu kommen, die uns hier so neugierig und offen begegnen. Mit den Geldspenden der Eurobiker wird die Don-Bosco-Mission ein Jugendzentrum in Korostyichiv errichten. Wir können den Kids, die es hier nicht leicht haben, vor der Abfahrt immerhin ein paar unvergessliche Augenblicke bescheren, indem wir mit ihnen ein paar Runden um den Block drehen.

Am Nachmittag erreichen wir die ukrainische Hauptstadt. Nach dem üblichen Motorradkorso ins Zentrum, stehen wir in unseren verschwitzten Motorradklamotten im Rathaus, zum Empfang mit anschließendem Buffet beim Bürgermeister.

Kaum liegt der offizielle Teil des Programms hinter uns, erkunden wir Kiew noch ein wenig auf eigene Faust. Es lohnt sich. Vorbei an schön renovierten Altbauten führt



unser Weg zum „Déjà-vu“, einer Bar, die uns ein ukrainischer Biker empfohlen hatte. „Fünf Bier“ radbrechen wir mit unseren paar Worten Russisch. „Warsteiner oder Erdinger?“ kommt die Gegenfrage der Bedienung auf Englisch. Nach einem Moment der Sprachlosigkeit bestellen wir einheimischen Gerstensaft, der günstiger und ebenfalls sehr gut ist.

Von Kiew aus geht's am Morgen direkt Richtung Tschernobyl, dem Höhepunkt der Reise. Unser Ziel

uns Wolfgang Faust von der deutschen Botschaft einen kurzen Vortrag über Verlauf und Folgen des verheerenden Reaktorunfalls im Jahre 1986.

Bei der Ankunft regnet es. Doch dieses Mal ist die Nässe ein Segen, denn so läuft man nicht Gefahr, aufgewirbelten radioaktiven Staub einzuatmen. Der mitgebrachte Mundschutz bleibt in der Tasche.

Dann stehen wir plötzlich vor dem weltberühmten Sarkophag. Ein ei-

vor gibt es kein Gesamtkonzept zur Sicherung der Ruine.

Mit dem Bus fahren wir weiter in die Geisterstadt Pripjat. „Bleibt auf der Straße oder den betonierten Wegen“ mahnt Wolfgang Faust, unser kompetenter Begleiter von der deutschen Botschaft in Minsk. „Auf den Wiesen und vor allem in den Häusern gibt es Stellen, an denen immer noch eine extrem hohe Strahlung herrscht.“

Auf dem Rückweg zum Reaktor passieren wir eine Stelle, an der



Mahnmale gab es am Wegesrand ebenso zu sehen wie beeindruckende Bauwerke. (Fotos: Annetzberger)

ist zunächst die Arbeiterstadt Slawutitsch. Sie wurde Ende der 80er Jahre als Ersatz für Pripjat errichtet, das nach dem Reaktorunfall evakuiert werden musste. Hier leben heute die meisten Menschen, die noch auf dem Gelände des Atomkraftwerkes arbeiten. Wir müssen die Bikes am Bahnhof von Slawutitsch stehen lassen. Von hier geht es nur per Zug weiter. Knapp eine Stunde dauert die Fahrt mit der Werkseisenbahn. Während die tote Landschaft an uns vorbei zieht, hält

genartiges Gefühl für alle von uns. Jeder erinnert sich an die Fernsehbilder von damals, an die Berichte über den heldenhaften Einsatz der Rettungskräfte und die Strahlenopfer. Tschernobyl ist unheimlich, denn die Gefahr ist unsichtbar, aber sie ist immer noch da.

Die Schutzhülle, die damals in Rekordzeit errichtet wurde, ist brüchig. In der Konstruktion klaffen Löcher, durch die Regenwasser eindringt und der Wind radioaktiven Staub herausbläst. Doch nach wie

einst ein Kindergarten stand. Er war so hoch verstrahlt, dass die Gebäude an Ort und Stelle abgerissen und vergraben wurden. Nur das Klettergestell auf dem Kinderspielplatz ist noch zu sehen. Eine gespenstische Szenerie.

Nach fünf Stunden in der Todeszone geht es mit der „Elektrischka“ wieder zurück nach Slawutitsch. Nachdenklich machen wir uns auf den Weg zur weißrussischen Grenze. Als wir dort eintreffen, macht eine schlechte Nachricht die Runde:



Unheimlich ist die Atmosphäre in Tschernobyl, denn die unsichtbare Gefahr ist immer noch da. Fotos: Annetzberger

Theo hat einen Unfall gehabt! Der Krankenwagen, der uns begleitet, ist schon auf dem Weg zu ihm. Keiner weiß, was passiert ist.

Wir beginnen inzwischen, unsere Formulare für den Grenzübergang auszufüllen. Zöllner und Grenzpolizisten, meist junge Burschen, rücken mit ihren Fotohandys an. Wir sind eine Attraktion hier, da möchte jeder mal ein Bild von unserem Fuhrpark machen.

Ist ja auch genug Zeit dafür, während wir diverse Formulare ausfüllen und auf unsere Pässe warten. Als wieder ein Uniformierter mit seinem Handy anrückt, frage ich: „Foto?“ „Njet, Radioaktivität“, lautet die Antwort, als er mit seinem kleinen Messgerät die Maschinen umkreist. Kleine Erinnerung daran, wo wir gerade herkommen.

Wieder dauert es ein kleine Ewigkeit, bis alle schließlich die Grenze passiert haben und wir nach Gomel weiterfahren können.

Am späten Abend trifft dann auch Theo mit den Sanitätern im Hotel

„Tourist“ in Gomel ein. Geschockt und käseweiß sitzt er in der Lobby. Er hat Prellungen und ein paar blaue Flecken abbekommen, ist ansonsten aber wohlauf. „Es war ein Fahrfehler“, sagt er. In einer langgezogenen Kurve flog er samt Motorrad von der Straße. Harley und Fahrer überschlugen sich mehrfach. Die demolierte Maschine kommt auf den Hänger des Ser-



Schluss mit lustig: Rostige Zeugen der Reaktorkatastrophe.

vicewagens. Theo fährt ab jetzt im Begleitfahrzeug mit.

Von Gomel macht sich der Eurobiker-Tross am nächsten Morgen auf den Weg nach Wetka. Das Krankenhaus der Kleinstadt hatte zuvor Betten, medizinisches Material sowie Kinderspielzeug erhalten. Stolz führt uns die Direktorin durchs Haus, um zu zeigen, dass die Spenden alle angekommen sind. Auf der Weiterfahrt stellen wir fest, dass die Straßen in Weißrussland erstaunlich gut sind. Auch die Fahrzeuge sind bei weitem nicht so marode wie in der Ukraine. Allerdings ist auch viel Polizei unterwegs, sichtbar und bestimmt auch in Zivil. Im Reich des Alexander Lukaschenko hat man die Dinge gerne unter Kontrolle. Immer wieder versuchen Uniformierte, aus nicht nachvollziehbaren Gründen („da ist eine Großbaustelle...“) Konvois zu bilden. Eine Gruppe wird sogar mit gezogener Waffe angehalten! Völkerverständigung à la Weißrussland...

Dass da Dutzende ausländische Biker unterwegs sind, die Fotos machen und mit Leuten reden, muss für die Sicherheitskräfte fast ein Alptraum sein. Wir genießen währenddessen einen fast regenfreien Tag auf gut ausgebauten Landstraßen. Später erfahren wir, dass bei der deutschen Botschaft etwa 20 Anrufe wegen uns eingegangen sind. Wir scheinen die Ordnungshüter ziemlich auf Trab gehalten zu haben.

Bei der Einfahrt nach Minsk meldet sich das schlechte Wetter mit Regen und Hagel zurück. Leider ist es zu spät geworden, um die weißrussische Hauptstadt zu erkunden. Wir sehen kaum mehr als das schmucklose sozialistische Hotel „Orbita“, in dessen Bar man kaum einen Blick in die Runde werfen kann, ohne von einer der Damen des horizontalen Gewerbes herangewunken zu werden. Es wird ein kurzer Abend, denn fünf Euro pro Bier laden nicht gerade zum Bleiben ein.

Am sechsten Tag der Tour rollen wir wieder Richtung Westen. Flach und gerade führt die Straße nach Brest zur weißrussisch-polnischen



Endlich konnte die Regenkombi ausgezogen werden.

Grenze. Ein Glück, dass wir hier als Eurobiker und nicht auf eigene Faust fahren. Auf der Diplomatenspur dürfen wir an der scheinbar endlosen Autoschlange vorbeiziehen. Anschließend gibt es noch einmal die übliche umständliche Prozedur: Formulare ausfüllen, Laufzettel abzeichnen lassen. Alles in allem geht es relativ zügig.

Trotzdem atmen wir ein wenig auf, als wir Weißrussland hinter uns gelassen haben. Auch wenn das Land im Vergleich zur Ukraine vergleichsweise sauber und ordentlich wirkt, so ist es auch etwas beklemmend, in der letzten Diktatur Eu-

ropas unterwegs zu sein. Umso mehr genießen wir die ersten Kilometer auf polnischer Seite und fühlen uns richtig „im Westen“.

Der Eindruck verstärkt sich, als wir Warschau erreichen. Die polnische Hauptstadt präsentiert sich modern und lebendig. Sie muss keinen Vergleich mit

anderen europäischen Metropolen scheuen. Außerdem werden wir mit Sonnenschein verwöhnt, als wir die wunderschön rekonstruierte Altstadt besuchen. Herumschlendern, im Cafe sitzen und die Passanten beobachten - wir genießen diesen italienischen Mo-

ment auf der polnischen Piazza. Von einer Häuserwand blickt der deutsche Papst auf uns herab, der die polnische Hauptstadt kurz vor uns besucht hat.

Leider ist uns Petrus nicht wohlgesonnen. Nachdem wir uns in einem endlosen Stau aus der Stadt heraus gequält haben, setzt - wieder einmal - Regen ein. Die 350 Kilometer nach Breslau legen wir in der Regenkombi zurück.

Während die deutsche Nationalmannschaft das Eröffnungsspiel der Fußball-WM gegen Costa Rica bestreitet, kämpfen wir auf der Landstraße gegen Sturm und Spurrinnen. Bei einer Pause erfahren wir vom deutschen Auftaktsieg. Als wir Breslau schließlich erreichen, machen die Polen lange Gesichter. Ihr Team hat das Spiel gegen Ecuador verloren. Das tut der Stimmung der Eurobiker aber keinen Abbruch. Wir beschließen nach sieben Tagen und insgesamt 3150 Kilometern die Eurobiker-Tour 2006 im Ratskeller von Breslau. Am Abreisetag zeigt sich die Stadt bei Sonnenschein von ihrer besten Seite. Zum Abschluss der Tour werden wir daran erinnert, dass es doch noch einen Sommer gibt.

Robert Annetzberger



Sichtlichen Spaß hatten die Kinder an einer kleineren Runde mit dem Motorrad. (Fotos: Annetzberger)

Eurobikertour 2007

Gemeinsames Motto - Zwei Ziele, die sich ergänzen

Die 5. Internationale Freundschafts-Fahrt der Eurobiker, die Eurotour 2007, wird das bisherige Motto „... in sieben Tagen durch sieben Länder über sieben Grenzen ...“ übertreffen!

Die Anreise geschieht komfortabel in Autoreisezügen über Nacht bis Villach/Österreich bzw. Rijeka/Kroatien. Der erste touristisch geprägte Teil durch Kroatien, mit Durchquerung des Hinterlandes und entlang der Adriaküste, bietet Besuche der Plitvitcer Seen und der uralten Städte Split und Dubrovnik.

Mit Montenegro besuchen die Teilnehmer ein Land, das dann den ersten Jahrestag seiner Unabhängigkeit feiert. Hier sind als touristische Highlights die Bucht von Kotor zu umrunden und der Berg Lovcen zu erfahren, bevor die Hauptstadt Podgorica die Eurobiker zum Jahrestag empfängt.

Nach diesem besonderen Höhepunkt werden zwei Eurobiker-Gruppen die gemeinsame Devise „Mobilität überwindet Grenzen und verbindet Kulturen“ mit unterschiedlicher Ausprägung und verschiedenen Fahrzielen weiter verfolgen.

Die Eurobiker Luxemburg verbinden die zwei Kulturzentren Luxemburg und Sibiu (Hermannstadt) in Rumänien. Mit touristisch-kulturellem Schwerpunkt fährt die Luxemburger Gruppe von Montenegro weiter über Belgrad/Serbien nach Rumänien. Sibiu ist das kulturelle Zentrum der Sachsen in Transsylvanien und teilt sich den Titel „Europäische Kulturhauptstadt 2007“ mit Luxemburg. Wie

auch die Hauptstadt des Großherzogtums, ist das historische Zentrum der rumänischen Stadt Weltkulturerbe der UNESCO. Die Ankunft der Eurobiker wird Anlass sein, die Partnerschaft der beiden Europäischen Kulturhauptstädte zu feiern.

Das Tour endet für diese Gruppe mit einer Abschlussfeier bei einem Empfang in Budapest/Ungarn. Die Luxemburger-Tour vereinigt auch Länder und Etappen der Euro Touren 2004 und 2005 miteinander; es sollen verstärkt französischsprachige Teilnehmer gewonnen werden.

Die Eurobiker Deutschland führt der Weg nach dem Abschied in Podgorica/Montenegro durch die Schluchten des Balkan in das Land der Skipetaren! Sie erfahren das bei uns noch „unbekannte“ Albanien und werden gesammelte Spenden übergeben. Die Motorradfahrer machen damit wiederholt auf schwierigste Problemlagen in unmittelbarer Nähe zum eigenen Lebensraum aufmerksam. Unterstützt werden dabei insbesondere Hilfswerke für Kinder und Kranke, sowie deren Betreuer und Einrichtungen, unabhängig von religiöser oder ethnischer Zugehörigkeit. Albanien hat 2006 den ersten Schritt zur EU-Mitgliedschaft hinter sich gebracht, als dritter Balkanstaat verfügt es über ein Stabilisierungs- und Assoziierungsabkommen mit der EU. Die Eurobiker besuchen mit Kroatien, Montenegro, Albanien und Mazedonien wieder Länder, die im Prozess zum Eintritt in die Europäische Familie stehen und sich dazu in naher Zu-

kunft auf den Weg machen werden.

Nach Station in der albanischen Hauptstadt Tirana geht die fahrradisch anspruchsvolle Tour durch faszinierende Gebirgslandschaften, entlang des Ohridsees, durch den ebenfalls noch jungen Staat Mazedonien weiter ins alte Griechenland. Hier statten die Teilnehmer den ebenso als Weltkulturerbe der UNESCO bekannten Meteora-Klöstern einen Besuch ab. Baden im Mittelmeer ist angesagt, bevor es in Igoumenitsa auf die Fähre nach Venedig geht.

Die Abschlussfeier findet während der eintägigen Reise auf der Fähre statt, Tourende ist in Villach/Österreich, hier wartet nach der rund 2100 Kilometer langen einwöchigen Motorradtour der Autoreisezug.

Das Nutzen von Autoreisezug und Fähre reduziert erheblich den Fahr- und Zeitaufwand, damit gewinnt der touristische Charakter der Veranstaltung: Es bleibt Zeit für Besichtigungen und Begegnungen.

Die Eurobiker Deutschland verbinden so auf zwei Rädern die „neuen“ EU-Länder Österreich und Slowenien über die EU-Anwärter Kroatien, Montenegro, Albanien und Mazedonien mit den „alten“ EU-Ländern Griechenland und Italien. Und dafür braucht man nur vier Urlaubstage!

Der Termin: 25. Juni bis 2. Juli 2007, aktuelle Information zur Albanientour gibt es auf der Website unter: www.eurobiker.de, zur Tour nach Rumänien unter: www.eurobiker.lu.

Wolfgang Schmitz, Tourguide

Chinesen im Unwetter

Vielfältige Erlebnisse bei der Luxemburg-Ori

In seinem Newsletter berichtet Peter Aufderheide über die Luxemburg-Orientierungsfahrt, die Friedrich-Wilhelm Sprenger, Sportwart beim Landesverband Rhein-Ruhr, ausgerichtet hat.

Wir haben uns wieder in Kautenbach/Luxemburg zur Luxemburg-Ori getroffen. Mittlerweile ist es leider ein kleinerer Kreis an Teilnehmern geworden, die aber nicht minder Spaß an der Sache hatten. Dieser Spaß wurde nur ein wenig durch die Fahraufgabe des zweiten Teils und das zugehörige Wetter getrübt. Friedrich-Wilhelm hatte sich (nach einer total gewürfelten Chinesenrallye im ersten Abschnitt) für den zweiten Abschnitt eine Fahrlinie zum Übertragen in die Karte ausgedacht. Also so was wie im Hotzenwald. Kein Problem. Dachten wir. Als wir dann aber die Fahrlinie an der ZK1 bekamen, und der Maßstab nun überhaupt nicht zur Kartenkopie passte, wurde das Gemurmel schon lauter. Eigentlich eine interessante Idee, nur leider waren die 20 Minuten an der ZK1 für viele etwas knapp bemessen. Manche haben über eine Stunde daran getüftelt. Zu allem Überflus sind wir dann mitten im zweiten Teil in ein heftiges Unwetter geraten. (Starkregen und Gewitter). Weiterfahren wäre hier lebensgefährlich gewesen. Also haben sich die meisten irgendwo untergestellt und gewartet.

Eine nette kleine Geschichte ist mir dabei passiert, die ich hier gerne erzählen möchte: Da ich in der Nähe von Dasburg die Strecke etwas anders als vom Veran-



Ins Boxhorn jagen ließen sich auch die BMW-Boxer-Fahrer in diesem Ort bei der Luxemburg-Ori nicht. (Foto: Aufderheide)

stalter vorgesehen eingetragen hatte, habe ich mich während des Gewitters kurz vor dem Ortseingang unter Bäumen untergestellt. Ich stehe da noch nicht lange, und es fährt ein Pkw vorbei. Kurz darauf kommt der Wagen zurück und der Fahrer fragt mich, ob ich mich nicht bei ihm Zuhause unterstellen möchte, es wäre ganz in der Nähe. Nun, es regnete schon durch die Blätter durch, und somit bin ich dem freundlichen Angebot nachgekommen. Es war wirklich nur um die Ecke bis zu seinem Haus. Dort befand sich aber keine Unterstellmöglichkeit, nein, ich wurde - tropfnass wie ich war - ins Haus gebeten. Das freundliche Angebot einer Tasse Kaffee nahm ich ebenfalls an (obwohl ich eigentlich kein Kaffeejunkie bin). Kurz darauf saß ich also mit meinem Gastgeber im Wohnzimmer,

trank Kaffee und unterhielt mich sehr nett mit ihm. Er war der lokale Tierarzt und wir waren irgendwie auf der gleichen Wellenlänge. So haben wir uns über eine Stunde angeregt unterhalten, bis der Kaffee alle und der Regen weitergezogen war. Die Ori war in diesem Moment sooo weit weg. . . Es hat mich tief gefreut, dass man in Deutschland noch Leute trifft, die einem wildfremden, klatschnassen Motorradfahrer einen trockenen Platz und sogar noch einen Kaffee anbieten. Diese Erfahrung war mir viel wichtiger als die 57 Strafpunkte, die mich das Ganze nachher gekostet hat. Wir sollten mal alle darüber nachdenken, ob wir auch so handeln würden. . . Es sind jedenfalls alle (früher oder noch später) wohlbehalten wieder im Ziel angekommen. Die Linne- männer haben diesmal das Ren-

nen gemacht und der Bipp-Wanderpokal (für besondere Leistungen) ging an Kirsten und Inge, die sich ganz alleine durch alle Widrigkeiten der Strecke und des Wetters durchgebissen hatten. Im zweiten Teil hatten die Beiden aufgrund der langen Ausarbeitung schon keine besetzte Kontrolle mehr angetroffen - die waren alle schon wieder zurückgefahren. Wie man sieht, Luxemburg war wieder mal ein Erlebnis. So oder so ...

Peter Aufderheide

Ergebnisse Luxemburg-Ori

- | | |
|--|--|
| 1. Renate und Jörg Linnemann, BMW R100GS, 93,8 Punkte | 6. Heinz-Josef und Petra Bösch, Suzuki EML-Gespann, 173,6 |
| 2. Friedhelm und Elke Tobias, BMW F650GS, 98,8 Punkte | 8. Martin Romahn und Heike Janßen, MZ 500 Country, 175,7 |
| 3. Reinhard Aufderheide, BMW R1150GS, 99,4 Punkte | 9. Kirsten Bläske, BMW F650GS, 181,0 Punkte |
| 4. Peter Aufderheide, BMW R1200GS, 125,6 Punkte | 10. Inge Aufderheide, BMW F650GS, 191,6 Punkte |
| 5. Hans-Peter Tiegelkamp, MZ ETZ 250, 153,3 Punkte | 11. Andreas Zaum und Gabi Bertram, GSX 1100 G-Gespann, 201,7 |
| 6. Bernd Dressel, Thomas Sauer, BMW K1100-Gespann, 173,6 | 12. Ingo Bläske, R1150GS 432,8 |

Auf kleinsten Straßen

Viel Tempo bei der Bergischen Orientierungsfahrt

Es war vor nicht allzu langer Zeit im Bergischen Land: Norbert veranstaltete die Bergische Ori. Elf mutige Teilnehmer hatten sich dazu eingefunden und wurden in ihren Befürchtungen nicht enttäuscht. Die Strecke führt uns mit einer interessanten Aufgabenstellung über wunderschöne Nebensträßchen durchs Bergische Land. Die Aufgabenstellung hatte Norbert an eine Auto-Ori angelehnt,



Ja wo geht's denn nun lang? Egal. Hauptsache viele Kurven und viel Spaß. (Fotos: Aufderheide)

welche er bereits als Teilnehmer genossen hatte. Nachdem uns endlich halbwegs klar wurde, was Norbert so mit uns vorhatte, ging es bei schönstem Wetter auf die Strecke. Der Schnitt war (dank Dieter als Mitveranstalter) kurz vor der Veranstaltung noch etwas korrigiert worden. Nach oben. Nur die rasante Renate war einigermaßen in der Lage, diesen Schnitt zu halten - leider ging dies



Auch etliche Gespanne waren wieder bei der Bergischen-Ori am Start.

zu Lasten der gefundenen OK-Schilder. Alle Anderen kamen somit zwischen einer halben und ganzen Stunde zu spät im Ziel an. Aber die Strecke war eigentlich auch viel zu schön zum Heizen. Und uns war sowieso klar, das Ergebnis würde eh dem berühmten „Hornberger Schießen“ ent-

sprechen. Alles in Allem: Aufgabenstellung schwer, aber nicht uninteressant. Strecke sehr schön, aber Schnitt leider zu hoch. Kartenkopien zwar farbig, aber teilweise unscharf. Höhen und Tiefen also - ganz so wie die Straßen im Bergischen Land.

Peter Aufderheide

Ergebnisse Bergische-Ori

1. Reinhard Aufderheide, BMW R1150GS, 133,1
2. Hans-Peter Tiegelkamp, MZ ETZ 250, 144,4
3. Friedhelm Tobias, BMW R850R, 184,8
4. Inge und Peter Aufderheide, Bala-BMW, 199,3
5. Renate und Jörg Linnemann, BMW R100GS, 201,6
6. Stephanie Romahn, Simson BSW 50, 205,3
7. Andreas Zaun und Gabie Bertram, GSX 1100 G-Gespann, 217,5
8. Martin Romahn und Heike Janßen, MZ 500 Country, 218,4
9. Heinz-Josef und Petra Bösch, Suzuki-EML-Gespann, 218,8
10. Michael und Franziska Tubes, Honda PanEuropean-Gespann, 287,8
11. Horst Osłowski, CaliEvo-Gespann, 543

Kurvenspaß und Kultur

Einladung zur TourenTrophy-Abschlussfahrt

Um der diesjährigen TourenTrophy einen schönen Ausklang und der Siegerehrung einen würdigen Rahmen zu verleihen, haben wir keine Mühen und Kosten gescheut, Euch einen ganz besonderen Leckerbissen anzubieten. Als Start- und Zielort haben wir das Gut Albrock in der näheren Umgebung von Brakel - auch „Alb-Rock-Cafe“ genannt - für diese Fahrt ausgewählt. Es ist ein alter Gutshof - urgemütlich - mit viel Platz zum Parken, Feiern und Übernachten. Ringsherum nichts

als Wald, Feld und Wiesen.

Die Anreise kann nach Belieben am Freitagabend oder am Samstagmorgen erfolgen (unsere Empfehlung: Freitagabend!!!). Für die Übernachtung stehen 15 Betten in einfachen Mehrbettzimmern (incl. Bettzeug), sowie zehn Matratzen im Matratzenlager (mit eigenem Schlafsack) zur Verfügung. Wer will, kann auch zelten (Preise siehe unten). Nach dem Aufstehen gibt's ein deftiges Frühstück.

Samstagmittag, 12 Uhr, ist dann Start der Abschlussfahrt. Aufga-

benstellung ist eine Pfeilskizze (Karte 1:50.000) ohne Zeitwertung, die Euch über kleinste Feld-, Wald- und Wiesenwege zur Wewelsburg im Kreis Paderborn leitet. Die Wewelsburg war zwischen 1933 und 1945 eine Kult- und Terrorstätte der SS. Heute ist sie Museum und Jugendherberge. Es besteht die Möglichkeit, hier eine Führung von knapp 90 Minuten sowie eine Kaffeepause zu machen. Für eine Museumsführung über die Vergangenheit der Burg im Dritten Reich sollten min-

destens zehn Personen zusammen kommen. Danach geht es mit Pfeilskizze wieder zurück nach Albrock. Die gesamte Strecke ist etwa 130 Kilometer lang. Abgerundet wird der Abend mit einem Schnitzeessen (mit Bratkartoffeln und Salat) und natürlich der Siegerehrung. Wir empfehlen dringend, im Gut Albrock zu über-nachten - so kann der Abend richtig gemütlich werden! Also, wir warten auf Eure Anmeldungen. Bitte schickt sie per E-Mail an tourentrophy@bvdm.de oder ruft an unter 0521/130680 (abends). Die Betten werden in der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben. Wer zu spät kommt, muss zelten.

Hier noch einmal alle Informationen in der Übersicht: Termin: 14. Oktober (13.-15. Oktober) Ort: Gut Albrock (siehe Anfahrtsbeschreibung), Fahrerbesprechung: 11 Uhr, Start: 12 Uhr, Führung Wewelsburg: voraussichtlich 14 Uhr, Abendessen: gegen 19 Uhr, danach Siegerehrung. Fahrtunterlagen: Kopien der 1:50.000er Karte werden gestellt. Preise: Die ersten drei Plätze erhalten Pokale. Weitere Pokale und Preise natürlich für die TourenTrophy-Jahreswertung, welche im Anschluss an die Siegerehrung der Abschlussfahrt stattfindet.

Kosten: Startgeld: 5 Euro für BVDM-Mitglieder, 6 Euro für



Heute ist die Wewelsburg, die im dritten Reich eine Terrorstätte der SS war, eine Jugendherberge. (Foto: Aufderheide)

Nichtmitglieder, Führung Wewelsburg: kostenlos. Übernachtung im Mehrbettzimmer (incl. Bettwäsche): 15 Euro pro Nacht und Nase, Übernachtung im Matratzenlager (mit eigenem Schlafsack): 10 Euro pro Nacht und Nase, Übernachtung im eigenen Zelt: 5 Euro pro Nacht und Nase Frühstück für 2, von dem auch ange-

lich 3 satt werden: 11,90 Euro, Schnitzeessen am Samstagabend: 9,50 Euro pro Nase. Weitere Infos gibt's bei Bedarf beim Veranstalter unter E-Mail: tourentrophy@bvdm.de. Weitere Links: www.albrock.de (Anfahrtsbeschreibung) www.wewelsburg.de. Wir hoffen auf zahlreichen Erscheinen.

Inge und Peter Aufderheide

Urlaubszeit ist Reisezeit



Das Internationale Camping-Carnet (CCI) ist ein genau so wichtiger Begleiter im Ausland wie gute Karten oder Kompass - ein Muss für jeden Motorradfahrer und jeden Camper.

Nur für Mitglieder



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

E-Mail mit Angabe der Anschrift und Mitgliedsnummer an Henning Knudsen oder Anruf mit den gleichen Angaben: 02247/7386 (AB) - cci@bvdm.de.

Zu wenig Teilnehmer beklagt

Sind Rallyes und Orientierungsfahrten noch zeitgemäß?

Hallo Freunde!

Im vorigen Jahr hat mich mein alter Motorradfreund Werner Conrad mitgelockt zur BVDM-Spessartfahrt. Schön war's!! Und weil es so schön war, bin ich in diesem Jahr mit meiner guten alten BMW R 50 und Mutter im Seitenwagen Steib TR mal in den südlichen Schwarzwald gefahren.

Da macht nämlich seit einigen Jahren ein BVDM-Mitglied die so genannte Hotzenwaldrallye. Die ist im Grunde nichts anderes als die ehemaligen Enzian-Rallye, und das war für mich und viele meiner alten Kumpels immer einer der Höhepunkte des Motorradsommers. Das Wetter spielte mit, anstatt schneebedeckter Gipfel gab es eine tolle Streckenführung, was mir persönlich mindestens genauso gut gefallen hat, wesentlich weniger Verkehr, preiswerte Quartiere und gutes Essen für kleines Geld.

Was mir jedoch aufgefallen ist, und das ist auch der tiefere Grund für diesen Schrieb, ist etwas anderes. Zu meiner Zeit - so vor 25 bis 30 Jahren - waren das im Zillertal immer so 60 bis 70 Teilnehmer. Da musste manchmal der „Asbach“ die Teilnehmerzahl begrenzen, weil das aus organisatorischen Gründen mit mehr Leuten nicht zu machen war. Und heute? 18 Starter, fünf Gespanne und 13 Solisten!! Ich bin heute nicht mehr im BVDM. Mein Freund Werner bringt mir schon mal eine Ballhupe mit und darin steht, dass der BVDM 13.000 Motorradfahrer betreut. In den frühen 70er Jahren waren es nach meiner Erinnerung keine 1000 und da kämpfte man manchmal um einen

Startplatz.

Da frage ich mich mal: 1000 Mitglieder und 80 Starter bei einer guten Veranstaltung 1980 und 13.000 Mitglieder mit 18 Startern, davon noch ein Teil alter Strategen aus Enzian-Zeiten - da stimmt doch was nicht. Fahren die alle nur zu diversen Treffpunkten, laufen da in ihren bunten Anzügen vor ihren blankgeputzten Maschinen mit stolz geschwellter Brust auf und nieder und erzählen tolle Geschichten oder haben die nur ein Motorrad, weil der Nachbar auch eins hat?

Ich weiß es nicht, es ist mir auch egal. Ich werde jedenfalls, auch wenn ich seit langer Zeit kein BVDM-Mitglied mehr bin, an der Spessartfahrt teilnehmen und wenn ich im nächsten Sommer gesund bin, geht's auch wieder in den Hotzenwald.

Schließlich muss ich ja meinen Wanderpokal verteidigen, denn ich habe als der dümmste und lahmste Fahrer die rote Laterne bekommen. So, das musste ich mir mal von der Seele schreiben, denn ich finde es nicht gut, wenn sich Leute aus Idealismus eine Riesenarbeit für eine wirklich gute Veranstaltung machen und es kommen von 13.000 ganz 18!!! Leute.

Der Bauer (Werner Baugert)

Antwort der Redaktion:

Lieber Werner, wir freuen uns natürlich, dass Du als ehemaliges Mitglied zumindest den BVDM-Veranstaltungen die Treue hältst. Die sind im Übrigen für Mitglieder preiswerter, so dass du bei der Teilnahme an mehrerer Veranstaltungen Deinen Mitgliedsbeitrag schon

fast wieder raus hast. (Überleg doch mal, ob das nicht ein weiterer Grund ist, wieder bei uns Mitglied zu werden. Denn dass Dir der Verband nicht egal ist, merkt man an Deinem engagierten Leserbrief.)

Natürlich hast Du Recht, dass es für den Veranstalter ärgerlich ist, wenn nur wenige Teilnehmer kommen. Aber die Motorradszene hat sich stark verändert. Motorradfahren ist für viele ein Hobby und keine Überzeugung mehr, wie das zu Deiner Zeit noch der Fall war. Dazu kommen noch die Kosten, die die Teilnahme an einer Rallye mit sich bringen und der Aufwand, den man bei der Vorbereitung treiben muss. Ich glaube, viele Leute fahren heute lieber bei einer geführten Tour mit. Und zum anderen muss man natürlich auch viel Werbung machen, dazu gehört auch ein Artikel über die Veranstaltung in der Ballhupe und anderen Motorradzeitschriften, sowohl als Ankündigung als auch mit einem Bericht von der Veranstaltung selber. Ich hoffe, Dein Leserbrief ist eine Anregung für den einen oder anderen, wieder oder erstmalig aktiv an den zahlreichen guten BVDM-Veranstaltungen teilzunehmen.

Michael Lenzen

Liebe Leser, was haltet Ihr von dieser Entwicklung? Sind Rallyes und Orientierungsfahrten noch zeitgemäß? Sollen der BVDM lieber oder zusätzlich geführte Touren anbieten? Schreibt uns Eure Meinung. Gerne könnt Ihr auch im BVDM-Forum (www.bvdm.de) darüber diskutieren. **lz**

28. Gedenkfahrt zum Altenberger Dom *Neue Motorradkarte*

Liebe Motorradfreunde!

Hier die gute Nachricht: Die „28. Gedenkfahrt von Köln zum MOGO im Altenberger Dom findet am 28. Oktober statt. Eintreffen der Teilnehmer bis 12 Uhr am Verteilerkreis Köln-Süd. Abfahrt etwa eine halbe Stunde später durch Köln und das Bergische Land nach Altenberg. Dort findet um 14 Uhr der Motorradfahrgottesdienst zum Gedenken der tödlich Verunglückten der vergangenen Saison

statt. Ein Gottesdienst von Motorradfahrern für Motorradfahrer in der Sprache und mit der Musik von heute.

Informationen dazu gibt es bei Pfarrer Ingolf Schulz-Weihrauch, Telefon 02203/68383.

Bitte meldet Euch bei mir, wenn Ihr als Korsobegleiter mitfahren wollt, um absperren zu helfen!

Viele Grüße und noch alle Zeit gute Fahrt!

Ingolf

Neu auf dem Markt ist die Motorradkarte „Spessart Odenwald“. Sie ist regenfest, enthält neben Tourenvorschlägen viele Informationen zu den schönsten Motorradzielen. Zu allen Ausflugszielen gibt es Infos, Einkehr- und Freizeittipps auf der Kartenrückseite. Die Karte im Maßstab 1:200.000 ist reißfest, wetterfest und beschriftbar. Es gibt sie ab sofort im Waldland des Forstamts Hanau-Wolfgang und im Wildpark „Alte Fasanerie“ in Hanau/Klein-Auheim für 4,95 Euro. www.ForstamtWolfgang.de oder www.erlebnis-wild-park.de. **lz**

Motoröl speziell für Boxer

Ein Hightech-Öl für BMW-Boxer-Modelle hat jetzt die Schweizer Firma Motorex auf den Markt gebracht. Der neue Schmierstoff hört auf den Namen „Motorex Boxer 4T Motor Oil“. Das Öl hat eine Viskosität von 10W/40 SAE.

Der Hersteller verspricht „einen optimalen Wärmehaushalt des Boxers, verhindert an den Laufflächen von Zylindern, Kurbel- und Nockenwellen effektiv vorzeitigen Verschleiß und vermeidet Korrosion sowie Ablagerungen im Innern des Motors.“ Es soll den Ölverbrauch reduzieren und die Dichtungen schonen.

Das neue MOTOREX Boxer 4T Motor Oil ist ab Mitte November in 1-Liter- oder 4-Liter-Gebinden im gut sortierten Fachhandel erhältlich.



Infos gibt es auch im Internet unter www.motorex.com. Ob das Öl hält, was es verspricht, werde ich in einem Test untersuchen. **lz**

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Zuschriften bitte an die Redaktionsanschrift oder per E-Mail an ballhupe@bvdn.de. Schreibt Eure Kritik und Eure Anregungen, ich freue mich über jede Zuschrift, bitte vergesst die Adresse nicht. Vielen Dank.

!Achtung!

Redaktionsschluss für die Ausgabe 4/2006 ist der 23. November. Sie erscheint Ende Dezember.

Vorschau auf die Ballhupe 4/06

Und das erwartet euch im nächsten Heft:

Intermot

25 Jahre Eifelgrundstück

Test BMW R 1200 R

Reiseberichte

Clubporträt

idm

2006

13. – 14.05.
Hockenheimring

27. – 28.05.
Motorsport Arena
Oschersleben

10. – 11.06.
EuroSpeedway Lausitz

01. – 02.07.
Nürburgring

22. – 23.07.
Salzburgring (A)

05. – 06.08.
Schleizer Dreieck

02. – 03.09.
Sachsenring

16. – 17.09.
Hockenheimring

Tickets:
www.idm.de

POWERED BY

AIRENERGY+
ENERGIE VON INNEN



Motorradfahrer für Motorradfahrer



Bundesverband der Motorradfahrer e. V. Mehr Freiheit für Dich!

Die Interessenvertretung für alle Motorradfahrer



Wir setzen uns für Euch ein, zum Beispiel:

- gegen Reifenbindung
- gegen Straßensperrungen
- gegen Lärmuntersuchungen
- für sicherere Straßen
- für mehr Gerechtigkeit



BVDM-Geschäftsstelle
Carl-Zeiss-Str. 8
55129 Mainz

Tel. 061 31 - 5032 80

Fax 061 31 - 5032 81

E-Mail: info@bvdm.de

Eure Meinungen und Anregungen
sind uns wichtig! Besucht unser Forum
auf der Homepage www.bvdm.de