

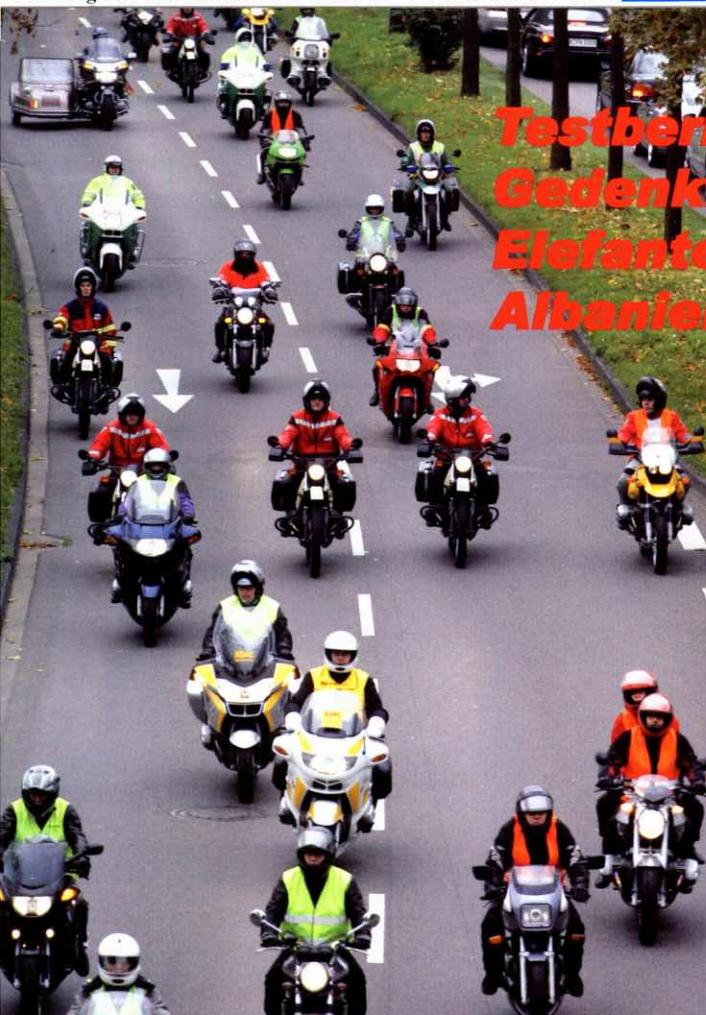
BALLHUPE



Ausgabe 4/2006



Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Testbericht R 1200 R
Gedenkfahrt
Elefantentreffen
Albanien



Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

unser Motorradverband hat Tradition, denn 2006 fand nicht nur das 50. Elefantentreffen, sondern Anfang September im Thüringer Wald bereits die 29. Deutschlandfahrt (nicht nur!) für Tourenfahrer statt. Eine wunderschöne Mittelgebirgsregion mit Kurven satt und prima Wetter führten uns zum motorradfahrerfreundlichen Zielort Oberhof.

Während aber das Elefantentreffen immer wieder Tausende aus ganz Europa anzieht, ist die geringe Zahl der Fahrtteilnehmer ein bitterer Wermutstropfen in der Bilanz der Deutschlandfahrten der letzten Jahre.

Wir müssen akzeptieren, dass sich unsere Mitgliederschar stetig wandelt und manche unter uns, die noch vor wenigen Jahren mit Freunden eine solche Tour geplant und unternommen haben, finden heute nicht mehr die Zeit oder den direkten Bezug zur Deutschlandfahrt, zu unseren anderen Veranstaltungen - und zu unserem Verband allgemein.

Wer von uns hat nicht schon versucht, seine Freunde oder Kollegen auch für die so sinnvolle Mitgliedschaft im BVDM zu gewinnen? Und wer kennt nicht die vielen Antworten: „Vereinsmeierei ist nicht mein Ding“, „ist mir zu teu-

er“, „habe eh' kein Interesse an den BVDM-Veranstaltungen“ usw. Unsere Partnerverbände in der FEMA etwa aus Schweden und Großbritannien finden jedoch deutlich größeren Rückhalt im Kreis der Motorradfahrer des jeweiligen Landes als wir, obwohl es in Deutschland viel mehr Motorradfahrer/-innen gibt . . .

Wie bei jeder anderen Lobby repräsentiert die Anzahl der Unterstützer auch wesentlich den Erfolg des BVDM in der Tätigkeit für die Interessen der Motorradfahrer/-innen.

Um unsere vielfältigen Aktivitäten in Deutschland und in Europa weiter zu stärken, haben wir uns nun entschlossen, eine andere Form der Unterstützung der Motorradfahrerlobby zu schaffen:

den „**BVDM-Förderer**“!

Wir brauchen wieder mehr Motorradfahrer/-innen, die sich zum BVDM bekennen, um zum Beispiel deutlich mehr Maßnahmen zum Entschärfen von gefährlichen Motorradstrecken (Lei(d)tplanken, Bitumenflickwerk . . .) schneller umgesetzt zu bekommen aber auch, um als Lobby gerade auch in Europa mehr Durchsetzungsvermögen zu haben.

Natürlich wollen in Zukunft weiter möglichst viele BVDM-Mit-

glieder in unseren Reihen willkommen heißen, aber eben ab sofort auch all jene für uns gewinnen, die nur 1 Euro Förderbeitrag im Monat für die Zukunft unseres gemeinsamen Hobbys „motorradfahren“ erübrigen können.

Hilf bitte auch Du mit, im Jahr 2007 viele Deiner motorradfahrenden oder -begeisterten Freunde, Kollegen und Familienmitglieder als Förderer des BVDM zu gewinnen!

Mehr Informationen zum „BVDM-Förderer“ finden sich in dieser Ballhupe, viel Spaß damit in der ruhigeren Winterzeit. Ein erfolgreiches gesundes Jahr und viele unfallfreie Motorradkilometer wünscht Euch der BVDM Vorstand.



Thomas Bauer

Beisitzer im Vorstand des BVDM

Inhalt

	Seite
<i>Diskusion über Fahrerassistenzsysteme</i>	4
<i>Verleihung des Verkehrssicherheitspreises</i>	5
<i>Neues von der FEMA</i>	6
<i>Jahreswettbewerb: Zu den Brücken</i>	8
<i>Jahreshauptversammlung in Witzenhausen</i>	8
<i>Im Einsatz für den Unterfahrschutz</i>	9
<i>Vor dem Elefantentreffen</i>	10
<i>Kooperation mit „Gespanne“</i>	11
<i>Helfer für Messen gesucht</i>	11
<i>Neu im Angebot: BVDM-Förderer</i>	12
<i>Erlebnisse bei der ersten Orientierungsfahrt</i>	14
<i>25 Jahre Eifelgrundstück</i>	15
<i>Bikercamp auf der Intermot</i>	16
<i>Kurvenräuber: Test BMW R 1200 R</i>	18
<i>Gedenkfahrt zum Altenberger Dom</i>	21
<i>Albanien-Tour</i>	22
<i>Aus dem Verkehrsministerium</i>	29
<i>Leserbriefe</i>	31
<i>Vorschau</i>	32

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:

Thomas Bauer, Christian
Könitzer, Wolfgang Schmitz,
Karsten Steinke, Horst
Orlowski, Uwe Ziegler

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 Daten-
träger sowie Einspeicherung in
elektronische Medien nur mit
ausdrücklicher Genehmigung
der Redaktion



Kein Zwang für ABS und Co.

Verkehrssicherheitsrat diskutierte über Fahrerassistenzsysteme

Fahrerassistenzsysteme – Innovation im Dienste der Sicherheit?

Ende September lud der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) seine Mitglieder zum alljährlichen DVR-Forum „Sicherheit und Mobilität“ nach München ins Verkehrszentrum des Deutschen Museums (www.deutsches-museum.de/verkehrszentrum).

Im Mittelpunkt des Forums stand das Thema „Fahrerassistenzsysteme“. Eine verpflichtende Einführung von Fahrerassistenzsystemen (wie z.B. ABS) hätte für uns Motorradfahrer eindeutig negative Konsequenzen. Kleinserienhersteller, Gespannbauer und viele mehr könnten den nötigen Entwicklungsaufwand wohl kaum stemmen, Offroadfans könnten ihrem Hobby nicht mehr mit Straßen zugelassenen Motorrädern nachgehen. Grund genug für den BVDM, sich aktiv an diesem Forum zu beteiligen, um die Nachteile für Motorradfahrer klar herauszustellen.

Prof. Manfred Bandmann, Präsident des DVR, stellte gleich zu Beginn klar, dass der Fahrer nach wie vor die Verantwortung für das

Fahrzeug behalten muss.

Dr. Ekkehard von Brühning von der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) plädierte für einen flächendeckenden Einsatz von Fahrerassistenzsystemen.

Prof. Berthold Färber von der Universität der Bundeswehr München warnte davor, alle Systeme in einen Topf zu werfen. Er unterscheidet zwischen Systemen der Stabilisierungs-, der Manövrier- und der Navigationsebene. Diese Einordnung unterscheidet verschiedene Systemklassen mit unterschiedlichen Anforderungen. Die Systeme sollten deshalb differenziert betrachtet werden.

Dr. Johann Gwehenberger vom Allianz Zentrum für Technik stellte in seinem Vortrag die Motorradfahrer in den Mittelpunkt. Daher beschränkte er seine Ausführungen über „Fahrerassistenzsysteme aus Sicht der Unfallforschung“ auf das ABS. Die Allianz hatte nach der so genannten Ureko-Methode in den Jahren 2002 und 2003 rund 200 Schadenfälle mit Schadenshöhen zwischen 15.000 und 2 Mio. Euro untersucht. Nun liegen die Ergebnisse vor und zeigen laut

Gwehenberger, dass acht Prozent dieser Unfälle mit hoher Wahrscheinlichkeit vermeidbar gewesen wären, 17 Prozent hätte man wahrscheinlich vermeiden können. Um diese Ergebnisse zu verbessern, schlägt Gwehenberger vor, Motorradfahrer in Sicherheitstrainings verstärkt mit dem System ABS vertraut zu machen. Viele Fahrer von ABS-Motorrädern würden gar nicht wissen, welche Verzögerungswerte ihre Fahrzeuge erreichen könnten. Um die Verbreitung von ABS-Fahrzeugen anzukurbeln, gewährt die Allianz einen zehnprozentigen Rabatt bei der Versicherung von ABS-Motorrädern.

Nach den Vorträgen gab es eine Diskussion, an der sich die DVR-Mitglieder, also auch der BVDM, rege beteiligten. Klaus Kompass von der BMW Group erläuterte technische Fragen und Prof. Dr. Herbert Baum von der Uni Köln reicherte die Diskussion mit volkswirtschaftlichen Überlegungen an. DVR-Geschäftsführer Christian Kellner rundete den Tag mit der Vorstellung einer in 2007 geplanten Verkehrssicherheitsaktion namens Mobilia ab. Infos gibt's unter www.mobilia-tour.de.

Abschließend kann festgestellt werden, dass vom DVR und seinen Mitgliedern eine verpflichtende Einführung von Fahrerassistenzsystemen ebenso wenig gewünscht ist, wie eine Entmündigung der Fahrer. Fahrerassistenzsysteme sollen die Verkehrsteilnehmer lediglich darin unterstützen, gewünschte Fahrmanöver so gut wie möglich umzusetzen.

Christian Könitzer

Reichlich Entwicklungsarbeit ist erforderlich, bis der Airbag sinnvoll in Motorrädern eingesetzt werden kann. (Foto: Könitzer)



Sicher fahren in Europa

Verkehrssicherheitspreis verliehen

Mit der Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 2006 durch Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee an drei Nachwuchswissenschaftler begann Mitte Oktober das diesjährige Symposium „Sicher fahren in Europa“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) in Baden-Baden.

Dr. Matthias Kühn erhielt 4500 Euro für seine Dissertation „Weiterentwicklung von Fußgänger-Komponententests“. In seiner Arbeit entwickelte Kühn ein Hybrid-Testverfahren zum Fußgängerschutz im Fahrzeugentwicklungsprozess. Ebenfalls 4500 Euro bekam Dr. Stephan Völker für seine Habilitationsschrift „Hell- und Kontrastempfindung – ein Beitrag zur Entwicklung von Zielfunktionen für die Auslegung von Kraftfahrzeug-Scheinwerfern“. Völker definierte sicherheitsrelevante Kriterien für Scheinwerferlichtverteilungen. Die Diplomarbeit von Dipl.-Ing. Christian König, „Entwicklung einer Simulation zur Abbildung des Fluchtverhaltens bei Brandunfällen in Straßenverkehrstunneln“ wurde als anerkennende Würdigung mit 1500 Euro honoriert. Wolfgang Tiefensee sagte in seiner Laudatio: „Wir wollen junge Wissenschaftler ermutigen, ihre Fähigkeiten und kreativen Ressourcen bei der Verkehrssicherheit einzusetzen. Wir sind in Deutschland auf einem guten Weg. Im Jahr 2005 wurden bei Straßenverkehrsunfällen 5361 Personen getötet, das waren 480 Menschen weniger als im Vorjahr. Das ist die geringste Zahl an Unfalltoten seit über 50 Jahren. Unsere gemeinsame Ver-



Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (3.v.l.), Wolfgang Gerstner (l.) und Prof. Josef Kunz (r.) ehren die Preisträger Christian König, Dr. Stephan Völker, Dr. Matthias Kühn. (Foto: BMVBS)

kehrssicherheitsarbeit ist erfolgreich, und gerade deshalb bleibt sie auch in Zukunft eine der wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik.“ Im anschließenden Symposium referierten Dr. Stefan Trostmann von der Europäischen Kommission, sowie Vertreter aus Frankreich, Ir-

land, Schweden, Japan und Bonn zum Thema Verkehrssicherheit. Wenngleich dabei keine wirklich neuen Informationen zur Sprache kamen, war das Rahmenprogramm für Motorradfahrer umso interessanter. Mehrere Industrievertreter, allen voran die Firma Honda, präsentierte ihre Visionen künftiger Fahrzeuge.

Neben der bereits veröffentlichten Gold Wing mit Airbag präsentierte Honda das „Advanced Safety Vehicle 3“, ein Zweirad mit einer Fülle technischer Innovationen: Angefangen beim „FACE“-Design mit blauen Scheinwerfern und LED am angedeuteten Überrollbügel über GPS-gestützte Fahrzeug-zu-Fahrzeug Kommunikation bis hin zur Rückfahrkamera, bot das Prototypenfahrzeug reichlich Diskussionsstoff.

Christian Könitzer



Blau Scheinwerfer und LED hat der Honda-Prototyp. (Foto: Könitzer)

Viel zu tun in der EU

FEMA vertritt die Interessen der Motorradfahrer

Hier folgt eine Zusammenfassung der Infos und Entscheidungen auf der letzten FEMA-Sitzung vom 7. Oktober in Brüssel:

Führerschein:

Noch im Oktober hat es die zweite Lesung im Verkehrskomitee der EU gegeben und im November hat eine weitere Sitzung stattgefunden. Im Dezember wird das Komitee eine Empfehlung aussprechen. Danach geht es in die Plenarsitzung, wo es direkt durchläuft, wenn weniger als zehn Prozent der Mitglieder im Transportkomitee dagegen waren. Das ist für uns Motorradfahrer eher schlecht, also sollten wir eventuell unsere nationalen MEPs kontaktieren, die im Komitee vertreten sind.

Die FEMA wird im Laufe des Novembers eine Pressemitteilung herausgeben. www.fema.riders-rights.org/news.php.

Tagfahrlicht für Pkw:

Die Verkehrskommission sieht, wie sie der FEMA mitgeteilt hat, keine negativen Einflüsse des künftigen Zwangs für Pkw, mit Licht zu fahren, auf Motorradfahrer. Sie handeln nach dem Motto „Lieber zwei tote Motorradfahrer mehr und dafür weniger Pkw-Unfälle“.

Elaine Hardy von MAG-UK zeigte einige interessante Statistiken, die zeigen, wie unsinnig diese neue Pflicht ist (www.tinyurl.com/owop6). Als Ergebnis zeigt sich, dass das Tagfahrlicht überhaupt keinen nachweisbaren positiven Einfluss auf die Unfallzahlen hat. So stiegen etwa in Dänemark die Unfälle mit Fußgängern nach der Einführung stark an, die mit Motorrädern etwas weniger stark.

Weitere Infos dazu findet Ihr hier: www.network.mag-uk.org/dld/dld10.html.

Wenn wir noch etwas ändern wollen, dann direkt und bald über unsere nationalen MEPs. Die FEMA ist eigentlich gar nicht daran interessiert, dass dieses Thema auf europäischer Ebene harmonisiert wird. Es sollte nationales Recht bleiben, weil es ja - geografisch bedingt - in anderen Ländern durchaus andere Randbedingungen gibt.

Auch die Frage der zusätzlichen Emissionen durch den erhöhten Spritverbrauch (0,2l/100km) ignoriert die EU.

Der FFMC (unsere französischen Kollegen) schlägt vor, dass wir uns an die Automobilhersteller wenden. Die haben das Tagfahrlicht fix und fertig, warten aber auf die gesetzlichen Regelungen. Ein eigenes Interesse es einzuführen, haben sie eigentlich nicht, da es nur Geld kostet.

Die künftige deutsche EU-Rats-Präsidentschaft soll genutzt werden, um das Tagfahrlicht gegen unser Interesse in der EU durchzusetzen.

Weitere Infos im Internet auf folgenden Seiten: wikipedia.org/wiki/Tagfahrlicht und www.bast.de und als Suchbegriff „Tagfahrlicht“ eingeben.

Road safety action programs (Programme zur Verbesserung der Sicherheit von Straßen):

DEKRA und E. Peterson haben aktuelle Berichte geschickt. Erschreckenderweise sind dort Kabel-Barrieren immer noch empfohlen!

CEN (europäischen Komitee für Normung):

Die FEMA war auf einer CEN-Sitzung bezüglich der Normung von Leitplanken und Co. Näheres wird es in einem separaten FEMA-Bericht geben (bitte bei mir anfordern, wenn er gebraucht wird). CEN hat im Moment etwas Angst, eine Empfehlung auszusprechen, weil das einen Nachrüstzwang nach sich zieht. Wenigstens wurden einige Empfehlungen der FEMA berücksichtigt.

Geräusche:

Es gab die 5. Sitzung zu diesem Thema beim ACEM (Verband der Motorradhersteller in Europa, www.acembike.org). In Zukunft sollen in diesem Rahmen mehr Zubehörhersteller hinzukommen, was in unserem Interesse sein dürfte.

Die FEMA möchte die EU-Kommission mit ins Boot nehmen, wogegen sich die Hersteller noch etwas wehren. Der Grund liegt darin, dass sie die Messmethodik für die Ermittlung der Fahrzeuglautstärke modifiziert haben, so dass bei gleicher Geräuscentwicklung geringere Werte herauskommen. Das wäre zwar ebenfalls in unserem Interesse, dummerweise hat die EU-Kommission das spitz gekriegt und die FEMA befürchtet jetzt, dass sie ihrerseits ins andere Extrem umschlägt. Also besser zusammenarbeiten, um das Schlimmste zu verhindern.

Fahranfänger:

Es wird im März 2007 einen endgültigen Bericht über das Thema „initial rider training“ geben. Aktuell läuft gerade eine Studie der Uni

Tampere (Finnland) über die Machbarkeit von „e-coaching“, also der Ausbildung mit Computerspielen. Es zeigen sich hier interessante Ansätze.

GAM Portugal stellt sich vor:

GAM ist eine ganz neue Fahrerorganisation in Portugal (seit 2006). Sie haben bereits feste Angestellte an drei Standorten. Soweit ich es verstanden habe, zäumen sie bei der Gründung das Pferd von hinten auf (was durchaus funktionieren kann): Erst der Service, dann kommen auch die neuen Mitglieder.

Mit sofortiger Wirkung sind sie ein neues Vollmitglied in der FEMA.

Neues Wahlsystem in der FEMA:

Wie ich schon einmal berichtet habe, haben kleinere Organisationen (und dazu zählt der BVDM in der FEMA) nur sehr wenige Stimmen in der FEMA. Im Moment können die drei großen Organisationen alle anderen überstimmen. Es zählen einfach die Anzahl der Mitglieder in den Organisationen. Zukünftig soll es etwas modifiziert werden. Es wurden verschiedene Vorschläge vorgestellt, wobei meiner Meinung nach der „gerechteste“ der ist, der die Stimmen nach dem gezahlten Geld vergibt (was sich auch nach den Mitgliederzahlen richtet, aber da große Organisationen eine Rabatt bekommen, stärkt das die kleineren). Der BVDM wird dabei von 3/173 auf 3/143 Stimmen steigen.

Strategie FEMA:

Es soll ein Langzeitplan für die nächsten Jahre erstellt werden. Dazu wurde eine AG eingerichtet.

Bericht von MAG Belgium:

MAG-B zeigte, wie sie erfolgreich in der nationalen Politik mitreden: Zunächst haben sie **alle** Politiker angemailt und ihr Interesse an Ver-

kehrspolitik, Motorrädern und was sie sonst so machen, angefragt.

So entstand eine Liste mit etwa 80 potentiellen Ansprechpartnern.

Um jetzt etwas Einfluss zu gewinnen haben sie - wie MAG-B selber sagt - den Begriff „play dirty“ eingeführt. Also, sie schreiben einem Abgeordneten, der gerade eine Wahl gewonnen hat „Wir haben Dich unterstützt“. Hat er verloren, schreiben sie: „Du hättest ohne unsere Unterstützung noch höher verloren!“ Entsprechende Berichte im Verbandsmagazin inklusive. Es scheint zu funktionieren. Jedenfalls wird MAG-B jetzt immer öfter bei politischen Entscheidungen (wenn es um Mopeds geht) mit ins Boot genommen.

Ach ja, MAG-B erstellt auch eine Hitparade der motorradfreundlichsten Politiker.

Hinweis:

Wenn Ihr in Brüssel zu tun habt, dann können über die FEMA Hotels günstiger gebucht werden (der FEMA-Gruppenrabatt kann weiter gegeben werden).

Bericht über die UN-Arbeit:

In der UN gibt es eine Arbeitsgruppe zur globalen Harmonisierung. Sie wurde 1990 ins Leben gerufen. 1998 gab es eine technische Übereinkunft und 2002 wurde die Verkehrssicherheitsgruppe ins Leben gerufen. Irgendwann haben auch die Fahrerorganisationen mitbekommen, dass da etwas läuft, an dem sie nicht teilnehmen und sich durchaus gegen sie wenden könnte. Also arbeiten jetzt auch die FEMA, MRF, AMA und FIM mit. Die Themen sind Abgas, Bremsen, Geräuscentwicklung und Sicherheit.

WHO als globale Sicherheitsagentur:

Das wurde bisher erreicht:

Ein „world testcycle“ wurde festgelegt, aber ohne fixe Grenzwerte, dafür aber mit Bezug auf die bisherigen Methoden. Also eine einheitliche Messmethode, die vergleichbare Ergebnisse liefert.

Die Festlegung von ABS-Bremsen als Standard (und somit Zwang) wurde verhindert (nicht dass die FEMA gegen ABS wäre, nur gegen den Zwang. Zwang wäre immer eine Einschränkung unserer Freiheit).

Festschreiben, dass bei einem ABS-Ausfall die Bremsen immer noch konventionell funktionieren müssen.

Bei den Fahrzeuggeräuschen wurde die Beachtung der Fahrerrechte durchgesetzt, übertriebene Einschränkungen und eine Lautstärkenmessung auf freier Straße verhindert. Auch die Zwangseinführung von Beinprotektoren an Motorrädern wurde verhindert.

Es gibt freiere Helmregeln als die UN es wollte.

Neue Leute in Brüssel:

Aline Delhaye ersetzt den ausgeschiedenen Antonio Perlot als „general secretary“. Weitere Info: www.fema.ridersrights.org/docs/newgsfema.pdf.

Auch Filippo Marino wird im März 2007 aufhören. Also sucht die FEMA einen neuen Kampagnen Offizier. Wer also einen Job in Brüssel sucht...

Weitere Infos über die Arbeit der Fema findet Ihr auch auf den folgenden Seiten:

www.fema.ridersrights.org/issues.htm;

www.fema.ridersrights.org/index.html;

www.fema.ridersrights.org/docs/FEMAdc.pdf;

www.acembike.org/html/start.htm.

Karsten Steinke



Brücken verbinden

BVDM-Jahreswettbewerb führt zu ganz besonderen Bauwerken



Die Göltzschtalbrücke ist die größte Ziegelsteinbrücke der Welt und ein attraktives Ziel des Jahreswettbewerbs.

Während die Teilnehmer am Jahreswettbewerb 2006 vielleicht noch die Fotos mit den kurzen Ortsnamen sortieren, einkleben und das Wertungsheft ausfüllen, soll hier schon einmal das Interesse am Thema für das Jahr 2007 geweckt werden. Es wird um Brücken aller Art gehen, und eine große Anzahl besonderer Bauwerke wird als Ziele angeboten. Die Brücken wurden

von Fahrtleiter nach verschiedenen Gesichtspunkten wie zum Beispiel Alter, Größe, Schönheit, Baustoff und Bauart ausgewählt und aufgelistet und stehen in ganz Deutschland verteilt. Jedes Exemplar erhält eine individuelle Punktzahl und lohnt eine genauere Betrachtung.

Gewertet werden maximal 15 Brücken, und der Nachweis ist wie ge-

wohnt durch Fotos zu erbringen. Die Gewinner werden innerhalb des Landesverbandes Rhein-Ruhr und im Bundesverband der Motorradfahrer ermittelt. Die genaue Ausschreibung sowie die Wertungshefte gibt es ab Mitte Januar 2007 für fünf Euro bei:

Horst Orlowski, Augustenstraße 2, 42897 Remscheid.

Horst Orlowski

Jahreshauptversammlung BVDM

Vorstandswahlen in Witzenhausen - Die Richtung mitbestimmen

Die Jahreshauptversammlung des BVDM e.V. mit turnusgemäßer Vorstandswahl findet am Samstag, 28. April 2007, in 37213 Witzenhausen im Bürgerhaus statt. Es sind zahlreiche Posten im Vorstand neu zu besetzen, 1. Vorsitzender, 2. Vorsitzender, Beisitzer und Schatzmeister. Wer nicht kommt, kann auch keinen Einfluss nehmen. Die Einladung und detailliertere

Informationen zum Programm erfolgen in der Ballhupe 1/07.

Letzter Termin für Anträge an die Jahreshauptversammlung ist der in dieser Ausgabe der Ballhupe angegebene Redaktionsschluss!

Manche Teilnehmer der Deutschlandfahrt kennen den Ort ja bereits als motorradfreundlichen Gastgeber und werden sich gerne an das Flair der Stadt an der Werra erin-

nern. Für Informationen zu Übernachtungsmöglichkeiten (Campingplatz, DEULA Tagungshaus und viele andere mehr) wendet Euch bitte an die Tourist Info, Telefon 05542/60010, Fax: 05542/600123 (Di.-Fr. durchgehend von 9-17 Uhr), E-Mail: info@kirschenland.de oder schaut im Internet <http://www.witzenhausen.de> nach.

Thomas Bauer

Rund um den Unterfahrschutz

Trierer Motorradclub und Bernd Fries erfolgreich aktiv

Seit vielen Jahren ist Bernd Fries, BVDM-Referent Streckensicherheit und Leiter des Regionalbüros Trier, in Sachen Unterfahrschutz in der Region sehr erfolgreich aktiv. Zahlreiche Strecken konnten durch sein Engagement bereits entschärft werden. An dieser Stelle möchte ich ihm deshalb einmal ausdrücklich für dieses vorbildliche und außergewöhnliche Engagement in Sachen Sicherheit ganz herzlich danken.

Beim 38. Motorradtreffen des Trierer Motorrad Clubs (TMC) in Osburg war er wieder mit einem Infostand vertreten, informierte über den Unterfahrschutz, die Arbeit des BVDM und sammelte Spendengelder für den Unterfahrschutz. Der TMC hatte sein Treffen unter das Motto „Leitplanken statt Leidplanken“ gestellt.

Aus gutem Grund, denn in der Region gibt es attraktive Motorradstrecken und viele Kurven. Durch den Einsatz von Bernd Fries sind einige gefährliche Strecken mittlerweile entschärft, doch es gibt immer noch genügend tödliche Fallen in Form von scharfkantigen Leitplankenpfosten. Mit dem Unterfahrschutz nach dem Euskirchener Modell, das ist eine zweite Metallschiene, die unterhalb der Leitplanke elastisch angebracht ist, und so das Durchrutschen eines gestürzten Zweiradfahrers unter die

Leitplanke und den lebensgefährlichen Kontakt mit den scharfkantigen Trägerpfosten verhindert. Durch die elastische Aufhängung wird ein Teil der Anprallenergie aufgefangen. Auch wenn auf Drängen des BVDM der Deutsche Verkehrsgerichtstag 2004 feststellt hat: „Besondere Gefahren-



Die Funktion des Unterfahrschutzes demonstrierten die Motorradfahrer dem CDU-Bundestagsabgeordneten.

stellen, vor allem in Kurvenbereichen, müssen verstärkt durch Maßnahmen der Straßenbaubehörden - namentlich durch einen Unterfahrschutz an Schutzplanken - entschärft werden. Hierauf haben die Unfallkommissionen ihr besonderes Augenmerk zu richten. Der Einsatz von Bitumen bei der Fahrbahnausbesserung ist zu vermeiden. Außerdem ist auf die strikte Einhaltung der technischen Regelwerke zur Griffigkeit zu achten“, gibt es noch viel zu tun, bis alle Straßen sicherer für Motorradfahrer geworden sind. Der BVDM strebt einen Ministererlass an, der den Unterfahrschutz an gefährlichen Kurven verbindlich regelt.

Über den Unterfahrschutz informierte Bernd Fries nicht nur die zahlreichen Motorradfahrer, die zum Treffen des TMC gekommen waren, sondern neben der örtlichen Presse (siehe Bericht unter www.ballhupe.de) auch den CDU-Bundestagsabgeordneten Bernhard Kaster, den der TMC zu seinem Treffen eingeladen hatte. Der Politiker war beeindruckt vom Engagement des BVDM-Vertreters und des Clubs. Fries machte auch auf die gestiegenen Kosten für den Unterfahrschutz aufmerksam „Das ist mit 30 Euro pro laufendem Meter doppelt so teuer wie vor fünf Jahren“. Der CDU-Politiker versprach den Motorradfahrern, dass die B 422 zwischen Trier-Ehrang und Kordel durch den

Landesbetrieb Straßen NRW Koblenz überprüft werden soll, an welchen Stellen Unterfahrschutz angebracht werden soll. Er wolle mit Fries und dem TMC in Verbindung bleiben, sagte Kaster.

Wenn auf dieser Strecke dann künftig ein Unterfahrschutz montiert ist, hat sich die engagierte Arbeit von Bernd Fries erneut in auch nach außen hin deutlich sichtbarer Weise ausgezahlt. Wer Bernd bei seiner Arbeit unterstützen will, oder in seiner Region selber etwas für die Sicherheit tun will, kann sich an Bernd Fries, Telefon 0651/67114, Mobil 0173/3055768 oder E-Mail disasternet@t-online wenden.

Michael Lenzen

Kein Winter ohne Elefantentreffen

Gute Gespräche am Runden Tisch in Solla - Helfer gesucht

Am ersten Novemberwochenende sind Wolfgang, Hein und ich in das verschneite Thurmansbang-Solla gefahren, um mit am „runden Tisch“ zu sitzen. Er fand im Bräustüberl statt, und Bürgermeister Martin Behringer hatte, auf unseren Wunsch hin, im Gemeindeblatt dazu eingeladen. Wir wollten den Einheimischen Gelegenheit geben, ihre Wünsche, Kritik und Anregungen in zwangloser Runde zu äußern, aber auch die Gründe für unser Handeln zu nennen und um Verständnis dafür zu werben. Wir bemühen uns ja redlich, ihren berechtigten Interessen entgegen zu kommen, aber dass wir nur Lob für unser Elefantentreffen hören würden, hat uns schon überrascht. Auch wir haben mit Komplimen-

ten nicht hinterm Berg gehalten, denn die Hilfen und Ideen, die wir von den Verwaltungen, den Handwerkern, Grundbesitzern, Holzbauern und Vereinen immer wieder erhalten, erleichtern uns die Arbeit immens. Sie sind ein wichtiger Grund dafür, dass wir mit dem Elefantentreffen gern in Solla sind und keinen Gedanken an einen Ortswechsel verschwenden. Der Wunsch nach mehr Sauberkeit an der Kreisstraße 28 nach dem Elefantenfest konnte sofort durch die Absprache einer Anwohnerinitiative erfüllt werden, und die von der Polizei geforderte zusätzliche Parkfläche für Pkw wurde uns noch an jenem Wochenende zugesagt. So ist das dort sehr oft, und besser kann es nirgendwo sein!

Das 51. Elefantentreffen wirft seine Strahlen also schon voraus. Der Gemeinderat hat 12:00 dafür gestimmt und der Erlaubnisbescheid ist gerade eingegangen. Jetzt brauchen wir wieder Besucher und Ordner wie in jedem Jahr. An Dich ergeht hiermit ein herzliche Einladung, das große alte Elefantentreffen in Thurmansbang-Solla zu erleben. Vom 26. bis 28. Januar 2007 treffen wir uns dort. Der Eintritt kostet 18 Euro, für BVDM-Mitglieder 10 Euro. Für Helfer ist er natürlich kostenlos, sie brauchen nicht mit dem Motorrad anzureisen und werden während der Einsatzzeiten verpflegt. Auch schon früher und einen Tag länger sind sie gern gesehen. Bei der Quartiersuche und der Vermittlung von

Fahrgemeinschaften sind wir behilflich. Bei gutem Erfolg der Veranstaltung gibt es ein Taschengeld.

Jetzt kann einer Anmeldung als Helfer ja kaum noch etwas im Wege stehen. Im Internet unter www.bvdm.de/elefantentreffen gibt es weitere Informationen und telefonische Auskunft erteilt der Schreiber dieser Zeilen unter Telefon 02191/65872 (und Fax). Helferanzeigen an: Wolfgang Schmitz, E-Mail: elefantentreffen@bvdm.de Fax 02173/903980, Telefon 02173/903979.

Horst Orlowski



Das 50. Elefantentreffen war ein tolles Fest. Mit vielen freiwilligen Helfern wollen wir dafür sorgen, dass auch das 51. Treffen ein unvergessliches Erlebnis wird. (Foto: Lenzen)

BVDM sucht neuen Schatzmeister

Kassierer muss Amt aus gesundheitlichen Gründen aufgeben

Ab sofort ist im BVDM-Vorstand der Posten des Schatzmeisters vakant. Karl-Heinz Pöppel hat sein Amt aus gesundheitlichen Gründen zum Ende des Jahres aufgegeben. Ich möchte ihm an dieser Stelle für seine gute Arbeit danken und ihm alles erdenklich Gute wünschen.

Als Bilanzbuchhalter hatte Kalle Buchhaltung und Kasse prima im Griff. Es gibt einen sauberen Abschluss für die Jahre 2005 und 2006 und auch die finanzielle Situation des Verbandes ist durchaus mehr als zufriedenstellend.

Wir suchen nun ein Nachfolger, der sich zutraut, die Aufgabe des Kassierers im Verband zu übernehmen. Dabei kommen keine unlösbaren Aufgaben oder unüberschaubare

Rechnungen oder Anforderungen auf einen BVDM-Schatzmeister zu. Auch der Arbeitsaufwand hält sich in Grenzen. Daher sollen sich auch nicht nur Fachleute, etwa Buchhalter oder Steuerberater, angesprochen fühlen, sondern alle, die ein wenig Erfahrung im Umgang mit Kontenbewegungen und Geld haben und vielleicht schon einmal eine Clubkasse geführt haben. Gründlichkeit, Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit sind uns für diese Amt wichtiger als spezielle Fachkenntnisse, die man sich bei Bedarf auch aneignen kann. Damit sich die Arbeit in einem überschaubaren und auch für einen Laien vertretbaren Rahmen hält, können wir anbieten, die Buchungen durch eine andere

Kraft erledigen zu lassen. Natürlich stehen der gesamte Vorstand und auch Kalle für eine ausführliche Einarbeitung und jedwede Hilfe zur Verfügung. Bitte überlege einmal in aller Ruhe, ob Du Dir zutraust, den BVDM durch die Übernahme dieses Amtes an entscheidender Stelle tatkräftig zu unterstützen. Wer Interesse oder Fragen zu den Aufgaben und der Arbeit des Schatzmeister hat, schreibt bitte eine E-Mail an info@bvdm.de oder einen Brief an die Geschäftsstelle (Adresse steht auf Seite 3 im Impressum). Ihr könnt aber auch in der Geschäftsstelle oder unter Telefon 02203/295251 bei mir anrufen.

Michael Lenzen

Rabatt auf Gespanne

Auch in diesem Jahr hat der BVDM für seine Gespannfahrer wieder ein attraktives Angebot parat. Wir kooperieren mit der Zeitschrift Gespanne, die unseren Mitgliedern einen Rabatt von fünf Euro auf ein Abonnement ihrer Zeitschrift anbietet (BVDM-Mitgliedsnummer angeben!). Im Gegenzug erhalten Abonnenten der Zeitschrift fünf Euro Rabatt auf den Eintritt beim Elefantentreffen, wenn sie den in der aktuellen Ausgabe abgedruckten Coupon an der Kasse abgeben. Der Coupon ist nur im Original gültig, mit Kopien gibt es keinen Rabatt.

Um unserern gespannfahrenden Mitglieder noch mehr bieten zu können, wollen wir künftig enger mit der Zeitschrift Gespanne zusammenarbeiten. **lz**

Helfer für Messe Dortmund gesucht

Nicht nur für das Elefantentreffen sind wir auf Eure tatkräftige Unterstützung angewiesen, auch für die Motorradmessen, bei denen wir den BVDM und seine Leistungen präsentieren wollen, brauchen wir Eure Unterstützung. Ob als Standpersonal oder beim Auf- und Abbau. Natürlich ist es ganz hilfreich, wenn Ihr schon einiges über unseren Verband wisst, zwingend erforderlich ist das nicht, da wir die Helfer über die wichtigsten Dinge informieren und es auch immer erfahrenes Standpersonal gibt, dass die Neulinge einarbeitet. Unser Messteam unter Leitung von Dagmar Schreiner hat sich mächtig ins Zeug gelegt und wird zahlreiche Neuheiten präsentieren. Wer uns bei den Messen, insbesondere der „Motorräder“ in Dort-

mund, die vom 28. Februar bis 4. März 2007 stattfindet, unterstützen will, kann sich an Dagmar Schreiner, E-Mail: dagmar.schreiner@t-online.de, Telefon 0221/435343 wenden. **lz**

Hallo Clubs!

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

Den BVDM unterstützen

Neue Möglichkeit zur Förderung geschaffen

Nur durch eine große Gemeinschaft der Motorradfahrenden ist es möglich, dauerhaft effektive Interessenvertretung zu bewirken. Viele unserer europäischen Partnerverbände in der FEMA finden in ihrem Land jeweils sehr starke Unterstützung mit Mitgliederzahlen, die unsere teilweise um mehr als das Zehnfache übertreffen.

Die Aktivitäten vieler unserer Mitglieder, die BVDM-Mitgliedszahlen in diese Bereiche zu bewegen und gleichzeitig die Lobby-Arbeit des BVDM und ihre Ergebnisse publik zu machen, waren und sind beachtlich.

Da wir aber bisher nur einen zu kleinen Teil der Motorradfahrer

und -fahrerinnen in unserem Land mit immerhin mehr als drei Millionen zugelassenen Motorrädern als Mitglieder bei uns wissen, suchen wir auch beständig neue Wege, die Unterstützung für den BVDM auf „mehr Beine“ zu stellen.

Deshalb haben wir uns entschlossen, neben der bisher möglichen Mitgliedschaft im BVDM e.V. eine neue Form der Unterstützung des Interessenverbandes der Motorradfahrer zu schaffen:

den **BVDM-Förderer**

Förderer sind zwar keine Mitglieder im Verband und haben dementsprechend keine Mitgliederrechte und Vergünstigungen innerhalb des BVDM e.V., sie unterstüt-

zen jedoch die Lobby-Arbeit ideell und aktiv mit einem überschaubaren finanziellen Engagement von gerade mal einem Euro je Monat. Die Beitragserlöse der Förderer werden innerhalb des BVDM ausschließlich für Maßnahmen eingesetzt werden, die im Sinne der Verbandsarbeit in Deutschland (Lobby-Einsatz bei Bund und Ländern) und europaweit (Brüssel, Straßburg etc.) der Interessenvertretung dienen oder zur Unterstützung von Unfallvermeidungsmaßnahmen (Lei(d)tplanken-Entschärfung usw.) für Motorradfahrer erforderlich sind.

Aus diesem Grund werden die Verwaltungskosten für Förderer

Möglichkeiten der Unterstützung

	BVDM Mitglied	BVDM Förderer	Kooperative Mitglieder
möglich für	Natürliche Person	Natürliche Person	Juristische Person (Firma oder e.V.)
aktives und passives Wahlrecht, ehrenamtliche Mitarbeit als Referent o.ä.	ja	nein	nein
Jährl. Mitgliedsausweis	Ja	nein	nein
Versand des BVDM Magazin „Ballhupe“	4 mal im Jahr	nur März-Ausgabe (Heft 1) jedes Jahres	4 mal im Jahr
Versicherungsschutz	(Gruppen-)Unfallversicherung, Veranstalterhaftpflicht für Stammtische u.ä. im Beitrag enthalten; Fahrveranstaltungen nach Vereinbarung kostenpflichtig	nein	nach Vereinbarung
vergünstigte BVDM-Veranstaltungen	ja, z.B. Elefantentreffen : 8 € Deutschlandfahrt: 10 € Sicherheitstraining:	nein	nach Vereinbarung
Jahresbeitrag	48 € Lastschrift oder Rechnung	12 € nur Lastschrift	nach Vereinbarung
Reduzierter Beitrag	ja, für (Ehe-)Partner BVDM-Ortsclubmitglieder Junioren Sportlizenzfahrer	nein	nein

minimiert, das heißt, es gibt keinen Ausweisversand für Förderer und nur die Möglichkeit, den Förderbeitrag per Lastschrift einzuguzug zu entrichten.

Wir erhoffen uns von diesem Angebot an die Motorradfahrer und -fahrerinnen, auch all jene ansprechen und für uns gewinnen zu können, die zum Beispiel bedingt durch Vorurteile oder Aversion gegen Vereine, mangelnde lokale Präsenz des Verbandes oder die Höhe des Mitgliedsbeitrags sowie wegen anderer individueller Gründe bisher nicht für den Bundesverband der Motorradfahrer zu überzeugen waren.

Unsere Bitte an Dich:

Gewinne auch Du beispielsweise in Deinem Freundeskreis oder auf Deiner Arbeitsstelle neue Mitglieder und Förderer des BVDM. Hier einige gute Argumente für Motorradfahrer, die

- weiterhin und langfristig 100 Prozent Spaß am Motorradfahren haben wollen

- sich als Teil einer großen und markenübergreifenden Interessengemeinschaft sehen und erkennen

- die Wahrung ihrer Interessen nicht allein der Industrie überlassen wollen

- endlich eine motorradverträglichere Verkehrspolitik in Deutschland und Europa durchsetzen wollen

- auch ihre persönlichen Erwartungen und Ideen einbringen wollen

- Verkehrssicherheit aktiver gefördert sehen wollen, zum Beispiel durch

- ausreichende Angebote an Motorrad-Sicherheitstrainings

- ergänzende Fahrlehrgänge auf der Straße und im Gelände

- bundesweite Koordinierung von Leitplankenschutzmaßnahmen

- erzwingen eines sichereren Fahrbahnbelags (kein Bitumen-Flickwerk!)

- sinnvollen Einsatz von ABS-Systemen (kein ABS-Zwang!)

- intelligentere Optionen zum Thema „Tagfahrlicht für Pkw“

- Streckensperrungen in den schönsten Tourenregionen nicht mehr akzeptieren wollen

- „Alte Hasen“ oder Neuaufsteiger, Schönewetterfahrer oder „Windgesichter“ sind

- auch als Motorradgespannfahrer sinnvoll vertreten sein wollen

- ihre Erfahrungen und das „ge-wusst wie“ an andere weitergeben wollen

- vielleicht Interesse an Motorradsport und -Touristik haben

- sich hin und wieder für Motorradtreffen und andere Veranstaltungen interessieren

- einfach gerne schöne Touren fahren

- den BVDM als zwanglose Gemeinschaft der Motorradfahrenden noch stärker machen

- einen starken Interessenverband nicht als Vereinsmeierei missverstehen

- den ehrenamtlichen Einsatz unserer Aktiven fordern und fördern wollen

- wir einmal jährlich schriftlich über unsere Aktivitäten informieren dürfen

- als Förderer sinnvolle 12,- Euro im Jahr dafür einsetzen

- oder sogar als BVDM-Mitglied für 48,- Euro im Jahr mitmachen und viele weitere Vorteile des BVDM e.V. bekommen.

Thomas Bauer

Überflüssige Leitplanken abbauen und in gefährlichen Kurvenbereichen Unterfahrschutz anbringen, das sind nur zwei Ziele, für die sich der BVDM stark macht. Um diese Ziele zu erreichen, benötigen wir möglichst viele Unterstützer, ob als Vollmitglied oder Förderer. (Foto: Lenzen)



Spaß an kniffligen Aufgaben

Über die Erlebnisse bei der ersten Orientierungsfahrt

Stefan und ich hatten uns kurzfristig entschlossen, nicht nur an der Jubiläumsfeier des Eifelgeländes, sondern auch an der Dieter-Bail-Fahrt teilzunehmen. Wie sich herausstellen sollte, war das keine falsche Entscheidung.

Doch erstmal zu uns, wir sind zwar schon ein paar Jahre Mitglieder des LV-Rhein-Ruhr. Wenn wir die Clubzugehörigkeit anderer nehmen, na dann sind wir noch ein paar Frischlinge. Stefan fährt schon ewig Motorrad, bei mir hat sich die erste Maschine 20 Jahre hingezogen. Jedenfalls habe ich mir die Kaffeemühle gegönnt, die ich damals haben wollte. Kurzum wir fahren beide Yamaha SR 500. Mittlerweile ein Klassiker, nix dran, was so viele neuere Maschinen haben. Das spiegelte sich auch in unserer ORI-Ausrüstung wider. Bis auf einen Textmarker und einen Kugelschreiber waren wir mit nichts weiterem bewaffnet. Dass die eine oder andere Zusatzausstattung durchaus nützlich sein kann, zeigte sich bei der Routenplanung. Wie auch immer, das Ergebnis der Arbeit sollte nicht nur vom Werkzeug abhängen. Gegen 11 Uhr konnten wir uns als Teilnehmer eintragen und bekamen die Unterlagen und Bordkarten. Die Unterlagen bestanden aus drei Laserdruckerseiten und einer Beschreibung. Eine Anleitung, etwas was ich nie so genau lese. Muss doch auch ohne gehen. Ein grober Schnitzer, wie sich später rausstellte. Die Anleitung also kurz flüchtig überflogen und schon auf die Karten gestürzt. Nur wollten die nicht so richtig aneinanderpas-



Die Pokale verlieh Tourentrophy-Organisator Peter Aufderheide (r.) an die erfolgreichen Teilnehmer der Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt. (Foto: Lenzen)

sen. Irgendwann haben wir den Lageplan dann doch noch bekommen, Pfeile gesucht, gefunden und schon mal gleich mit „jugendlichem“ Elan und der einhergehenden Unbekümmertheit die Route eingezeichnet. Also eher das, was wir/ich dafür hielten. Der Textmarker ist natürlich viel zu fett, die umliegenden kleinen Sträßchen werden gleich mit markiert. So eine Sch... Mein Blick schweift nach links, und was ich da so auf der Linnemänner Plan erkenne, ist so gar nicht das, was wir uns ausgeknobelt haben. An dieser Stelle vielen Dank für den „Welpenschutz“, die Unterstützung hat uns vor einigen, leider nicht vor allen Fallen bewahrt. Nebenbei bemerkt: So eine Lupe ist auch recht praktisch. Markierungen hier, Korrekturen da. Unser Plan war schon ein Ausbund an Übersichtlichkeit. Egal, war dann nicht mehr zu ändern. Wir werden das schon hinkommen. Da hatten wir die Rechnung aber ohne den Wirt gemacht. Un-

ser Herr Aufderheide hatte sich da doch schon einige Nickeligkeiten ausgedacht, die uns kräftig ans Grübeln brachten. Hut ab, da hat er sich schon Mühe gegeben. Wie sich später zeigte, hat er nicht nur uns in seine Fallen tappen lassen. Schöne Denkaufgaben, verbunden mit einer ansprechenden und anspruchsvollen Strecke. Die Route führte uns über diverse kleine und kleinste Straßen, fast immer befestigt. Manchmal allerdings auch unbefestigt. Unbefestigter als geplant war unser kurzer Abstecher in einen einspurig und recht frisch asphaltierten Waldweg. Vorne hui, hinten pfui. Je weiter wir diese Straße fuhren, desto schlimmer wurde der Zustand. Von erstklassiger Fahrbahn wurde erst auf zwei schmale Streifen, später auf Schotter, gewechselt um letztlich in ausgefahrenen Rinnen zu enden. Der seitliche Bewuchs drängte auch immer weiter zur „Fahrbahnmitte“. Das konnte nicht stimmen. Reifenspuren waren auch keine zu sehen.

Diese Form der Vereinsamung hat uns dann bewogen, doch den Rückzug anzutreten. Allzu weit waren wir von der Kontrolle jedoch nicht, gehört hat man uns schon eine ganze Weile. Aus dem Unterholz und an dem Ortseingang zurück, fand sich dann doch die Strecke. Um direkt den nächsten Fehler zu begehen. Bis auf einen kleinen Schlenker, in den besagten Waldweg, war die erste Strecke richtig. Die nun gewählte Route muss wohl nur für Anlieger gewesen sein. Patsch, reingefallen und schon wieder Strafpunkte. Ich habe es nicht bemerkt. Mist! Gegennt!

Um das Ganze etwas abzukürzen, wir haben alle Pfeile gefunden, sind alle Pfeile gefahren, einige wohl falsch, haben etliche Buchstaben übersehen, gar nicht erst sehen können und die, an denen wir mehr-

fach vorbei mussten nicht aufgeschrieben. Dass wir die mehrmals hätten eintragen müssen, darauf sind wir schlichtweg nicht gekommen. Hätten wir mal die Anleitung gelesen. An den DKs /GZKs haben wir mal auf die Bordkarten der anderen Teilnehmer geschickt. Erste Skepsis macht sich breit. Zu breit! Wo wird das bloß enden? Das sieht nicht gut aus! An den Kontrollen und am Ziel waren wir immer mit unter den Ersten. Das war es allerdings auch schon mit den Ersten.

Sagen wir es mal so, wir haben den Rest vor uns hergetrieben. Auch wenn Ingo Bläske noch hinter uns war, sein Abbruch wegen der Jubiläumsfeier zählt nicht. Die Rote Laterne war eindeutig unser. Verschmerzbar, so ein rotes Licht ist ja auch schön!

Hat uns aber nicht wirklich getrof-

fen, das spornt nur an. Nächstes Mal sind wir besser vorbereitet und mit professionellerem Equipment ausgestattet. Lupe, feine Stifte, Textmarker und Kartentasche sind schon gepackt. Das war unsere erste Ori, hat uns sehr viel Spaß gemacht und wird sicher nicht die letzte sein. Und damit das nicht untergeht: Bedanken möchten wir uns bei dem Veranstalter und den Helfern, ohne deren Arbeit und Selbstlosigkeit wir keine so aufreibenden Stunden hätten genießen dürfen. Wir können nur jedem, der noch nicht an so was teilgenommen hat, raten, sich die Oris nicht durch die Lappen gehen zu lassen. Wenn das Ergebnis nicht gleich ein Pokal sein muss, dann macht das auch so richtig Laune. Ärgerlich nur, dass wir schon so viele davon verpasst haben.

Uwe Ziegler

Fahren, Familie, Zelten

Jubiläum gefeiert: 25 Jahre Eifelgrundstück

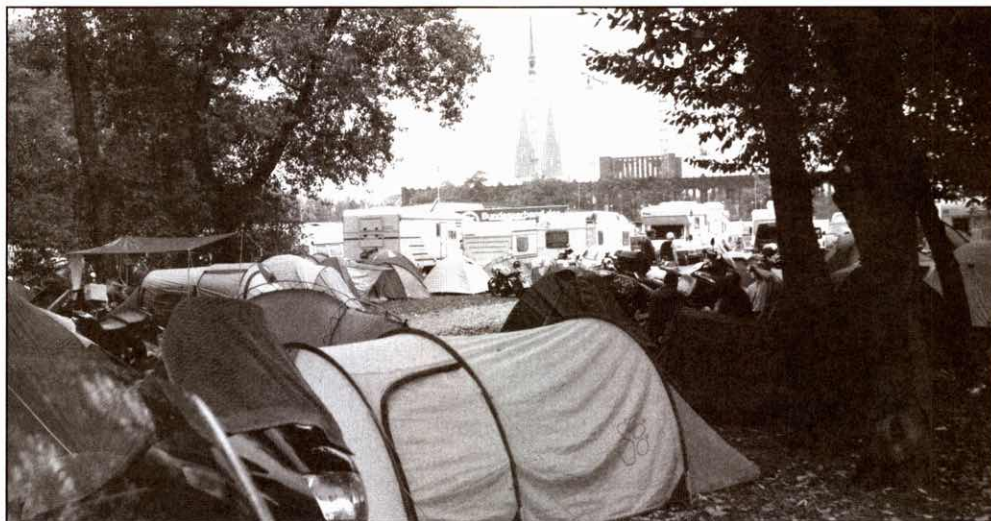
Nicht nur die Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt hat Start und Ziel auf dem Eifelgrundstück „Alte Flugwache“. Zum 25-jährigen Bestehen hatte der LVRR Mitglieder und Freunde und vor allem auch die eingeladen, ohne die dieses Grundstück in der Nähe des Nürburgrings nicht dem LVRR gehören würde. Mit Geldern aus dem Elefantentreffen wurde das Grundstück gekauft und der BVDM-Vorstand hatte eine prima Idee. Dort sollte eine Art Fahr-sicherheits- und Schulungszentrum für Motorradfahrer entstehen. Leider ist es nie soweit gekommen. Aber wie richtig diese Idee war, zeigt sich daran, dass es mittlerweile eine solche Institution für Motorradfahrer gibt, das IFZ.

Doch nicht nur viel Gehirn-, sondern auch eine Menge Muskelschmalz und Zeit haben die Mitglieder des LV Rhein-Ruhr damals investiert, um aus dem Grundstück diese Freizeitfläche mit Zeltgelegenheit, Hütte und Sanitäranlage zu machen. Natürlich hat sich im Laufe der Zeit einiges verändert, und die erste Hütte existiert längst nicht mehr. Wie alles begann, konnten sich die Teilnehmer der Jubiläumsfeier bei einem Diavortrag von Heinz Sauerland anschauen. Rund 300 Bilder hatte der ehemalige Vorsitzende des BVDM mitgebracht. Dazu berichtete er, wie es zu dem Grundstückskauf kam. Manche Anekdote über die Arbeit konnte er erzählen.

Seit 25 Jahren wird das Grundstück nicht nur vom LVRR genutzt, auch zahlreiche Helfer des Elefantentreffens kommen seit Jahren zum Helfertreffen gerne in die Eifel. In der geräumigen Blockhütte gibt es Strom und Wasser, Küche, offenen Kamin und Telefon. Selbst eine Dusche befindet sich im Sanitärgebäude. Viel Platz, eine abgeschiedene Lage, dennoch nah am Nürburgring: Beste Voraussetzungen für unbeschwertes Zeltvergnügen mit der ganzen Familie. Und natürlich ein hervorragender Ausgangspunkt für schöne Motorradtouren. Nutzen kann man das Grundstück gegen einen geringen Obolus. Weitere Infos gibt es unter www.lv-rhein-ruhr.de/eifel.html **lz**

Bikercamp auf der Intermot

BVDM organisierte mit vielen Helfern einen Campingplatz



Zelten und Campen mit Blick auf den Dom, das ermöglichte das BVDM-Bikercamp. (Fotos: Lenzen)

Große Erwartungen hatten der Industrieverband Motorrad (IVM) und die Kölnmesse an die Rückkehr der größten Motorradmesse an den Rhein geknüpft. Die Intermot sollte durch den Umzug von

München nach Köln wieder deutlich mehr Besucher anlocken. Knapp 200.000 kamen dann auch im Oktober bei bestem Wetter, um sich über die Neuheiten rund um die Motorräder zu informieren.

Nachdem der BVDM in den Vorjahren auf der Intermot in München sehr erfolgreich ein Bikercamp für die Händler und Motorradfahrer ausgerichtet hatte, bat der IVM den BVDM, auch für die Intermot in Köln ein solches Bikercamp anzubieten. Wohl wissend, dass es in Köln durch die Lage und das Einzugsgebiet deutlich weniger Kunden für ein solches Angebot geben würde, entschieden wir uns trotzdem, ein Bikercamp zu veranstalten. Ganz wichtig war uns, das finanzielle Risiko so gering wie möglich zu halten und vor allem die ehrenamtlichen Helfer des BVDM, die ohnehin schon mehr als genug leisten, nicht auch noch auf der Intermot zu „verheizen“. Also mussten neue Helfer her. Da ich als Kölner die Organisation des Bikercamps und des Standes übernommen hatte, suchte ich aus un-



Nah am Südeingang befand sich das Bikercamp. Kurze Wege zur Messe und zur Altstadt waren garantiert.

serer Mitgliederliste alle heraus, die in Köln und Umgebung wohnten, und bat sie in einem Brief um ihre Mitarbeit. Von der Resonanz war ich positiv überrascht. Mehr als ein Drittel reagierte auf das Schreiben. Auch wenn nicht alle helfen konnten, war das ein mehr als ermutigendes Signal, dass wir genügend Unterstützung von unseren Mitgliedern erhalten würden. Auf dem ET-Helfertreffen in der Eifel hatten ebenfalls einige bereits ihre Hilfe zugesagt. Es war eine tolle Truppe, die eine Woche lang rund um die Uhr dafür sorgte, dass das Bikercamp reibungslos funktionierte. Dafür an dieser Stelle allen Helfern ein recht herzliches Dankeschön. Von Seiten der Messe aus lief es allerdings längst nicht so reibungslos und es war eine Heidenarbeit und hat mich ziemliche Nerven gekostet, bis alles dann so war, wie es vorher vertraglich vereinbart war.

Auch wenn das Gelände und das Drumherum für viele Besucher, die das Bikercamp aus München kannten zuerst eine Enttäuschung war, sind hinterher doch alle zufrieden nach Haus gefahren. Es fehlte ein



Hingucker auf dem BVDM-Stand waren die Moto Guzzis von Horst Orlowski. Sie boten willkommenen Anlass für viele Gespräche. (Fotos: Lenzen)

bisschen Atmosphäre und ein großes Versorgungszelt, doch die nahe gelegene Altstadt (zehn Minuten Fußweg) und die guten Einkaufsmöglichkeiten direkt in der Nähe, entschädigten mehrfach.

Mehr als 1000 Übernachtungen konnten wir auf dem Gelände verzeichnen, davon allerdings nur gut zehn Prozent, die mit dem Motorrad kamen. Wir hoffen, dass dieser Anteil 2008, wenn die nächste Internot in Köln stattfindet, deutlich steigt. Es muss sich erst einmal

herumsprechen, dass es in Köln ein attraktiv gelegenes Campinggelände bei der Internot gibt.

Nicht nur die Besucher waren mit unserer Arbeit zufrieden, auch die Kölnmesse und der IVM. So können wir auch 2008 wieder ein Bikercamp veranstalten. Bis dahin hat die Kölnmesse wohl noch einiges verbessert, schließlich war die Internot für sie eine große Messe mit viel allgemeinem Publikum. Wenn es dann noch gelingt, auch die italienischen Motorradhersteller wieder nach Köln zu holen, ist auch das Angebot nahezu komplett. Doch wir waren nicht nur mit dem Bikercamp bei der Kölnmesse aktiv, sondern auch mit einem eigenen Stand, der wieder attraktiv gestaltet war. Mit den beiden Moto Guzzis von Horst gab es zwei Hingucker, die willkommenen Anlass für zahlreiche Gespräche boten. Auch wenn die Halle 10.1 sicher nicht den größten Besucherandrang verzeichnete, war auch unser Stand wieder ein Erfolg. Vielen Dank an Standpersonal und Aufbauteam für den großen Einsatz.

Michael Lenzen



Viel Platz war auf dem Gelände an der Kölnmesse auch zu den Hauptantragszeiten. Insgesamt gab es gut 1000 Übernachtungen.

Bayerischer Kurvenräuber

Lust auf mehr: Zwei Wochen Alltag mit der BMW R 1200 R



Mehr Agilität und Leichtigkeit strahlt der neue Roadster schon im Stand aus. (Foto: Lenzen)

Eines gleich vorweg: Ja, ich bin BMW-Fahrer, aber ich bin kein Markenfetischist mit einer weiß-blauen Brille und kenne genügend Dinge an meiner BMW R 100 RS (Baujahr 1978) und meiner BMW R 1150 R, die durchaus verbessert werden könnten und sollten. Aber bei vielen anderen Motorrädern, die ich gefahren bin, gibt es mindestens genausoviel zu verbessern. Und eines habe ich immer wieder festgestellt: Die umfangreichen, mit technischen Details und Messwerten nur so gespickten Berichte in einigen Motorradzeitschriften lassen eines meistens außer Acht - den Alltag und den Alltagsfahrer. Doch erst im Alltag zeigt sich, was

ein Motorrad wirklich wert ist, wo die Schwächen und die auf Dauer nervenden kleinen Macken liegen. Und genau das möchte ich bei meinen Tests „erfahren“. Ob auf dem Weg zur Arbeit, der schnellen Runde über die Hausstrecke, der Tour zu zweit mit Gepäck, der Hatz über die Autobahn oder bei der Fahrt im Regen.

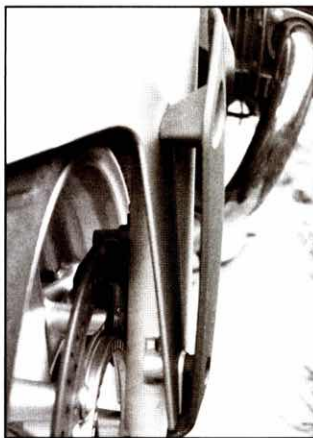
Die erste Betrachtung der 1200 R im Stand offenbart: Das Design des neuen Boxers ist ein Schritt nach vorne, denn seit Mitte der 70er lag gerade in der Optik eine große Schwäche des Boxers. Ganz überzeugen kann die Neue allerdings auch nicht. Telelever und besonders der Ölkühler stören, zumindest

von der Seite gesehen, die Optik sehr.

Nach gut 1300 Kilometern kann ich dagegen feststellen, dass Motor und Getriebe absolut topp sind. Eine solch prima funktionierende Schaltbox, wie sie bei vielen Japanern selbstverständlich ist, hatte ich bei noch keinem anderen BMW-Boxer. Dazu noch der Motor, der viel Bums von unten bietet und dabei dermaßen leicht bis in den roten Bereich dreht, dass man glauben könnte, es handle sich um einen Vierzylinder. Auch die Vibrationen halten sich in engen Grenzen.

Das gilt allerdings nicht für das Pendeln bei Höchstgeschwindigkeit-

keit (laut Tacho über 230) egal ob mit oder ohne Koffer. Vielleicht liegt es auch an der Goretex-Kombi, die nicht so eng anliegt wie Leder. Aber der im Vergleich zur Vorgängermaschine montierte Lenkungsämpfer deutet daraufhin, dass die auf größere Handlichkeit ausgelegte Geometrie zu Lasten der Stabilität bei Höchstgeschwindigkeit geht. Nicht, dass das Pendeln extreme Ausmaße angenommen hätte, aber es ließ sich nicht ignorieren und führte dazu, dass ich den Gashahn wieder etwas schloss. Was ich ohnehin nach einigen Kilometern auch ohne Pendeln getan hätte, denn mehr als Tempo 200 auf einer unverkleideten Maschine (das kleine Windschild hat eher Alibifunktion) halte ich nicht lange durch. Das Pendeln verschwand im Übrigen fast ganz, als ich versuchsweise die Luftleithutzen an der Vorderradgabel, die dem ungünstig hinter dem Vorder-

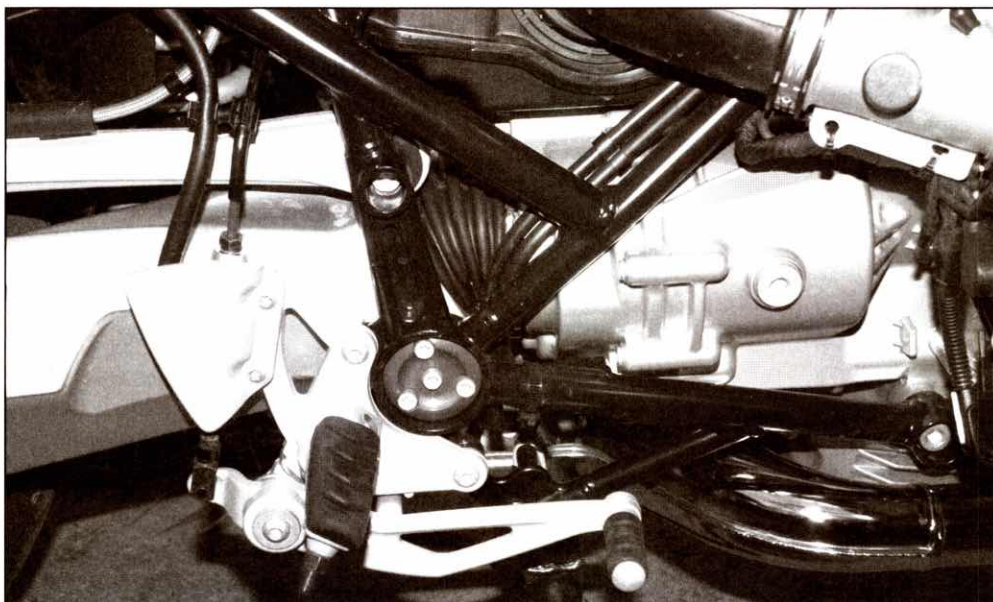


Dem Ölkühler hinter dem Vorder-
rad soll die Hutze Luft zuführen.

rad angebrachten Ölkühler Luft zuführen sollen, abmontiert habe. Der Ölkühler ist nicht nur optisch gewöhnungsbedürftig, sondern er zieht durch seine Lage Dreck und kleine Steinchen geradezu magisch an. Das ist sicher nicht der Weis-

heit letzter Schluss. Vielleicht ist das Pendeln aber auch auf die Serienstreuung zurückzuführen, da ein Motorradjournalist bei einer anderen Testmaschine keinerlei Pendelneigung hatte.

Bei Landstraßentempo (und auch ein bisschen mehr) ist von Pendeln nichts zu spüren. Im Gegenteil, die Maschine ist agil, handlich und spurstabil, egal ob Serpentina oder weite Kurvenradien. Die Schräglagenfreiheit ist im normalen Betrieb absolut ausreichend auch wenn es bei der Haftfähigkeit der Reifen durchaus gelingen kann, den Zylinderköpfen Fahrbahnkontakt zu verschaffen. Das ist bei den Magnesiumdeckeln zum einen sehr teuer, zum anderen gehört das nicht in den öffentlichen Straßenverkehr, da man dazu wirklich auf der letzten Rille unterwegs sein muss. Ohnehin fordert die Maschine mit ihrem tollen Motor eine Menge Selbstbeherrschung. Den Gashahn



Das Fahrwerk ist absolut stabil. Insgesamt spart das neue Modell rund 20 Kilogramm Gewicht ein. (Fotos: Lenzen)

aufgerissen, ein Zug am Lenker und schon geht es auf dem Hinterrad voran. Da kommt das Kind im Manne ab und zu wieder durch.

Die 109 PS machen richtig Laune, Überholvorgänge sind in kürzester Zeit erledigt, ob Solo oder mit Sozius. Nur selten muss man dazu einen Gang runterschalten, was bei diesem Getriebe sogar richtig Spaß macht. Leicht und präzise rasten die Gänge bei kurzen Schaltwegen ein. Der Motor dreht so sauber und schnell hoch, dass man in jedem Gang in den Drehzahlbegrenzer kommen kann, wenn man nicht aufpasst. Meistens hat man dann aber ohnehin schon eine Geschwindigkeit erreicht, die jenseits des Erlaubten ist. Gut, dass man zum Vernichten der Beschleunigungsenergie auf sehr gute Bremsen zurückgreifen kann. Das neue ABS lässt sich auf Anhieb viel feinfühler dosieren und hat einen klareren Druckpunkt als die Vorgängerversion. Endlich ist das lästige Surren des ABS verschwunden und auch bei ausgeschalteter Zündung steht der volle Bremsdruck zur Verfügung. Während mich die Vorderradbremse voll überzeugen konnte, war ich mit dem hinteren



Die kleine Scheibe bietet keinen nennenswerten Windschutz und ist auch rein optisch kein Gewinn.

Pendant nicht ganz zufrieden. Sie kommt viel zu schnell in den ABS-Regelbereich. Hier ist noch mehr Feinabstimmung nötig. Das gilt in meinen Augen auch für den Benzinverbrauch. Etwa sechs Liter vom teuren SuperPlus (Super geht aber genauso, der Leistungsverlust ist kaum auszumachen.) verbrauchte der Boxer im Test. Das ist für eine moderne Maschine zu viel. Bei gemächlichem Landstraßentempo mit zwei Personen ist auch ein Verbrauch um die fünf Liter möglich, aber gerade auf der Landstraße verführt die Maschine

immer wieder dazu, es ein wenig zügiger angehen zu lassen und die Beschleunigung immer wieder zu genießen. Die Sitzposition ist leicht nach vorne gebeugt, doch der Kniewinkel ist für eine Tourenmaschine zu eng. Auf längeren Strecken zwickelt es gewaltig in den Knien. Gut geformt, ausreichend straff und bequem ist dagegen die Sitzbank. Und auch die Sozia war mit dem Komfort weitgehend zufrieden. Allerdings sitzt sie ein wenig zu hoch und mit dem Helm voll im Luftstrom. Sonst passt alles prima. Brems- und Kupplungshebel (einstellbar) und die dünnen Griffe liegen gut in der Hand. Die Instrumente sind gut ablesbar und das Display bietet alle notwendigen Informationen. Was im Alltag aber ziemlich nervt, ist der winzige Ausleger am Seitenständer, der viel zu klein ist, um ihn mit dem Motorradstiefel vernünftig zu erreichen. So wird das Ausklappen zur Fummelei. Wie schon gesagt, zu verbessern gibt es immer etwas. Dazu gehört auch die zu hohe Leerlaufdrehzahl. Ansonsten: Ich würde meine 1150 R sofort gegen die neue tauschen.

Michael Lenzen



Auf der Landstraße ist die R 1200 R mit ihrem agilen Motor und einem prima Fahrwerk in ihrem Element. (Fotos: Lenzen)

Gedenkfahrt Altenberger Dom

Gut 3000 Motorradfahrer nahmen an der 28. Fahrt teil



Zahlreiche Ordner, darunter viele BVDM-Helfer, übernahmen die Streckensicherung. (Fotos: Lenzen)

Wenn in Köln etwas zum zweiten Mal stattfindet, dann hat es Tradition. Somit gehört die Gedenkfahrt von Köln zum Altenberger Dom, die zum 28. Mal statt fand, zu den besonders traditionsreichen Veranstaltungen. Organisiert hat die Fahrt samt Gottesdienst im Altenberger Dom wieder die Aktion Blauer Punkt. Die Predigt hielt Pfarrer Ingolf Schulz-Weihrauch, den die Besucher des Elefantentreffens vom dortigen Gottesdienst kennen. Pünktlich um 12.30 Uhr setzte sich der Tross mit gut 3000 Motorrädern vom so genannten Bonner Verteiler aus in Bewegung. Am Rhein entlang ging es

durch Köln. Autofahrer und Passanten mussten sich in Geduld üben, dauerte es doch gut eine halbe Stunde, bis die Maschinen, meist vom freundlichen Winken der Menschen am Straßenrand begleitet, vorbei waren. Wie in den Vorjahren auch, halfen einige BVDM-Mitglieder wieder bei der Streckensicherung mit. Wohlbehalten, doch

angesichts des Wetters auch ein wenig feucht, kamen die Teilnehmer im Altenberger Dom an, wo in einem bewegenden Gottesdienst der verstorbenen Motorradfahrer gedacht wurde.

lz



Viele Kerzen zündeten die Motorradfahrer für die verstorbenen Kameraden an (o.). Direkt vor dem restaurierten Dom konnte man die Maschine parken.



Kultur und Kurven

Albanien-Tour - Vorbereitung für die Eurobiker-Tour 2007

Der silberhaarige Oldtimer-Chauffeur aus England steht vorne am Tor des Verladeterminals von DB-Autozug in Düsseldorf. Wir warten auf unsere Fahrzeuge. Als er mich sieht, kommt er winkend auf mich zu, strahlend berichtet er von seiner einwöchigen Teilnahme an einer internationalen Rallye für automobile Oldtimer.

Vor einer Woche und einem Tag lernten wir uns an gleicher Stelle kennen. Sein offener Lagonda M45 von 1930 mit 4,5 Liter 6-Zylindermotor und meine „junge“ BMW GS von 1989 waren verladen, und wir warteten auf die Abfahrt des Autoreisezuges nach Villach. Seine Frau und er zeigten mir die Fahrunterlagen der Rallye, das jüngste Auto ist von 1932! Die Route führt über 1200 Kilometer durch Österreich, Slowenien, Kroatien und Italien. Als ich meine Pläne erzählte, erntete ich erst fragendes Erstaunen und dann doch sportliche Anerkennung. Albanien, wer fährt denn da hin? Wie ist das da überhaupt?

Kein anderes Land in Europa ist so unbekannt, wird schnell mit Vorurteilen abgehakt und hat eine solch sonderbare Geschichte.

Grund genug für die Eurobiker, Albanien als ein Ziel für die 5. Eurotour 2007 zu wählen. Über die Touren der vergangenen Jahre wurde in der Ballhupe berichtet, in 3/2006 über die Tour nach Ukraine und Weißrussland.

Keiner aus dem Kreis der Organisation hat Erfahrung mit dem fremden und doch nahen Nachbarn. Also muss mal jemand da hin.

Urlaub für eine Mopedtour hatte



Reichlich Kurven, viele Berge, Sehenswürdigkeiten und viel Spaß verspricht die Eurobiker-Tour 2007. (Foto: Schmitz)

ich für Ende Oktober noch geblockt, DB-Autozug brachte passend einen Super-Rabatt zum Saisonende mit Anreise Freitag auf Samstag und eine Woche später Rückreise Samstag auf Sonntag für die Strecke Düsseldorf-Villach. Also nix wie gebucht und ab in Düsseldorfs größten Buchhandel. Endlose Meter Literatur für alle Ziele weltweit, Deutschland und Europa fast die Hälfte von endlos. Wo ist denn bei Europa das A? Das Sortiment fängt mit „B“elgien an. Links vor „B“ steht doch noch ein Buch, tatsächlich ein einsamer Reiseführer über Albanien! Und auch noch ein sehr gut brauchbarer. Auch eine gute Karte findet sich.

Da die Straßen in Albanien teilweise nicht gut sein sollen, kommt aus dem Fuhrpark nur die Enduro in Frage. Trotz mittlerweile 260.000

Kilometern, viele davon im täglichen Einsatz, wird sie mit einer extra großen Inspektion vorbereitet.

Die Fahrt mit DB-Autozug startet Freitag abends, man schläft im Liege- oder etwas teurer im Schlafwagen. Morgens nach dem Frühstück, ausladen in Villach. Um 9.30 Start, trotz der dichten Wolken entscheide ich mich für den Wurzenpass und lasse den Karawanken-Autobahntunnel links liegen.

Schnelle Grenzabfertigung nach Slowenien, ab durch die schönen Berge um Kranska Gora und weiter über Ljubljana Richtung Süden. Wenn man die Autobahnen nur zur schnellen Umfahrung von Ljubljana nutzt, ansonsten die Luftlinie als grobe Richtung verfolgt, wird dem Motorradfahrer alles geboten, was er braucht: Landschaft, Kurven, Berge, Orte zur Abwechslung, dazu



Wiederhergestellt ist die Altstadt von Dubrovnik. Das Weltkulturerbe der Unesco ist ein Etappenziel der Tour. (Fotos: Schmitz)

relativ wenig Verkehr.

Die Grenzen sind im Vergleich zu meinen Reisen 1979/80 ins damalige Jugoslawien mehr geworden, jedoch ohne lange Wartezeit bin ich in Kroatien. Von Novo Mesto ist Plitvice in zwei Stunden erreicht. Bei der Eurotour 2007 wird hier am Samstagabend das Etappenziel und eine Besichtigung sein. Ich will weiter. Auf meinem Rückweg werde ich eine Übernachtung und eine Besichtigung der als Unesco-Weltnaturerbe geschützten Seen einplanen.

Bis ans Meer soll es heute gehen, und zwar weit im Süden. Dahin wo die dalmatinische Küste am schönsten ist, an die Makarska Riviera. Zügig komme ich durch die faszinierende weiträumige Karstlandschaft voran, die wenigen Orte halten nicht lange auf.

Geblickt von einem herrlichen Sonnenuntergang blicke ich beim Überqueren einer der unzähligen Bergkuppen von hoch oben auf das Mittelmeer und die Dalmatinischen Inseln. Jetzt ist es über die Küsten-

straße nicht mehr weit bis zu meinem Ziel Makarska. Bei der Zimmersuche merke ich, dass die vielen Hinweise auf Sobe - Room - Zimmer nicht alle funktionieren, es ist Nachsaison. Bei der dritten Nachfrage klappt es doch und auch ein Restaurant ist schnell gefunden. Der nächste Tag führt mich weiter über die als eine der „Traum-

straßen der Welt“ bekannte Jadranska Magistrale an der Küste entlang nach Süden. Ich weiß wieder mal nicht, was besser ist: Kurven, Kurven, Kurven oder die immer wieder faszinierenden Ausblicke. Bis unvermittelt wieder eine Grenze auftaucht, und ein Stück weiter noch eine. Bosnien-Herzegowina hat hier einen 15 Kilometer langen Küstenabschnitt. Die Kontrollen gehen wieder schnell, es gibt keine Warteschlangen.

In Dubrovnik stelle ich die GS auf einem der vielen Parkplätze vor den dicken Mauern ab. In der als Unesco-Weltkulturerbe geschützten Altstadt sind keine Fahrzeuge erlaubt.

Gänsehaut bekomme ich, als ich beim Eintritt durch eines der Stadt-tore die Gedenktafel mit den Zerstörungen aus dem „großen Heimatkrieg“ studiere. Im Stadtgebiet schlugen 1991/92 während der erbitterten Kämpfe zwischen Serben und Kroaten mehrere tausend Granaten ein, es kamen dabei insgesamt 114 Zivilisten und 200 Soldaten ums Leben. Der Sachschaden an der historischen Substanz belief



Zahlreiche Grenzen sind zu passieren, doch in der Regel gehen die Abfertigungen zügig und ohne irgendwelche Probleme vonstatten.

sich auf 480 Millionen DM. Ich kann mich erinnern an meine Fassungslosigkeit beim Verfolgen der damaligen Fernsehnachrichten. So ein Wahnsinn mitten in Europa! Gerade die Bilder vom Beschuss dieser besonderen Stadt gingen mir nahe.

Bei meinen Besuchen in den 80ern war ich mehrfach hier, heute mache ich eine ausgedehnte Pause mit vorzüglichem Essen und einer Besichtigung der vollkommen wieder hergestellten Perle der Adria. Für die Tour 2007 wird hier ein Etappenziel und viel Zeit für eine Besichtigung der Altstadt sein.

Leider überrascht mich ein dicker Schauer, als ich weiterfahre. Ich muss die Regenkombi rausholen. Die lange Grenzabfertigung nach Montenegro stört mich wegen

des lauten Getrömmels auf das Dach der Grenzstation nicht sonderlich. Die Daten von Fahrer und Motorrad werden in den PC getippt. Da die Tastatur keinen ausreichenden Platz vor dem Monitor hat, wird sie halt mit der linken Hand gehalten. Rechts ist ein Finger beschäftigt . . .

An Hercegnovi vorbei, führt die Straße landeinwärts in die Bucht von Kotor. Da hier hohe Berge die große Bucht umschließen, hat sich das schlechte Wetter festgesetzt. Erstmal Tee trinken an der Fährstation, wo der Fernverkehr die lan-

ge Uferstraße der Bucht abkürzt. Nicht wirklich zuversichtlich fahre ich weiter. In Risan erwischt mich der heftigste Regenguss, den ich je erlebt habe. Eine Wasserwand ist in der Luft, Sturzbäche ergießen sich von der Bergseite auf die Straße, bringen alles mit, was im Weg liegt. Wie beim Durchqueren eines Flusses fühlt sich das an, bis zu 20 und 30 Zentimeter tief, heftig strömend, laut rauschend, jede Menge Geröll unten drin. Autos

keine Notbeleuchtung. Es dauert eine Weile, bis das Personal eine Gaslampe gefunden und in Betrieb genommen hat. An so ein heftiges Unwetter kann sich hier keiner erinnern.

Der nächste Morgen entschädigt mit Sonnenschein und die Straßenaufräumarbeiten sind in vollem Gange. Wozu habe ich eine Enduro, also weiter. In diesem strahlenden klaren Licht fasziniert mich diese riesige Bucht wie bei meinen ers-

ten Besuchen erneut. Da ich gerade erst gestartet bin, spare ich mir die Besichtigung der Stadt Kotor, die ebenfalls den Status Unesco-Weltkulturerbe hat. 2007 werden wir das nachholen! In engen Kehren schraubt sich eine kleine Straße von Meereshöhe mit immer wieder atemberaubenden Aus-



Ein malerisches Fleckchen ist die Bucht von Kotor. (Foto: Schmitz)

kommen nicht mehr weiter, saufen ab und blockieren die Straße. Die GS muckt kein bisschen und bringt mich sicher durch die Fluten unter das Dach einer Tankstelle. Nach einer halben Stunde lässt es nach. Da die Straße jetzt wie ein flaches Flussbett aussieht, drehe ich um und fahre zu dem Hotel am Ortseingang. In verblissener Pracht der großen sozialistischen Zeit, finde ich ein trockenes und auch preiswertes Quartier. Sogar das Restaurant hat noch geöffnet und noch einige andere Gäste. Mitten im Menü fällt der Strom aus, es gibt

blicken auf die Bucht ins Gebirge. Der 1660 Meter hohe Lovcen ist mein Ziel und hüllt sich noch in Wolken. Das kleine, noch von der ehemaligen Besatzungsmacht Österreich gebaute Militärsträßchen, bringt mich hinauf.

Wer das Land der schwarzen Berge verstehen will, sagen die Montenegriner, muss einmal auf dem Lovcen gestanden haben. Das weithin sichtbare Bergmassiv gilt als eines der Wahrzeichen Montenegros. Auf seinem Gipfel befindet sich das Grabmal von Petar Petrovic Njegos, der von 1813 bis

1851 lebte. Er war weltlicher Herrscher, Kirchenführer und bedeutendster Dichter des Landes. 461 Stufen in einem nur durch kleine Fenster beleuchteten Tunnel muss man vom Parkplatz aus erklimmen, bis das Njegos-Mausoleum erreicht ist.

Normalerweise kann man von hier die Bucht von Kotor sehen, an klaren Tagen sogar auf der anderen Seite der Adria die italienische Küste. Die Atmosphäre mit Dunst und schnell treibenden Wolkenfetzen passt jedoch auch zu der monumentalen Anlage.

Auf dem Weg über Cetinje Richtung Podgorica, der montenegrinischen Hauptstadt, sind Abschnitte mit herrlicher Aussicht auf den Shkoder See und die Berge dahinter. Dort ist schon Albanien - was erwartet mich da? Dieses Land hat mich auch bei meinen früheren Reisen schon beschäftigt, eine Tour führte mich komplett um Albanien herum bis nach Korfu.

Podgorica kann ich nichts abgewinnen, also weiter. Es gibt keine Aus-

schilderung Richtung Albanien, nur der letzte größere Ort in Montenegro, Tuzi, ist angezeigt. Danach wird die Straße sehr schmal, aber einzelne Lkw zeigen, dass ich noch richtig bin. Früher ging es hier nur zum „Bretterzaun“, jetzt ist er weg. Die Grenzer am Übergang Hani i Hoti arbeiten schnell, als Tourist zahlt man zehn Euro Gebühr, für die Maschine wird ein Zollpapier ausgestellt.

Die ersten Eindrücke in Albanien sind geprägt von der besonderen Landschaft um den Shkoder-See mit breiten Schilfgürteln am Ufer und den kahlen Bergen. Der Straßenbelag wurde vor nicht langer Zeit erneuert, nur Straßenbreite und -verlauf passen irgendwie nicht zum Status einer Europa-Straße, die zudem eine der wenigen Verbindungen Albaniens zum Rest der Welt ist. Bald ist die Strecke endurogeeignet, in den Orten oft „Loch an Loch“ wie die Albaner sagen. Hier fehlt der Asphalt komplett, die Autos fahren entsprechend wilden Zick-Zack durch die

tiefen Löcher. Vor Shkoder folgt Ort auf Ort, die vielen Löcher mit schlammig-feuchten Inhalt sorgen für ein schickes Outfit von Maschine und Fahrer.

Ab Zentrum Shkoder Richtung Süden wird es besser, bis Tirana ist zügiges Vorankommen. Dichter Verkehr herrscht kurz vor der Hauptstadt, beim Treffen auf die Verbindung zwischen der Hafenstadt Durres und Tirana.

Jetzt fordert der Verkehr die volle Aufmerksamkeit: Regeln scheint es zu geben, sie werden jedoch großzügig ausgelegt. So gibt es Geheupe, wenn man beim Umspringen einer Ampel auf Rot sofort anhält. Die Albaner stört es wohl die erste halbe Minute nicht, haben vorhin ja noch Grün gesehen . . . Erst der Querverkehr, der sich, obwohl grün ist, vorsichtig losbewegt, bringt der Ampel ihre Geltung. Es gibt jedoch keinen Stress, alles auf der Straße, auch die Fußgänger, wuseln durcheinander. Jeder passt auf, fast keiner fährt hart, keiner beharrt auf seinem Recht, zur Not hat man ja auch noch die Hupe . . . Dass die Benzinpreise mit rund einem Euro/Liter für albanische Verhältnisse sehr teuer sind, führt sicher auch zu einem gleichmäßigen und schonenden Fahrstil. Und dazu, dass es sehr viele Diesel-Pkw, vorwiegend Mercedes Benz aller Baujahre gibt (wegen der schlechten Straßen und wegen der Qualität „Made in Germany“). Die Orientierung ist nicht einfach, da Schilder spärlich sind. Es gibt jedoch nicht so viele Straßen, keine Ortsumgehungen, so kann man sich nach Karte und Himmelsrichtung gut orientieren. In Tirana führen alle Straßen auf dem Skanderbeg-Platz zusammen. Damit der Verkehr hier funktioniert, gibt es



Herrliche Ausblicke, wie hier auf den Ohridsee mit einigen der rund 700.000 albanischen Bunker, bieten sich bei der Tour immer wieder. (Foto: Schmitz)

uniformierte Schiedsrichter mit Trillerpfeife, sie haben alles im Griff. Mit Sicht auf den Platz finde ich ein Hotel, parke in einer Seitenstraße direkt vor der Rezeption. Es gibt keine Garage und keinen abgesperrten Parkplatz, „it's ok, no Problem“ lautet die Auskunft.

Nach einem Tee zum Luftholen mache ich mich zu Fuß ins Getümmel. Tirana ist eine moderne Metropole, hat fast eine Millionen Einwohner und bietet ein eigenartiges Gemisch aus vielen Stilelementen. Auffällig sind die vielen Baustellen, es gibt viel zu tun und es wird viel gemacht. Der Reiseführer bewährt sich mit seinem Stadtplan und einem Tipp für ein gutes Restaurant. Der nächste Morgen bringt bestes Wetter.

Den meisten Verkehr beobachte ich noch vom Frühstückstisch aus, etwas ruhiger ist es, als ich starte. Nach ein paar Metern mache ich auf dem Skanderbeg-Platz einen Fotostopp, Geldwechsler wedeln mit ihren Geldbündeln herum, Zigarettenverkäufer und Schuhputzer warten auf Kundschaft. Über allem erhebt sich die historische Et'hem-Bay-Moschee mit Minarett und Uhrenturm, und hoch zu Ross, in majestätischer, angriffsbereiter Pose der Nationalheld Skanderbeg. Straßen- oder Hinweisschilder feh-

len selbst an diesem Verkehrsknotenpunkt, wieder hilft der Stadtplan, der abendliche Spaziergang brachte ebenfalls Orientierung. Die Route nach Süden stimmt und bringt mich schnell aus der Stadt, schon sehe ich die verlockenden Berge. Über schönstes Gekurve erreiche ich den Krraba-Paß in fast 2000 Meter Höhe. Immer wieder faszinierende Ausblicke begleiten mich hinunter ins Tal nach Elbasan. Die Route von hier nach Osten zum

Der See liegt auf 700 Metern Höhe, ist einer der ältesten (zwei Millionen Jahre) und tiefsten der Welt und zählt zum Weltnaturerbe der Unesco. Es gibt über 200 endemische Pflanzen- und Tierarten, die also nur in diesem Gewässer vorkommen. An der Straße und in den Restaurants, deren Terrassen auf Stelzen in den See gebaut sind, wird eine dieser Fischarten angeboten. Der Koran ist eine sehr schmackhafte Forellenart.



Das Museum des albanischen Nationalhelden Skanderbeg in Kruje.

Am See entlang führt die Route über Pogradec nach Korce. Hier biege ich ab in Richtung Griechenland, eine gut ausgebaute Straße führt in die Berge an die Grenze. In Griechenland geht es auf erstklassigen Straßen weiter, obwohl es fast keinen Verkehr gibt. Diese Straßen habe ich vor einem Viertel-

Ohrid-See verläuft auf der ehemaligen Via Egnatia, einer römischen Straße, durch die Adriaküste und Bosphorus verbunden waren. Als östliche Fortsetzung der Via Appia war sie der direkte Weg zwischen Rom und Konstantinopel, den beiden großen Metropolen des römischen Reichs. Auch heute ist sie, ihrer ehemaligen Bedeutung entsprechend, topp ausgebaut. Zügig komme ich voran Richtung Osten. Kurz vor der Grenze nach Mazedonien verlasse ich die Route und sehe den Ohrid unter mir ausbreitet.

jahrhundert auch schon bewundert, sie wurden von der Nato finanziert, Albanien und Jugoslawien mussten wohl schnell erreichbar sein . . . Ein Hoch aufs Militär, sau gute Achterbahn, keine Verkehr, keine Orte. Wieder nur Kurven, Berge, Landschaft – und griechische Sonne kommt noch dazu. Schnell sind etwas über 200 Kilometer bis Ioannina runtergespult. War in Albanien immer etwas zu sehen auf der Straße - viele Fußgänger oder wartende Busfahrgäste - ist es bei den südlichen Nachbarn dagegen einfach leer.

Ganz anders ist es dann in Ioannina, einer geschäftige Großstadt mitten im Nichts. Der Verkehr während der abendlichen Rushhour steht still und ich schlängele mich gemeinsam mit den unendlich vielen Rollern durchs Chaos. Finde ein Hotel und fahre zum Essen und zu einer Besichtigung in die Altstadt. Die Eurotour 2007 wird hier Station machen, es gibt ein Kulturfest und am nächsten Morgen wartet zum Abschluss im 80 Kilometer entfernten Hafen Igoumenitsa die Fähre Richtung Venedig.

An die Rückfahrt muss ich auch denken, aber es ist ja erst Dienstag. Im Hotel schmiede ich Pläne für die Tour zurück nach Norden. Wieder bei bestem Wetter verzichte ich am nächsten Morgen auf das Erkunden des letzten Stücks zum Meer und bin schnell wieder an der Albanischen Grenze, diesmal bei Kakavije.

Jetzt, nach getaner Recherchearbeit, fahre ich mit einigen teilweise heftigen Enduroeinlagen quer durch Albanien retour. Nach Erkundung der wilden Küste im Süden, mit Station in Durres und dem albanischen Nationalheiligtum in Kruje, nach einer Übernachtung am Meer in Montenegro, bin ich Freitag zur Übernachtung an den Plitvicer Seen. Nach einer Besichtigung in schöner Morgenatmosphäre ist wieder Kilometerspulen angesagt.

Da gut im Zeitplan, gönne ich mir vor der Grenze nach Österreich bei Kranska Gora noch einmal richtig enges Kurven und Kraxeln, es geht auf den 1600 Meter hohen Vrsic-Sattel, den höchsten Pass Sloweniens mit schönen Ausblicken im Abendlicht auf das Triglav-Massiv. Pünktlich erreiche ich in Villach den Autoreisezug, die Verladung hat

gerade begonnen. Etwas über 3000 Kilometer und viele neue Eindrücke hat die Woche gebracht. Nach dem Entladen am nächsten Morgen in Düsseldorf winkt der englische Gentleman mit dem Lagonda zum Abschied aus seinem offenen Roadster, seine Fähre wartet in Belgien . . .

Die Eurotour 2007 geht vom 25. Mai bis 2. Juni über die beschriebene Route mit Start in Villach und Etappen in Plitvice, Dubrovnik,

geleistet. Für Albanien werden Krankenhausausrüstung und Geld gesammelt. Bei der Tour 2006 nach Ukraine und Weißrussland konnten die Eurobiker Sach- und Geldspenden in Höhe von 450.000 Euro übergeben!

Die zu befahrenden Straßen in Albanien sind größtenteils problemlos, streckenweise jedoch katastrophal, in den Orten oft „Loch an Loch“ wie die Albaner sagen. Es wird allerdings sehr viel gebaut, jeden



Ein absolut sehenswertes Etappenziel ist auch das berühmte Unesco-Weltkulturerbe Plitvicer Seen. (Foto: Schmitz)

Ulcinj, Tirana, Ioannina nach Igoumenitsa und von dort mit der Fähre nach Venedig. Es werden angemessene Tagesetappen zwischen 170 und 450 Kilometern gefahren, insgesamt rund 2000 Kilometer in acht Tagen durch acht Länder. An- und Abreise erfolgen bequem mit DB-Autozug, es werden (wegen Pfingst-Montag) nur vier Tage Urlaub benötigt. Ziel der Tour ist nicht nur das Motorradfahren, es wird in den besuchten Ländern auch aktiv Hilfe

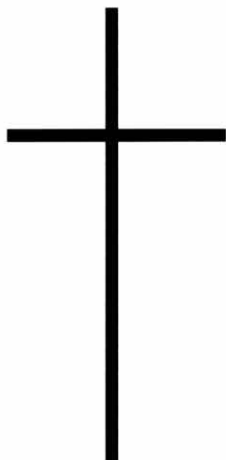
Tag wird's besser. Mit einer Enduro war's kein Problem, Tourer sollten auch funktionieren. Mit Sportlern ist die Tour eher nur sehr versierten Fahrern zu empfehlen. Tankstellen gibt es reichlich, auf dem Land jedoch nicht immer mit bleifreiem Sprit.

Einige BVDM-Mitglieder sind bei den Touren aktiv als Tourguides und Organisatoren.

Weitere Information gibt es unter www.eurobiker.de oder bei **Wolfgang Schmitz**.

Motorradfahrer mit viel Herz

Dr. Gerhard Heino Schneider und Werner Bangert verstorben



In der vorigen Ballhupe hatte er noch ein Leserbrief veröffentlicht, jetzt weilt er nicht mehr unter uns. Am 27. November ist Werner Bangert, bekannt als der Bauer, im Alter von 71 Jahren verstorben. Mit seinem BMW R-50-Gespann hat der Ehrenpräsident der Motorradfreunde Wuppertal an vielen Motorradveranstaltungen in ganz Deutschland teilgenommen, sei es an der Schwarzpulverallie oder anderen Oritierungsfahrten und Wettbewerben, nicht nur des BVDM. Zu seinen Lieblingszielen gehörte das Zillertal.

Der Spitzname Bauer kam nicht von ungefähr, denn Werner war Landwirt. Jeden 1. Sonntag im Monat gab es bei ihm auf dem Hof ein gemütliches Treffen. Und nicht nur die alten Fahrensleute aus dem Wuppertaler und Düsseldorfer Raum kennen seine Motorradgeschichten, denn er konnte gut erzählen. Auch sonst war er gut bei Stimme. Er hat viel gesungen, dazu Gitarre oder Quetsch gespielt. Mit ihm verlieren die Motorradfahrer ein Original und Urgestein. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

lz

Am 14. Oktober 2006 verstarb im Alter von 80 Jahren Dr. med. Gerhard Heino Schneider.

Als in der Zeit um 1983 das Helmabnehmen nach Motorradunfällen unter Fachleuten heiß diskutiert wurde, trat er energisch für „Helm ab“ ein. Mit seiner Hilfe konnte der BVDM damals eine Broschüre erstellen, die erstmalig auch seine „Ein-Helfer-zwei-Hand-Methode“ vorstellte und die die Anleitung zur Einübung der erforderlichen Maßnahmen enthielt. Dieses Heft hat der BVDM zu Tausenden kostenlos an Motorradfahrer und Hilfsdienste verteilt.

Bei vielen Elefantentreffen am Salzburgring war Dr. Schneider unser Veranstaltungsarzt. Dort hat er mit seinem Können viele Verletzungen und Krankheiten unserer Besucher behandelt und in mindestens einem Fall auch Leben gerettet.

Wir denken an den Verstorbenen in Anerkennung und Dankbarkeit.
Horst Orlowski

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.: 082 74/18 95
Fax: 082 74/69 85

Motorräder in Italien konfisziert

Drastische Strafen - Italienische Botschaft beschwichtigt

Fernsehberichte über die Konfiszierung von Motorrädern in Italien haben in einigen Motorradforen für zahlreiche Diskussionen und Verunsicherung über die rechtliche Lage in Italien gesorgt. Mehrere Motorradfahrer haben mittlerweile dazu aufgerufen, nicht mehr in Italien Urlaub zu machen. In mindestens zwei Fernsehberichten erzählen Motorradfahrer, sie seien ohne oder mit einem in Italien nicht zugelassenen Helm gefahren und dabei von der italienischen Polizei erwischt worden. Daraufhin haben man die Maschinen beschlagnahmt und eine hohe Geldstrafe verhängt. Eine Ausfuhr des Motorrads sei erst nach 30 Tagen möglich gewesen. Für Beschädigungen am Fahrzeug durch unsachgemäße Behandlung habe es keinen Ersatz gegeben. Nur mit Hilfe eines Rechtsanwaltes ist es in einem Fall nach etlichen Wochen und Zahlung von hohen Summen gelungen, die Maschinen überhaupt wiederbekommen, in einem Fall sei das Motorrad verschrottet worden. Das ganze Vorgehen sei Willkür und nicht nachvollziehbar. Es könne, doch nicht sein, dass es bei solch

kleinen Verstößen zu solch rigorosen Maßnahmen komme, die in absolut keinem Verhältnis stünden. Dazu teilt die italienische Botschaft in Berlin auf eine Nachfrage des BVDM mit:

„Am 29. November 2006 ist das Gesetz Nr. 286 vom 24. November 2006 in Kraft getreten. Das oben genannte Gesetz ist eine Rücknahme der Sanktionsverschärfung zum ursprünglichen Gesetz (Gesetz Nr. 168 vom 17. August 2005) und sieht die Konfiszierung eines Motorrads nur im Fall einer kriminellen Tat oder einer Veränderung der technischen Daten vor.

Anbei über sende ich Ihnen die Artikel, die das Thema regeln (leider nur in italienischer Sprache). (Wir bemühen uns zurzeit um eine Übersetzung. Anm. d. Redaktion) Mit freundlichen Grüßen

llesandro Gaudiano“
Die Deutsche Botschaft in Rom schreibt zu den Vorgängen:

„Der ‚Codice Stradale‘ wurde im Art. 213 durch Gesetz Nr. 168 vom 17.08.2005, in Kraft seit 23.08.2005, geändert. Nach der Änderung müssen motorisierte Zweirä-

der im Anschluss an die schon vorher vorgeschriebene und noch gültige 30 Tage Motorrad-„Entziehung“ und Geldstrafe entschädigungslos konfisziert werden, wenn z.B.

- kein oder ein nicht homologierter Helm getragen wird
- der Verschluss/Kinnriemen nicht zu ist oder
- nur auf dem Hinterrad gefahren wird (sog. ‚Wheelie‘)
- unzulässig Passagiere oder Tiere (animali liberi) oder
- herausragende Gegenstände ohne sichere Befestigung transportiert werden.

Diese Gesetzesänderung wird derzeit vom italienischen Verfassungsgericht überprüft. Bis zu einer abschließenden Entscheidung ist davon auszugehen, dass ein konfisziertes Zweirad auch nach Ablauf der alten 30-Tage-Verwafrfrist nicht aus Italien ausgeführt werden darf.“

Das liest sich natürlich ganz anders, als die Stellungnahme der Italiener, und es darf bezweifelt werden, ob bei dieser Vorgehensweise die verhältnismäßig der Mittel sichergestellt ist. Wir werden über die weitere Entwicklung berichten. **lz**

Lkw müssen Spiegel nachrüsten

Mehr Sicherheit für Radfahrer, Motorradfahrer und Fußgänger

Der EU-Verkehrsmisterrat hat in Brüssel dem Richtlinien-Vorschlag zur Nachrüstung schwerer Lastkraftwagen mit Spiegeln zugestimmt. Der Vorschlag geht zurück auf eine Initiative Deutschlands und

soll dazu beitragen, schwere Verkehrsunfälle von Lkw mit Radfahrern, Motorrädern und Fußgängern zu verhindern. Durch den nachträglichen Einbau der Spiegel soll der gefürchtete „Tote Winkel“ be-

seitigt und das indirekte Sichtfeld der Lkw-Fahrer erweitert werden. „Damit hat sich Deutschland in einer elementaren Frage der Verkehrssicherheit durchgesetzt. Ab 2008 sollen innerhalb Europas alle

im Verkehr befindlichen großen Lkw über 3,5 Tonnen Gewicht mit diesen Spiegeln nachgerüstet werden. Für neu zugelassene Lkw gilt die Ausrüstungspflicht bereits ab 26. Januar 2007. So bringen wir Licht in den ‚Toten Winkel‘. Nur wer sieht, was und wer sich rechts-vom Lkw befindet, kann schwere, oft tödliche Unfälle vermeiden,“ so

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee.

Die Übergangsregelung beträgt zwei Jahre. Die Nachrüstpflicht gilt alle Lkw, die ab 2000 zugelassen worden sind.

Deutschland will die Verpflichtung zur Nachrüstung schnellstmöglich wirksam werden lassen, zumal deutsche Hersteller bereits seit

Ende 2004 neue Lkw freiwillig mit diesen Spiegeln ausrüsten. Entsprechende Spiegel zur Nachrüstung werden ebenfalls seit 2004 angeboten. Auch der Deutsche Bundestag hatte sich wiederholt für eine schnelle Nachrüstpflicht für ältere Lkw mit diesen Spiegeln eingesetzt. **Pressemitteilung Bundesverkehrsministerium**

Höhere Bußgelder für Rowdys

Konferenz der Landesverkehrsminister

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hat sich gemeinsam mit den Landes-Verkehrsministern darüber verständigt, das Sanktionsniveau für Verkehrsverstöße zu überarbeiten. „Wir werden die Bußgelder für Verstöße wie Alkohol- und Drogenfahrten deutlich erhöhen. Die schweren, oft tödlichen Unfälle verursachen Raser, Drängler und häufig auch Drogenkonsumenten. Dagegen müssen wir hart vorgehen. Nur wenn es im Portemonnaie wirklich weh tut, werden Verkehrsrowdys ihr Verhalten ändern“, sagte Tiefensee. Im vergangenen Jahr seien auf deutschen Straßen 5.300 Menschen gestorben, mehr als 80.000 seien schwer verletzt

worden. Der Bußgeldkatalog war zuletzt im Jahr 1990 grundlegend angepasst worden. Seither hat er seine Abschreckungswirkung zum Teil eingebüßt. Vor allem Verwarnungsgelder werden zunehmend bewusst in Kauf genommen. „Es geht nicht darum, den Bürgern in die Tasche zu greifen. Die Verkehrsminister sind sich einig, die Bußgelder da zu erhöhen, wo die Hauptursachen für Verkehrsunfälle liegen. Deswegen bleiben die Strafen zum Beispiel für Fußgänger, die unachtsam über den Radweg laufen, unverändert. Bei den besonders gefährlichen Delikten aber werden wir die Bußgeldobergrenzen anheben“, so Tiefensee.

So solle die Bußgeldobergrenze für allgemeine Verkehrsverstöße künftig von 1000 auf 2000 Euro angehoben werden. „Bei den besonders gefährlichen Delikten werden wir die Bußgeldobergrenzen verdoppeln: Wer als Rowdy vorsätzlich rast oder drängelt, soll bis zu 2.000 Euro zahlen. Wer nach maßlosem Alkohol- oder Drogenkonsum am Steuer erwischt wird, muss sich auf bis zu 3000 Euro einstellen. Ich bin davon überzeugt, dass dies im Interesse der überwiegenden Mehrheit der vernünftigen Autofahrer ist.“ Die Anhebung des Sanktionsniveaus wird auch intensiv mit den Innenministern beraten. **Bundesverkehrsminister Tiefensee**

Aus für Führerscheintourismus

EU gibt grünes Licht für neue Richtlinie

Europäisches Parlament gibt grünes Licht für EG-Führerscheinrichtlinie.

Nachdem auch das Europäische Parlament in Straßburg grünes Licht gegeben hat, steht der 3. EG-Führerscheinrichtlinie nichts mehr im Wege. Die Richtlinie enthält

insbesondere wirksamere Maßnahmen zur Bekämpfung des sogenannten Führerscheintourismus. Bundesverkehrsminister Tiefensee erklärte hierzu: „Dies ist ein guter Tag für die europäische Straßenverkehrssicherheit. Deutsche Behörden haben nun wieder eine ef-

fiziente Handhabe, um zu verhindern, dass Alkohol- oder Drogen-sünder sich unter Umgehung deutschen Rechts Führerscheine im Ausland erschleichen, um weiter am Straßenverkehr teilnehmen zu können.“ Nach einem Entzug der Fahrerlaubnis bekommen diese

Personen künftig erst dann wieder ihren Führerschein zurück, wenn klar ist, dass sie kein Alkohol- oder Drogenproblem mehr haben.“ Dies ist zum Schutz aller Verkehrsteilnehmer unbedingt erforderlich“, betonte Tiefensee. Im Zeitraum Juli 2004 bis November 2006 erhielten deutsche Behörden von mehr als 5.900 Fällen Kenntnis, in denen an Deutsche im europäischen Ausland ein Führerschein ausgegeben wurde, obwohl diese Personen in Deutschland ihren Hauptwohnsitz hatten. In der Mehrzahl der Fälle war diesen Personen in Deutschland der Führerschein aufgrund von Alkohol- oder Drogendelikten entzogen worden. Daneben enthält die

3. EG-Führerscheinrichtlinie eine Reihe weiterer Maßnahmen, die einen deutlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten werden. Dazu zählen etwa die EU-weit verbindliche Einführung des in Deutschland bereits ausgestellten Kartenführerscheins mit einheitlichen Sicherheitsmerkmalen wie auch die Ausweitung des Mopedführerscheins auf alle EU-Mitgliedstaaten.

Die Reduzierung der derzeit existierenden 110 verschiedenen Führerscheinmodelle in der Europäischen Union wird zudem die Betrugsbekämpfung und die wirksame Kontrolle der Führerscheine wesentlich erleichtern.

Die Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft in Kraft. Anschließend beginnt die Phase ihrer Umsetzung ins nationale Recht. Für Führerscheinbesitzer gilt: Die Erneuerung der alten Führerscheine erfolgt erst nach einer Übergangszeit von insgesamt 26 Jahren. Die Gültigkeitsdauer der neuen Dokumente beträgt in Deutschland 15 Jahre. Danach müssen sie wie etwa beim Personalausweis in ein neues Dokument umgetauscht werden. Gesundheitsprüfungen wird es in Deutschland auch in Zukunft nicht geben. **Bundesverkehrsminister Tiefensee**

Werden die Zeiten härter?

Reaktion auf einen Leserbrief und die Anmerkung der Redaktion

Einspruch, Euer Ehren, wie und wo trenne ich Überzeugung von Hobby? Und „Ich glaube, viele Leute fahren heute lieber bei einer geführten Tour mit...“ heißt nicht wissen, also schlichte Vermutung. Gut, aber ich will nicht Haare spalten, sondern mal mein „... glaube ...“ dagegen setzen. Leider berechtigt auch die größte Mühe, ehrbare Gründe und eine gute Organisation nicht dazu, viele Teilnehmer anzusprechen (siehe ai oder Kinderschutzbund).

Ich stimme Dir, Michael, im Punkt Aufwand seitens der eventuellen Teilnehmer zu. Früher (muss vor 1980 gewesen sein) war ein blauer Montag nach einem anstrengenden Wochenende lediglich ein kleiner Ausrutscher. Heute dagegen ist das ein Grund zur Kündigung. Ich denke, dass ich nicht der einzige bin, welcher beruflich stark einge-

bunden ist. Da muss oft genug eine zügige Gespannrunde um den See zur Entspannung reichen. Dann verlangt das soziale Umfeld nach Pflege und blockiert oft genug das Wochenende (falls das nicht wegen Überstunden komplett ausfällt). Wenn ich mal bedenke, dass ich die letzten Jahre nur allein die HV wg div. Kinderkommunionen (?) verpasst habe. Ich selber habe bisher einmal an der Deutschlandfahrt teilgenommen (9. Platz mit Sozia und Gespann). Dort und bei den seltenen Gelegenheiten, wenn es mit einer LVRR-Versammlung passte, musste ich allerdings auch feststellen, dass es als „Neuling“ nicht allzu einfach ist, in gewachsene Freundschafts- und Beziehungsstrukturen „einzubrechen (?“). Das ist mit Sicherheit auch ein Problem bei den diversen Orientierungsfahrten. So wie sich

die „Windgesichter“ von den Buntten und Gebückten reflexartig distanzieren, werden diese wiederum sicher keine Gemeinsamkeiten mit den äpfelaufhebenden Fahrtensleuten finden können/wollen. Ich weiß allerdings nicht, zu welcher Gruppe ich mich zählen soll, bin kein Biker, sondern einfach nur Motorradfahrer. Ich für meinen Teil schreibe mir auch weiterhin die Termine der HV in den Kalender. Aber ob ich es schaffe, weiß noch nicht mal mein Chef.

Aber als (kostenloser) Rat (ist ja vielleicht auch schon umgesetzt), lasst die neuen Gesichter auf den Veranstaltungen nicht alleine. Den Rest könnt ihr weiter so machen. Denn trotz aller oben angesprochenen Punkten halte ich den BVDM für notwendig. Die Zeiten werden härter . . .

Die Karteileiche **Stephan**

Wer kann noch Karten lesen

Diskussion über Orientierungsfahrten

Hallo lieber Werner, ich möchte zu Deinem Leserbrief in der Ballhupe 3/2006 zum Thema „Zu wenig Teilnehmer beklagt“ etwas schreiben. Du kennst mich wahrscheinlich nicht, aber Du bist mir bekannt. Ich habe ca. 15 mal an der Enzianrallye teilgenommen und auch einige Male gewonnen. Auch andere Orientierungsfahrten habe ich gewonnen bzw. war oft auf den vorderen Plätzen. Das an der Enzianrallye zumindest in den letzten 10 – 15 Jahren vor Ihrem Ende so viele Leute teilgenommen hatten, lag auch daran, dass sie „Kult“ war. Bei den meisten anderen Oris waren auch selten mehr als 30 Starter. Ansonsten hast Du sicherlich recht mit Deinen Beobachtungen über die Interessen der meisten Motorradfahrer. Ein zweiter Grund dürfte sein, dass in der heutigen Zeit der Navigationssysteme die Leute kaum noch eine Karte lesen können oder wollen. Ich veranstalte seit einiger Zeit die Dieter Bail Gedächtnisfahrt „Um die Nürburg einmal anders“ und würde mich auch sehr über eine höhere Zahl Starter freuen. Leider bis jetzt vergeblich.

Ich selbst nehme aber auch kaum noch an Motorradorientierungsfahrten teil. Dies hat mehrere Gründe. Erstens habe ich nach ca. 35 Jahren etwas den Spaß am Motorradfahren verloren, Zweitens ist das Suchen nach Ortseingangsschildern nicht mein Ding und Drittens fahre ich heute teilweise auch erfolgreich sehr viele Orientierungsfahrten mit dem Auto. Das ist ganz etwas anderes und eine neue Herausforderung. Gegenüber den Autoorientierungsfahrten für Anfänger sind unsere Motorradorientierungsfahrten vorsichtig gesagt sehr einfach, wobei man natürlich berücksichtigen muss, dass es mit dem Auto und mit Beifahrer leichter ist. Die Orientierungsfahrten für die Experten sind vom Schwierigkeitsgrad überhaupt nicht mit den Orientierungsfahrten für Motorräder zu vergleichen. Aber auch hier gibt es große Unterschiede bei der Starterzahl. Sie liegen zwischen 15 und 40 Startern. Es gibt aber auch „Ausreißer“ mit deutlich mehr Startern. So z. B. die „Sewastopol“ im Jahr 2006 mit 137!!!! Teilnehmern, wobei hier mittlerweile auch in einzelnen

Klassen die Teilnehmerzahl beschränkt werden muss. Aber diese Nachtfahrt am ersten Januarwochenende in der Nähe von Hof ist eben auch „Kult“.

Anmerkung der Redaktion: Leider ist Werner Bangert mittlerweile verstorben, siehe Nachruf auf Seite 28.

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@bvdm.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 1/2007 ist der 5. Februar. Sie erscheint Ende Februar.

Vorschau auf die Ballhupe 1/07

Und das erwartet Euch im nächsten Heft:
Elefantentreffen
Vorschau JHV
Test BMW F 800 ST
Reiseberichte

BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER

seit 1958 erfolgreich aktiv für alle

Motorradfahrer

Wir bieten:



Veranstaltungen

mit Spaß auf zwei Rädern:

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

Weitere Angebote:

- ▶ Lederleasing für Kinder
- ▶ Vergünstigungen 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)
- ▶ DIN- und alle wichtigen Ausschüsse

Wir kämpfen gegen:

- ▶ Streckensperrungen
- ▶ Kfz-Steuerstufungen
- ▶ Bitumenschmierereien
- ▶ Reifenbindung
- ▶ Antimanipulationskatalog
- ▶ Tagfahrlicht 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 erfolgreichste und älteste 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 den BVDM bei seinem Engagement für die Rechte der Motorradfahrer unterstützen kannst, ohne einem Verein anzugehören, bieten wir Dir eine Fördermitgliedschaft für 12 Euro im Jahr an.

Du erhältst einmal im Jahr unsere Verbandszeitschrift „BALLHUPE“ sowie den Touren- und Treffenkalender mit aktuellen Infos und Terminen.

Wenn Du ordentliches Mitglied wirst, hast du volles Mitgliederrecht, alle BVDM-Vorteile und bekommst viermal im Jahr die „BALLHUPE“. Das kostet Dich dann vier Euro 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.

Hinweis nach § 43 BDSG:

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

Weitere Informationen gibt es bei unserer Bundes-Geschäftsstelle oder im Internet.

**BVDM-Geschäftsstelle
Carl-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz**

Tel. 06131/503280

Fax 06131/503281

**E-Mail: info@bvdm.de
www.bvdm.de**

☐ **Mitgliedschaft** ☐ **Förderer**

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

Einzugsermächtigung

Mitgliedsnummer (LZ)
(wird vom BVDM ausgefüllt)

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

JA, ich bin[®]
lizenzierter Motorsportler
im DMSB



52 von 24.935 erfolgreichen Lizenznehmern des DMSB

Und Sie?

Fordern Sie jetzt Ihren Lizenzantrag an!

Telefon: 0 69 – 63 30 07 42

Email: lizenzen@dmsb.de

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.

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 - 50 32 80

Fax 061 31 - 50 32 81

E-Mail: info@bvdm.de



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