

BALLHUPE



Ausgabe 1/2007



Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Elefantentreffen
Testbericht F 800 ST
Hauptversammlung
Schweiz



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.

Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Das erste Highlight im Verbandsjahr, das Elefantentreffen, liegt hinter uns. Rund 5000 Besucher kamen bei genügend Schnee zu unserem 51. Wintertreffen. Nun beginnt mit den wärmeren Temperaturen langsam wieder die Motorradsaison. Dazu zählen auch die verschiedenen Motorradmessen, bei denen sich auch unser Verband präsentiert. Unsere Referentin für die Messen, Dagmar Schreiner, hat im Vorfeld viel Zeit und Arbeit investiert und neue T-Shirts, Werbematerialien und „Give-Aways“ erstellt und besorgt. Damit können wir noch mehr Motorradfahrer auf unseren Verband und unsere Arbeit aufmerksam machen. Um mehr Mitglieder zu gewinnen, haben wir auch den BVDM-Förderer ins Leben gerufen. Für nur einen Euro im Monat kann man damit die Arbeit des BVDM unterstützen ohne direkt Mitglied zu werden. Außer einer Ballhupe mit TT-Kalender erhalten die Förderer allerdings keine weiteren Leistungen. Das Angebot richtet sich an all die Motorradfahrer, die gerne etwas tun würden, um ihre Interessen zu vertreten, vor einer Mitgliedschaft in einem Verband aber zurückschrecken. Macht Werbung für diese Fördermöglichkeit, damit wir weiter an Mitgliederzahlen zulegen. Doch nicht nur Messen und

Saisoneroöffnungen stehen jetzt an. Am letzten Aprilwochenende findet die Jahreshauptversammlung des Verbandes in Witzenhausen statt (Nähere Informationen dazu liefert der Artikel auf Seite 5). Diesmal wieder mit Neuwahlen des Vorstandes. Und es gibt zahlreiche Posten neu zu besetzen. Vom Vorsitzenden über die Stellvertreter und Beisitzer bis hin zum Kassierer. Auch einige Referentenposten sind vakant. Ohne Mitglieder, die bereit sind, in Vorstandsämtern Verantwortung zu übernehmen, kann der Verband nicht existieren. Ich appelliere deshalb an Euch, einmal zu überlegen, wo und in welchem Umfang Ihr aktiv den Verband mit Eurer Arbeit unterstützen könnt. Jede Hilfe ist willkommen. Nur gemeinsam können wir die zahlreichen Aufgaben des Verbandes bewältigen.

Doch will noch weiter nach vorne schauen. Nächstes Jahr wird der Bundesverband der Motorradfahrer 50 Jahre alt. Ein Jubiläum, das wir auch entsprechend feiern sollten. Dazu suchen wir noch Vorschläge und Mitstreiter. Wir wollen einmal die Erfolge, die der BVDM in diesem halben Jahrhundert für die Motorradfahrer erreicht hat, zusammenfassen. Ich würde mir ein Buch oder zumindest eine Broschüre wünschen. Dazu

sind wir auf Unterstützung durch die Gründungsmitglieder angewiesen. Ich bin überzeugt, dass auch langjährige BVDMler erstaunt sein werden, was der Verband in dieser Zeit alles erreicht hat. Das ist ein Grund, stolz zu sein aber auch Motivation und Anlass, weiter aktiv für die Sicherheit und die Interessen der Motorradfahrer einzutreten. Helft uns dabei. Zu tun gibt es genug. Ich hoffe, wir sehen uns auf der Jahreshauptversammlung in Witzenhausen.

Einen guten Start in die Saison mit vielen schönen und vor allem unfallfreie Kilometern wünscht Euch



Michael Lenzen

Michael Lenzen
2. Vorsitzender

Titelfotos: Wolfgang Schmitz, Buell, BMW



Inhalt

<i>Hauptversammlung in Witzenhausen</i>	5
<i>30. Deutschlandfahrt</i>	6
<i>Brücken verbinden: Der Jahreswettbewerb</i>	8
<i>Spaß für alle bei der Tourentrophy</i>	9
<i>Das 51. Elefantentreffen</i>	10
<i>15. Kaffeestand des RSC Pfaffenhofen</i>	16
<i>Testbericht BMW F 800 ST</i>	17
<i>Mit der Q in die Schweiz</i>	21
<i>Neuer Sportbike-Pokal</i>	25
<i>Enduro Power Cup</i>	26
<i>Kiwanis Club sucht Gespannfahrer</i>	27
<i>Meldungen</i>	28
<i>Leserbriefe</i>	29
<i>Neues Clubheim</i>	30
<i>Leserbriefe/Vorschau</i>	30

IMPRESSUM

Seite

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:
Harald Hormel, Dieter Knust,
Horst Orłowski, Dieter Samel,
Klaus Schumacher

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 Datenträger
sowie Einspeicherung in
elektronische Medien nur mit
ausdrücklicher Genehmigung
der Redaktion

Hauptversammlung des BVDM

Auf nach Witzenhausen - Zahlreiche Posten neu zu besetzen

Hiermit laden wir alle Mitglieder ganz herzlich zur ordentlichen Jahreshauptversammlung (JHV) des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM e.V.) ein. Die JHV mit turnusgemäßer Vorstandswahl findet am Samstag, 28. April 2007, in 37213 Witzenhausen im Bürgerhaus statt. Beginn ist um 14 Uhr. Bereits am Freitag, 27. April, findet traditionsgemäß die Bundesbeiratssitzung mit Vorstandssitzung statt. Hierzu sind alle Referenten und die Vorstände der BVDM-Clubs herzlich eingeladen. Beginn ist um 19 Uhr, ebenfalls im Bürgerhaus. Es sind zahlreiche Posten neu zu besetzen, 1. Vorsitzender, Stellvertreter, Beisitzer und Schatzmeister. Zudem suchen wir noch einige Referenten. Es gibt viel zu berichten und viel zu tun, deshalb bittet der Vorstand um rege Teilnahme. Kommt, redet mit, entscheidet mit, unterstützt uns bei unserer Arbeit!.

Bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe lag nur ein Themenantrag zur JHV vor. Sitzungsgemäß stehen folgende Tagesordnungspunkte auf dem Programm:

1. Berichte des Bundesvorstandes
2. Berichte der Kassenprüfer
3. Berichte der Referenten und Ausschussvorsitzenden
4. Ernennung eines Versammlungsleiters
5. Entlastung des Bundesvorstandes
5. Neuwahl des Vorstandes
6. Neuwahl von zwei Kassenprüfern
7. Anträge
8. Verschiedenes

Wenn die Berichte an die JHV



Nur wer an der Jahreshauptversammlung teilnimmt, kann die Richtung für die nächsten zwei Jahre mitbestimmen. (Foto: Lenzen)

nicht mündlich vor Ort erfolgen, müssen sie rechtzeitig schriftlich an den 2. Vorsitzenden des BVDM, Michael Lenzen, (Adresse und E-Mail siehe Impressum) geschickt werden, der diese dann verliest oder verlesen lässt.

Für die Bundesbeiratssitzung sind bisher folgende Tagesordnungspunkte vorgesehen:

1. Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung
2. Clubs
3. Mitgliedergewinnung
4. Werbematerialien
5. Ausrichtung von BVDM-Veranstaltungen
6. Verschiedenes

Manche Teilnehmer der Deutschlandfahrt kennen Witzenhausen als motorradfreundlichen Gastgeber und werden sich gerne an das Flair der Stadt an der Werra erinnern. Da an diesem Wochenende das Königinnenfest in Witzenhausen stattfindet, sind viele Hotels frühzeitig ausgebucht. Es ist daher wichtig, sich rechtzeitig um eine Übernachtungsmöglichkeit zu küm-

mern (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 www.witzenhausen.de nach. Hier die Adresse des Veranstaltungsortes: Hotel Stadt Witzenhausen (Bürgerhaus), Am Sande 8, 37213 Witz-enhausen, Telefon 05542/93450. Das Hotel ist bereits ausgebucht. Wer über die Autobahn A 7 anreist, verlässt diese an der Abfahrt Witzenhausen. Ansonsten über die B3 oder B 27 Richtung Witzenhausen. Die Anfahrt wird noch beschildert. Jetzt hoffen wir auf möglichst viele Teilnehmer. Vielleicht liegt für Euch ja eine interessante Brücke an der Strecke (s. Seite 8). Am Samstagmorgen wollen die Motorradfreunde Weserstein, die die JHV ausrichten, eine Ausfahrt anbieten. Nähere Informationen erteilt Thomas Thiel, Telefon 0551/782034.

Michael Lenzen

Fahrspaß bis zum Abwinken

30. Deutschlandfahrt führt durch Spessart, Rhön und Odenwald

Vom 31. August bis 02. September findet die mittlerweile 30. Deutschlandfahrt im Vogelsberg, Spessart und der Rhön sowie in den Ausläufern von Taunus und Odenwald statt. Zielort ist das zumindest deutschlandweit bekannte Kurstädtchen Bad Orb im hessischen Spessart.

Mal etwas anders sehen, ein Wochenende lang Kurven genießen, ein neues Stück Deutschland oder ein bekanntes Stück neu entdecken. Mit Gleichgesinnten fahren oder alleine genießen. Die Deutschlandfahrt bietet alles. Hier kann jeder seine ganz persönlichen Vorlieben beim Fahren ausleben oder neue entdecken.

Im Dreieck von Spessart, Kinzigtal und Vogelsberg gibt es beste Voraussetzungen, um auf kurvereichen Strecken interessante Ziele rechts und links der hessischen Route A

66 anzusteuern. Da ist auf der einen Seite der größte erloschene Vulkan Europas, der Vogelsberg. Auf der anderen Seite bayerischer und hessischer Spessart mit dem größten zusammenhängenden Laubwaldgebiet Deutschlands. Beide liefern mit tief eingeschnittenen Tälern und vielen Berghängen die besten Voraussetzungen für reichlich Höhenmeter auf kürzester Distanz und kurvigen Fahrspaß. Hinzu kommen Teile der Rhön, die angesichts des häufig fehlenden Baumbestands auch als „Land der offenen Fernen“ ihren ganz eigenen Reiz auch für Motorradfahrer haben sowie Ausläufer von Taunus und Odenwald und die Wetterau. Mit der Motorradstraße Deutschland führt auch ein längeres Stück von Deutschlands größter Motorrad-Erlebnisroute durch das Tourengebiet – weiteres dazu unter

www.tourenshop.de.

In Bad Orb, seit dem 1. Januar 2007 nur 20 Kilometer vom geografischen Zentrum der Europäischen Union gelegen, werden wir ein attraktives Rahmenprogramm für den Samstagnachmittag zwischen der Zielankunft und der Abendveranstaltung mit Siegerwertung, Tombola und großem Buffet anbieten. Wer will, kann natürlich in einem der reichlich vorhandenen Hotels, Pensionen oder Privatzimmern für ein paar Stunden die Füße hochlegen oder auf eigene Faust in der Stadt unterwegs sein. Und das ist die Deutschlandfahrt: Die Teilnehmer „erfahren“ jedes Jahr auf den schönsten Motorradstraßen neue und abwechslungsreiche Landschaften. Dabei ist es egal, ob es um lustbetontes Motorradfahren oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wett-



Intensives Kartenstudium ist für alle Pflicht, die ganz vorne mit dabei sein wollen. (Foto: Lenzen)

bewerb um Pokale geht; die Deutschlandfahrt bietet beides. Jeder Teilnehmer entscheidet für sich selbst, welche Ausprägung für ihn das Richtige ist.

Zwölf Hauptkontrollstellen mit je drei touristisch und kulturell interessanten Nebenkontrollen ergeben immerhin 48 mögliche reizvolle Zwischenstationen auf der Fahrt zum Zielort. Da jeder Teilnehmer seine persönliche Route aus zahlreichen Variationen zusammenstellt, kann man erst am Ziel sehen, wie viele gleichgesinnte Motorradfahrer den Spaß an der Deutschlandfahrt genießen.

Am Freitag können die Kontrollstellen in der Zeit zwischen 8 und 19 Uhr und am Samstag in der Zeit zwischen 8 und 14 Uhr angefahren werden. Es werden durch Stempel der Posten und durch das Beantworten von Fragen Punkte gesammelt. Damit kein Zeitdruck entsteht, sind Mindestfahrzeiten

einzuhalten. Die Teilnehmerzahlen haben sich in den letzten Jahren zwischen 80 und 120 bewegt.

Die Ausschreibung und ein Werbe-flyer werden zum Runterladen auf unsere Homepage www.bvdm.de eingestellt und sind über unsere Geschäftsstelle zu beziehen. Bitte macht reichlich Werbung für diese interessante Veranstaltung. Zum Austausch könnt Ihr das BVDM-Forum nutzen. Dort gibt es auch die Tipps der Sieger.

Harald Hormel



Ein reizvolles Städtchen ist Bad Orb, Zielort der diesjährigen Deutschlandfahrt.

Herzlichen Glückwunsch

Der BVDM gratuliert seinen Geburtstagskindern

Der BVDM gratuliert allen Mitgliedern, die im ersten Quartal dieses Jahres einen runden Geburtstag gefeiert haben, ganz herzlich. Wir wünschen Euch Gesundheit und vor allem noch viele schöne Kilometer mit dem Motorrad.

75 Jahre: Arnold Keuser, Ingeborg Keuser, Helmut Herrmann; **65 Jahre:** Roland Kalusch, Theo Nadolny, Friedrich Wilhelm Sprenger, **60 Jahre:** Paul Schwane, Harald Jäger, Werner Wagner, Frank-Michael Wolf, Hermann Szigert; **55 Jahre:** H.-Dieter Cepelnik, Wolfgang Ziehe, Arno Hemmelrath, Sigrid Wolf, Ulrich Grossbongardt, Joachim Renn-

ecke, Armin Prinke, Detlev Lameck, Horst Mager, Klaus-Dieter Bätz, Horst Stakelies; **50 Jahre:** Hans-Peter Wiese, Thomas Mayr, Hans-Günther Bambach, Herbert Buchmüller, Joachim Prüfert, Herbert Bierler, Fritjov Zimmermann, Thomas Kühne, Monika Dölle, Hubertus Escher, Matthias Dretzke, Peter Wilsch, Joachim



Breitag, Albert Kevekordes, Klaus Jochen, Uwe De Boer, Joachim Schick-

Lurtz, Karl-Heinz Hölzgen, Peter Herrmann; **45 Jahre:** Ernst-Georg Klingebiel, Thomas Strunk, Klaus Hetkämper, Roland Mersberger, Bodo Brings, Stefan Wagner, Udo Vonholt, Andreas Krämer, Brigit Kraft, Susanne Siebert, Uwe Hartmann, Jörg Kathrein, Dieter Samel, Ralf Gies, Bruno Halm, Andreas Hildebrand, Ulrich Schulz, Wilhelm Leiter, Thomas Österlein, Dirk Olthage, Ulrich Steinert, Jörg Keuser; **40 Jahre:** Jens Eidmann, Lars Prade, Achim Spangenberg, Carmen Roth, Elmar Lantermann, Jürgen Harrer, Frank L. Ullrich, Petra Happel, Katja Schulte, Achim Scheidhammer, Roland Klein. **12**

Deutschland erfahren

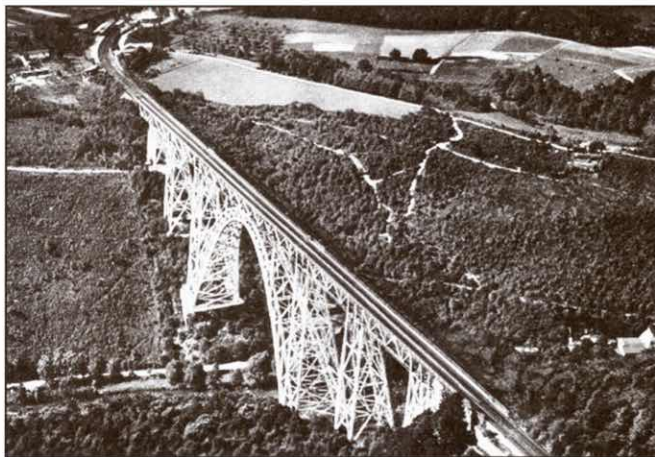
BVDM-Jahreswettbewerb: Auf zu ganz besonderen Brücken

Brücken verbinden, so hat Horst Orlowski, der den aktuellen Jahreswettbewerb ausgearbeitet hat, das diesjährige Thema überschrieben. Und wer mitmacht, hat die Gelegenheit, in ganz Deutschland imposante und beeindruckende Bauwerke kennenzulernen, die sonst oft nur achtlos passiert werden. Jeder kann sich seine individuellen Fahrten selber zusammenstellen. Alles kann, nichts muss. Somit ist ein Höchstmaß an Spaß und Individualität garantiert. Einfach bei der nächsten geplanten Fahrt einmal schauen, welche Brücke in der Nähe liegt. Ein Foto machen, ins Wertungsheft kleben, fertig. Kein großer Aufwand, sondern Spaß am Fahren und Kennenlernen von Neuem stehen bei den Jahreswettbewerben im Vordergrund.

Mehr als 75 besondere Bauwerke, verteilt in ganz Deutschland, stehen den Teilnehmern an diesem „Wettbewerb“ zur Auswahl. Jede lohnt eine genauere Betrachtung. Egal, wie viele Brücken der einzelne im Laufe des Jahres anfährt, die 15 mit der höchsten Punktzahl werden gewertet.

Das Mitmachen lohnt sich auch für alle, die nicht möglichst viele Punkte einfahren wollen, sondern die faszinierenden und teils einmaligen Bauwerke einmal ausführlich betrachten und das Ganze auch noch mit einer schönen Motorradtour verbinden wollen.

Alle BVDM-Mitglieder sind zur Teilnahme herzlich eingeladen. Und wie immer beim BVDM, ist der Spaß auch preiswert. Das Wertungsheft gibt es bei Horst Or-



Diese rund 80 Jahre alte Luftaufnahme zeigt die Münstener Brücke, die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands.

lowski, Augustenstr. 2, 42897 Remscheid, Telefon und Fax 02191/65872. Teilt ihm bei der Bestellungsbitte auch das oder die Kennzeichen der einzusetzenden Motorräder mit. Jeder Teilnehmer kann mehrere Motorräder oder Gespanne einsetzen. Aber es dürfen sich nicht mehrere Teilnehmer ein Motorrad teilen.

Also wartet nicht mehr lange, die Saison beginnt bald, und für viele ist ja auch schon das Planen einer Tour ein großer Spaß, der die Vorfreude weckt. Schaut doch einmal nach, ob Ihr nicht auf dem Weg zur Jahreshauptversammlung in Witzenhausen am 27./28. April (Genaueres zur JHV des BVDM findet ihr auf Seite 9) ganz „zufällig“ an einer der aufgeführten Brücken vorbeikommt. Hier noch ein paar Hinweise zum Reglement, das sehr einfach gehalten ist:

Jeder Teilnehmer muss das Erreichen eines Zieles durch ein Foto

nachweisen, auf dem das Kennzeichen des Motorrades, die Jahreszahl 07 und das gelbe Ortseingangsschild des nächst gelegenen Ortes abgebildet sind. Es werden nur Brücken aus der Wertungsliste berücksichtigt. Jede Brücke hat eine bestimmte Punktzahl und wird nur einmal gewertet. Die Anzahl der Punkte hängt von der Lage und dem architektonischen Reiz des Bauwerks ab. Für ein zusätzliches Foto (mit oder ohne Motorrad), das markante Teile der Brücke zeigt, gibt es 20 Zusatzpunkte. Der Starter mit der höchsten Gesamtpunktzahl gewinnt und wird auf der JHV 2008 (dann wird der BVDM immerhin schon 50 Jahre alt!) geehrt. Bei Punktegleichheit gewinnt der jüngere Fahrer. Der Sieger darf das Thema des nächsten Jahreswettbewerbs vorschlagen und sollte in Abstimmung mit dem Sportwart auch die Ausarbeitung übernehmen.

lz/Horst Orlowski

Tourensport für jeden

Spaß bei den Orientierungsfahrten der Tourentrophy

Ich hoffe, Ihr habt das neue Jahr positiv begonnen und der Orkan hat keine größeren Schäden bei Euch angerichtet. Auch wenn wir im Moment nicht wirklich von einem Winter sprechen können, ist das Wetter derzeit zum Motorradfahren nicht gerade einladend – vorsichtig ausgedrückt. Also will ich einige Anregungen geben, von der kommenden Saison zu träumen: Von kleinen, kurvigen Sträßchen durch wunderschöne Gegenden. Vom frischen Fahrtwind im Gesicht und von anschließenden Benzingesprächen vor den Zelten . . . All das erwartet Euch auch dieses Jahr wieder bei der BVDM Touren- Trophy! Hier die Termine, Regionen und die Veranstalter:

19.05. Pättgesfahrt (Lippe) Peter /Inge
07./08.06. Hotzenwaldralley (Südschwarzwald) Axel/Iris
21.07. Spessartfahrt (fränkischer Spessart) Jörg/Renate

18.08. Luxemburg ORI (Luxemburg) F.-W./Stefan
08.09. Bergische ORI (Bergisches Land) Dieter/Norbert
29.09. Eifeler Flugwachenralley (Eifel) Frank/Marcus
13.10. Abschlussfahrt (Kreis Warendorf) Jörg/Renate

Alle Fahrten werden dieses Jahr vom LV Rhein-Ruhr veranstaltet. Besonderer Dank bereits hier an die Linnemänner, die sich bereit erklärt haben, in diesem Jahr zusätzlich zur Spessartfahrt auch die Abschlussfahrt zu veranstalten. Die Pättgesfahrt findet dieses Jahr am Himmelfahrt-Wochenende statt (Samstag). Bei entsprechendem Interesse findet am Donnerstag (Himmelfahrt) als Rahmenprogramm eine geführte Ausfahrt ins Weserbergland statt (Pättgesausfahrt). Die Teilnahme an dieser Ausfahrt ist natürlich unabhängig von einer Teilnahme an der Pättgesfahrt möglich. Wer möch-

te (und am Freitag Urlaub hat), kann also bereits am Mittwocha-bend anreisen und sich ein gemütliches, langes Motorrad-Wochenende machen! Wir werden wieder rechtzeitig vor den einzelnen Fahrten einen Newsletter verschicken, in dem die Einzelheiten (beispielsweise benötigte Karten) zu den jeweiligen Fahrten bekannt gegeben werden. Wir hoffen, dass die Starterzahlen in diesem Jahr etwas nach oben gehen. Die viele Zeit und Mühe, die die einzelnen Veranstalter investieren, sollten wir alle durch rege Teilnahme honorieren. Sonst geht es der Tourentrophy am Ende noch so wie dem kleinen Kerl auf dem Bild rechts unten . . . In diesem Sinne – man sieht sich! Bei den Fahrten der BVDM Tourentrophy. Informationen und den Newsletter könnt Ihr unter E-Mail: tourentrophy@bvdm.de anfordern. Es grüßen **Peter Aufderheide und das TT-Team**



Schöne Landschaften, Kurven, Spaß und knifflige Aufgaben bietet die Tourentrophy. Also macht mit, damit die Veranstaltung nicht unter die Räder kommt. (Fotos: Aufderheide)



Freiheit und Abenteuer

Rund 5000 Besucher kamen zum 51. Elefantentreffen



Eine Woche bevor das Elefantentreffen startet, beginnt die schlagkräftige Helfertuppe mit den Aufbauarbeiten.

Petrus muss eine Vorliebe für unser Elefantentreffen haben. Wie sonst ist es wohl zu erklären, dass es wenige Tage vor Beginn des 51. BVDM-Elefantentreffens zu schneien anfang. Auch während des Treffens gab es noch eine ordentliche Portion der weißen Pracht, so dass wir, nun zum 19. Mal im

Bayerischen Wald, ein richtiges Wintertreffen feiern konnten. Und kaum waren die Elefanten wieder weg, taute auch der Schnee.

Noch besser wäre es allerdings gewesen, wenn der Winter noch einige Tage früher Einzug gehalten hätte und uns drei Tage lang die Sonne gelacht hätte. Aber bei

einem solch milden Winter ist man ja schon mit etwas Schnee zufrieden. Und das waren die winterharten Motorradfahrer aus vielen Ländern Europas auch, die am letzten Januar-Wochenende wieder in den Hexenkessel von Loh gekommen waren. Insgesamt etwa 5000 Teilnehmer (Motorradfahrer und Tagesbesucher) konnte der Bundesverband der Motorradfahrer diesmal begrüßen. Auch zahlreiche Pressevertreter waren erschienen, um in ihren Medien über das weltweit größte und älteste Wintertreffen von Motorradfahrern zu berichten. Sie konnten sich davon überzeugen, dass unser Elefantentreffen trotz seiner 51 Jahre sich selber treu geblieben ist und seinen Charakter bewahrt hat - naturgemäß mit ein paar Änderungen. Aber die Atmosphäre, die Internationalität und der Zusammenhalt sind nach wie vor gleich.

Nachdem ich im vorigen Jahr mit Heizhandschuhen und Heizweste



Strahlender Sonnenschein, genug Schnee: Die ersten Teilnehmer sind bereits einige Tage vor dem Treffen im Hexenkessel eingetroffen. (Bild: Heinz Körner)

dekadent aber angenehm warm mit meinem Motorrad nach Loh fahren konnte, war ich diesmal auf vier Rädern unterwegs. Zugegeben, schön warm war's, aber ich habe die Motorrad- und Gespannfahrer beneidet, die mich im VW LT-Transporter des BVDM-Sicherheitstrainings überholt haben. Mehr als knapp Tempo 100 waren einfach nicht drin. Dafür dröhnte es in der Kabine lauter als unter jedem meiner bisherigen Helme. Okay, ich höre ja schon auf zu meckern, ich saß schließlich warm und bequem, kam trotz Sommerreifen problemlos ans Ziel und hatte meinen ganzen Kram und das Material für die Presse dabei. Und wenn's irgendwie geht, will ich im nächsten Jahr wieder mit dem Motorrad kommen. Trotz oder gerade wegen der Kälte und den schwierigen Bedingungen macht es viel mehr Spaß, wenn man sich Solla nähert, immer mehr dick eingepackte Motorradfahrer sieht und einem der typischen Lagerfeuergeruch in die Nase steigt. Als ich am Donnerstagnachmittag Loh erreichte, ist bereits eine Menge los. Knapp 1000 Motorradfahrer bevölkern schon den Talkessel



Mit einer dicken weißen Haube bedeckte der Schnee Motorräder und Zelte. Zum Elefantentreffen stattete der Winter Deutschland einen Kurzbesuch ab.

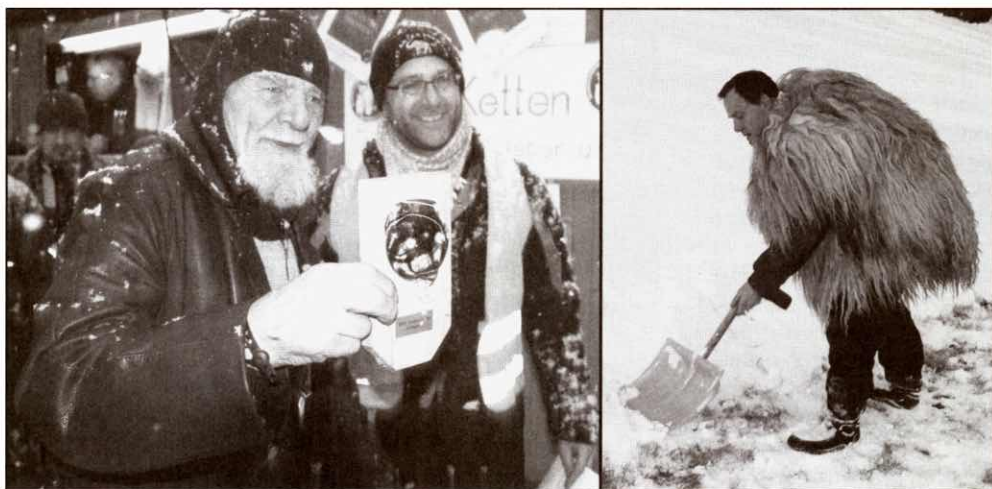
und die schlagkräftige Helfertuppe hat längst alles vorbereitet. Die Zäune und Absperrungen stehen, die Transparente sind errichtet, Wasser, Strom, Toiletten und Feuerlöscher sind da, das Kassenhäuschen ist geöffnet. Das Organisationsbüro und der Helfer-/Presseraum sind eingerichtet, und die vielen tausend anderen Dinge sind erledigt. Die Offiziellen haben das Gelände inspiziert und abgenom-

men. Jetzt kann der große Andrang kommen.

Am Freitagmorgen geht es noch richtig ruhig zu. Erst im Laufe des Nachmittags treffen wieder mehr Winterfahrer ein. Darunter richtige Originale wie Günter aus Köln, der mit seinen 79 Jahren aus gesundheitlichen Gründen vom Motorrad aufs Quad umgestiegen ist. Das hält ihn aber längst nicht davon ab, Dreiviertel des Jahres rund um



Immer mit dem Quad unterwegs: Manni „Degendorf“ (o.). Auch eine Goldwing ist ein Elefant und dicke Schnabeltiere sowieso (l.). (Fotos: Zähl)

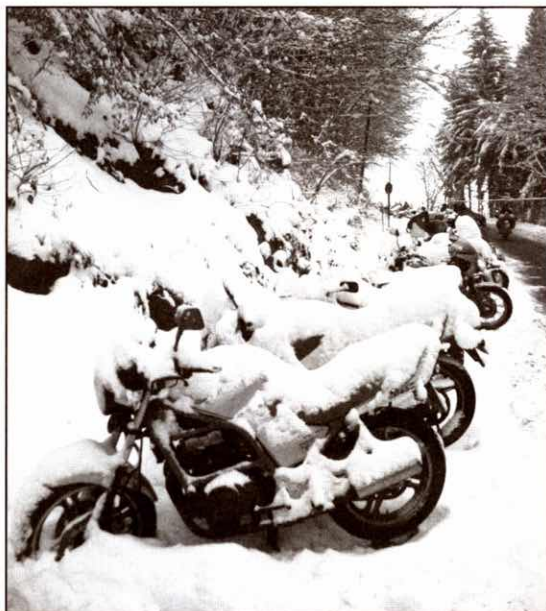


Den Ehrenpreis als ältester Teilnehmer erhielt Günter Schaaf von Harald Hormel. Mit diesem Fell lässt sich die Kälte aushalten, zumal das Schaufeln vor dem Zeltaufbau eine schweißtreibende Arbeit ist. (Fotos Lenzen/Feus)

die Welt zu fahren. „Warum die Motorradfahrer zum Elefantentreffen kommen, fragt ihn Stephan Fritsch von mopeten tv, die ihren Beitrag über das Treffen im Internet zeigen. „Warum steigt ein Berg-

steiger auf Berge, warum will ein Surfer nach Hawaii, wisst Ihr das etwa?“, entgegnet er den Journalisten. So wie Günter Schaaf, der einen Sonderpreis als ältester Teilnehmer ohne Motorrad erhielt

(Quads sind auf dem Treffen nicht zugelassen, für Günter haben wir auf Grund seines Gesundheitszustandes eine Ausnahme gemacht), haben die meisten Teilnehmer ihre ganz eigene Erklärung, warum es sie immer wieder bei Schnee und Kälte mit dem Motorrad in den Bayerischen Wald zum Wintertreffen des BVDM zieht. Es ist die besondere Atmosphäre, die rund um die Lagerfeuer im Hexenkessel von Loh herrscht. Hier zählt eben nicht, was man hat, kann, wer man ist. Und auch nicht das Motorrad. Wie schnell, wie schwer, wie teuer? Das sind Fragen, die interessieren einfach nicht. Denn die Winterfahrer sind alle gleich, sie vereint der Kampf gegen Kälte und Schnee, sie haben den Durchhaltewillen, genießen das Freiheitsgefühl, den Schuss Abenteuer und auch die Lagerfeuerromantik und die Ursprünglichkeit. Dieses Gemeinschaftsgefühl ist auch der Grund dafür, warum dieses Treffen trotz aller Unterschiede der Nationen und Kulturen so ausge-



Kräftiger Schneefall verwandelte im Laufe des Samstages die Motorräder zu Schneeskulpturen. (Foto: Lenzen)

sprochen friedlich ist. Etwas, das viele Außenstehende wundert, die von Schützen- und Volksfesten Schlügereien gewohnt sind. Natürlich gibt es auch auf dem Elefantentreffen Selbstdarsteller, aber eben auch jene richtigen Typen und Charakterköpfe, die leider immer seltener werden.

Wer von uns kennt sie nicht, die fassungslosen, mitleidsvollen Blicke der Autofahrer, wenn sie uns im Winter auf dem Motorrad sehen. Normal sind die Winterfahren eben nicht. Ich nenne das gerne die „positiven Verrückten“, Querdenker, Nonkonformisten. Das Anderssein spielt sich im Kopf ab und zeigt sich, wenn man auch mit fast 80 Jahre so verrückt ist, im Winter mit dem Motorrad zum Elefantentreffen zu fahren oder rund um die Welt. Für die einen ist das Wahnsinn, für die anderen Normalität, ein letztes Stück Freiheit in unser sonst so geregelten Welt. Und damit das erhalten bleibt, brauchen wir viele



Mit viel Schwung und der richtigen Technik ist die Steigung für die meisten Gespannfahrer kein großes Hindernis. (Foto: Lenz)

Teilnehmer und eine positive Einstellung der Nachbarn. Dafür setzt sich der BVDM mit allen Kräften ein. Und es ist schön, zu hören, wenn die Anwohner von „ihrem“ Elefantentreffen“ oder „ihren“ Motorradfahrern“ sprechen.

Auch die Leute aus weiter entfernten Orten kommen als Tagesbe-

sucher vorbei, um sich das Geschehen im Hexenkessel anzuschauen. Sie sind beeindruckt von den verrückten Menschen, die dort im Winter ihre Zelte aufgeschlagen haben. Verstehen können sie das wohl nicht, das kann nur jemand, der selber mit dem Motorrad angereist kommt. Und ich hoffe, dass



Auch Roller sind auf dem Elefantentreffen ein gewohnter Anblick. (Foto: Zähl)

viele junge Menschen das Motorradfahren mit all seinen Facetten wieder entdecken, auch wenn es momentan nicht „in“ ist.

Aber gerade das Motorrad ermöglicht das Anderssein, den Ausbruch aus dem Alltag und den Genuss von Freiheit. Dieses Gefühl den Jugendlichen zu vermitteln, muss eine Hauptaufgabe von uns Älteren sein.

Doch genug des Philosophierens, zurück zum 51. Elefantentreffen. Während der Sonntag uns mit etwas Sonne verwöhnte und auch der Freitag mit einem herrlichen Sonnenaufgang startete,

Nachdem der Freitag mit einem herrlichen Sonnenaufgang gestartet war, gab es am Samstag wieder Schnee. Und auch am Sonntag fiel die Flocken vom Himmel, nachdem die Teilnehmer abgereist waren und deckte das ganze Gelände und den Müll mit einer weißen Schicht zu. Zum Problem Müll: Beim Elefantentreffen ist weniger mehr. Wo ist der Spaß, wenn man das Stromaggregat und die Heizung mitbringt, auf dem Lkw den halben Hausstand dabei hat? Da geben sich die Weicheier nach außen hin als har-



Den Preis für die schönste Schneeskulptur erhielt Klaus Dewitz für diesen Elefanten. Die Jury hatte leichtes Spiel, denn er war der einzige, der sich zum Wettbewerb angemeldet hatte. (Foto: Lenzen)

te Kerle - alles Selbstbetrug. Wie sagte Tom doch so schön: „Wenn ich vom Elefantentreffen in meine Wohnung komme, dann kann ich erst gar nicht fassen, dass das alles mir gehört. Es ist schon erstaunlich, mit wie wenig man letztlich auskommen kann.“ In diesem Sinne: Lasst den überflüssigen Krempel zu Hause und was Ihr sonst mitbringt, nehmt wieder mit. Es wäre

doch schade, wenn das Elefantentreffen im Müll versinkt. Die Kosten für die Entsorgung des Abfalls sind enorm hoch. Im Sommer Kühe und Schafe, da muss jeder Nagel und jede Scherbe von Hand entfernt werden, damit sich die Tiere nicht verletzen. Deshalb herzlichen Dank an alle, die auch in diesem Jahr ihren Zeltplatz in tadellosem Zustand verlassen haben.



Motorräder als Schneeskulpturen und Elefanten gab es in Hülle und Fülle zu bestaunen. (Fotos: Lenzen)



Ohne den großen Einsatz der vielen ehrenamtlichen Helfer geht auf dem ET nichts. (Foto: Schmitz)

Ein großer Dank gilt auch den vielen ehrenamtlichen Helfern, ob an der Kasse, in der Organisation, beim Service, dem Helfereinsatz, in der Küche oder bei den Kontrollen auf dem Platz und rund um das Gelände. Ohne diesen Einsatz könnten wir ein solches Treffen überhaupt nicht organisieren. Wer uns als Helfer 2008 dabei unterstützen will kann sich unter E-Mail: elefantentreffen@bvdm.de gerne melden. Neben viel Arbeit erwartet Euch reichlich Spaß, kostenlose Verpflegung und Unterkunft. Viel zu schnell war das Elefantentreffen wieder vorbei und der Alltag ruft. Am Sonntagmorgen begann die große Abreisewelle, die Zelte wurden abgebaut und die Motorräder bepackt. Da gab es auch für Gespannservice Stern eine Menge zu tun. Starthilfe musste ge-

geben werden, und auch die Teilnehmer packten kräftig mit an, damit alle Motorräder den Weg aus dem Hexenkessel schafften. Und während die Teilnehmer sich auf

den teils langen Heimweg machten, waren auch die Helfer mit Abbauen und Aufräumen beschäftigt. Am Nachmittag setzte wieder Schneefall ein, so dass am Abend



Seinen Elefantentreffen-Song sang „Zappa“ nicht nur am Verpflegungsstand von Fritz Leidig. Er hat sogar eine CD aufgenommen. (Foto: Lenzen)

nur noch ein paar Zelte an das Elefantentreffen erinnerten. Nach dem Helferabend mit gemeinsamem Essen stand auch für mich die Rückfahrt wieder an. Richtig, mit maximal Tempo 100 über die Autobahn. Ja, es war schön warm, ich beklag mich ja nicht, obwohl... Wir sehen uns bei der 52. Auflage des Elefantentreffen, dann schon zum 20. Mal im Hexenkessel von Solla. Wer weiß, vielleicht lassen sich die Anwohner zu diesem kleinen Jubiläum ja eine Überraschung einfallen.

Michael Lenzen



Reichlich Schnee, viele Motorräder und Gespanne: Das sind beste Voraussetzungen für ein gutes Elefantentreffen. (Foto: Schmitz)

Ergebnisse und Zahlen des 51. Elefantentreffens

Der BVDM bedankt sich bei 3482 Teilnehmern sowie bei 1523 Tagesbesuchern

Weiteste Anfahrt Damen: Wiebke Clausen aus Niebüll, Entfernung: 1030 Km

Weiteste Anfahrt Herren: Olegs Kapkaev aus Togliati (Russland) Entfernung: 4560 Km

Ältester Teilnehmer: Heinz Regier, 73 Jahre

Älteste Teilnehmerin: Irmgard Zeilinger, 49 Jahre

Jüngster Teilnehmer: Johannes Sager, 16 Jahre

Schönster Eigenbau: Dreirad aus Kawasaki und Peugeot von Chaplin Kenneth aus Großbritannien

Holzsägen: Meinrad Sixt in 11,2 Sekunden

Tauziehen: Verbogene Arschgeigen aus Landsberg

Schneeskulpturenbau: Elefant von Klaus Dewitz

Ehrenpreis: Günter Schaaf aus Köln, ältester Teilnehmer (ohne Motorrad), 79 Jahre

Kaffeepause

Elefanten mit heißen Getränken versorgt

Der RSC-Pfaffenhofen hat das Elefantentreffen des BVDM wieder unterstützt und 120 Motorradfahrer mit Kaffee, Tee und Kuchen versorgt. Das war das 15. Mal, dass der RSC mit seinem Kaffeestand auf einem Parkplatz an der Autobahn München-Deggendorf, das Treffen unterstützte. Bei Temperaturen von minus sechs Grad lief die Kaffeemaschine auf Hochtouren und auch der bereit gestellte Gasstrahler war im wahrsten Sinne des Wortes heiß begehrt. So manche fast gefrorenen Füße und Hände wurden daran wieder aufgetaut.

Eine Vielzahl von Bikern kam in diesem Jahr wieder aus Italien, Frankreich, der Schweiz und Spanien, wobei die weiteste Anreise einige Teilnehmer aus der Gegend von Andorra hatten. Ein norddeutscher Biker, der normalerweise die Strecke über Nürnberg-Regensburg fährt, machte eigens einen Umweg, um einmal beim RSC-

Kaffeestand vorbeizuschauen, von dem er beim letzten Treffen gehört und im Internet gelesen hatte. Er war total begeistert, dass sich jemand freiwillig in die Kälte stellt, um Biker auf dem Weg zum Elefantentreffen mit heißen Getränken zu versorgen. Die RSC-Organisatoren Klaus Burgstaller, Jörg Hanusch und Johann Marschan standen den Bikern mit Routentipps und technischer Hilfe zur Seite. So musste einem streikenden Vergaser eines MZ-Gespans auf die Sprünge geholfen werden. Auch Starthilfe und Kühlwasser waren gefragt. Für viele Motorradfahrer war der Kaffeestand auch wieder eine willkommene Gelegenheit um Tipps gegen die beißende Kälte auszutauschen. Neben der großen Hilfe durch die Vereinsmitglieder erfuhr die Aktion Unterstützung durch die Fa. Elektrotechnik Kluger, die kostenlos einen Transporter bereitstellte.

Klaus Burgstaller

Viele innovative Lösungen

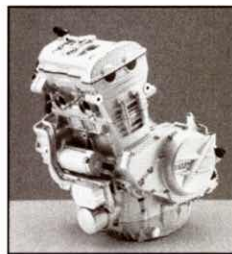
Super handlich und sparsam - Mängel im Antriebsstrang

Es gibt Motorräder, auf die setzt man sich drauf und es passt alles. Die Füße finden wie selbstverständlich ihren Platz auf den Rasten, der Lenker liegt gut in der Hand, die Hebeleien und Schalter gut in der Hand, die Armaturen prima im Blick. Die Sitzposition passt. Bei der neuen BMW F 800 ST ging es mir fast genauso, nur der Kniewinkel war auf Dauer etwas zu eng. Vieles an dem neuen Paralleltwin der Münchner ist von anderen BMW-Motorrädern sattsam bekannt. Und doch ist einiges ganz entscheidend anders: Motor und Antrieb. Sicher einen Zahnriemenantrieb kam in der Scarver bereits zum Einsatz, aber ein Paralleltwin ist für BMW Neuland.

Ob es die richtige Entscheidung des Unternehmens ist, jede Sparte im Motorradmarkt mit einem Modell

besetzen zu wollen, wie es ja auch mit der neuen Einzylinder-Generation versucht wird, die in diesen Tagen bei den Händlern Premiere feiert, mag bei den zu erwartenden eher geringen Stückzahlen dahin gestellt bleiben. Ich habe meine Zweifel, ob die Kunden für Motorräder, die so oder doch sehr ähnlich auch aus Japan kommen könnten, noch so viel Geld ausgeben werden. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass BMW im vorigen Jahr mit etwas mehr als 100.000 verkauften Motorrädern einen neuen Rekord in der Firmengeschichte vermeldete. Die Händler, bei denen sich die Maschinen in den Verkaufsräumen fast stapeln, werden sich bei dieser Erfolgsmeldung ganz sicher ihren Teil denken. Doch für den Kunden ist erfreulich, dass in den letzten Jah-

ren viel Neues aus dem Hause BMW kam. Neue Maschinen, neue Konzepte. Dazu zählt auch die BMW F 800 ST. Auf rund 3000 Kilometern durfte ich erfahren, was in der Maschine steckt. Und eins gleich vorneweg, Motor und Fahrwerk sind prima, der Antrieb dagegen verleidet



mir heftig den Fahrspaß, besonders in und vor engen Kurven. Doch dazu später mehr. Werfen wir erst einen Blick auf den Motor: Der mit Bombardier entwickelte und bei Rotax gebaute Zweizylinder verfügt über Vierventiltechnik und hat 798 cm³ Hubraum. Mit seinen 85 PS bietet er ein Drehmoment von 86 Newtonmetern (Werksangaben). Er hängt prima am Gas, beschleunigt ruckfrei und die Fahrleistungen mit über Tempo 200 und die Durchzugskraft sind absolut in Ordnung. Ungewöhnlich und neu ist auch der Massenausgleich, der über ein zusätzliches „Schwenkpleuel“ erfolgt und wirksam die Vibrationen beseitigt. Nicht vollständig, denn bei 3500 Umdrehungen sind hochfrequente Schwingungen in Rasten und Lenker spürbar. Sie nerven allerdings auch auf Dauer nicht, sondern zeigen viel mehr, dass der Hightech-Motor wirklich lebt. Bei soviel technischem Know-how kann ich immer noch nicht verstehen, warum zu-



Eine gute Figur macht die F 800 ST auch im Stand mit voller Gepäckzubehörsausrüstung. 210 Kilo wiegt die Maschine vollgetankt. (Foto: Lenzen)

mindest meine BMW-Werkstatt in Köln es nicht schafft, meine R 1150 R vernünftig einzustellen, so dass sie auch im Leerlauf anständig läuft. Auch die blaue F 800 ST-Testmaschine drehte im Leerlauf mit 1100 bis 1300 Umdrehungen viel zu hoch. Egal ob warm oder kalt.

Richtig gut gefallen hat mir dagegen der recht geringe Spritverbrauch der Maschine. Mit Koffern und nicht gerade langsam unterwegs, pendelte sich der Verbrauch bei etwas mehr als fünf Litern ein. Bei gemütlicher Fahrt waren es auch schon mal 4,3 Liter, die die Einspritzanlage durchzog, allerdings Super. Auf Wunsch kann die Maschine auch auf Normalbenzin umgestellt werden. Dabei soll die Spitzenleistung geringfügig sinken und der Verbrauch etwas steigen. Unter vier Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 gibt das Werk an. Durchaus glaubhaft, nach meinen Erfahrungen. Zum wirklich leichten Handling des Twins trägt auch das moderate Gewicht von vollgetankt rund 210 Kilo bei. BMW hat hier mit Aluminium-Rahmen und Alu-Einarmschwinge auf Leichtbau gesetzt. Zudem ist der 16 Liter fassende Tank unter der Sitzbank schwerpunktünstig untergebracht. Ein Vorteil für alle, die viel mit Tankrucksack unterwegs sind: Durch den seitlich an der Sitzbank angebrachten Tankdeckel kann der Tankrucksack beim Tanken draufbleiben. Dabei lässt sich der BMW-Tankrucksack ohne großes Gefummel leicht und schnell abnehmen.

Auf schnellen Autobahnetappen zeigte sich das Fahrwerk von seiner besten Seite, kein Pendeln. Absolut ruhig zog die Maschine über die Bahn. Auch Fahrbahn-



Sehr kompakt ist der flüssigkeitsgekühlte Twin geraten. Der Tank ist schwerpunktmäßig günstig platziert. (Foto: Werk)

flicken oder Windböen konnten sie nicht aus der Ruhe bringen. Die Verkleidung bietet nur mittelmäßigen Windschutz, so dass lange Etappen mit mehr als Tempo 160 ziemlich anstrengend sind. Die Spiegel lassen sich nur schwer einstellen, zudem sind die Ausleger zu kurz geraten, so dass die Sicht nach hinten nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Der Klang des Zweizylinders erinnert nicht ohne Grund an den Boxer. Der quer eingebaute Motor arbeitet ebenfalls mit einer 360-

Grad-Zündfolge, so ergibt sich eine durchaus beabsichtigte Klangverwandtschaft.

Der neue Mittelklassetourer kann auf Wunsch mit dem neuen Zweikanal-ABS ausgestattet werden. Es kommt ohne den umstrittenen Bremskraftverstärker aus und bietet auch bei ausgeschalteter Zündung vollen Bremsdruck. Das ABS konnte mich hinsichtlich der Bedienung wirklich überzeugen. Sehr feinfühlig und genau dosierbar lassen sich die Bremsbeläge an die Scheiben anlegen. Der Druckpunkt und die Rückmeldung sind klar.

Die beiden Scheiben im Vorderrad sind 320 Millimeter groß und werden von Vierkolbenbremszangen mit Sintermetallbelägen verzögert. Hinten beißt eine Einkolben-schwimmsattelzange auf einer 265 Millimeter großen Scheibe. Bei meinen Bremstests war nur ein kaum spürbares Pulsieren in Hand- und Fußbremshebel festzustellen. Verunsichert hat mich dagegen ein kurzer Ausfall des ABS bei einer Vollbremsung aus Tempo 30 vor der heimischen Garage. Rund 40 Zentimeter war der schwarze Strich auf dem Asphalt lang, das Garagentor immerhin noch einen



Die Koffer bauen schmal, bieten aber nur wenig Platz. (Foto: Lenzen)

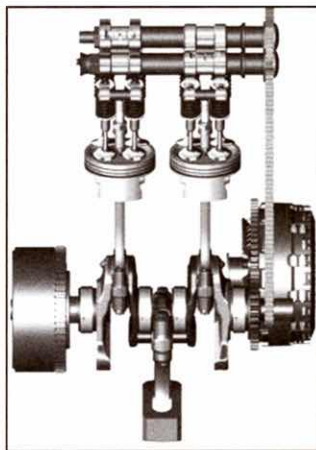
halben Meter entfernt. Wie dieser Ausfall zustande gekommen ist, ließ sich nicht klären. Trotz häufiger Versuche, diesen Fehler zu reproduzieren, funktionierte anschließend das ABS sowohl bei Bremsprüfungen aus hohen wie aus niedrigen Geschwindigkeiten stets ohne Probleme. Somit fällt ein kleiner Schatten auf das ansonsten tadellose Bremssystem. Ich würde dennoch immer das ABS mit bestellen. In Notsituationen ist und bleibt es ein absoluter Sicherheitsgewinn. Doch jedem Fahrer sollte klar sein, dass es eben nur für Notfälle gedacht ist. Wer permanent so unterwegs ist, dass er das ABS nutzt, gehört nicht in den öffentlichen Straßenverkehr.

Richtig genervt hat mich an dem Motorrad der gesamte Antriebsstrang. Sobald ich Gas wegnahm polterte und scheppte es aus Richtung Getriebe, als würden sich die Zahnräder lösen und munter durcheinander purzeln. Doch nicht nur die Geräuschkulisse störte, nein, beim Gaswegnehmen und

Gasgeben ruckelte der Antriebsstrang, als hätte er zuviel Spiel oder der Zahnriemen sei schlecht gespannt. Gerade im engen Kurvengeschlängel verhindert das eine saubere Linie und trübt nachhaltig den Fahrspaß. Originalton BMW-Pressetext: „Der moderne Zahnriemensekundärtrieb ist schon von der BMW F 650 CS bekannt und hat dort seine Wartungsarmut und Zuverlässigkeit unter Beweis gestellt. In den F 800-Modellen kommt wegen der höheren Belastung ein breiterer Riemen zum Einsatz, der von einer Abdeckung geschützt wird. Pflege- und Nachspannarbeiten fallen unterwegs auch für F 800-Fahrer nicht an. Nach der Durchsicht bei Kilometerstand 1000 ist eine Spannungskontrolle nur im Rahmen der Service-Intervalle alle 10 000 Kilometer notwendig, eine Schmierung entfällt völlig. Sollte der Zahnriemen nachgespannt werden müssen, erfolgt dies elegant über die exzentrische Hinterachsufnahme im Schwingenarm.



Handlich und agil ist sie. Da kommt bei Kurvenfahrten richtig Freude auf. Wenn nicht der ruckelnde Antriebsstrang eine saubere Linie vereiteln würde.



Erfolgreicher Vibrationskiller: Das so genannte „Schwenkpleuel“ auf der Kurbelwelle. (Bild: BMW)

Der Zahnriemensekundärtrieb sorgt für weichere Lastwechsel, kann Belastungsspitzen kompensieren und arbeitet auch nach höherer Laufleistung gleichbleibend geräuscharm. Das hintere Zahnriemenrad aus mattiertem Edelstahlblech beugt im Zusammenspiel mit dem integrierten vierteiligen Ruckdämpfer wirkungsvoll unerwünschten Lastwechselreaktionen vor und ermöglicht ruckfreies Beschleunigen aus tiefsten Drehzahlen. Bei störungsfreiem Betrieb erreicht der F 800-Sekundärtrieb erfahrungsgemäß eine Laufleistung von über 40 000 Kilometern und trägt so zu den niedrigen Unterhaltskosten der neuen BMW F 800 bei. „Liest sich alles wunderbar, überzeugt in der Praxis aber überhaupt nicht. BMW hat mittlerweile auf die Kritik der Fachpresse reagiert und einen neuen Ruckdämpfer eingebaut. Ich hoffe, dass ich bei einem Test klären kann, ob damit die Probleme wirklich beseitigt sind. Denn dann ist die neue F eine echte Alternative auf dem Motorradmarkt



Schön anzusehen aber total nervig: Viel zu viel Spiel im Antriebsstrang trübte die Fahrfreude. (Foto: Lenzen)

und ich denke, auch ihr Geld wert. Hightech findet sich übrigens auch im Zylinderkopf. Wie bei der neuen K-Motoren-Generation rotieren auch hier zwei obenliegende, von einer Zahnkette angetriebene Nockenwellen, die über Schlepphebel vier Ventile pro Zylinder steuern. Die Ventilspielkontrolle muss frühestens nach 20 000 Kilometern erfolgen. Die Auspuffanlage ist komplett aus Edelstahl gefertigt und am Krümmerende geteilt. Die Dämpferabstimmung kann als durchaus gelungen bezeichnet werden. 140 Millimeter Federweg vorn und hinten bieten ausreichenden Komfort und eine gute Straßenlage. Das hintere Federbein verfügt über eine verstellbare Zugstufendämpfung und ein Handrad zur Einstellung der Federvorspannung. Bei der Luftdruckkontrolle freut sich

der Fahrer über die an den Aluminium-Gussrädern seitlich montierten Ventile. 120/70-ZR17 Reifen auf der 3,5-Zoll-Felge vorn und dem 180/55-ZR17 Pneu auf der 5,5-Zoll-Felge hinten, bieten viel Reserve auch beim sportlichen Fahren. Serienmäßig ist die F 800 mit einem Lenkungsämpfer ausgerüstet, der seine Arbeit absolut unauffällig verrichtet und die Leichtfüßigkeit (fast wie eine kleine 250er) in keiner Weise negativ beeinflusst.

Die elektrische Anlage mit CAN-Bus und Wegfahrsperre ist bei BMW mittlerweile Stand der Technik, erschwert aber Selbstschrauben und hoffentlich auch den Dieben nachhaltig das Leben.

Dass der Hauptständer nicht serienmäßig ist, lässt sich allerdings ebensowenig nachvollziehen, wie

das mehr als sparsame Bordwerkzeug, das kaum dazu taugt, ein Birnchen zu wechseln oder die Zündkerze zu überprüfen. Wenn BMW die Schwächen im Antriebsstrang beseitigt hat, dann hat die F 800 das Zeug zu einem Bestseller in der Mittelklasse (vom Preis einmal abgesehen). Denn sie taugt für die schnelle Hatz über die Hausstrecke ebenso wie für die Tour zu zweit am Wochenende und ist sehr sparsam und ausgesprochen handlich. Der großen Urlaubstour stehen nur die kleinen Koffer (15 bis 27 Liter) entgegen.

Michael Lenzen

Welches Motorrad soll ich für Euch in der Ballhupe testen? Schreibt einfach eine E-Mail mit Euren Vorschlägen an die Redaktion.

Mit der Q in die Schweiz

Grandiose Landschaften und Kurven, die süchtig machen



Schöner als Karussellfahren: Die alte Tremola-Auffahrt zum St. Gotthard. (Foto: Samel)

Mein Freund Robert hat mich eingeladen, mit dem „Töff“ in die Schweiz zu kommen. Er bräuchte meine Hilfe und hätte vielleicht auch die Zeit, einen Tag mit mir die Pässe zu räubern. Diese Reise wollte ich nicht auf der Autobahn runterreißen. Deshalb habe ich schon im Vorfeld einiges abgeklärt. Im Boxer-Forum mal angefragt, ob nicht irgendwo ne Scheune oder Wiese für die Übernachtung im Schwarzwald oder den Vogesen bereitsteht. Auf dem Rüsseltreffen Silke (aus dem Schwarzwald) angequatscht, ob sie nicht einen Platz für mich kennt. Tatsächlich hat sie mich eingeladen, mit ihr und ihrem Holger (der mir zu diesem Zeitpunkt noch ein Fremder ist) einen schönen Abend und auf der Luma im Arbeitszimmer eine ruhige Nacht zu verbringen. Auch das BoFo war ein Erfolg. Da schreibt mir doch Frank aus der Pfalz (vorher nicht gekannt und nie gesehen) ich könnte in seiner Hütte

am Nordrand der Vogesen übernachten. Bei rechtzeitiger Anmeldung würde er mir den Schlüssel hinterlegen. Super, dann brauch ich ja nicht einmal ein Zelt mitzunehmen! Alles klar und Planung komplett. Nur der Rückreisetermin steht noch nicht ganz fest. Sonntagmorgen war in Neuss gegen 10 Uhr Aufbruch in Richtung Tuttlingen. Die Sonne scheint und alles stimmt für eine Reise. Zuerst einmal einige Kilometer auf der A61, die langweilige Kölner Bucht hinter sich lassend, bis nach Koblenz. Dort ab in den Hunsrück und weiter durch das Nahetal, noch fast den Pfälzer Wald gestreift und dann wieder eine kleine Strecke bis Karlsruhe auf der Bahn. Nu ab in den Schwarzwald. Hier kenn ich mich aus, weil ich immerhin einige Wochen in Karlsruhe gearbeitet und im Moosbronn (Schwarzwald) genächtigt habe. Natürlich auch damals mit der Q (noch die RS). Da gab's an langen Sommerab-

den nichts Schöneres als die Gegend zu erkunden. Das eine Knöllchen war's auch damals schon wert. Der Black Forest hat viele tolle Sträßchen, die alle zu fahren sind, solange man wegen dem Verkehr die Bundesstraßen meidet. Also möglichst auf Nebenstrecken vorbei an Bad Herrenalb, Gernsbach, Forbach, großräumig Freudenstadt umfahren, Bad Rippoldsau, Wolfach, Schramberg, St. Georgen, Vöhrenbach, Donaueschingen und gegen 18 Uhr in Geisingen einfliegen. Dank GPS auch sofort das Haus von Silke und Holger gefunden und die Q nach 450 Kilometern geparkt. Kaum stehe ich neben dem Bock, da geht die Tür auf und Holger kommt heraus. Erst einmal „Bist du?“, „Ja ich bin,“ dann gleich die Einladung Silke auf einer Verbraucherausstellung abzuholen und ein Bierchen zu trinken. Schnell vorher noch das Nötigste vom Bock in den Flur gelegt und los. Später schloss sich ein gemüt-

licher Abend in der Dorfpizzeria mit Plausch an. Was für ein Tag! Am nächsten Morgen muss Holger leider früh raus, so dass Silke und ich alleine ausgiebig frühstücken und quatschen. Gegen 10 Uhr werde ich langsam unruhig und möchte wieder die Q scheuchen. Nochmals danke, die Hoffnung sich bald wieder zu sehen, und alles Gute.

Erste einmal ging es bei Sonne und warmem Wetter über die grüne Straße nach Engen und weiter auf ganz kleinen Straßen entlang bewaldeter Täler in Richtung Schaffhausen in die Schweiz (dreimal über die Grenze ohne Kontrolle). Dann an Frauenfeld und Wil vorbei Richtung Wattwil und weiter Richtung Buchs. Diese Strecke hatte etwas vom Allgäu und war sehr ruhig und schön. Bei Buchs habe ich einen Abstecher nach Lichtenstein gemacht und bin über die Luzisteig wieder in die Schweiz gefahren. Diese Luzisteig ist eine enorme Festung, die früher wohl den Grenzübergang bewacht hat.

Die Straße wird hier über panzerabwehrende Gräben und zwei schmale Tore durch die Festung geführt. Heute ist das ganze Areal wohl eher ein Ausflugsziel, obwohl auch viel Militär unterwegs war. Der Rest der Strecke war eher langweilig und führte neben der Autobahn (keine Vignette = keine Autobahn) nach Chur, Domat/Ems und dann auf die B19 ins vordere Rheintal.

Zu Chur ist noch zu sagen: wenn möglich vermeiden! Diese Stadt liegt so, dass entweder die Autobahn gefahren oder als Transitstrecke die Ringstraße genutzt werden muss. Die Ringstraße sollte aber umbenannt werden in Kreisverkehrsstraße, da sich auf rund 2,5 Kilometern alle 200 bis 300 Meter ein Kreisverkehr befindet. Das Rheintal ist wieder ganz nett aber die Straße sehr voll. Gegen 15 Uhr war ich endlich bei meinem Freund Robert in Ruschein oberhalb von Ilanz angekommen und hatte in diesen zwei Tagen rund 950 Kilometer zurückgelegt.

Von Dier..... bis Donnerstag waren wir komplett mit Arbeit voll gestopft, so dass wir uns nur abends, im Dunkeln, mal ein wenig in die Berge begeben konnten. Leider hatte Robert doch keine Zeit für eine Tour. Deshalb plante ich die Rückreise schon für Freitag. Hierdurch hatte Frank, der gerade die Gegend um den Lago di Como unsicher machte, leider nicht die Möglichkeit mir den Schlüssel zu hinterlegen. „Ist aber nicht so schlimm, da die Tür mit einem Trick zu öffnen ist“, sagte er. Bei dem Superwetter mache ich mir überhaupt keine Sorgen. Hauptsache die Wiese ist groß genug für meine Matratze.

Los ging es um 9 Uhr mit der Fahrt durch das obere Ende des Rheintals bis nach Disentis. Dort verließ ich den Rhein und stürmte gen Oberalp pass. Der ist ja nun schon ein alter Bekannter von mir und genau das Richtige, um sich warm zu schaukeln. Die nächsten Stationen waren Andermatt und der Furkapass (2431 Meter). Dieser Pass ist ein Gedicht mit gut ausgebauten Straßen und, wenigstens an diesem Tag, wenig Verkehr. Die Anfahrt führt durch ein langes schmales Tal, in dem die Hänge mit verschiedenen Kräutern und Flechten bewachsen sind, die in allen Rot- und Grüntönen leuchteten. Wer hier lang fährt, riecht, woher der Alpkäse seinen Geschmack hat.

Wenn du auf dem Pass angekommen bist, kannst du auf der anderen Seite in ein Tal schauen, das nur dafür da zu sein scheint, um Spaß am Fahren zu vermitteln. Rechts ist der Rhonegletscher, in den man auch hineingehen kann. Natürlich wieder Touristennepp im dem Ort mit dem schönen Namen Belvédère, der nur aus Gaststät-



Am Gotthard dürfen sich Q und Fahrer vom Karussellfahren erholen. Einen schönen Ausblick gibt es obendrein. (Foto: Samel)



Die Alpen sind mit ihren traumhaften Kurvenstraßen sind ein lohnendes Ziel für Motorradfahrer. (Foto: Samel)

ten und Andenkenläden besteht. Im Talgrund liegt die Ortschaft Gletsch bestehend aus vier Häusern (alles Cafés) und einer Kreuzung. Von hier geht es entweder der jungen Rhone folgend und eingegrenzt von Gipfeln jenseits der 3000-Meter-Grenze nach Brig oder hinauf zum Grimselpass (2165 Meter). Die Abfahrt vom Furka und die Aufahrt zum Grimsel sehen von oben aus, als ob sie sich verknoten, und man meint bei der klaren Bergluft, die Gesichter der Leute auf dem anderen Pass zu erkennen. Mein Weg führt zum Grimsel. Also nichts wie über zwölf Kehren runter ins Tal, um auf der anderen Seite über weitere sieben Kehren den Grimsel zu erklimmen. Oben angekommen, hat man einen wunderschönen Blick auf die gerade gefahrene Strecke. Man mag nicht glauben, dass es mehr als eine halbe Stunde gedauert hat, eine Strecke zu fahren, die den Eindruck erweckt, Start- und Zielpunkt lägen nur zwei bis drei Steinwürfe entfernt.

Nun kam eine Strecke mit mehr Verkehr über den Brünigpass bis Biswil. Ab hier geht's über den Glauben-Büelenpass. Diese Straße ist streckenweise so schmal, dass Auto und Motorrad nicht nebeneinander passen und führt an der Baumgrenze entlang über die Alp. Lkw dürfen immer nur in einer Richtung fahren (gerade Stunde von Süd nach Nord, ungerade Stunden andersrum). In meiner Karte wird diese Strecke zu Recht als Panoramastraße bezeichnet. Allerdings war gerade Alpatrieb und deshalb musste ich mehreren Kuhherden und auch vielen glitschigen „Tretminen“ ausweichen. Es folgte das Berner Oberland und dann die Ballungszentren um Basel, die ich gut umfahren konnte. Wieder über die grüne Grenze ging es nun nach Frankreich. Vorbei an Altkirch nach Cernay war die Strecke nicht so schön.

In Cernay musste ich nur kurz suchen, um den Einstieg zur „Route des Crêtes“ zu finden. Jetzt wurde

es wieder spaßig. Die Namen Grand Ballon, le Markstein, Hohn-eck, Col de la Schlucht, Col du Bonhomme sprechen für sich und beschreiben wohl eine der schönsten Strecken durch die Vogesen. Dieses Mal sogar fast ohne Verkehr. Zwischendurch tanken, einen Weichkäse und ein Baguette gekauft und weiter. Leider wurde es nun etwas knapp mit der Zeit. Deshalb nun eine schnelle Route über Fraize, la Croix-aux-Mines, Bertrimoutier, Col de Saales bis nach Schirmeck wählen, um ab hier über den Col du Donon und auf der D993 durch den Forêt de Turquestein zu eilen. Noch ein paar Nebenstraßen und Dank guter Beschreibung gegen 20 Uhr auf dem Grundstück am Etang du Stock angekommen.

Das waren 650 Kilometer schönste Pass- und Landstraßen für diesen Tag, und folglich konnte ich mich richtig für einen frühen Besuch der Penntüte begeistern. Vorher habe ich erfolglos noch den Trick für die Tür ausprobiert. Da ich aber eh alles, was ich benötigte, mithatte, war das nicht tragisch. Deshalb habe ich im letzten Abendrot unter dem Vordach der Hütte meine Luma aufgepumpt und die Penntüte ausgerollt. Noch etwas Baguette mit Käse und Wasser als Abendbrot und den Sternenhimmel genießen. Gut, dass ich Autan gegen die Mücken mithatte, da der Etang du Stock ein See ist, an dem diese Viecher gut gedeihen. Schnell eingerieben, noch eine Blindschleiche aufgeschreckt, als ich mal für kleine Jungens musste und dann schlafen.

Am nächsten Morgen wurde ich bei 8 Grad wach und verzichtete auf die kalte Dusche unter freiem Himmel. Schnell war gepackt und

um 6.30 Uhr beim ersten Morgenrot waren meine Q und ich wieder auf der Straße. Der Fuchs am Straßenrand schaute genau so verdattert wie drei Kilometer weiter die Wildsau, als ich durch die Nebelschwaden entlang des Sees fuhr. Es ging der Sonne entgegen, die, als ich die Reste des Abendessens am Rande des „Parc Naturel Regional des Vosges du Nord“ frühstückte, wieder genug Wärme lieferte. Der Weg führte mich weiter nach Norden. Auf der französischen Seite der Grenze fuhr ich auf einer regulären Straße, die an der Grenze zu einem Forstweg wurde. Egal und ab durch den Pfälzer

gen 16 Uhr hatte ich meine Q in der Garage und bei der Rückreise rund 1150 Kilometer gefahren.

Zu erwähnen bleibt, dass die Feier bei Freunden, die ich nun doch an diesem Abend besuchen konnte, für mich recht früh ein Ende hatte.

Tipps rund um die Tour:

Für die Anreise fahre ich über den Glaubenbüelen-Pass (Wunderschöne Panoramastraße) oder den Rhein aufwärts durch das Fürstentum Lichtenstein mit anschließendem Besuch der Luziensteig (im Heidiland sagt man „die Steig“). Im Raum Ilanz nehme ich Quartier und kann die gesamte Sur-selva erkunden. Ihr glaubt gar nicht wie viele

schöne und erlaubte Strecken (auch abseits asphaltierter Straßen) es um Obersaxen und an den Hängen entlang des Valsertals gibt. Auch das Safiental ist wunderschön (solange einen Naturstraßen nicht abschrecken). Für die großen Passtouren geht's über den Oberalp nach Andermatt. Ab hier sind dann Grimsel-, Susten-, Furka-, Nufenen- und St. Gotthard-Pass in unmittelbarer Schlagdistanz. Wenn bei gutem Wetter dann auch noch die alte Tremola-Passtraße (Landschaftlich genial gelegene Kopfsteinpflasterpiste vom St. Gotthard ins Tessin) geöffnet ist, geht's als Abschluss durch Ariola nach Biasca

(Keine Autobahn) um dann über den Lukmanier genüsslich in die Pension zu gleiten.

Für weitere Touren bietet sich die Strecke nach Arosa an. Kurz vor Arosa werdet Ihr einen Hinweis finden: „Noch 3 Kurven bis Arosa“. Auf dem Rückweg steht dort: „Noch 365 Kurven Urlaub!“ Wer einen Marathon fahren will, fährt gen Osten über Albula-, Ofen- und Umbrailpass zum Stifserjoch. Von dort über den Reschenpass, durch das Unterengadin zum Flüelapass weiter nach Davos und Ilanz.

Alternativ für die, die den Stifser nicht noch mal brauchen, geht's auch vom Umbrailpass nach Bormio und dann über den Foscagnopass nach Livigno und zum Berninapass. Von dort über den Julierpass in Richtung Thusis. Auch Lago Maggiore und Lago di Como bieten sich als Ziel für einen Tagesausflug an. Beeindruckend ist auch eine Zugfahrt von Ilanz durch die Rheinschlucht nach Chur oder mit dem Glacier-Express bis nach Andermatt über den Oberalp. Soviel zu den Möglichkeiten im vorderen Rheintal.

Zur Unterkunft hätte ich einen Geheimgip: Wir wurden in der kleinen Pension „B&B Lepontica“ (www.lepontica.ch) in Ruschein wie Familienangehörige aufgenommen und umsorgt.

Dies alles zu einem supergünstigen Preis in einem alten Holzhaus, welches urgemütlich ist. Da passt dann auch das Bad über'n Flur zum Ambiente. Über Kultur und Wissenswertes der Region wird euch Reinhard sicherlich gerne bei einem Plausch einiges erzählen können. Hier noch einmal ein großes Danke an Regula & Reinhard und ich freue mich schon auf das Wiedersehen.

Dieter Samel



Für viele Ziel und das absolute Highlight jeder Alpentour: Das Stifserjoch. (Foto: Samel)

Wald. Am Johanneskreuz machte der Wirt gerade erst die Türe auf, als ich mir meinen Frühstückskaffee gönnte. Nun noch das Nahetal queren und eine schöne Strecke durch den Hunsrück nach Buchholz suchen. Dort machte ich bei einem Freund Mittagspause. Nach zwei Stunden Pause ging es bei Boppard für die letzten 150 Kilometer auf die Autobahn. Ge-

ber den Oberalp nach Andermatt. Ab hier sind dann Grimsel-, Susten-, Furka-, Nufenen- und St. Gotthard-Pass in unmittelbarer Schlagdistanz. Wenn bei gutem Wetter dann auch noch die alte Tremola-Passtraße (Landschaftlich genial gelegene Kopfsteinpflasterpiste vom St. Gotthard ins Tessin) geöffnet ist, geht's als Abschluss durch Ariola nach Biasca

Neuer Sportbike-Pokal

Bedürfnisse des Breitensports besser berücksichtigt

Durch die Zusammenführung der DMV Sportbike-Masters und des DMSB-Rundstreckenpokals entsteht 2007 der neue DMSB Sportbike-Pokal als Antwort auf die geänderten Bedürfnisse im Breitensport. Der neue DMSB Sportbike-Pokal geht bei fünf Veranstaltungen an den Start. Gefahren wird ausschließlich auf permanenten Rennstrecken in Deutschland bzw. im benachbarten Ausland. Die Abgrenzung der 2. Bundesliga

Takt-Motorräder („Production-Racer“) wieder ihren Platz finden. Neben den vielfältigen 4-Takt Kategorien sind einige Klassen weitestgehend seriennah und rollen einheitlich auf Bridgestone-Reifen. „Mit dem DMSB Sportbike-Pokal bringen wir frischen Wind auf die Rundstrecke. Mit neun Klassen bieten wir ein breites Racing-Angebot und rechnen mit großen Starterfeldern“, so Michael Steiner, Leiter Motorradsport des

Termine 2007:

01./02. Lauf 12.-13.05.2007 Schleizer Dreieck (Superside WM), 03./04. Lauf 26.-28.05.2007 Colmar Berg/LUX (Moto Cup des Nations), 05./06. Lauf 23.-24.06.2007 Oschersleben (Festival Italia), 07./08. Lauf 14.-15.07.2007 Eurospeedway Lausitz (DMV Bikers Weekend), 09./10. Lauf 15.-16.09.2007 Oschersleben (BIKEtoberfest).



Spannend wie beim Rundstreckenpokal 2006 soll es auch bei der neuen Rennserie zugehen.

„DMSB Sportbike-Pokal“ zur IDM bleibt bestehen. In die IDM eingeschriebene Piloten sind im DMSB Sportbike-Pokal im Regelfall nicht punktberechtigt. Im DMSB Sportbike-Pokal wird es auch neue Klasseneinteilungen geben, u. a. werden die 250ccm 2-

DMSB. Die detaillierten Reglements (Wettbewerbs- sowie technische Bestimmungen) sind auf der Homepage www.dmsb.de in der Rubrik Technik/Reglements unter dem Titel Motorradsport/Straßenrennsport veröffentlicht. E-Mail: varga@dmsb.de.

Folgende Klassen wird es 2007 geben:

Sound of Thunder, Superbike Open, Supersport Open, Superbike B, Supersport B, Pro Thunder Div. 1, Pro Thunder Div. 2, Zweitakt-Pokal Div. 1, Zweitakt-Pokal Div. 2.

DMSB

Kräftemessen der Dicken

Enduro Power Cup des DMSB im Rahmen der DEM

Erstmals wird 2007 der neue DMSB Enduro Power Cup im Rahmen der Deutschen Enduro-Meisterschaft (DEM) ausgetragen. Der neue DMSBCup für Mehrzylinder-Motorräder mit einem Hubraum über 750ccm wird parallel zur Meisterschaftsklasse E3 in der DEM an den Start gehen. Die Streckenführungen für die schweren Mehrzylinder werden teilweise angepasst. Die Teilnahme an dem Cup ist mit einer Inter- oder B-Lizenz des DMSB möglich. Die Fans der Deutschen Enduro-Meisterschaft dürfen gespannt sein, wie sich die „Dickschiffe“ in schwerem Gelände schlagen. Neben der Superenduro von KTM ist

die HP2 von BMW prädestiniert für den Einsatz im DMSB Enduro Power Cup. Die Voraussetzungen für einen sportlichen Zweikampf sind also bestens geschaffen. Mit den Motorrädern aus Mattighofen werden bspw. der ehemalige Deutsche Enduro-Meister Christoph Seifert, Udo Grellmann oder Martin Boll beim Saisonstart der DEM am 3./4. März 2007 in Uelsen mit von der Partie sein. Offen ist noch, wer für die blau-weißen Farben aus München bei der Premiere in dem neuen DMSB-Cup an den Start gehen wird. Bereits in früheren Jahren wurde mit großen Mehrzylindern Endurosport betrieben, jedoch setz-

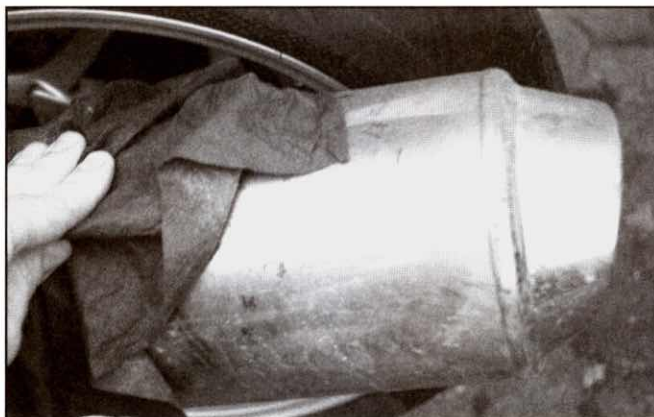
ten sich im Laufe der Zeit die Einzylinder mehr und mehr durch, wodurch die Mehrzylinder erst einmal ausstarben. Nachdem jedoch mehrere Hersteller in den letzten Jahren sehr erfolgreich wieder Mehrzylinder-Enduros auf den Markt gebracht haben, hat der DMSB auf diese Entwicklung reagiert und gibt den Mehrzylindern die Möglichkeit, sich im Rahmen einer eigenen Cup-Wertung im sportlichen Wettbewerb im Gelände zu messen. Aktuelle Infos zur DEM erhalten Sie unter: www.enduro-dm.de. Anfragen zum DMSB Enduro Power Cup bitte an folgende E-Mail-Adresse senden: schullenberg@dmsb.de. **DMSB**

Für die schnelle Reinigung zwischendurch

Ohne großen Zeitaufwand und ohne Putzmittel das Motorrad putzen, das kann auch das Reinigungstuch „so' perfect“ nicht. Aber es funktioniert ohne Reinigungsmittel mit etwas Wasser. An schwer zugänglichen Stellen und an den Fel-

gen hat es sich im Test als sehr praktisch erwiesen. Stark verschmutzte Flächen sollte man in jedem Fall vorher gründlich mit Wasser abspülen, da sonst Kratzer vorprogrammiert sind. Das Reinigungstuch ersetzt natürlich keine

gründliche und meist zeitaufwendige Wäsche, aber für die schnelle Reinigung der Maschine unterwegs beim Fotostopp ist es äußerst praktisch. Bezug: CRG GmbH, 41812 Erkelenz, E-Mail: info@so-perfect.eu. **lz**



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

Ausfahrt mit Behinderten

Kiwanis Club Frankfurt sucht noch Gespannfahrer

Der Kiwanis Club Frankfurt am Main (www.kiwanis-ffm.de) organisiert am 28.5.07 (Pfingstmontag) eine Gespannrundfahrt in und um Hofheim am Taunus. Dort wollen wir mit behinderten Kindern im Seitengespann etwa 100 Kilometer durch den Taunus fahren und mit Verpflegungspausen sowie einem Abstecher bei der Feuerwehr einen lockeren Ausflugtag bestreiten. Wir werden auch von dem TH entsprechende Hilfe erhalten. Man rechnet insgesamt mit einigen Dutzend Teilnehmern. Die Tagesgestaltung und der Ablauf werden zur Zeit noch erarbeitet. Die Kinder, die hierfür vorgesehen sind, werden natürlich alle ausgewählt und sind für eine solche Ausfahrt geeignet. Die Eltern dieser Kinder sind bis zu ihrer Abfahrt und auch wieder bei ihrer Rückkehr an diesem Tage anwesend. Über die genauen Ablaufdetails sowie gegebenenfalls Übernachtungsmöglichkeiten werden Sie nach Ihrer Anmeldung detailliert informiert. Bedenken Sie bitte, mit Ihrer Unterstützung können Sie den Schwächsten in unserer Gesellschaft helfen und es diesen Kindern (die wahrscheinlich nie einen Führerschein besitzen werden) ermöglichen, für ein paar Stunden an unserem normalen Leben teilzuhaben. Informationen und Anmeldung bitte bis spätestens 15. März an: Dieter Knust, Grüneburgweg 162, 60323 Frankfurt/Main, Telefon/AB und Fax 069/591042, Mobiltelefon 0162/2716508, E-Mail dknust@t-online.de, Kiwanis Club, Frankfurt/Main, Programmgestaltung.

Dieter Knust



Ein unvergessliches Erlebnis können die Gespannfahrer den behinderten Kindern mit einer Tour im Beiwagen bereiten.

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

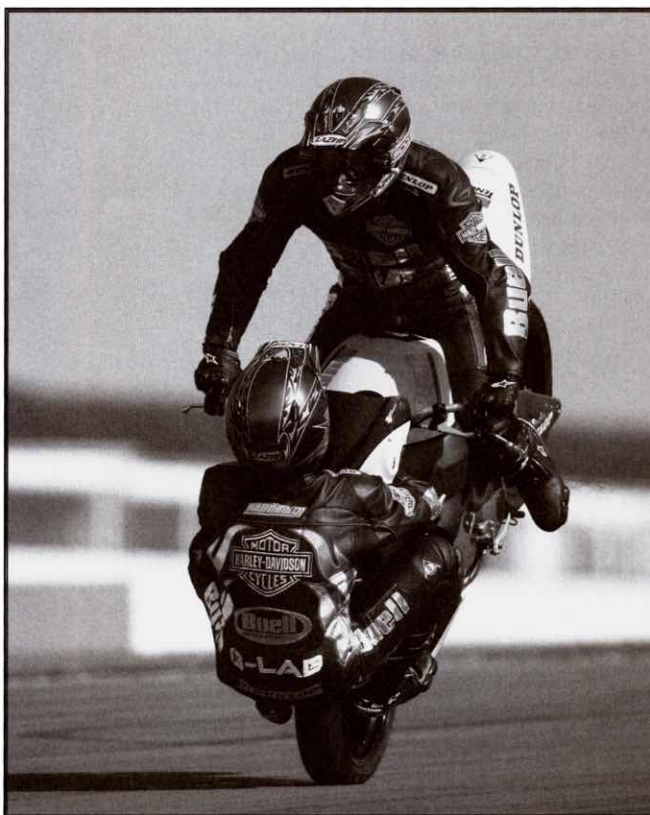
Fax: 082 74/69 98 5

Weltrekord im Sozius-Stoppie

305 Meter auf dem Vorderrad unterwegs

Zwei offizielle Guinness-Weltrekorde für Motorrad-Solo-Stoppies sind nicht genug – fand Craig Jones, offizieller britischer Buell Stuntfahrer. Bereits im Jahr 2003 hatte er 225 Meter auf dem Vorderrad seiner Buell zurückgelegt, nur um ein Jahr später den eigenen Rekord um weitere 41 Meter zu toppen. Diesmal sollte es ein noch extremerer Stoppie sein – mit Sozius! Ort des nervenaufreibenden Geschehens zum Ende des vergangenen Jahres war der berühmte britische Donington Park Racetrack. Als Protagonisten fungierten Craigs langjähriger Stunt-Kollege Wing Chui und eine Buell Firebolt XB12R, die bis auf einen breiteren Lenker und eine seitliche Verlängerung der Vorderachse serienmäßig blieb. Wing hingte sich kurzerhand an die Front des Bikes – die Füße auf der Achs-Verlängerung und die Hände hinter der Verkleidung – und Craig gab Gas. Nachdem er die Buell aus Coppice Corner heraus über die Dunlop Gerade getrieben hatte, standen mehr als 190 km/h auf dem Tacho – und Craig zog die Bremse. In Höhe der Fogarty Esses lupfte die Firebolt das Heck, und Craig balancierte sie bei rund 160 km/h mit behutsamer Hand auf dem Vorderrad. Erst 305 Meter später berührte der hintere Pneu wieder den Asphalt – an der Melbourne Hairpin war schlicht und einfach die Gerade zu Ende.

„Um solch einen Stunt durchzuführen, muss man absolutes Vertrauen zueinander haben,“ kommentiert Craig den neuen Weltrekord, „insbesondere, wenn sich zwei



Zur Nachahmung nicht empfohlen! Wer sein Fahrzeug optimal beherrschen will, dem empfehlen wir BVDM-Trial- und Sicherheits-Training. (Foto: Buell)

Personen eine Maschine teilen, um mit Mensch und Material ans Limit zu gehen. Ich denke, wir haben unter Beweis gestellt, dass Buell Motorräder zu ganz erstaunlichen Dingen imstande sind!“ Das Video zum Rekord und mehr über Craig gibt’s unter www.craigjones.com. **Pressemittteilung Buell** Extremleistungen wie dieses Stoppie erfordern jahrelanges Training. Doch wer seine und die Grenzen seines Motorrades austesten will,

sollte das keinesfalls auf öffentlichen Straßen, seien sie auch noch so verkehrsarm, und nur unter Anleitung eines Profis tun. Erst kürzlich hat ein 23-jähriger Motorradfahrer in Köln seinen Leichtsinn mit dem Tod bezahlt, als er sein „Können“ auf dem Motorrad mit der Kamera aufzeichnen wollte. Wir setzen auf die BVDM-Sicherheitstrainings, wer wirklich Rennen fahren will, wendet sich am besten an den DMSB (s. Seite 25). **IZ**

Mehr Verkehrssicherheit

Drastische Strafen für Verkehrssünder in Italien

Mit großem Interesse habe ich in der letzten Ballhupe gelesen, dass die Italiener uns einige Schritte in Sachen Verkehrssicherheit voraus sind. Die Sanktionen gegen Helm-muffel und Möchtegernakrobaten können gar nicht hart genug sein, wie folgender tragischer Unfall zeigt. Nutzen Appelle an die Vernunft und zur Vorsicht und Rücksichtnahme? Eher wenig, deshalb wurde in den letzten Jahrzehnten großer Wert auf technische Verbesserungen und intensive Schulung vor und nach dem Erwerb des Führerscheins gelegt. Sicherere Technik, bessere Schutzkleidung und Helme helfen Unfälle zu vermeiden oder die Folgen abzumildern. Doch es gibt Fälle, in denen das alles nichts nutzt, sondern nur Einsicht und Vernunft so ein schreckliches Ereignis wie der

Unfall am 1. Oktober mit vier Schwerverletzten, eine davon tödlich, zu vermeiden. Was war geschehen? Da sitzt eine Gruppe Motorradfahrer am Tisch vor einem Restaurant am Comer See und lässt den Tag nach einer erlebnisreichen Tour ausklingen, als einer der Gäste im Vorbeifahren die Kontrolle über sein Motorrad verliert und wie eine Bombe in der Gruppe am Tisch einschlägt. Der Fahrbahnbelag ist dort nicht der Beste, aber es ist ja auch keine Rennstrecke sondern die Zufahrt zu Restaurant und Campingplatz, die zudem häufig auch von Kindern überquert wird, also nicht unbedingt der geeignete Ort für „sportliche“ Fahrweise. Dieser Unfall zeigt auch einmal mehr, wie wichtig die Fähigkeit zur Ersten Hilfe ist. Nicht überall ist der Notarzt in

wenigen Minuten zur Stelle. In diesem Fall konnten Ersthelfer, eine Rettungsassistentin und der Arzt nicht mehr helfen. Aber die anderen Opfer wurden wenigstens sachkundig versorgt. Bleibt noch zu erwähnen, dass die italienischen Nachbarn und die anderen Gäste sich als sehr diszipliniert und hilfsreich erwiesen haben. Fazit: Den Spaß auf zwei Rädern nur dort genießen, wo andere nicht gefährdet werden! Und: Ein Zweirad ist ein Zweirad und kein Einrad und unsachgemäße Fahrweise kann schlimme Folgen haben. PS. Bei der bekannten Schwerfälligkeit der italienischen Legislative muß es dort schon häufiger zu schweren Unfällen gekommen sein, die dazu veranlassten, solch drastische Strafen zu verhängen.

Klaus Schumacher

Mit dem Hund im Topcase?

Unser Hund Sissi (10 Kilo, 34 cm Schulterhöhe) hat im letzten Jahr seine Begeisterung fürs Fahrrad-(mit)fahren entdeckt. Da der Rest der Familie leidenschaftliche Motorradfahrer sind, wir aber keine Beiwagenmaschine besitzen, ha-

ben wir nun überlegt, ob es möglich wäre, den Hund in einem umgebauten Topcase mitzunehmen. Hat irgendjemand Erfahrungen in dieser Richtung??? Wir wären für Anregungen, Erlebnisberichte usw. dankbar. Ihr könnt mir auch schrei-

ben wenn ihr tierschutzrechtliche Bedenken habt: „Sissi kann - aber sie muss nicht mitfahren“ in diesem Sinne wünsche ich uns allen eine schrottfreie Saison...

Fränzi Rauprich-Gissibl
franziragi@gmx.de

Urlaubszeit ist Reisezeit



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

Nur für
Mitglieder

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

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



Konfiszierte Motorräder

Hartes Vorgehen nur gegen ausländische Fahrer?

Bin nun schon seit einigen Jahren Mitglied im Verband und lese immer mit großem Interesse die Ballhupe (auch wenn ich diese im allgemeinen spät erst erhalte). In der letzten Ausgabe habe ich den Artikel über einige Fälle von konfiszierten Motorrädern gelesen und bin recht überrascht gewesen. Ich bin seit mehreren Jahren in unserem Motorradclub („Varadero Club Italia“; www.varaderoclubitalia.it) aktiv, organisiere verschiedene Motorradtreffen im Jahr und fahre auch selber viel in Italien. Auch ich ken-

ne diese Regelung, habe aber bisher von keinem Fall in Italien gehört, bei dem es zu solch einer drastischen Maßnahme gegenüber Motorradfahrern gekommen wäre. Ich weiß, dass diese Regel in Härtefällen des öfteren gegenüber Mopedfahrern (die so genannten motorini und scooter) angewandt wird. Aber auch nur im Norden Italiens. Im Süden gelten sowieso andere Gewohnheiten, auch was die Auslegung von Verkehrsregeln betrifft. Meine Erfahrung ist, dass im Allgemeinen ausländische Mo-

torradfahrer kulant behandelt werden, sofern keine besonders schwerwiegenden Verstöße vorliegen (fahre selber seit Jahren mit einem deutschen Kennzeichen und habe da so meine Erfahrungen). Sicherlich, die Kenntnis der italienischen Sprache hilft zuweilen. Wenn ich Euch in irgendeiner Weise behilflich sein kann, sei es auch mit einer Übersetzung, so lasst es mich wissen. Helfe gerne. Allzeit gute Fahrt! Ciao. **Adriano Fumagalli** Bergamo/Italien

adriano.fumagalli@bergamocom.it

Freunde ohne Grenzen

Am 31. März, 19 Uhr, öffnet der Treffpunkt für Biker, Triker und Freunde ohne Grenzen Selfkant-Integration. Hallo Freunde, hiermit laden wir Euch zur Eröffnung unseres Clubheimes in 52538 Gangelt, Einhardstraße 1, herzlich ein. Damit wir einen Überblick bekommen, wer an unserer Eröffnung teilnehmen möchte, bitten wir darum, Euch anzumelden. Normale Preise erwarten Euch! Hier vier Möglichkeiten der Anmeldung: Auf unserer Website: www.euregio-motorrad.de Anmeldung, Name

und so weiter ausfüllen. Dann rechts unter „Ich bringe mit“ anklicken und die Personenzahl angeben. Auf unserer Website findest Du ab sofort wöchentlich die neuesten Informationen zum neuen Clubheim und was wir 2007 an sozialen Aktionen planen. Anmeldung über E-Mail: sommer-volkmann@web.de Telefonisch unter 0163/2403014, Fax: 02456/2951. Beachtet bitte die Wegweiser B&T 07 ab AB Abfahrt Heinsberg sowie Abfahrt Aldenhoven Richtung Gangelt. Wir freuen uns auf Euch!

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

Vorschau auf die Ballhupe 2/07

Und das erwartet Euch im nächsten Heft:
Messe Dortmund
Hauptversammlung
Testberichte
Reiseberichte

!Achtung!
Redaktionsschluss für die Ausgabe 2/2007 ist der 15. Juni. Sie erscheint im August.

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

Motorrad fahren ohne Führerschein!

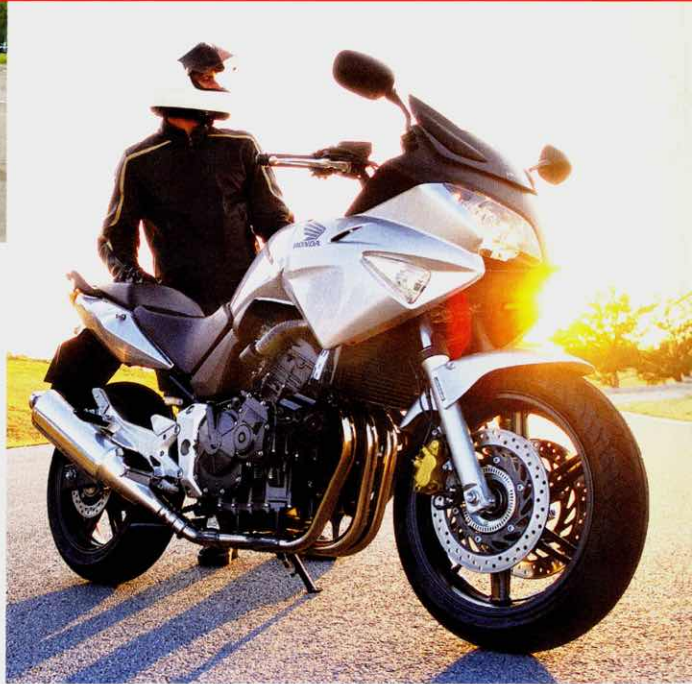


Weitersagen:

**Kostenlos
Motorradfeeling
schnuppern!**

**Lust auf Motorrad fahren,
aber keinen Führerschein?
Kein Problem!**

Eigentlich verboten, aber Honda macht es möglich. Völlig legal auf einem extra für diesen Tag abgesperrten Übungsparcours. Aufgrund des großen Erfolgs in 2006 mit über 3.700 Teilnehmern an 100 Standorten, haben wir uns dazu entschlossen, die Aktion auch in 2007 fortzuführen. Professionelle Trainer zeigen wie's geht – die komplette Ausrüstung inklusive einer Honda CBF600 mit ABS und der Sicherheitsbekleidung wird leihweise zur Verfügung gestellt.



Kostenloses Schnuppertraining

- Einführung in die Handhabung eines Motorrads
- Erste Grundübungen

inklusive Ausrüstung:

- Honda CBF600 mit ABS
- komplette Sicherheitsbekleidung
Textilkombi, Helm, Handschuhe und Stiefel

Alle Infos unter:

www.fahren-ohne-fuehrerschein.de

**oder
oder
Tel.: 0 18 05/20 20 90 (0,14 €/min.)
bei allen teilnehmenden Honda Händlern.**