

BALLHUPE

FEMA

Ausgabe 4/2007



Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Aus für Tagfahrlicht
Tourentrophy
Elefantentreffen
50 Jahre BVDM



FASZINATION ENDURO

- **Test**

Praxisgerecht, detailliert, kompetent – Enduros auf Herz und Nieren geprüft, on und off road

- **Sport**

Spektakulär, spannend, vielseitig – alles über den Rallye- und Endurosport

- **Technik**

Informativ, verständlich, maßgebend – Tipps, Trends und Technik rund um die Enduro

- **Reise**

Unterhaltsam, mitreißend, abenteuerlich – Enduro-Reisen auf allen fünf Kontinenten

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu

ENDURO gibt's für 3,50 Euro im guten Zeitschriftenhandel oder direkt bei:

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Parlerstraße 24
73525 Schwäbisch Gmünd



Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Ein zunehmend wichtigeres Thema für unseren Verband ist der Verbraucherschutz. Hier kann man nicht nur in jüngster Zeit einen Trend beobachten, der für die ganze Branche charakteristisch, für uns Motorradfahrer aber überaus bedenklich und gefährlich ist.

Ich will das nicht auf BMW beschränken, aber hier ist es besonders auffällig. Probleme mit dem ABS, wie sie an den akutellen Vierzylindern der Marke auftreten, sind keine Bagatellen, die man mit Presseerklärungen oder Hinweisen auf das geltende Recht, nachdem nur ein funktionierendes Bremssystem an Motorrädern vorgeschrieben ist, aus der Welt schaffen kann. Hier stehen Menschenleben auf dem Spiel. Deshalb sollte BMW die betroffenen Fahrzeuge sofort in die Werkstätten zurückrufen und kostenlos nachbessern.

Wir Kunden sind nicht die Testfahrer der Motorradhersteller, der Bekleidungs-, Helm- oder Zubehörindustrie. Hier ist der Gesetzgeber gefragt, um sicherzustellen, dass Motorräder mit eklatanten Sicherheitsmängeln wie etwa unsicheres ABS, plötzliches Absterben von Motoren, brechende Ritzel an der Antriebskette, um nur einige aktuelle Beispiele zu nennen, sofort zum Nachbessern in die Werkstätten müssen. Der BVDM als die Interessenvertretung aller Motorradfahrer hat sich schon früh für die Verbraucherberatung und den Verbraucher-

schutz stark gemacht. Wir werden die Entwicklung kritisch verfolgen und Hersteller und Gesetzgeber weiter auffordern, dafür zu sorgen, dass die Sicherheitsstandards gewährleistet werden. Qualitätsmängel, die ja immer häufiger vorkommen, sind für uns Verbraucher schon ärgerlich genug. Aber in Sachen Sicherheit dürfen wir keine Kompromisse machen. Nicht nur mit unserem Protest und politischem Druck können wir etwas bewegen, sondern auch mit unserem Kaufverhalten. Denn wenn der Absatz bei den Unternehmen nicht mehr stimmt, müssen sie reagieren.

Wir lassen uns nicht mit billigen Antworten aus den Presseabteilungen abspesen (Siehe in dieser Ausgabe auch die Reaktion auf die Antwort von BMW zu Mängeln an der F 800, Seite 30), sondern fordern sinnvolle Lösungen.

Nach einem arbeits- und erfolgreichen Jahr, indem wir zahlreiche neue Mitglieder gewonnen, uns verstärkt und unseren Auftritt nach außen neu gestaltet haben, blicken wir auf das kommende Jahr, das für unseren Verband ein ganz besonderes wird, denn der BVDM wird 50 Jahre alt. Wir starten in unser Jubiläumsjahr natürlich mit dem Elefantentreffen, das bereits zum 52. Mal und jetzt zum 20. Mal in Loh stattfinden wird. Zu diesem kleinen Jubiläum wird es einige Überraschungen geben. Wie immer brauchen wir viele helfende

Hände, um dieses weltweit größte und älteste Wintertreffen von Motorradfahrern erfolgreich über die Bühne zu bringen. Spaß und eine einmalige Atmosphäre mit vielen gleichgesinnten Motorradfahrern sind garantiert.

Feiern wollen wir auch unseren 50. Geburtstag. Auf unserer Jahreshauptversammlung und zwar an dem Ort, an dem unser Verband gegründet wurde. Alle Mitglieder und Freunde sind herzlich eingeladen, mit uns zu feiern.

Jüngstes Beispiel für unser erfolgreiches Engagement: Das Tagfährlicht für Pkw ist endlich vom Tisch.

Ich wünsche allen ein friedliches Weihnachtsfest, einen guten Rutsch ins Neue Jahr und eine Saison 2008 mit vielen schönen und unfallfreien Kilometern.



Michael Lenzen

Michael Lenzen
Vorsitzender BVDM

Inhalt

	Seite
52. Elefantentreffen	5
50 Jahre BVDM, Jahreshauptversammlung	6
Merkblatt für Verkehrssicherheit	7
Tagfahrlicht vom Tisch	8
Gefährliche Landstraßen: Aktion mit „Tourenfahrer“	9
Tourentrophy	10
Sauerlandfahrt	12
Luxemburg-Orientierungsfahrt	14
Neue Werbematerialien	16
„Biker für Kinder“ im Saarland	17
Ausprobiert: Helmsprechanlage	18
Stammtisch „Die Benzinmenschen“	19
Grüne Riesen locken beim Jahreswettbewerb	23
Helfer für Messen gesucht	24
Test Triumph Thruxton	25
Leserbriefe	29
Umweltpreis des DMSB	30
Buchtipps	30
Meldungen/Vorschau	30

IMPRESSUM

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

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

Autoren dieser Ausgabe:
Inge Aufderheide, Peter Auf-
derheide, Wolfgang Grüne,
Klaus Lonnendonker, Horst
Orlowski, Matthias Roxer,
Dagmar Schreiner

Wichtige Adressen:

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

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>

Druck:
Warlich Druck, Meckenheim

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



52. Elefantentreffen des BVDM

Winterfahrer kommen zum 20. Mal nach Loh

Wer erinnert sich noch an das Elefantentreffen dieses Jahres? Das einzige Wochenende des Winters mit Frost und Pulverschnee und unser Elefantentreffen fielen auf die selben Tage. Es war grandios. Wer dort war, hat es genossen, und alle anderen haben etwas versäumt. Wir können nicht garantieren, dass es wieder so ist, aber die Höhenlage der Wiesen rund um die Stockcar-Bahn von 600 bis 700 m über dem Meer und weit genug weg davon sind gute Voraussetzungen, für winterliche Witterung im Januar. Zwei Jahre nach dem goldenen Jubiläum, gibt es wieder einen besonderen Grund zum Feiern, das 52. Elefantentreffen wird das 20. im Bayerischen Wald.

Ich möchte die Leser vom 25. bis 27. Januar 2008 zum großen und traditionsreichen Elefantentreffen nach Thurmansbang-Solla einladen – als Helfer oder als Besucher. Der Eintritt kostet 20 Euro, für BVDM-Mitglieder 12 Euro. Für Helfer ist er natürlich kostenlos; sie brauchen



Wir hoffen wieder auf viel Schnee und viele Besucher. (Foto: Schmitz)

nicht mit dem Motorrad anzureisen und sind auch schon früher und einen Tag länger gern gesehen. Während der Einsatzzeiten werden sie gepflegt und bei der Quartiersuche sowie der Vermittlung von Fahrge-meinschaften helfen wir gern. Bei gutem Erfolg der Veranstaltung gibt es ein Taschengeld.

Im Internet unter www.bvdm.de/elefantentreffen gibt es weitere Informationen und telefonische Auskunft erteilt der Schreiber dieser Zeilen unter 02191/65872 (auch Fax). Helferanzeigen bitte an: Wolfgang Schmitz, Scharnhorststr. 28, 10115 Berlin, E-Mail: www.elefantentreffen@bvdm.de, Fax: 0180/506033582037. Wir sehen uns! **Horst Orlowski**



Rund um die Lagerfeuer herrscht eine unvergleichliche Stimmung.

Wie aus verschiedenen Quellen in Loh zu erfahren war, haben sich die Anwohner eine Überraschung für die Teilnehmer ausgedacht und auch der BVDM will das Jubiläum feiern und das Organisationsteam hat sich ebenfalls etwas einfallen lassen. Verraten wird hier natürlich nichts. Für das Wetter können wir nicht garantieren, wohl aber für die unvergleichliche Atmosphäre des berühmten Elefantentreffens, das Ihr Euch nicht entgehen lassen solltet.

lz

Der BVDM wird 50

Zurück zu den Wurzeln – Jubiläumsfeier an der Nürburg

Vielleicht ist es ein wenig übertrieben, was ein BVDM-Gründungsmitglied mir neulich gesagt hat, aber etwas Wahres ist mit Sicherheit dran: „Ohne den BVDM gäbe es wahrscheinlich heute in Deutschland keine Motorräder und Motorradfahrer mehr“. Wie kommt derjenige, der auch im BVDM-Vorstand aktiv war, zu einer solchen Behauptung. Ganz einfach, weil zu der damaligen Zeit die Politik mächtig Druck gegen die verbliebenen Zweiradfahrer gemacht hat. Die Versicherungsbeiträge stiegen Ende der 50er Jahre auf Summen, die sich nicht mehr viele leisten konnten. Hier hat der BVDM durch intensive Arbeit bewirkt, dass die Restriktionen gegen die Motorradfahrer zurückgenommen wurden und Motorradfahren wieder bezahlbar wurde. Der massive Druck, das fast vollständige Verschwinden der Motorradfahrer, das negative Image waren entscheidende Gründe, den BVDM aus der Taufe zu heben. Denn es gab noch Unentwegte, denen das Motorradfahren so viel bedeutete, dass sie sich dafür einsetzten und den Verband gründeten. Mit vielen guten Ideen, Idealismus und großem Engagement. Die Gründungsväter haben sich damals wohl kaum träumen lassen, dass ihre Idee zu einer Erfolgsgeschichte werden würde.

Wenn heute vier Millionen Motorräder in Deutschland zugelassen sind und Motorradfahrer seit vielen Jahren gesellschaftlich akzeptiert sind, so ist das ein Verdienst des Bundesverbandes der Motorradfahrer. Der BVDM hat die notwendige politische und gesellschaftliche

Arbeit geleistet, um das Motorrad wieder zu etablieren. Und somit stimmt der Satz unseres Gründungsmitgliedes durchaus.

Wie Ihr seht, kommt man schnell ins Erzählen, wenn man in die Geschichte unseres Verbandes blickt und einmal genauer betrachtet, womit sich die Gründungsväter und ihre Nachfolger so alles beschäftigt haben. Und der 50. Geburtstag ist der richtige Zeitpunkt für einen ausführlichen Rückblick und vor allem, um das Jubiläum entsprechend zu feiern.

Und genau das werden wir auf unserer Jahreshauptversammlung am Samstag, 26. April 2008 auch ausgiebig tun. Es sind einige Ehrengäste eingeladen und wir hoffen auf eine rege Teilnahme. Bereits am Freitagabend findet traditionsgemäß die Bundesbeiratssitzung statt, zu der alle Clubs und Referenten herzlich eingeladen sind. Wir hoffen auf rege Beteiligung.

Wo anders könnte man ein halbes Jahrhundert erfolgreiche Arbeit im Dienst der Motorradfahrer besser feiern, als am Nürburgring und in dem Ort, an dem unser Verband gegründet wurde.

Daher lade ich schon jetzt alle BVDM-Mitglieder und Freunde ein, sich das letzte April-Wochenende freizuhalten und mit uns zusammen im Örtchen Nürburg im Schatten der Burg zu feiern.

Wir werden ein attraktives Rahmenprogramm bieten, mit Festreden, Ehrungen und einer Ausstellung. Dabei darf natürlich das Motorradfahren auch nicht zu kurz kommen. Deshalb bietet der Landesverband Rhein-Ruhr, der

die Jubiläums-JHV ausrichtet, auch eine geführte Tour an. Ein Besuch ins nahe gelegenen Motorradmuseum ist ebenfalls geplant.

Da an dem Wochenende auf dem Nürburgring ein Rennen zum Langstreckenpokal stattfindet, solltet Ihr Euch rechtzeitig um ein Quartier kümmern. Wer zelten möchte, kann das auf dem Eifelgelände des LVRR in Wanderath. Dazu bitte rechtzeitig anmelden (Ansprechpartner auf der homepage unter www.lv-rhein-ruhr.de). Der LVRR bietet zudem am Sonntagmorgen ein Frühstück auf dem Eifelgelände an. Damit der Verein kalkulieren kann, ist hier eine Anmeldung erforderlich. Das gilt auch für die geführte Tour und den Museumsbesuch.

Ich freue mich, viele von Euch bei der Jubiläumsfeier zu sehen. Es gibt genug Zeit, um mit den Gründungsmitgliedern und untereinander zu plaudern, der offizielle Teil der JHV ist schnell erledigt, denn es stehen keine Vorstandswahlen an. Die genaue Tagesordnung, Adressen und Ansprechpartner folgen in der nächsten Ausgabe der Ballhupe, die Ende Februar erscheint.

Zur Vorbereitung der Ausstellung zur Geschichte unseres Verbandes, suchen wir noch Fotos und Texte. Wer also noch interessantes Material, egal aus welcher Zeit (auch alte Ballhupen), hat, meldet sich bitte bei der Redaktion. Es wird mit Sicherheit auch für langjährige Mitglieder eine Überraschung sein, was der BVDM in seiner langen Geschichte alles unternommen, und welche Erfolge erzielt hat.

lz



Tipps für Straßenbauer

Merkblatt für mehr Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken

Vier Jahre hat der Arbeitskreis Motorradunfälle bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) gearbeitet, bevor im Oktober das Ergebnis der Arbeit, das „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradsrecken“, abgekürzt MV-Mot, beim so genannten Workshop „Motorradsicherheit“ vorgestellt wurde. So genannt deshalb, weil es kein Workshop, sondern überwiegend die Präsentation der Ergebnisse des Arbeitskreises waren, die in der Broschüre ihren Niederschlag gefunden haben.

Von Anfang an war der BVDM durch Frank Klemens in dem Arbeitskreis vertreten, dem ich hier noch einmal ausdrücklich für seiner Arbeit danke. Und es gab viel zu tun, musste den zahlreichen Nicht-Motorradfahrern doch erst einmal die Belange und die besonderen Bedingungen des Motorradfahrern nahe gebracht werden.

Zur der offiziellen Vorstellung des Merkblattes hatte die Bast groß eingeladen, um das Ereignis auch gebührend zu feiern. Und so



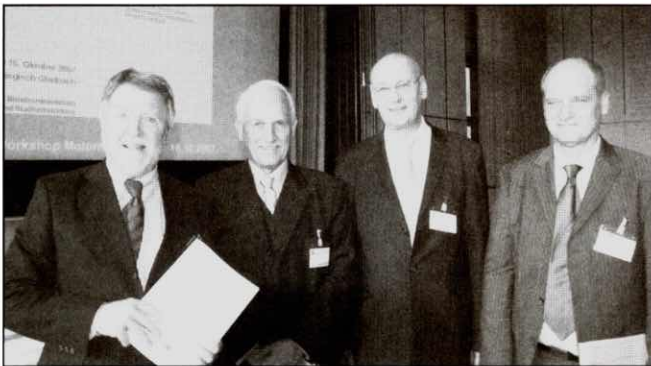
Helmut Nikolaus, Leiter des Arbeitskreises und des Workshops.

wurde auch von allen Seiten die Broschüre als wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für uns Motorradfahrer gelobt.

Doch was bringt das Merkblatt konkret für uns Motorradfahrer? Zum einen, dass die Straßenbauer bei der Entwicklung, Wartung und Veränderung von Straßen auch die Belange der Motorradfahrer berücksichtigen können. Hier sind zahlreiche gute Beispiele aufgeführt, wie durch bauliche Veränderungen Gefahrenstellen entschärft werden können. Das

reicht vom Erdwall über die Entfernung von Hindernissen am Straßenrand bis hin zu auffälligen Fahrbahnmarkierungen und „Fahrbahnschwellern“. Bei den aufgeführten Beispielen gab es nach dem Umbau teilweise keinen Unfall mehr. Dazu muss allerdings angemerkt werden, dass im Normalfall die Maßnahmen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 70 verbunden sind, wie das auch bei dem Unterfahrschutz nach dem Euskirchener Modell der Fall ist. Es gibt wirklich viele gute Beispiele, wie eine unfallträchtige Strecke entschärft werden kann. Zu kurz kommt mir allerdings der Aspekt der Fahrbahnbeschaffenheit, die Alternativen zu Bitumen oder rutschsichere Fahrbahnmarkierungen und Kanaldeckel. Auch bei der Unfallanalyse sehe ich noch viel Forschungs- und Handlungsbedarf.

Nicht verstehen kann ich, dass die Broschüre nicht an alle maßgeblichen Stellen kostenlos verteilt wird. Wenn den Verkehrsministerien in Bund und Land die Verkehrssicherheit wirklich so viel wert ist, wie sie immer behaupten, dann müsste das Heft längst bei allen Straßenbauämtern, Ingenieuren, Behörden und Kommunen vorliegen. Kostenlos natürlich. Und auch der BVDM hätte einige Exemplare der Broschüre, an deren Entstehung er über einen Zeitraum von vier Jahren ehrenamtlich mitgewirkt hat, umsonst bekommen müssen. (Wir erhielten das Heft immerhin für zehn statt für 15 Euro.) Es passt einfach nicht zusammen, eine Broschüre als wichtigen Bei-



Präsentierten stolz die Broschüre: Helmut Nikolaus, Dr. Alexander Spörner, Wolfgang Hahn, Dr. Horst Schulze (v.l.). (Fotos: Lenzen)

trag zur Motorradsicherheit zu loben und dann von maßgeblichen Stellen, die die Anregungen und Empfehlungen, die dort gegeben werden, umsetzen sollen, Geld zu nehmen.

Wie dem auch sei, eine breite Verteilung ist allemal wünschenswert, werden doch wichtige Hinweise zu einem motorradgerechteren Straßenbau gegeben. Mit den schon genannten Mängeln, dass gerade die Fahrbahnoberfläche (Bitumen etc.) und die Fahrbahnmarkierungen sowie Kanaldeckel zu wenig berücksichtigt werden.

Ein weiterer entscheidender Aspekt, an dem die Bast in Zusammenarbeit mit der Polizei noch

intensiver forschen sollte, ist die Unfallanalyse. Warum ist der Motorradfahrer gerade an dieser Stelle verunglückt? Die bestehenden Unfallerhebungsbögen der Polizei reichen absolut nicht aus. Zudem sind viele der Beamten keine Motorradfahrer und können daher auch bestimmte Unfallursachen nicht erkennen. Hier sollte intensiv geforscht werden. Der BVDM steht dafür gerne zur Verfügung.

Eine wichtige Erkenntnis brachte die Arbeit noch an den Tag: Während die Zahl der verunglückten und getöteten Verkehrsteilnehmer in den letzten zehn Jahren weiter zurückging, ist die Zahl der verunglückten und getöteten Mo-

torradfahrer im Verhältnis viel weniger gesunken. Auch wenn man dabei sicher berücksichtigen muss, dass der Motorradbestand im Verhältnis deutlich stärker als der Pkw-Bestand gestiegen ist. Jeder verunglückte oder getötete Motorradfahrer ist einer zu viel. Hier gibt es für uns alle noch viel zu tun. Der BVDM wird den Ministerien Anfang des Jahres ein entsprechendes Konzept zur deutlichen und nachhaltigen Senkung der Unfallzahlen vorlegen.

Wer einmal einen Blick in die Broschüre werfen will, kann das entweder bei mir, Frank Klemens oder in der Geschäftsstelle.

Michael Lenzen

Pkw-Tagfahrlicht vom Tisch

EU verfolgt Harmonisierung nicht mehr – Entscheidung bei Ländern

Das Tagfahrlicht für Pkw wird in der EU keine Pflicht werden. Die EU-Kommission hat beschlossen, die geplante Harmonisierung in diesem Punkt nicht weiter voranzutreiben. Das heißt, dass es bis auf weiteres keine verbindliche EU-weite Einführung des Tagfahrlichts geben wird. Weiterhin können somit die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten die Regelungen für ihr Land selbst bestimmen. Das Bundesverkehrsministerium hatte dem Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.) in einer Stellungnahme bereits versichert, dass es beim Tagfahrlicht keinen deutschen Alleingang, sondern nur eine EU-weite Regelung geben werde. Somit ist also auch in Deutschland das Tagfahrlicht für Pkw vom Tisch. Die Österreicher, die das Tagfahrlicht bereits verbindlich eingeführt hatten, sind aufgrund einer aktuellen Studie, die aufgezeigt hatte,

dass das Risiko für Motorradfahrer, Radfahrer und Fußgänger durch das Dauerlicht bei Pkw steigt, wieder zurückgerudert.

Durch das Licht komme es zu Blendungseffekten und Ablenkungen, so die Studie. Natürlich spielt bei der Entscheidung der EU sicher auch der Umweltschutz eine Rolle, denn der Verbrauch und damit der CO₂-Ausstoß steigen bei der Fahrt mit normalem Abblendlicht.

Der Bundesverband der Motorradfahrer begrüßt die Entscheidung der EU-Kommission ausdrücklich, hatte der BVDM sich doch von Anfang an gegen die Einführung des Tagfahrlichts ausgesprochen, weil dadurch ein Sicherheitsverlust von Zweiradfahrern und Fußgängern zu befürchten war. Genau dieses Argument hat auch in der EU-Kommission den Ausschlag gegen die Einführung des Tagfahrlichtes gegeben. Man sehe zwar bei den

Pkw durch das Tagfahrlicht einen Sicherheitsgewinn, die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmer seien aber nicht hinreichend geklärt. Das soll durch weitere Forschungen untersucht werden.

Damit wurde unseren Argumenten, auf EU-Ebene durch die FEMA vertreten, Rechnung getragen. Wir freuen uns über diesen Erfolg unserer Arbeit. Wichtig war dem BVDM vor allem, nicht die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern gegeneinander aufzurechnen. Wir plädieren für eine Lösung, die allen Verkehrsteilnehmern gerecht wird. Als das Tagfahrlicht für Motorräder eingeführt wurde, sanken die Unfallzahlen im Begegnungsverkehr zwischen Pkw und Motorrädern um ein Drittel. Dieser wichtige Sicherheitsgewinn wäre durch das Pkw-Tagfahrlicht verloren gegangen.

Michael Lenzen

Gefährliche Landstraßen gesucht

Gemeinsame Aktion von „Tourenfahrer“ und BVDM

Mehr Verkehrssicherheit und weniger Motorradunfälle: Daran arbeitet der BVDM schon seit Jahren. Der neue Vorstand hat dies als vordringliches Ziel für die kommende Zeit ausgegeben. Um dieses Ziel zu verwirklichen, führen wir Sicherheitstrainings durch, arbeiten politisch in allen relevanten Gremien mit, leisten Aufklärungsarbeit und entschärfen gefährliche Straßen. Doch dazu müssen wir die gefährlichen Straßen auch kennen. Unter www.bvdm.de könnt Ihr uns unter Gefahrenmeldung schon seit langem gefährliche Strecken melden. Ziel ist es, die Straßen dann auch zu entschärfen und dort Unfälle zu verhindern.

Um eine möglichst umfassende Übersicht über solche Straßen und Streckenabschnitte zu erhalten, ar-

beiten wir jetzt mit der Zeitschrift „Tourenfahrer“ zusammen. Die Zeitschrift hat auf ihrer Homepage einen Aufruf zur Meldung gefährlicher Strecken mit Hinweis auf unsere gemeinsame Aktion gestartet. Wir erhoffen uns davon eine Art Kataster über die Straßen, die entschärft werden müssen. Diese Strecke werden dem so genannten Baulastträger, also den Straßenmeistereien und den politisch Verantwortlichen also Regierungspräsident/Landrat gemeldet.

Nur so können wir einen deutlich höheren Druck aufbauen, damit Straßen endlich so repariert und gebaut werden, dass sie keine Gefahr für uns Motorradfahrer bilden.

Wie wichtig es ist, die Strecken an die Straßenbaulastträger zu melden, zeigt auch ein aktuelles Ge-

richtsurteil, auf das Sportwart Thomas Thiel im Göttinger Tageblatt aufmerksam wurde. Danach ist ein Mitarbeiter der Straßenmeisterei Göttingen vom Amtsgericht Münden zu einer Geldstrafe von 900 Euro verurteilt worden. Der Richter sah es als erwiesen an, dass der 46-jährige Straßenbauer, im Mai 2004 eine Straße unsachgemäß repariert und als Kolonnenführer seine Vorgesetzten nicht darüber informiert hatte, dass mit den Mitteln seinen Trupps eine Reparatur nicht möglich sei. In einer Kurve der L 561 im Wesertal hatte die Kolonne Risse großflächig mit Bitumen zugeschmiert. Im Oktober stürzte auf dieser Bitumenschmierei ein Motorradfahrer und zog sich dabei eine Querschnittslähmung zu. Ein Gutachter hatte den Reparaturversuch mit dem so genannten Risse-Boy als völlig ungeeignet bewertet. Laut Zeugen waren in dieser Kurve schon mehrere Motorradfahrer gerutscht. Das Urteil wird Auswirkungen auf den Zivilprozess haben, in dem es um Schadenersatz und Schmerzensgeld geht.

Das Gerichtsurteil zeigt, wie wichtig es ist, dass man gefährliche Strecken meldet. Denn wenn diese den Straßenmeistereien bekannt sind (wie in diesem Fall) können die Mitarbeiter bei einem Unfall persönlich haftbar gemacht werden. Also macht mit und meldet uns gefährliche Streckenabschnitte unter www.bvdm.de, www.tourenfahrer.de, schreibt einen Brief oder schickt eine E-Mail an info@bvdm.de, damit die Straßen sicherer werden.

Michael Lenzen



Bitumenflicken können zum Sturz führen. Diese gefährliche Flickstelle wurde direkt nach der Meldung repariert. (Foto: Tourenfahrer)

Spaß bei allen Touren

Saisonabschluss der Tourentrophy

Und schon wieder ist eine Saison vorbei und wir werden unsere Mopeds bald in den Winterschlaf schicken. Am Samstag, 13. Oktober, fand die letzte Fahrt (der Tourentrophy) in diesem Jahr statt. Ach, war das schön – hätten wir uns doch bei manch anderer Ori in diesem Jahres solch ein Wetter gewünscht . . . Die Linnemänner hatten eine wunderschöne Strecke ausgearbeitet. Start und Ziel waren diesmal nicht an einem Ort (eine gute Idee). Es ging los am Bootshaus am Diemelsee im

wieder das Schlusslicht auf dem zehnten Platz (mit einem Fehler), während alle anderen Teilnehmer es auf den ersten Platz geschafft haben. Aber zu Dieters Ehrenrettung muss ich sagen, dass wir auch sicher nicht alle Schilder gehabt hätten, wenn wir allein gefahren wären. Höhepunkt des Abends war dann die Siegerehrung der Jahresgesamtwertung der TourenTrophy. Dabei hatte Peter diesmal bei der Auswertung die Modalitäten etwas geändert: Statt drei Fahrten brauchte man nur zwei mitgefah-

dass man Spaß miteinander hat, und dass alle heil wieder nach Hause kommen. Dieses war dann auch eines der Themen, die in der anschließenden Fahrleitersitzung diskutiert wurden. So stellt sich uns immer wieder die Frage, wie man die Fahrten gestalten kann, dass alle zufrieden sind, und was man tun kann, um überhaupt ein größeres Teilnehmerfeld anzusprechen. Weiterhin wurde ein grober Terminplan für nächstes Jahr entworfen, der aber noch abgeklöpft werden muss, bis er zur Veröffentlichung kommt. Keine Angst, ihr werdet es rechtzeitig erfahren. Der Abend war noch lang und lustig. Nachdem wir uns gegenseitig frohe Weihnachten und einen guten Rutsch gewünscht haben, sind wir um kurz vor 12 abgedüst. Nun ist Sonntag und ich sitze bereits im Auto auf dem Weg in unseren einwöchigen Fahrradurlaub und vertreibe mir die Zeit im Stau mit Newsletter schreiben. Nächste Woche werden also nicht 50 oder 98 PS, sondern zwei PS (Pedalstärken) uns antreiben.

So saßen wir dann also abends bei Axel in Schwennigen auf dem Sofa und betrachteten das diesjährige Fotoheftchen. Der Günter (der Weißwurstrocker) ist ja auch darin abgebildet und wir amüsierten uns wieder über dessen völlig schmerzfreien Fahrstil. In dem Moment klingelte Axels Telefon. Kaum zu glauben, es war der Günter, er wollte meine Telefonnummer haben, er müsse was mit mir klären. „Kein Problem“, sagte Axel, „der sitzt neben mir“. Und als ob es das Natürlichste überhaupt wä-



Auch wenn es hier anders aussieht: Nicht nur BMW-Fahrer dürfen bei der Tourentrophy mitmachen. (Foto: Aufderheide)

Sauerland, wo wir zunächst in der Sonne am See gesessen und Kaffee getrunken haben. Die Strecke, die wir zu fahren hatten, war 70 Kilometer lang, einfach zu finden und sehr schön – also sozusagen zum Genießen. Ziel war das Hotel Eusterschulte in Wadersloh, das wir schon von früher her kannten. Renate hatte leckeren Kuchen gebacken und der Kaffee ließ auch nicht lange auf sich warten. An dieser Stelle vielen Dank dafür, Renate und an Jörg vielen Dank für die Ausarbeitung der schönen Strecke! Dann Siegerehrung der Abschlussfahrt. Dieter war schon

ren zu sein, um in der Wertung berücksichtigt zu werden. Statt der besten fünf wurden nur die besten vier Fahrten gewertet. Gründe für diese Änderung waren zum einen die geringere Anzahl Fahrten in diesem Jahr (nämlich 6) und zum anderen die geringe Teilnehmerzahl. So waren schließlich 16 Fahrer in Wertung – immer noch ziemlich wenig. Das Ergebnis könnt Ihr im Anhang lesen. Tja, würdet Ihr öfter kommen, könnten sicher auch andere Namen auf den ersten drei Plätzen stehen . . . Aber das Ergebnis ist sicher nicht das Wichtigste. Viel wichtiger ist,

re, uns bei Axel vorzufinden, trug mir der Günter sein Problem vor: Ich hätte ihn als Harleyfahrer bezeichnet und das gehe ja gar nicht! Er fahre nur zufällig Motorrad, so ein amerikanisches, habe aber mit dem ganzen Harley-Gedöns drumherum ja rein gar nix am Hut. Ok, hiermit leiste ich Abbitte und werde ihn nie mehr als Harleyfahrer bezeichnen. Höchstens als völlig Untypischen :-)

Bei BMW kommt ja langsam auch dieser ganze Lifestyle-Quatsch auf. Ich selber fühle mich ja auch nicht als Biker, sondern als Motorradfahrer. Ich kann Günters Einwand also verstehen.

Nach dem Rückblick auf 2007 nun der Ausblick auf 2008. Es gibt einige Neuigkeiten: Die TourenTrophy wird um eine neue Veranstaltung erweitert. Die Märkwürdige ORI. Jupp möchte uns die Nebenstraßen des Märkischen Kreises auf diese Weise näher bringen. Wir sind bereits jetzt auf die Premiere gespannt. Auch die Abschlussfahrt der kommenden Saison ist bereits in kompetenten Händen. Ingo und Kirsten haben sich bereit erklärt, die Planung zu übernehmen. Wie wir inzwischen gehört haben, ist wohl schon ein konkreter Startpunkt gefunden worden und die ersten Streckenentwürfe werden bereits geplant. Wir wollen hier aber nicht vorweggreifen und erstmal nur die grobe Region angeben: Es geht ins Münsterland! Die genauen Termine für 2008 sind auf der Fahrleitersitzung besprochen worden. Sobald die Veranstalter die Termine bestätigt haben, werden sie natürlich veröffentlicht.

Die TourenTrophy wird sich im Internet präsentieren. Unter www.tourentrophy.de findet sich ein Link auf die BVDM-Webseite.

Sobald ich mich tiefer in die Bedienung des Programms zur Erstellung der Webseite eingearbeitet habe, werden sich alle Termine, Infos, Ergebnislisten und sonstigen Daten hier einsehen lassen. Bisher liegen da bereits die Newsletter von 2006 und 2007 (Unterabtei-



lung Newsletter). Es wird somit für Außenstehende einfacher, sich zu informieren, ohne dass sie im Newsletter-Verteiler sind (guckst Du einfach tourentrophy.de).

Wie einige wissen, sind wir inzwischen ja auch bei einigen Auto-ORIs mitgefahren. Leider müssen wir inzwischen in der dortigen Profiklasse starten, was dem Ergebnis zunächst nicht wirklich zuträglich ist. Wir können somit langsam nachvollziehen, was es heißt, überfordert zu sein. Aber keine Angst, wir wollen das Niveau der TourenTrophy nicht auf das Niveau der Auto-ORIs anheben (dann würde garantiert keiner mehr mitfahren). Allerdings lassen sich hier einige interessante Anregungen holen. So gibt es bei den ORIs häufig einen Fragebogen, den die Teilnehmer nach der Fahrt ausfüllen sollten. Hier wird hinterfragt, wie die Teilnehmer mit der Veranstaltung zufrieden waren. Vielleicht ergeben sich hieraus Anregungen, die einzelnen

Fahrten noch besser zu gestalten. Einen kleinen Lesetipp möchte ich meiner geschätzten Zielgruppe für die Winterpause noch ans Herz legen: www.ekke-audrey.ca Auf dieser Seite berichten unsere kanadischen Freunde über ihre aktuelle Weltreise. Weit sind sie bisher leider unfallbedingt noch nicht gekommen, aber letzten Samstag sind sie nun endlich in München gestartet.

Einige werden sich vielleicht noch an die Teilnahme von Ekke und Audrey bei der Pättgesfahrt 2003 erinnern. Damals waren sie für ein Jahr in Europa unterwegs. Auch dieser Trip ist ausführlich auf der Webseite dokumentiert (sogar incl. Fotos unseres Chinesenplans!). Auf ihrer Tour werden sie vielleicht sogar Andreas einen Besuch abstatten. Der ist ja im Moment als Entwicklungshelfer in Äthiopien, und das liegt auf der geplanten Route. Wie man sieht, die TourenTrophy wird interkontinental! Also, wer des Englischen halbwegs mächtig ist – es lohnt sich. Es grüßen **Peter Aufderheide** und das **TT-Team**

Ergebnisliste TourenTrophy 2007	
1. Peter Aufderheide, 63,6,	
2. Reinhard Aufderheide, 54,6,	
3. Inge Aufderheide, 52,3;	
4. Kirsten Bläske, 5. Norbert Lixfeld, 6. Ingo Bläske,	
7. Jürgen Wendt, 8. Dieter Samel,	
9. Heinz-Josef und Petra Bösch,	
10. Friedhelm und Elke Tobias,	
11. Hans-Peter Tiegelkamp,	
12. Jörg Linnemann, 13. Andreas Zaum und Gabi Bertram,	
14. Bernd Luchtenberg, 15. Stefan Winke, 16. Frank Jokisch.	

Kurven und Kamele

Achte Sauerlandfahrt - Spaß mit einer netten Truppe



Obligatorisches Gruppenbild vor dem Start zur Sauerlandfahrt. Die Vorfreude ist den Teilnehmern anzusehen.

Ich habe in meinen diversen Beiträgen in der Ballhupe schon oft berichtet, dass ich immer noch Probleme habe, meine „kleinen“ Ängste beim Motorradfahren, entstanden durch einen Unfall kurz vor meiner Führerscheinprüfung vor vier Jahren abzulegen. Ich versuche zwar, jedes gute Wetter auszunutzen, um mehr Fahrpraxis zu erhalten, aber leider klappt es nicht immer so wie gewünscht. Und wenn ich fahre, immer allein, um für andere kein Bremsklotz zu sein.

Nach einem Gespräch mit Lorenz van der Mee nahm er dies zum Anlass, mir von seiner Sauerlandausfahrt zu erzählen. Eine kleine Gruppe, die es nicht auf Raserei abgesehen hat, sondern einfach bei gemüthlicher Fahrt die Landschaft ge-üßen und gemeinsam schöne Stunden mit Gleichgesinnten verbringen möchte. Seiner Überzeugungskraft konnte ich mich nicht entziehen und sagte meine Teilnahme zu. Uwe Marcus, auch zum ersten Mal dabei, wollte mit seinem Gespann teilnehmen und er bot mir

an, bei ihm mitzufahren – falls ich nicht selbst fahren wollte. Einfach mal ein Gefühl dafür zu bekommen, wie andere fahren und auch den Vordermann und seine Fahrweise beobachten zu können.

Treffpunkt zur Sauerlandfahrt war der 24. August gegen 18 Uhr in der Jugendherberge in Schmallenberg. Auf meiner Virago startete ich am Freitagvormittag in Köln und fuhr ganz gemüthlich abseits der großen Straßen durchs Bergische Land und Sauerland zum Ziel. Lorenz hatte mir geraten, während der Fahrt viele Pausen einzulegen und sehr viel zu trinken, damit die Konzentration erhalten bleibt. Lorenz Ratschlag befolgend, habe ich mir entsprechend viel Zeit für die Fahrt genommen, auch um die Landschaft zu genießen. Bei früheren für mich längeren Fahrten (etwa zur JHV nach Witzenhausen bei Kassel) hatte ich bereits festgestellt, dass ich ein Defizit habe, mich auf den letzten Kilometern zu konzentrieren, was natürlich zu Fahrfehlern führt.

Unser Abendessen nahmen wir abends in der Gaststätte „Knoche“ in Schmallenberg ein, wo man sich seit fast acht Jahren zu Beginn des Wochenendes trifft. Großes freudiges Wiedersehen und auch wir Neulinge (Uwe und ich) wurden herzlich in den Kreis aufgenommen. Lorenz nahm das Beisammensein zum Anlass, vor dem Essen einiges über Aktivitäten des BVDM und Neuigkeiten vom LVRR zu berichten. Es wurde ein kleiner Clubabend.

Am Samstagmorgen gegen 9 Uhr starteten wir von der Jugendherberge mit zehn Maschinen – ich im Gespann von Uwe. Bevor es jedoch los ging, wurde das obligatorische Gruppenfoto gemacht. Dazu musste die Herbergsmutter Brigitte Hennecke in Uwes Gespann Platz nehmen – am liebsten wäre sie mit uns mit gefahren. Unser Tourguide, Albert Kevekorde aus Schmallenberg führte uns durch wunderschöne Landschaften, autofreie kleine Straßen, kuschlige Ortschaften, zu einem Gehege

mit Kamelen und alles bei super Wetter. Das Mittagessen nahmen wir in der Kur- und Badestadt Bad Karlshafen ein. Gemütlich in der Außenanlage eines Cafés mit Blick auf die Weser sitzend, genossen wir die Pause.

Da ich den Vorteil hatte, gefahren zu werden, konnte ich mir nach dem guten Mittagessen ein Schläfchen im Beiwagen gönnen. Ich wurde jedoch schnell aus meinen Träumen gerissen, da unser Tourguide uns durch ein Waldgebiet mit sehr schlechten Straßenverhältnissen führte. Sicherlich nicht beabsichtigt, um mir meinen Schlaf zu rauben. Schließlich hatten die anderen Fahrer auch nicht die Möglichkeit dazu.

Gegen 18 Uhr waren wir müde aber glücklich wieder in Schmallenberg und nach einer kurzen Erholpause wurde der Grill für das Abendessen angezündet. Wir genossen das gute Essen, die guten Gespräche und es kam Vorfreude auf das Wiedersehen im nächsten Jahr auf.

Sonntagmorgen machten wir uns nach einem ausgiebigen Herbergs-Frühstück auf den Nachhauseweg. In kleinen Grüppchen, um noch etwas von der schönen Landschaft



Nebel hüllt die Landschaft rund um Schmallenberg ein.

zu genießen oder ich auf meiner „Kleinen“ in Richtung Köln. Aus Zeitgründen überwiegend auf der Autobahn.

Das Wochenende war wieder eine Erfahrung für mich. Nicht nur, dass ich über 300 Kilometer „mal wieder“ gefahren bin, sondern auch das Gefühl, sofort aufgenommen worden zu sein in einen für mich unbekannten Kreis von Motorradfahrern, der bereits mehrere Jahre die Sauerlandausfahrt gemeinsam macht. Vielen Dank Euch allen. Kleine Historie zu Bad Karlshafen: Bad Karlshafen liegt an der Nordgrenze Hessens, direkt südöstlich

des Dreiländerecks Niedersachsen-Hessen-Nordrhein-Westfalen zwischen dem Solling im Norden und dem Reinhardswald im Süden unmittelbar an der Mündung der von Süden kommenden Diemel

Biker-helfen-Kindern.de

Eine Initiative des **CCF**
Kinderschutzwerks

in die von Osten heran fließende Weser. Der Ort wurde 1699 von Landgraf Karl von Hessen-Kassel gegründet, er trug den Namen „Sieburg“ (Syburg) und wurde 1717 in „Carlshafen“ umbenannt. 1838 wurde eine Quelle heilkräftigen Wassers entdeckt, die Karlshafen zu einem Kurort werden ließ. Der Titel „Bad“ wurde der Stadt 1977 verliehen. Sehenswürdigkeiten sind die barocke Stadtanlage mit symmetrisch angelegten Straßenzügen, das ehemalige Packhaus (altes Rathaus) und eine ehemalige Zigarrenfabrik in der Altstadt, die das Deutsche Hugenotten-Museum beherbergt

Wer einmal in der Nähe ist, sollte sich einen Abstecher nach Bad Karlshafen gönnen.

Dagmar Schreiner



Auf kleinen autofreien Sträßchen ging's durchs Sauerland. Bei diesem Fotostopp gab es Kamele zu bestaunen. (Fotos: Schreiner)

Klein, aber richtig fein

Unterwegs bei der Luxemburg-Orientierungsfahrt

In den vergangenen Jahren war Kautenbach (an der Wiltz) der Start- und Zielpunkt für die Luxemburg-Ori im Rahmen der Touren-Trophy des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM e.V.).

Dieses Jahr wurde ein neues Quartier getestet: der Seylerhof in Hoffelt im Nord-Westen von Luxemburg nahe der belgischen Grenze. Der Seylerhof ist in Luxemburg ein beliebter Motorradtreff und bietet seinen Gästen unter anderem Schlafen im Heu. Hoffelt hat gegenüber Kautenbach den Vorteil, den Ori-Teilnehmern wieder neue, unbekannte Straßen, Sträßchen und Ortschaften zu bieten. Die Gegend um Kautenbach war sozusagen „abgegrast“.

Da noch Helfer gesucht wurden erklärte ich mich bereit, ein für mich neues Gebiet, nämlich Orien-

tierungsfahrten zu erkunden. Am Freitagabend trafen wir uns dann in Hoffelt. Ich war Neuling, da noch nie bei einer Ori. Dafür aber viele alte Hasen, die sich für die Profiklasse anmeldeten und erfreulicherweise auch „Ersttäter“ – für die Touristenklasse.

Am Samstagmorgen nach einem ausgiebigen Frühstück erfolgte die Fahrerbesprechung mit Erläuterungen zu den beiden Bestandteilen der Ori durch Organisator Friedrich-Wilhelm Sprenger: 1. Teil: Fahren nach Chinesenzeichen und 2. Teil: Fahren nach Karte. Da ich vor den Teilnehmern meine geheime Zeitkontrolle besetzen musste und diese wegen fehlender Ortskenntnis selbst auf die Schnelle nicht gefunden hätte, brachte mich Stefan dorthin und er fuhr sofort weiter zur Besetzung seiner Kontrollstelle. Wer bei der

Fahrerbesprechung gut zugehört hat wusste, dass die Kontrollen immer in Fahrtrichtung rechts lagen. Wer diese jedoch von links anfuhr bekam von mir außer einem freundlichen Hallo leider einen Vermerk in seiner Kontrollkarte – wichtig für die spätere Auswertung.

Das Wetter spielte mit und nachdem alle Teilnehmer meine Kontrolle passiert hatten, machte ich mich wieder zurück auf den Weg nach Hoffelt. Dort übernahm ich dann den Zieleinlauf.

Die Ankunftszeit des Teilnehmers – je früher desto besser – bedeutet nicht automatisch, Erster zu sein.

Wie schon gesagt, bestand die Luxemburg-Ori aus zwei Teilen. Der erste Teil, eine Strecke von rund 40 Kilometern, musste nach Chinesenzeichen gefahren werden und der zweite Teil, wie schon erwähnt, nach Karte. Die Aufgabenstellung für den zweiten Teil wurde den Teilnehmern erst am Kontrollpunkt, den sie aufgrund der Chinesenzeichen als letztes anfahren mussten, übergeben. Hier bekam jeder Ori-Fahrer eine Karte der zu fahrenden Strecke und ein weiteres „Blatt Papier“. Auf diesem Blatt war die Routenführung der Strecke aufgezeichnet. Für mich sah es im Nachhinein eher aus wie ein „Nähmuster“. Gezackte Linien auf weißem Grund. Die Aufgabe bestand nun darin, dieses „Nähmuster“ auf die Straßenkarte zu übertragen. Blöderweise waren hier jedoch die Maßstäbe unterschiedlich, so dass erst einmal der richtige Punkt gefunden werden musste, um die Strecke auch richtig auf die Karte übertragen zu können.



Bei der Fahrerbesprechung ist Organisator Friedrich-Wilhelm von den Teilnehmern umlagert, denn keiner will einen wichtigen Hinweis verpassen.



Traumhafte kleine Straßen, herrliche Landschaften, gutes Wetter, reichlich Kurven, Spaß in der Gruppe: Die Luxemburg-Orientierungsfahrt im Rahmen der Touren-Trophy bot alles, was das Motorradfahrerherz begehrt. (Fotos: Aufderheide)

Alte Orientierungsfahrt-Hasen haben für diesen Zweck immer einen Textmarker dabei.

Die Strecke wurde jetzt fixiert und die weitere Aufgabe beim Abfahren der Strecke bestand darin, die Anfangsbuchstaben der Ortsschilder, die man passiert, zu notieren.

Hört sich hier sehr schwer und unverständlich an, ist es aber nicht. Informationen hierzu findet Ihr auf der BVDM-Homepage unter der noch recht neuen Rubrik Tourentrophy

www.bvdm.de und auf der Seite des LVRR unter www.lv-rhein-ruhr.de unter dem Stichwort Sport.

Zurück zum Zieleinlauf: Alle waren begeistert von dem neuen Austragungsort der Lux-Ori. Hauptsächlich fand sie in Belgien statt. Trotzdem ist sie ihrem Namen Luxemburg-Ori gerecht geworden. Denn Belgien hat eine „Provinz Luxemburg“. Die Auswahl der Streckenführung wurde viel gelobt. Wunderschöne Landschaft, kleine

Straßen und gutes Wetter. Der Veranstalter hatte wirklich alle Register gezogen.

Nach einem ausgiebigen Abendessen fand die Siegerehrung statt. In der Profiklasse gab es die Pokale wieder für die altbekannten Namen der „Aufderheides“ oder „Bläskes“. In der Touristenklasse war bei der Siegerehrung mal ein neues ungewohntes Gesicht zu sehen: Jürgen Wendt, der zum ersten Mal als Tourist bei einer Orientierungs-

fahrt mitmachte, nahm freudestrahlend seinen Pokal entgegen.

Falls Euch mein Bericht neugierig gemacht hat, schaut Euch doch einmal die Newsletter zu den einzelnen Orientierungsfahrten auf unserer Homepage www.bvdm.de – Touren trophy an. Vielleicht habt Ihr Lust, im kommenden Jahr an der ein oder anderen Fahrt teilzunehmen. Ich habe es mir auf alle Fälle fest vorgenommen.

Dagmar Schreiner



Nicht nur in Ostdeutschland gibt es solch traumhafte Alleen. (Foto: Aufderheide)

Neue Werbemittel des BVDM

Materialien für Clubs und Stammtische – Gute Werbung

Bernd Fries ist seit vielen Jahren „unser“ Ansprechpartner für die Region Trier und Umgebung und sehr aktiv in Sachen BVDM und Unterfahrschutz, er ist Leiter des dortigen Regionalbüros. Ich habe ihn in Dillingen am 24. Juni kennen gelernt. Wolfgang Grüne und ich hatten dort einen BVDM-Stand, um die Aktion des Vereins „Saar-Lor-Lux e.V.“ „Sternenregen – Biker helfen notleidenden Kindern“ zu unterstützen (Den Bericht dazu findet Ihr auf der nebenstehenden Seite. ANM. d. Redaktion). Der Bitte von Bernd Fries, ihn beim 39. internationalen Motorradtreffen des TMC (Trierer-Motorrad-Club) in Osburg Ende September als BVDM-Vertreter zu unterstützen, konnten weder Wolfgang noch ich persönlich nachkommen. Meine Unterstützung bestand

jedoch darin, Bernd mit BVDM-Werbemitteln wie Aufkleber, Kugelschreiber oder Schlüsselanhängern zu versorgen sowie unserer neuen Errungenschaft, der kleinen „BVDM-Fahne“. Diese Fahne wurde vor allem für die Zwecke der Außenpräsentation angeschafft: Nicht nur, um im wahrsten Sinne des Wortes, Flagge für den BVDM zeigen zu können, sondern auch um vor Ort zu signalisieren, dass hier unser Verband aktiv repräsentiert wird und für Motorradfahrer gearbeitet wird. Was nicht nur Bernd auch für seine künftigen Aktivitäten in Sachen BVDM und Unterfahrschutz verwenden kann, ist unsere Folie für „Bierzeltische“. Eine Laktischtuchfolie in Verbandsblau mit großen Aufklebern unserer „BVDM-Rose“.

Wenn Ihr in Eurer Region ähnliche Veranstaltungen habt, und Euch öffentlichkeitswirksam auch für den Verband präsentieren wollt, dann fordert unser BVDM-Werbematerial an. Auch wenn Ihr auf regionalen Messen Euren Club oder Stammtisch bekannt machen wollt, Beratung, Informationen, Ideen oder Werbematerialien benötigt, dann schickt mit bitte eine E-Mail an Dagmar.Schreiner@t-online.de. Meldet mir auch Termine von örtlichen Veranstaltungen, ob große (wie Messen) oder kleine (wie die im Saarland).

Ich möchte Euch das Wichtigste vom 39. Int. TMC-Treffen aber nicht vorenthalten, nämlich dass Bernd ein Scheck in Höhe von 1000,- Euro für Unterfahrschutz vom TMC überreicht wurde.

Dagmar Schreiner

BVDM im Saarland unterwegs

Verband präsentiert sich bei „Biker für Kinder“

Ein wichtiger Tag im relativ jungen Motorradclub „Biker-SaarLorLux e.V.“ wird dieser Sonntag bleiben. Für den 24. Juni 2007 hatte der Verein mit seinem ersten Vorsitzenden Thomas Hardt zu einer Veranstaltung der ganz besonderen Art aufgerufen.

„Biker für Kinder 2007“ hieß es auf dem Gelände der Sporthalle West in Dillingen/Saar. Viele Aussteller, namhafte Hersteller und Zubehör- wie Ausstatterspezialisten der Motorradszene, Infostände von Rettungsdiensten, Elterninitiative Dillingen waren ebenso vertreten, wie befreundete Clubs und die Vertreter der Landespolizeidirektion Saarbrücken mit einem Infostand zum Thema Verkehrssicherheit. Natürlich durfte hier der BVDM als bundesweite Interessenvertretung der Motorradfahrer nicht fehlen.

Nach vorangegangener Regenzeit in Deutschland hatten die Veranstalter für bestes Moppedwetter gesorgt, und so kamen viele Interessierte einzeln oder zum Teil in größeren Gruppen nicht nur unmittelbar aus der Region, um den Tag mit heißem Kaffee zu beginnen, und



Spaß bei der Arbeit: Dagmar Schreiner und Wolfgang Grüne

mit dem 1. Dillinger Bikergottesdienst gemeinsam fortzusetzen.

Nach der Begrüßung durch „Janosch“ von den Bikern SSL, verbindenden Worten von Dillingens Bürgermeister Berg sowie Erläuterungen zur Verkehrssicherheit in der Region durch den Verkehrssicherheitsbeauftragten der Landespolizei Saarbrücken, Herrn Brutscher, wurde der weitere Vormittag gestaltet von den Pfarrern Jakob und Hahmann.

Im Anschluss war reichlich Gelegenheit, sich bei bester Organisation für das leibliche Wohl, über das Gehörte auszutauschen, oder aber an den Infoständen unter Gleichgesinnten die Zeit zu Gesprächen und Kennenlernen zu nutzen. Mit Material zum Thema Verkehrssicherheit und Unterfahrschutz, Sicherheitstraining,

Deutschlandfahrt, Motorradtouren, Elefantentreffen, Ballhupe und vielem mehr hatten sich auch die Initiatoren unseres BVDM-Standes, Dagmar Schreiner und Wolfgang Grüne eingedeckt; lebhaftes Aufmerksamkeits und vertiefende Gespräche am BVDM-Stand waren die erfreuliche Folge.

Über Mittag fand eine gemeinsame, unfallfreie Ausfahrt mit 138 Teilnehmern statt; zu dieser Zeit fiel angenehm auf, wie viele Interessierte Nicht-Motorradfahrer zu diesem „Biker für Kinder“-Tag gekommen waren, blieben, und das Gespräch suchten.

Dies konnte auch Bernd Fries, unser BVDM-Mann aus Trier feststellen, der nachmittags überraschend gekommen war, um uns tatkräftig zu unterstützen. Vielen Dank!

Bis in die frühen Abendstunden war der Nachmittag geprägt von Anekdoten, Fachsimpelei, Aufgeschlossenheit und Miteinander für die gemeinsame Sache: Tue gutes und hab' Spaß dabei – so könnte die Atmosphäre für diesen Tag wohl am besten umschrieben werden. Um so mehr verdienen die „Biker SaarLorLux“ ein dickes Lob für diese B-f-K Veranstaltung, da die Gründung des Vereins erst am 21. Januar 2007 stattfand. Respekt. Auch im kommenden Jahr wird es wieder eine Aktion „Biker für Kinder“ in Dillingen geben, also schon mal das Wochenende 31. Mai/ 1. Juni 2008 vormerken. Weitere Informationen gibt es auch beim 1. Vorsitzenden der „BSSL“, oder unter www.biker-saarlorlux.de.

Wolfgang Grüne



Mehr als 150 Motorradfahrer gingen bei Biker für Kinder an den Start zur Ausfahrt. (Fotos: Schreiner)

Kabellose Verbindung

Test des Midland-B Bluetooth Headset - Bis Tempo 140 ok

Das Midland-B Intercom Bluetooth Headset ist in der Bedienung einfach zu handhaben. Die Bedienungsanleitung ist einfach und gut erklärt. Beim Anbringen des Helmsets ist es besonders wichtig, die richtigen Positionen zu finden. Wobei es einfacher ist, das Mikrofon an der richtigen Stelle zu platzieren, als die exakte Stelle für die Lautsprecher zu finden. Ein wenig Geduld beim Fixieren lohnt sich, da dies mit einer guten Hörqualität belohnt wird. Das Mikro muss dem Mund sehr nah sein, aber daran kann man sich schnell gewöhnen.

Die Elektroeinheiten, mit unterschiedlichen Blautönen, für Fahrer (dukelblau) und Beifahrer (hellblau) markiert, können leicht auf die Grundplatte, welche zwischen Helmschale und -futter befestigt wird, geschoben werden. Ein kurzer Klick bestätigt das Einrasten. Der feste Sitz gewährleistet, dass selbst bei hohen Geschwindigkeiten nichts wegfiegen kann.

Unterwegs ist es ein Genuss, sich ohne Handzeichen oder ähnlichem verständigen zu müssen. Ist das Headset auf Sprachsteuerung eingestellt, so schaltet sich dieses in den Sprechpausen ab. Möchten Fahrer oder Sozius wieder sprechen, muss entweder einmal sehr laut oder aber zwei- bis dreimal hintereinander in normaler Lautstärke ins Mikro gesprochen werden. Letzteres ist zwar für den Sprecher gewöhnungsbedürftig, aber schon die Ohren des Angesprochenen. Die Bestätigungstöne für das Ein- und Ausschalten sind in der Lautstärke zwar nicht regulierbar und nicht gerade leise, aber



Ohne Verkabelung können Fahrer und Beifahrer während der Fahrt miteinander sprechen. (Fotos: Hain)

es ist erträglich. Allerdings kann das Intercom-System auch auf Dauerbetrieb umgeschaltet werden, wobei dann fast ständig Nebengeräusche in Kauf genommen werden müssen. Diese beiden Intercom-Funktionen sind nur über die Kontrolltaste des Beifahrer-Headsets zu regeln.

Die Verständigung ist sehr gut. Es gibt zwar Knister- und Windgeräusche, doch die Sprache wird sehr klar übertragen. Es klingt ein wenig, als würde ein Reporter aus einem fernen Land seinen Bericht

übermitteln. Ab Tempo 140 kann allerdings nur noch der Sozius den Fahrer verstehen. Beim Fahrer kommen nur noch Wortfetzen oder Sprachverzerrungen an.

Der Fahrer kann auch eine Verbindung zu einem Bluetooth-Handy oder -Funkgerät, aber auch zu den gängigen Navigationsgeräten herstellen. Diese kann permanent eingeschaltet oder per Sprache aktiviert werden. Zudem kann er den Sozius am Gespräch teilhaben lassen indem er kurz den Intercom-Knopf betätigt, durch nochmaliges Drücken des Knopfes kann er die Konferenzschaltung aufheben.

Wie der Name sagt, sind Fahrer und Beifahrer nicht miteinander verkabelt, was sehr angenehm ist. Wer oft zu zweit unterwegs ist, wird die unkomplizierte Kommunikationsart bald zu schätzen wissen. Das Gerät kostet 249 Euro. Weitere Infos gibt es unter www.alan-electronics.de.

Steffi Hain



Das Gerät wird von außen an der Helmschale montiert.

Die Benzinmenschen

Stammtisch aus Hagen liebt das Elefantentreffen

Warum alleine Motorrad fahren? Hat sich das nicht vielleicht jeder Motorradfahrer irgendwann mal gefragt? Der Gedanke keimte in mir vor ein paar Jahren auf, dass man vielleicht etwas dagegen tun kann! Vor noch viel längerer Zeit geschah aber folgendes: Ich stand mit meinen beiden kleinen Kindern an der Hand an einer Ampel und wir warteten auf „Grün“. Es kamen ein paar Motorradfahrer vorbei, hielten an und plötzlich kamen in mir viele Erinnerungen von damals hoch: Sehnsüchtig dachte ich „Mensch du bist auch mal Zweirad gefahren!“ Meine Zweiraderfahrten unter Motor fingen sehr früh mit einer Zündapp-Bergsteiger an. Der eine oder andere kennt das Mofa vielleicht noch. Ich glaube das war

so um 1976 und ich war gerade 15 Jahre alt. Kein anderes Mofa konnte damals eine derart hohe Steigung bezwingen wie die Bergsteiger. Danach hatte ich noch andere, für mich spektakuläre Fahrzeuge wie etwa ein Zündapp- und ein Miele-Moped (ja, wie die Waschmaschine, aber mit Fichtel & Sachs Motor und 3-Gang-Schaltung am Lenker) beide aus dem gleichen Baujahr wie ich: 1961. Weißwandreifen und unglaubliche Blicke der Passanten waren damals mein! Zu der Zeit könnte man bei uns auch schon Vespa-Roller kaufen. Ich kann heute gar nicht mehr sagen, warum meine Eltern mir damals das Budget von rund 1200 Mark genehmigten. Die Zündapp und die Miele hatten viele technische

Probleme, aber der Ärger gehörte irgendwie dazu. Von Zuverlässigkeit war keine Rede, wie gesagt, die beiden Mopeds waren schon damals Oldtimer. Irgendwann waren meine Schrauberkenntnisse komplett am Ende und das war wohl dann letztlich der Grund für ein „funkel-nigel-nagelneues“ Gefährt. Eine zuverlässige Vespa musste her! Bis zum Führerschein 1 und 3 hat mir die Vespa seinerzeit sehr gute Dienste geleistet. Schade, wer damals (vielleicht auch heute?) den Zugewinn an Mobilität nicht so wie ich erleben konnte. Der Wechsel vom Fahrrad zum Mofa war einfach genial!

Unglaublich, was wir seinerzeit für einen Cheesburger aus einer amerikanischen Schnellimbisskette auf uns genommen haben. In Hagen gab es die nämlich noch nicht und dadurch war auch schon mal eine Fahrt nach Wuppertal oder Dortmund vonnöten. Es war Winter, ich glaube, Ende November und nach Wuppertal waren es so um die 25 Kilometer. Parker oder Jeans-Jacke und Pullover, billige Handschuhe und mit viel Glück eine Regenjacke, das war es! Hein-Gericke fing damals gerade an, Business zu machen und Gore-Tex war noch nicht erfunden worden. Wahrscheinlich sind es diese ersten Jahre mit dem Moped und der unsägliche Mobilitätsgewinn gegenüber einem Fahrrad, das ich das motorisierte Zweirad bis heute nie aus den Augen verloren habe. Eine Zeit, die die Jugend prägte und damals in zwei Lager aufgespalten hatte: Mopedfahrer und die anderen!



Gemeinsame Touren sind bei den Benzinmenschen fester Bestandteil. Ungezwungen und locker geht es bei ihrem Stammtisch zu. (Foto: Roxer)



Auch in die Alpen zieht es die Zweiradfahrer vom Stamme der Benzinmensen häufig. Schöne Ausblicke und reichlich Kurven sind inklusive. (Foto: Roxer)

Nach Jahren der Abstinenz durch die typischen Baustellen wie Ausbildung, Heirat, Familie usw. habe ich dann Anfang der 90er wieder ein Motorrad gekauft. Und damit beginnt langsam die Geschichte der Benzinmensen... Es war nun Anfang der Neunziger, aber irgendwie konnte man mit dem neu angeschafften Motorrad die „Alte Zeit“ nicht mehr aufleben lassen! Zu beschäftigt waren alle Freunde und Bekannte, zu einfach war es bei „Regen“ einfach das Auto zu nehmen und das Motorrad stehen zu lassen. 1996 hatte ich dann die Gelegenheit, mit zwei Freunden eine Alpentour mit dem Motorrad zu planen. Aus Planung wurde Wirklichkeit und dann auch tatsächlich eine einwöchige Alpentour. Der alte Geist war plötzlich wieder da! Wir trotzten Wind und Wetter und fuhren eine Tour, die ich nicht vergessen werde! Ein Autoreisezug kam damals für uns natürlich nicht in Frage und so hatten wir nach sechs Tagen mit unseren 500ern insgesamt 23 Pässe abgegrast. Mit Hin- und Rückreise zusammen hatten wir 2600 Kilometer zurückgelegt! Danach

wurde es wieder etwas ruhiger mit dem Motorradfahren, bis ich im Jahr 1999 eine 1100er Zephyr erstehen konnte. Eine Schönheit, deren Vorfahren ich als Halbstarker Ende der Siebziger nur bewundern konnte (Z 900, Z 1000 – muss man noch mehr sagen?). Ein alter Traum wurde Wirklichkeit!

Dieses Motorrad war letztlich der Auslöser für den bei mir im Stillen ruhenden Motorrad-Virus. Ich nahm mir nun öfter Zeit dafür und es kamen etliche schöne Feierabendrunden und Wochenendausflüge zusammen. Oft waren Freunde dabei, die meisten wie ich, Wiedereinsteiger nach Jahren der Abstinenz, eingespannt in Familie und Job. Irgendwann stellten wir aber fest, dass der gute Wille Mo-torradzufahren leider nicht ausreicht. Immer dann, wenn man selber Zeit hatte, das Schätzchen aus der Garage zu holen, konnten die Kumpels nicht! Dummerweise verhielt sich das andersherum genauso. Man konnte also feststellen, dass viele Freunde und Bekannte Motorräder in ihren Garagen hatten, man aber nicht zusammen zum Fahren kam!

Nachdem ich im Bekanntenkreis weiter recherchiert hatte, war ich überrascht wie viele Motorräder insgesamt vorhanden waren. Kaum einer telefonierte mit mehreren herum, ob man nicht mal Lust hätte, eine „kleine Runde“ zu drehen. Vermutlich waren es die Absagen in großer Menge oder der Aufwand überhaupt mit den Leuten zu sprechen, so dass das Telefonieren selten zur erfolgreichen Verabredung einer spontanen Tour reichte. Im Jahr 2002 hatte ich dann die Idee, eine Webseite zu gründen, die es möglichst einfach machen sollte, spontane Motorradtouren zu verabreden. Es sollte nichts Großes und Aufwendiges werden, lediglich eine Plattform, um mit den Moped-Kumpels hier im Umkreis von Hagen in Kontakt zu bleiben. Einfach um gelegentlich mal durch den einen oder anderen eine Tour anzukündigen. Der Reiz sollte sein, mal zwischendurch ins Internet gehen zu können und zu schauen, ob irgendwer eine Tour plant. Letztlich war das dann die Geburtsstunde der „Benzinmensen“. Schnell war die Domain registriert und die ersten Versuche konnten Anfang 2002 gestartet werden.

Anfänglich durch Mundpropaganda, wuchsen die Benzinmensen schnell auf rund zehn Personen an. Erste Verabredungen fanden über das neue Medium statt, aber der große Durchbruch fehlte uns! Was genau war los? Des Rätsels Lösung: Interaktion mit den Usern musste her! Es wurde nun ein kleines Miniforum und ein Chatfenster für kleine Textnachrichten installiert, aber auch das brachte kaum etwas, um neue Mitfahrer zu gewinnen. Mittlerweile aber fuhr der harte Kern regelmäßig an den Sommer-Weekenden und falls es die Zeit

zuließ, auch an schönen Sommertagen nach Feierabend. Durch die Dokumentation dieser Touren, im neu erschaffenen „Bilderbuch“ auf unserer Webseite, konnte jetzt die ganze Welt an unseren Ausfahrten teilhaben.

Ich hatte mir zu der Zeit ein altes Uralgespann gekauft, weil ich nun auch im Winter hin und wieder mal fahren wollte. Neben dem Fahrspaß gab es auch eine Menge Schrauberspaß, nötig um das Gefährt fahrtüchtig zu halten. Durch einen unglaublichen Zufall traf ich seinerzeit meinen alten Jugendfreund Armin wieder. Wir begegneten uns bei Schneetreiben mit unseren Gespannen, erkannten uns aber aufgrund unserer Vermummung nicht. Da wir

nicht weit auseinander wohnten und Armin am nächsten Tag zufällig an meiner offenen Garage anhielt, mein Gespann stand direkt in Sichtweite, fanden wir schnell heraus, dass wir es waren, die da bei Schneetreiben aneinander vorbeigefahren waren. Ich hatte einen neuen Ben-zinmenschen gefunden! Was sich später herausstellte war, wenn einer von uns ein Benzinmensch ist, dann war es sicherlich Armin. Mein alter Freund

war im Prinzip seit der Jugendzeit mit dem Motorrad durchgefahren und hatte viel für „besondere“ Touren übrig. So dauerte es auch nicht lange und unsere Gespanne wurden für ein Elefantentreffen im Bayerischen Wald vorbereitet. Armin war „natürlich“ schon ein paar Mal dort gewesen und kannte sich bestens aus. „Wenn ich dort hinfahre“, so Armin, „dann mache ich wieder als Helfer mit“. Gesagt getan, wir meldeten uns als

schließlich bestaunt werden.

Das Elefantentreffen hatte uns übrigens so gut gefallen, das wir dann im Jahr 2006 mit 14 Mann nochmals dort waren. Der wahrscheinlich größte Erfolg in Sachen „Mitgliederwerbung“ ist für mich heute unser vor drei Jahren neu installiertes Forum.

Viele Besucher kamen sicherlich durch Mundpropaganda auf unsere Webseite, wiedergekommen sind sie aber nur durch interessan-

te Beiträge in unserem Forum und den schönen Fotos von unseren Touren in unserem Bilderbuch. Eine neue Möglichkeit, sich mit Gleichgesinnten auszutauschen und gemeinsame Dinge, spontan oder auch langfristig zu planen, war nun durch

dieses neue Medium gegeben. So haben wir unter anderem durch das Forum schnell ein Sicherheitstraining planen können, bei dem wir Benzinmenschen eine komplette Gruppe bildeten. Dank der guten Organisation durch den BVDM war das Ganze ein voller Erfolg. Unser Instruktor Rainer hat uns danach mehrmals am Stammtisch besucht. Unsere technisch nicht so versierten Stammtischteilnehmer bekommen über das Forum oder



Zu erzählen gibt es unter Motorradfahrern immer etwas, wie hier bei einer Pause während einer Tour durch das Sauerland..

„Helfer“ an. Da sich bei den Vorbereitungen schnell herausstellte, dass auch Armins Bruder Christian vom Moped-Virus befallen war, hatten wir drei Nachbarn mit zusätzlicher Verstärkung durch zwei Freunde aus Kiel, schnell eine kleine schlagkräftige Truppe für das E-Treffen 2003 zusammen. Die Fotos vom Elefantentreffen wurden natürlich in unser Bilderbuch „hochgeladen“ und konnten von den daheim gebliebenen an-

bei den Treffen schnell Hilfe, was nicht oft in praktischer Hilfestellung am Motorrad endet. Durch Benzinmenschenhände wurden schon diverse Kleinigkeiten wie Lenker, Spiegel und Lampen montiert, aber auch Großbaustellen wie Gabel-, Getriebe- oder Motor-Reparaturen erfolgreich beendet. Anfänglich wurden unsere Wochenendtouren durch den „harten Kern“ geführt, mittlerweile kommt es auch schon mal vor, dass man sich eine Gruppe aussuchen kann, bei der man mitfahren möchte. Dass nun zeitgleich drei Gruppen eine Ausfahrt durchführen, ist auch schon mal passiert. Das Highlight unserer Touren ist jedenfalls eine jährliche große Fahrt, bei der dann zwischen zehn und 16 Benzinmensch mitfahren. Zwei Übernachtungen sind dafür dann mindestens nötig und lange Wochenenden mit Brückentag sind begehrt. Mittlerweile hat unser Forum über 90 Mitglieder und die Zahl der Aktiven bewegt sich zwischen 40 und 50 Personen. Das Alter der „Benzinas“ und „Benzinos“ liegt dabei zwischen 18 und 67 Jahren, einige davon sind Mitglied im BVDM. Anfänglich wurden unsere Stammtische an wechselnden Orten wie Kneipen oder Gaststätten abgehalten. Durch die immer größere werdende Zahl der Teilnehmer



Auch an Heiligabend treffen sich die Benzinmensch: Zu einer leckeren Suppe an der Hohensyburg. (Foto: Roxer)

ließ sich kaum noch eine einfache Auswahl der Lokalität realisieren. Durch Kontakte zu einem kleinen Verein in Hagen, konnten wir dann ab September 2006 die Anlage dieses Vereins einmal im Monat für unsere Stammtische nutzen. Die Treffen sind in der Regel gut bis sehr gut besucht und haben immer familiären Charakter. „Kind und Kegel“ sind oft dabei und auch ausdrücklich erwünscht!

Unglaublich schließlich, was aus einer Bierlaune heraus geboren wurde! Das Erfolgsrezept unseres Stammtisches ist vielen Meinungen nach zufolge dadurch begründet, das keine Zwänge herrschen. Es gibt kein: Mitgliedszwang, Erscheinen müssen, Touren mitfahren zu

müssen, keine Monatsbeiträge oder gar Arbeitsdienste wie in anderen Vereinen. Wer kann, der kommt zum Stammtisch, wer keine Zeit dafür hat, der lässt es. Der Stammtisch verfolgt keine kommerzielle Interessen und die minimalen Werbeeinnahmen der Webseite dienen dazu, die Servermiete zu bezahlen. Der Inhalt unserer Sparbüchse, die bei unseren Stammtischen kreist, wird zum Beispiel dafür verwendet, um am Heiligabend morgens am alljährlichen Motorradtreff an der Hohensyburg eine leckere Suppe für die Stammtischteilnehmer zu finanzieren.

Unser Stammtisch wächst langsam aber stetig an, und wir würden uns freuen, noch weitere nette Benzinmensch kennen zu lernen. Am einfachsten geht das bei unseren Stammtisch-Abenden, die ab Januar 2008 immer am ersten Samstag im Monat stattfinden oder über unsere Webseite www.benzinmensch.de, auf der die aktuellen Infos über Stammtisch-Abende und Ausfahrten zu finden sind. Für weitere Rückfragen steht auch der Verfasser gerne zur Verfügung.

Matthias Roxer

Hallo Stammtische und Clubs!

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

Nach den Brücken jetzt Bäume

BVDM-Jahreswettbewerb lockt mit interessanten Zielen

„Brücken verbinden“ zwar weiterhin, aber der Jahreswettbewerb 2007 mit diesem Thema liegt in seinen letzten Zügen. Einige der Teilnehmer haben ihre Wertungshefte bereits prall mit Fotos gefüllt an mich zurückgegeben. Die anderen bitte ich, ihre Hefte mit Bildern und Texten zu vervollständigen und sie bis Mitte Januar 2008 an mich zu senden. Auch jene Fahrer möchte ich dazu ermutigen, die nur wenige Ziele anfahren konnten. 39 Teilnehmer haben wir für diese Fahrt gewinnen können, und genau so viele Hefte würde ich gern auch auswerten.

Die Siegerehrung findet während der Jahreshauptversammlung statt. Jeder Teilnehmer erhält sein Wertungsheft dort oder franko per Post zurück.

Horst Orlowski

Grüne Riesen

In diesem Jahr sind Peter und ich zum ersten Mal bei der Tourenzielfahrt „Brücken verbinden“ mitgefahren. Ich war gleich so begeistert von der Idee, dass ich mir bald selbst Gedanken zu einem neuen Thema gemacht habe. Inzwischen wurde mein Vorschlag „Alte Bäume“ für die Tourenzielfahrt 2008 ausgewählt und ich darf den Wettbewerb ausrichten.

Warum fährt man solch einen Wettbewerb mit? Eigentlich nicht, um zu gewinnen. Sondern weil man dadurch eine Reihe schöner, interessanter Ziele hat. Zum Beispiel für eine Sonntagstour. Oder eine Wochenendtour, auf dem Weg in den Urlaub, im Urlaub – eigentlich immer, wenn man mit dem Motorrad unterwegs ist. Die „Alten Bäume“ liegen in landschaftlich



Ein Erlebnis ganz besonderer Art sind diese faszinierenden Naturdenkmale, die es beim Jahreswettbewerb anzufahren gilt. (Foto: Aufderheide)

sehr reizvollen Gegenden, wo es sicher auch noch so manches andere Interessante zu entdecken gibt. Die Bäume selbst sind die dicksten, ältesten und markantesten, die Deutschland zu bieten hat. Sie sind allesamt Naturdenkmale und überschreiten in ihrer Größe und Gestalt das normale Maß bei weitem. Vor meinem ersten Baumbesuch habe ich nicht gedacht, dass es so etwas in unseren Landen überhaupt gibt. Oder wusstet Ihr, dass wir hier Bäume haben, die Stammumfänge von acht oder sogar 15 Metern haben? Also – das ist ganz sicher mehr als eine Motorradtour wert!

Wie läuft so eine Tourenzielfahrt ab? Nach der Nennung erhält der Teilnehmer ein Wertungsheft und eine detaillierte Liste mit über 100 Bäumen in ganz Deutschland. Aus dieser Liste sucht man sich selber seine Ziele heraus und fährt sie an. Vor Ort macht man ein Foto vom Ortsschild und vom Baum (zum

Nachweis, dass man dort gewesen ist). Details, was auf den Fotos zu sehen sein sollte, gibt es im Wertungsheft. Für jeden angefahrenen Baum gibt es eine im Wertungsheft angegebene Punktzahl. Am Jahresende werden die Punkte addiert (es werden maximal 30 Bäume gewertet) und das Wertungsheft wird abgegeben. Wer möchte, bekommt sein Wertungsheft nach der Auswertung natürlich wieder zurück! Weitere Infos zur Anmeldung für die Tourenzielfahrt gibt es unter www.bvdm.de. Für BVDM-Mitglieder ist die Teilnahme übrigens kostenlos. Gegen eine Bearbeitungsgebühr von zehn Euro können erstmals aber auch Motorradfahrer, die keine BVDM-Mitglieder sind, an unserem Wettbewerb teilnehmen.

Ich würde mich freuen, möglichst viele von Euch für die „alten Bäume“ begeistern zu können!

Inge Aufderheide

Den Verband präsentieren

Mitstreiter für diverse Messeauftritte gesucht

Auch wenn für einige die Motorradsaison 2007 abgeschlossen ist, so bereiten wir (BVDM) uns doch sehr intensiv auf die kommende Saison 2008 vor. Dazu gehört seit langem das traditionelle Elefantentreffen des BVDM im Hexenkessel von Loh und natürlich auch die „Motorräder Dortmund 2008“. Die Messe findet statt von Donnerstag, 28. Februar, bis Sonntag, 2. März 2008. Geöffnet ist die beliebte Verbrauchermesse jeweils von 9 bis 18 Uhr und zusätzlich am Freitag verlängert bis 20 Uhr. Der BVDM wird wieder mit einem eigenen Stand vertreten sein. Zur Besetzung des Messestandes sowie für Auf- und Abbau werden viele helfende Hände gebraucht. Wer Lust und Zeit hat, den BVDM bei diesem Messeauftritt an einem

oder mehreren Tagen zu unterstützen, schreibt bitte eine E-Mail an [Dagmar.Schreiner@t-online.de](mailto: Dagmar.Schreiner@t-online.de). Wer noch keine Messeerfahrung hat, wir von dem Team eingearbeitet. Neben der Arbeit und vielen



Gesprächen bleibt auch Zeit für einen Bummel über die Messe. Passend zu unserem 50. Geburtstag wird sich der BVDM auch auf der größten Motorradmesse, der Intermot in Köln präsentieren. Zu unserem Jubiläum werden wir einen eigenen attraktiven Stand haben und wie 2006 wird der BVDM wieder das Biker-Camp ausrichten. Dazu benötigen wir wieder viele

tatkräftige Helfer. Sowohl auf dem Biker-Camp wie auch auf dem Stand, den wir unter dem Motto Sicherheit präsentieren wollen. Die Messe findet von Mittwoch, 8. bis Sonntag, 12. Oktober, statt. Das Biker-Camp wird voraussichtlich schon einige Tage früher öffnen. Wer uns hier unterstützen möchte, schreibt bitte eine E-Mail an [info@bvdm.de](mailto: info@bvdm.de). Wie die Mitstreiter aus 2006 berichten können, hat es trotz aller Arbeit auch viel Spaß gemacht. Wir haben weitere Messen und kleinere Aktionen, wie die Saisonöffnung der Motorradfahrer-lev.de Anfang April bei denen wir den BVDM präsentieren wollen. Eine genaue Auflistung folgt in der nächsten Ballhupe und wird im Internet veröffentlicht.
Dagmar Schreiner/lz

Herzlichen Glückwunsch

Der BVDM gratuliert seinen Geburtstagskindern

Ganz herzlich gratuliert der BVDM gratuliert allen Mitgliedern, die im November oder Dezember einen runden Geburtstag gefeiert haben oder noch feiern. Wir wünschen Euch Gesundheit und vor allem noch viele schöne Kilometer mit dem Motorrad. Natürlich gratulieren wir auch allen von Herzen die in dieser Zeit einen ganz „normalen“ Geburtstag hatten. Alles Gute!

75 Jahre: Fritz Barny, Wilhelm Eyrich, Dr.Klaus Gnoth; **70 Jahre:** Christine zur Mühl, Klaus Eckermann; **65 Jahre:** Manfred Höffgen, Peter Gippner; **55 Jah-**

re: Reinhardt Breite, Herbert Bachhuber, Klaus-Günter Dähn, Alois Schlinkmann Heiner Schaff-



land; **50 Jahre:** Klaus Adolph, Wolfgang Rücker, Hans-Jörg Sinn, Franz Hubert, Wolf-Dieter Palmberger; **45 Jahre:** Hans-Willi Thomas, Detlef Spieker, Günter Lang, Klaus-Dieter Marxen, Joachim Schmitt, Ralph Peterek, Roland Ballwieser; **40 Jahre:** Christian Vogelsang,

Detlef Wimmer, Andreas Barkey, Bernd zu Jeddelloh, Tell-Alexander Putsch, Uwe Scheider, Axel Hilborne Clarke.

Sollte jemand mit einem runden Geburtstag in dem genannten Zeitraum hier nicht erwähnt sein, liegt das möglicherweise daran, dass unserer Mitgliederverwaltung Euer Geburtsdatum nicht vorliegt.

Schreibt einfach einen Brief oder eine E-Mail an die Geschäftsstelle [geschaeftsstelle@bvdm.de](mailto: geschaeftsstelle@bvdm.de) (die Adresse findet Ihr unter Impressum), damit wir Eure Daten vervollständigen können. **lz**



Moderner Klassiker

Test der Triumph Thruxton – Ein Kumpel für alle Tage



Gefällige Erscheinung. Die Triumph macht schon im Stand eine richtig gute Figur. (Fotos: Lenzen)

Über 100 Jahre Motorradbau machen Triumph als älteste produzierende Motorradmarke einzigartig auf der Welt. Coventry, Meridan und Hinckley – drei Stationen auf dem Weg dorthin. 1902 beginnt die Produktion von Triumph-Motorrädern, 1983 erwirbt John Bloor die Rechte an Triumph, bis 1987 werden die Tiger und Bonneville noch in Lizenz gebaut, danach kommt für die „Old Ladies“ das Aus. Auf der internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA) 1990 in Köln werden neue Drei- und Vierzylinder-Modelle auf dem Messestand vorgestellt. Das zweite Kapitel der Firmengeschichte beginnt.

Da stehe ich nun in Friedrichsdorf am Taunus. Hier begann 1978 ein

Kapitel aus meiner Lebensgeschichte, nämlich meine Angestelltenkarriere. Hier ist seit einigen



Jahren auch Triumph Deutschland beheimatet. Die Karriere der Hinckley-Triumphs ist auch beachtlich. Wurden in der Saison

2002/2003 rund 20.000 Triumphs in Hinckley gebaut, so waren es 2006/2007 schon etwa 43.000. Mit 50.000 Stück wäre in Hinckley die Kapazitätsgrenze erreicht. Aber neue Produktionsstätten sind fertig oder im Bau. In Deutschland legt Triumph von Januar bis Mai 2007 mit einem Plus von 22,1 Prozent kräftig zu und ist damit bisher Gewinner des Jahres.

Der Mehrtagestest einer Modern Classic Triumph Thruxton reizte mich schon lange. Seit 2002 wird sie angeboten. Dieses Krad ist keins der modernen Hobbygeräte, aber auch kein Nostalgiebike wie beispielsweise die Royal Enfields. Mit den Modern Classics steht Triumph momentan konkurrenzlos am Markt und diese Modelle sind voll

alltagstauglich. Auf den Tri-Days 2007 in Neukirchen/Österreich machen Rainer Markert (Dealer Development Manager Germany & Austria) und ich endlich Nägel mit Köpfen – der Termin steht! Tja, stehen – da steht sie jetzt vor mir. Bei der ersten Sitzprobe sammelt die Tri gleich Punkte. Ich sitze im Motorrad, die Füße haben festen Bodenkontakt, der Oberkörper ist leicht nach vorne gebeugt – meine Lieblingsposition auf dem Motorrad.

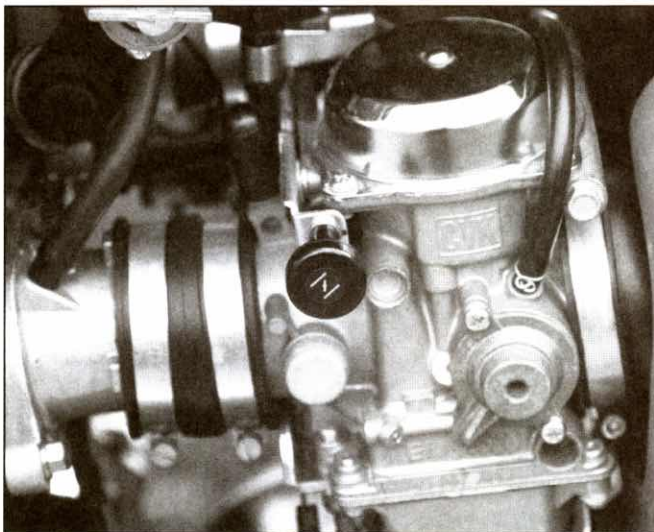
In den Rückspiegeln sehe ich nicht meinen Bizeps, sondern den rückwärtigen Verkehr. Die Instrumente liegen nebeneinander und sind einfach rund und schwarz auf weiß, so wie man sie am besten ablesen kann. Alle Schalter sind logisch angeordnet, Brems- und Kupplungshebel sind einstellbar. An die Bedienung hat man sich schnell gewöhnt. Mein Blick schweift über Chrom und Aluminium und wenig Kunststoff, alles



Klassische Rundinstrumente mit weiß unterlegten Skalen und ein paar Kontrolllampchen bieten die nötigsten Informationen.

hinterlässt einen hochwertigen Eindruck. Dann mache ich den Benzinhahn auf, ziehe den Choke ziehen (der ist am Vergaser angebracht), stelle die Zündung an (das Zündschloss befindet sich links am Hauptscheinwerfer) und

drücke den Startknopf: Der Motor springt spontan an, nach wenigen Metern wird der Choke nicht mehr gebraucht, der Motor läuft rund. Zuerst fahre ich in die Frankfurter Innenstadt zum Opernplatz, das heißt von einer Ampel zur nächsten. Positiv überraschen mich Bedienung und Handling, sowie der weiche aber druckvolle Vorwärtsschub des Motors ab etwa 2.000 U/min (aber nicht zu verwechseln mit den langhubigen Motoren vergangener Tage). Vibrationen sind nicht zu spüren. Im Stadtbetrieb kann allerdings die Wärmeabstrahlung des Motors störend wirken. Auch parken kann nervig werden: Einparken, Gang raus, Seitenständer ausklappen (Hauptständer gegen Aufpreis erhältlich), links Zündung aus und Schlüssel raus, mit zweitem Schlüssel rechts den Lenkkopf verriegeln – da gibt es simplere Lösungen. Der Lenkeinschlag könnte größer sein, Platz wäre noch vorhanden. Raus aus Frankfurt, hoch zum Feldberg. Ich gebe zum ersten Mal richtig Gas. Der Motor zieht



Auch bei einem auf klassisch gemachten Motorrad muss der Choke nicht griffungünstig am Vergaser liegen. (Fotos: Lenzen)

unspektakulär und ohne Drehmomenteinbruch bis 5000 U/min los, ab 6000 Umdrehungen sind deutliche Vibrationen zu spüren. Mit Vibrationsdämpfern im Lenker wären diese sicher in den Griff zu kriegen, aber ich glaube das möchte man bei Triumph gar nicht. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, über den Fahrbahnzustand wird man nicht im unklaren gelassen, gleiches gilt für die Sitzbank. Das Motorrad will mit etwas Druck durch Kurven gefahren werden, ist also weit entfernt von dem leichten, oft



Auch von dieser Seite ist die Maschine nett anzuschauen.

aber nervösen Handling moderner Sportmotorräder, hinterlässt aber einen zuverlässigen Eindruck ohne Überraschungsmoment (zum Beispiel Lenkungsflattern) und harmonisiert gut mit der Motorcharakteristik.

Die Bremsanlage (vorne und hinten je eine Scheibe) wird mit dem Motorrad leicht fertig. Die vordere Anlage lässt sich einwandfrei dosieren und reicht bei jedem Fahrbetrieb völlig aus. Die hintere will etwas kräftiger bedient werden. Sie verzögert aber spürbar und neigt vor allen Dingen nicht zum Blockieren. Kurz vor meinem „Basislager“ erreicht mich noch der angekün-

digte Regenschauer. Konnte die Reifenentwicklung der Leistungsexplosion moderner Motorräder im Trockenen noch mithalten, so sind aber auch die aktuellen Reifen im Nassen schnell überfordert und es gibt nur eins: „Gas zu und Vorsicht walten lassen“.

Am Testtag zwei fuhr ich quer durch die Eifel auf Straßen erster, zweiter und dritter Ordnung. Die Eindrücke des ersten Tages wurden bestätigt. Meine Fahrweise wurde frecher, ich fühlte mich immer wohler. Empfindliche Naturen sollten sich auf Straßen dritter Ordnung vorsichtshalber Schmerztabletten einstecken, denn ab und

zu gibt es Schläge bis hoch in die „Birne“. Als nächstes gönnte ich der Thruxton und mir eine Runde Nürburgring Nordschleife für 19 Euro. Absolut zuverlässig und sicher zieht die Thruxton ihre Bahn. Allerdings kommen aufgrund der erzielten Geschwindigkeiten an verschiedenen Streckenabschnitten Zweifel an der Leistungsangabe von 69 PS auf und 185 Spitze (laut Tacho) konnte ich auf dem Ring in der Vergangenheit schon mit deutlich schwächeren Maschinen erreichen. Zum Ausklang des Tages zeigte ich der Tri noch meine Hausstrecke. Aber auch die wurde von ihr fast problemlos gemeistert.

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.

CAMPING CARD INTERNATIONAL	
Name	MUSTERBORN, Klaus
Adresse	MUSTERBORN, 12345
Land	DEUTSCHLAND
Date of place of birth	01.01.1975
Passport no.	123456789
Date of place of issue	01.01.2005
Member no.	123456789
Valid until	31.12.05



Als nächstes stand noch eine Autobahnfahrt auf dem Programm. Geschwindigkeitsbegrenzung zu Ende – Vollgas! Bei Tacho 185 und der Nadel des Drehzahlmesser knapp über 7500 (hier beginnt der rote Bereich) kontrolliere ich erst einmal ob auch der fünfte Gang eingelegt ist. Bei den in den Papieren angegebenen Tempo 200 dreht das Ding etwa 8500 U/min,

Kilometern sind schon Obergrenze, oder? Ab 2008 erhält die Thruxton eine Einspritzanlage. Nett wäre auch eine Reserveleuchte statt Benzinhahngesummel. Eine weitere Modellpflege würde ein Einschlüsselsystem darstellen. Bei äußerer Betrachtung der Triumph Thruxton erhalte ich den Eindruck vom Einsatz wertiger Komponenten und guter Verarbeitung. Ob Frontscheinwerfer, Spiegel, Instrumente, Hebel, Kleinigkeiten wie Abdeckkappen am Lenker, Schutzbleche, Naben, Felgen, Bremsscheiben, Blinker, Seitenständer, alles wirkt gebaut wie für eine längere Freundschaft. Das gleiche gilt auch für den Rahmen, nebst Motorhalterungen. Bei dieser

Bauart kann natürlich kein Leichtgewicht entstehen (im Fahrzeugeschein stehen 230 Kilogramm). Vergleiche ich die Thruxton mit anderen, gleich teuren Mittelklassemodellen, die Tri gibt es ab etwa 9000 Euro, dann muss ich feststellen, dass sie sich beispielsweise hinter der BMW F800 oder Ducatis Monstermodellen nicht verstecken muss – im Gegenteil!

Wer sich für eine Triumph Thruxton entscheidet erhält keinen Lebensabschnittgefährten, sondern durchaus einen Kumpel für eine Dauerfreundschaft. Ich aber gebe sie jetzt wieder ab. Thruxton – war nett, Dich kennen gelernt zu haben.

Lonni

Ein
Stück Brot kann
wertvoller sein als Deine
ganze Maschine.
Biker-helfen-Kindern.de
Eine Initiative des CCF-Kinderhilfswerks
CCF
Kinderhilfswerk

ich habe den Hahn schnell wieder zuge dreht – laut Tacho 200 halte ich ohne Verkleidung sowieso nicht lange aus. Bis Tempo 150 bei 6000 U/min fühlt sich mein Körper noch wohl und der Motor der Thruxton auch. Rainer Markert und Christian Wachter (beide Triumph Deutschland) lachten nur: „Die Thruxton ist absolut vollgasfest und diese Drehzahlen machen der nichts aus!“ Alle 180 bis 210 Kilometer musste ich den Benzin hahn auf Reserve stellen und etwas zwölf Liter Benzin nachfüllen. Heißt das der Tank ist zu klein oder der Verbrauch ist zu hoch? Rund sechs Liter auf 100

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

**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 74/1895
Fax: 082 74/69985



Eine BMW für Jüngere?

Klaus Lonnendonker reagiert auf BMW-Antwort zur F 800

Lieber Rudolf Probst, beim Lesen Deiner Stellungnahme in der Ballhupe 3/2007 habe ich zuerst einmal geschmunzelt. Ich habe mir also das falsche Motorrad gekauft: „Die F800S ... erfüllt die Aufgabe, neue und jüngere Kunden für BMW zu begeistern“. Ich bin weder neu noch jung. Dabei wollte ich mir doch Anfang 2009 wieder eine F800 kaufen. Was ich nicht wollte ist, Briefe hin und her schicken, dieser hier ist mein letzter zu diesem Thema. Ich wollte meinen Erfahrungsbericht auch nicht unbedingt als Kritik verstanden wissen. Vielmehr wollte ich zur Verbesserung eines im Ansatz guten Produktes beitragen. Klar, einer der keine Rechtskurven fahren kann- sollte eigentlich seinen Führerschein abgeben, und wie konnte ich nur die Batterie mit einem Ladegerät vom freien Markt nachladen. Das BMW aber mit dem eigenen Ladegerät die Batterien auch nicht immer voll kriegt hast Du verschwiegen. Deine Zitate kommen mir bekannt vor (hausinternes Nachschlagewerk?): ... Lieferfähigkeitsgrad von fast 100 Prozent ... dürfte es sich um einen Einzelfall handeln ... könnten wir bei genaueren Angaben prüfen ... wurde bisher von unseren Kunden nicht reklamiert ... ! Darum geht es doch gar nicht. Es geht um die „Verschlimmbessererei“. Hier ein paar Fakten. Der Bremsbehälter war lagerhaltig wurde aber nicht ausgeliefert, weil kein Preis definiert war. Ich wollte Motorrad fahren und habe mich (nach acht Wochen Wartezeit!) auf dem freien Markt bedient. Jetzt, nach rund sechs Monaten, wurden

endlich die Halter des Starterrelais geliefert. So etwas habe ich bei BMW noch nicht erlebt. Ich habe noch nie so lange gebraucht um eine defekte Batterie zu diagnostizieren. Die Werkstatt war noch einmal so lange damit beschäftigt. Ich habe jetzt die dritte Batterie in meinem Motorrad – die zweite war einfach so direkt kaputt. Welcher BMW-Spezi ist bloß auf die Idee gekommen die „Roller“-Bremscheiben in die Serie einzubauen? Bei etwa 20.000 und jetzt 33.000 Kilometern wurden die krummen Bremsscheiben getauscht. Es gibt im Teileverzeichnis eine neue E-teil-Nr., dieses Teil war aber nicht lieferbar. Und es geht immer weiter. Samstags kommt die Meldung Birne (Abblendlicht) defekt. Beim Tanken wollte ich die Birne wechseln. Ich sehe nichts, ich fummle in der Verkleidung. Alte Birne raus, neue rein – Halteklammer unauffindbar. Laut Händler kein Einzelfall. Die Klammer ist nicht als Einzelteil erhältlich. Ich habe mir selber eine zurechtgebogen und mit einer größeren Unterlegscheibe gegen herausfallen gesichert (der Scheinwerfer wurde auch schon einmal auf Garantie ersetzt!). Als letztes wurde jetzt der Auspuffendtopf gewechselt, der war hinter der Befestigungsschelle rundherum gerissen. Das soll also Hightech sein? Das hier niedergeschriebene ist von mir fast lückenlos belegbar, dürfte aber auch in der BMW eigenen Datenbank zu finden sein. Ich stehe mit meinen Erlebnissen nicht alleine da. Nachzulesen in MO Sonderheft BMW Motorräder Nr. 22 und 23. Chefredakteur Jo

Soppa schreibt: „Wir sind keine Sparbrötchen. Für Top-Qualität aus Germany sind wir durchaus bereit, einen deutlichen Preisaufschlag zu zahlen. Aber die muss dann auch gewährleisten sein!“

Das war übrigens schon früher so. 1979 kostete eine BMW R100T 9.290,- DM, die recht erfolgreiche R100S sogar 10.990,-DM. Eine Honda CB750F2 kostete 7.098,-DM, eine Gold Wing K3 8.688,-, für 9.988,- gab es die Sechs-Zylinder CBX.

Die Verkaufszahlen geben den BMW Strategen natürlich recht und wünschenswert wäre eine möglichst lange Verweildauer „da oben“. Die BMW Mitarbeiter könnten sich am gesicherten Arbeitsplatz erfreuen und ich noch lange BMW fahren. Passend kommt gerade eine Meldung im Nachrichtensender ntv: BMW Jahreszahlen schlecht – Aktie ist Verlierer des Tages (-3,4 Prozent! Tja Rudolf, die fast 100 Prozent von denen Du geschrieben hast, habt Ihr bei BMW bis 2009 hoffentlich wieder erreicht (wegen des dann anstehenden Neukaufs). Ich wünsche BMW und natürlich auch Dir für die Zukunft weiterhin viel Erfolg. Mit motorsportlichem Gruß verbleibt **Klaus Lonnendonker**

(Das Schreiben von Klaus habe ich an BMW weitergeleitet. Eine Antwort wird in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Anm. d. Redaktion)

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns vor, Leserbriefe zu kürzen oder in Auszügen zu veröffentlichen. Zuschriften bitte an die Redaktionsanschrift oder per Mail an redaktion@ballhupe.de.

DMSB-Umweltpreis vergeben

MSC Braach erhält 5000 Euro für sein Engagement

Den DMSB-Umweltpreis 2007 erhält der MSC Braach. Der Motorsportclub aus dem nordhessischen Rotenburg erhält den mit 5.000 Euro dotierten Preis für sein Engagement im Jugendkartbereich, denn hier wurden die Clubfahrzeuge für den Betrieb mit alternativen Kraftstoffen umgerüstet. Die Jury würdigte damit die entschlossene Umsetzung von ökologischem Bewusstsein, technischer Entwicklung und Freude am Motorsport in der Jugendarbeit.

Um einen Beitrag zur Senkung von CO₂-Emissionen zu leisten, hat sich der MSC Braach in der vergangenen Saison entschlossen, die im Jugendkartsport eingesetzten Fahrzeuge auf Bioethanol umzu-

stellen. Die besondere Anerkennung fand dabei die notwendige technische Weiterentwicklung, etwa bei der Gemischaufbereitung und der Vergaserauswahl.

Der Umweltpreis des DMSB ist Teil eines umfangreichen Pakets von Umweltmaßnahmen, mit dem der Dachverband der deutschen Motorsportler in allen Bereichen umweltbewusstes Handeln fördert und fördert. Jeder Sport und mit ihm der jeweilige Spitzenverband muss auf Umweltbelange Rücksicht nehmen. Dies wurde jüngst einmal mehr besonders deutlich, als der Vorsitzende des deutschen Olympischen Sportbundes, Thomas Bach, und Bundesumweltminister Sigmar Gabriel die

Studie „Green Champions“ der Öffentlichkeit vorstellten. Hier wurden die Ergebnisse einer Studie der deutschen Sporthochschule Köln und des Öko-Instituts Berlin zusammengefasst. Daraus wurde ein Handbuch für die umweltgerechte Durchführung von Sportgroßveranstaltungen. Der Leitfaden nennt drei Mal den Motorsport als vorbildlich in der Umweltorganisation: Mit den DMSB-Umweltrichtlinien und dem Umweltbeauftragten, die bei jeder Veranstaltung des DMSB angewandt beziehungsweise eingesetzt werden müssen, hat der Motorsport eine Vorreiterrolle unter allen Sportdachverbänden übernommen.

DMSB

Interessanter Lesestoff

Ein autobiografischer Roman

Genau das Richtige für die kalte Jahreszeit ist dieses Buch von Reno Kassmann. Auf mehr als 300 Seiten beschreibt er, spannend geschrieben, seine Erlebnisse in verschiedenen Ländern der Welt. Ob Europa, Afrika, Nord-, Mittel- oder Südamerika, der 54-jährige Ostfrieser war 25 Jahre lang in der Welt unterwegs, meist mit einem Motorrad. Er lernte viele Menschen und vor allem sich selbst kennen.

Reno Kassmann, „Lebe deinen Traum, Schicksalsschläge inbegriffen“, 371 Seiten, broschiert, Bettina-Peters-Verlag, ISBN 978-3-939691-73-0, **12**



Habt Ihr Anregungen, Kritik oder Lob? Seid Ihr anderer Meinung? Dann schreibt mir doch einen Leserbrief. Zuschriften bitte an die Redaktionsanschrift oder per E-Mail an ballhupe@bvdm.de. Ich freue mich über jede Zuschrift.

Vorschau auf die Ballhupe 1/08

Und das erwartet Euch im nächsten Heft:
Elefantentreffen
Treffen und Termine
Testberichte
Einladung JHV

Redaktionsschluss für die Ausgabe 1/2008 ist der 15. Januar.

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

Wir vertreten mehr als 13.000 Motorradfahrer!

BVDM: Aktiv für Dich!

Gemeinsam mit Dir sind wir noch stärker!



Damit Du den BVDM bei seinem Engagement für die Belange der Motorradfahrer unterstützen kannst, ohne einem Verein anzugehören, bieten wir Dir auch eine Fördermitgliedschaft für 12 Euro pro Jahr an.

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

Als ordentliches Mitglied zahlst Du

4 Euro Beitrag pro Monat.

Dafür erhältst Du zahlreiche Vorteile wie:

- viermal jährlich unsere Verbandszeitschrift
- Beratung in allen Fragen rund ums Motorrad
- Sicherheitstrainings zu günstigen Konditionen

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

Zusammen mit dem Mitgliedsausweis senden wir Dir die Satzung und einen BVDM-Aufkleber zu.

Bitte zahle Deinen Beitrag erst nach Aufforderung!

Trenne den ausgefüllten Anmeldebogen an der Markierung ab und sende ihn an folgende Adresse:

BVDM-Geschäftsstelle
Carl-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz

Weitere Informationen gibt es im Internet unter:

www.bvdm.de

oder sende uns eine E-Mail an:

info@bvdm.de

☐ **Mitgliedschaft**

☐ **Fördermitgliedschaft**

☐ **Einzugsermächtigung**

☐ **Ehepartner eines Mitglieds**

☐ **BVDM-Verein** ☐ ja ☐ nein

☐ **Ehepartner eines Mitglieds**

☐ **BVDM-Verein** ☐ ja ☐ nein

Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an.

☐ **Einzugsermächtigung**

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

Hinweis nach § 43 BDSG: Die Daten unserer Mitglieder werden unter Beachtung der Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes mit Hilfe einer EDV gespeichert.

GLÄNZENDER LESESPASS!

**TOUREN-
FAHRER**

TOURENFAHRER

TEST-ABO

6 Monate Probe lesen

Das TF-TEST-ABO sichert Ihnen Lesespaß pur, und obendrauf gibt es noch etwas „Glänzendes“ für Ihr Allerliebstes.

**TEST-ABO
25,50
Euro**

Der Motorrad & Auto-Reiniger
in der praktischen 1-Liter Sprühflasche!
Blitzschnell, blitzsauber und vollständig
biologisch abbaubar.

Protect & Shine
verleiht nicht nur Ihrem Motorrad neuen
Glanz, schützt Metall- und Chromteile
wirksam gegen Korrosion.

**DANKESCHÖN
MOTOREX CLEANER-SET**



Wenn Sie mehr erfahren möchten, besuchen Sie uns online:
www.tourenfahrer.de

TF-TEST-ABO

☐ Ja, ich möchte sechs Monate lang TOURENFAHRER testen und erhalte als Dankeschön das **MOTOREX CLEANER-SET***

Die Lieferung soll erfolgen ab Heft: _____

Name/Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Datum/Unterschrift _____

Gewünschte Zahlungsweise

☐ Buchen Sie den Rechnungsbetrag von meinem Konto ab:

Bankleitzahl _____ Konto-Nr. _____ Geldinstitut _____

☐ Ich zahle nach Eingang der Rechnung.

Der Abo-Preis für 6 Hefte inkl. Porto beträgt (in) Inland 25,50 €. Abo-Lieferungen ins Ausland können nur auf Rechnung oder durch Vorabinsendung eines Schecks über 33 € ausgeführt werden.

Nach Ablauf des Test-Abos schicken Sie mir TOURENFAHRER zum Jahres-Abo-Preis von 51 € im Inland; Lieferungen ins Ausland können nur auf Rechnung oder durch Vorabinsendung eines Schecks über 66 € ausgeführt werden. Das Jahres-Abo können Sie jederzeit kündigen und erhalten zuviel gezahltes Geld zurück.

Falls Sie nach dem Test TOURENFAHRER nicht weiterlesen möchten, schicken Sie bitte nach Erhalt der 5. Ausgabe eine kurze Info an unseren Abo-Service: PMS & Co. KG, Frau Lattmann, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf, Tel. 0211/690 78 99 86, l.lattmann@pms-abo.de.

Bitte ausfüllen und senden an: Reiner H. Nitschke Verlags-GmbH, TOURENFAHRER, Eifelring 28, 53879 Euskirchen oder per Fax 02251/6504619

* Solange Vorrat reicht / Der Versand der Prämie erfolgt nach Zahlungseingang und kann bis vier Wochen dauern.