

BALLHUPE



Ausgabe 4/2008



Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



Editorial

Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Während die Winterfahrer unterwegs zu und auf ihren Treffen sind, ist für den ein oder anderen die Zeit gekommen, sich und das Motorrad fit für die Saison zu machen. Auch der BVDM-Vorstand nutzt diese Zeit, um die Arbeitsschwerpunkte für das Jahr festzulegen und zu überlegen, wo wir uns mehr engagieren und welche Aktivitäten wir in Angriff nehmen wollen.

Eins steht dabei wie in den Vorjahren fest: Hauptthema ist und bleibt die Sicherheit und die Reduzierung von Unfällen mit Motorradfahrern. Der BVDM ist seit Jahrzehnten Vorreiter in Sachen Sicherheit. Mittlerweile hat auch die Politik und insbesondere die Europäische Union dieses Thema entdeckt. Weltweit wird an Konzepten zur Reduzierung der Unfallzahlen gearbeitet. Fahrerassistenzsysteme, wie das ABS eines ist, werden entwickelt und getestet. Auch wenn der Automobilsektor dabei an erster Stelle steht, wird auch das Motorrad immer mehr in den Blickpunkt rücken. Ziel ist es, den Fahrer zu unterstützen und Fehler zu verhindern und auszubügeln. Bei aller Begeisterung für moderne Technik: Der Einsatz muss sinnvoll sein. Für mich sind

die Pläne von fremdgesteuerten und computerüberwachten Fahrzeug eher eine Schreckensvision. Die Technik muss den Fahrer unterstützen, nicht umgekehrt.

Die Fehlerquelle Mensch lässt sich auch mit noch so viel Technik nicht gänzlich ausschließen. Deshalb ist es wichtig, den Fahrer (natürlich auch die Fahrerin) entsprechend zu schulen. Zum einen durch eine qualifizierte Ausbildung in der Fahrschule, die bezahlbar bleiben muss, zum anderen durch Weiterbildung wie sie etwa ein Sicherheitstraining darstellt. Ich finde es begrüßenswert, dass Versicherungen den Fahrern Rabatte gewähren, die regelmäßig ein Sicherheitstraining absolvieren. Der BVDM wird auch 2009 zahlreiche Sicherheitstrainings und einen Spannungsfahrerlehrgang anbieten, wir werden versuchen, möglichst viele gefährliche Streckenabschnitte zu entschärfen und wir wollen gezielt gegen Streckensperrungen vorgehen.

Damit wir dabei erfolgreich sein können, brauchen wir die Unterstützung von möglichst vielen Motorradfahrern. Auch Du kannst uns aktiv helfen. Sei es durch Melden einer gefährlichen Strecke oder bei der aktiven Arbeit vor Ort für ihre Entschärfung.

Der BVDM wird sich 2009 auf zahlreichen Messen präsentieren und dort über seine Arbeit berichten. Hier können sich auch die Clubs darstellen und so neue Mitglieder werben.

Das Fahren soll und wird bei den Aktivitäten aber nicht zu kurz kommen, denn wir haben wieder einen attraktiven Jahreswettbewerb, unsere Tourentrophy und geführte Touren. Es ist garantiert für jeden etwas dabei. Macht alle Werbung für unseren Verband, damit wir weiter wachsen und die Interessen aller Motorradfahrer noch effektiver vertreten können. Einen guten Start in die Saison wünscht Euch



R. Daniel Sturm
Vorsitzender BVDM

Inhalt

IMPRESSUM

	Seite
<i>Jahreshauptversammlung</i>	4
<i>Deutschlandfahrt</i>	4
<i>BVDM-Stand auf der Intermot</i>	5
<i>Bikercamp</i>	8
<i>Gedenkfahrt Altenberger Dom</i>	10
<i>Jampot Rallye in Rzucewonde</i>	12
<i>Erlebnisse auf dem Weg zu alten Bäumen</i>	16
<i>Jahreswettbewerb Türme</i>	18
<i>Test BMW R 1200 GS</i>	20
<i>Ungeliebte Beifahrer</i>	23
<i>Sternfahrt pro MZ</i>	25
<i>Von Köln nach Kapstadt - Buchbesprechung</i>	27
<i>Rennstrecke in Eigenregie</i>	28
<i>Archiv</i>	30
<i>Leserbriefe</i>	31
<i>Nachruf</i>	31

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:

Manfred Ahrens, Ingo Bläske,
Herma Janßen, Bernd Lau-
de, Andreas Porz, Wolfgang
Schmitz, A. Schönherr, Dag-
mar Schreiner, Karsten Steinke

Wichtige Adressen:

BVDM-Geschäftsstelle

In den 14 Morgen 9
55257 Budenheim
Tel. 06139/293209
Fax 06139/293210

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



Zu Gast bei den Biathleten

BVDM-Jahreshauptversammlung findet in Oberhof statt

Die Teilnehmer der Deutschlandfahrt werden den Ort unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung noch gut kennen, war Oberhof doch 2006 Zielort der Deutschlandfahrt. Es gab ein schönes Rahmenprogramm mit Schießen in der Biathlonarena und Besichtigung der Sportanlagen mit den Sprungschanzen. Hiermit lädt der Vorstand alle Mitglieder herzlich zur Jahreshauptversammlung am letzten Aprilwochenende, 25. und 26. April, ein. Wir werden wieder in Oberhof zu Gast sein, wo wir bei der Deutschlandfahrt gut aufgenommen worden sind. Auch in diesem Jahr wird ein Rahmenprogramm angeboten, die Details des Programms und die Tagesordnung erfahrt Ihr in der nächsten Ballhupe. Wer Anträge zur Jahreshauptversammlung stellen möchte, sollte sie jetzt schriftlich beim Vorstand oder

der Geschäftsstelle einreichen. Eine separate schriftliche Einladung zur JHV erfolgt nicht.

Die Teilnahme wird sich auf jeden Fall lohnen. Nicht nur, dass Ihr aktiv an der weiteren Entwicklung des Verbandes mitwirken könnt, es ist auch eine wunderschöne Gegend, die zum Motorradfahren geradezu einlädt. Die Landschaft ist herrlich und es gibt tolle Motorradstrecken mit richtig gutem Asphalt.

Und zudem stehen wieder Wahlen auf dem Programm. Wir brauchen noch Verstärkung im Vorstand, einige Positionen sind neu zu besetzen. Macht Euch doch einmal Gedanken, wo und wie Ihr den Verband unterstützen könnt und wollt. Zwei drei Stunden Zeit in der Woche und ab und an ein Samstag reichen an Zeitaufwand allemal. Auch wer uns als Referent, bei einer Messe regional vor Ort,

oder als Regionalbüro unterstützen will, ist herzlich willkommen. Wie Ihr auch in dieser Ausgabe und auf unserer Homepage www.bvdm.de im Forum seht, gibt es zahlreiche Gelegenheiten, den Verband zu unterstützen. Wie haben gerade von Clubs und IGs in letzter Zeit verstärkt Nachfrage nach Mitgliedschaften, Vor allem nach Koop-Mitgliedschaften. Auch für Clubs sind die Messen, gerade die regionalen, eine gute Gelegenheit, sich in der Öffentlichkeit dazustellen und neue Mitglieder zu werben. Das Messteam unterstützt euch gerne bei Euren Aktivitäten.

Auch in Sachen Sport gibt es bei uns noch Bedarf. Wir haben mit der Tourentrophy und der Tourenziel-fahrt schöne Veranstaltungen, bieten geführte Touren an, wollen das aber weiter ausbauen. Neue Ideen sind jederzeit willkommen. **lz**

Zwischen Ostsee und Seenplatte

32. BVDM-Deutschlandfahrt mit Zielort Stralsund

Nach der schönen Deutschlandfahrt 2008 mit Zielort Büsum (Nochmal ein herzliches Danke an Jens Weinerdt und alle Helfer.), steht der Zielort für die 32. BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer fest. Viele Teilnehmer haben schon neugierig nachgefragt, wo es denn in diesem Jahr hingeht. Es geht an die Ostsee nach dem Motto: selber aktiv planen, orientieren und fahren! Vom 28. bis 30. August 2009 (wie immer am letzten Augustwochenende) führt die tourensportliche Orientierungsfahrt

abseits der großen Ballungsräume und Verkehrsströme über besonders schöne Motorradstrecken zu touristisch und kulturell interessanten Orten. Wasser, Geschichte und Kultur könnte das Motto lauten. Das Veranstaltungsgebiet erstreckt sich über Mecklenburg-Vorpommern. Highlights an der Ostseeküste sind Fischland, Darß, Zingst, Hiddensee, Rügen und Usedom. Die Mecklenburgische Seenplatte, im Süden des Verwaltungsgebietes, gehört mit ihren über 1000 Gewässern zu den schönsten und größten

zusammenhängenden Seengebieten Europas.

Zielort ist die Hansestadt Stralsund, die ihren 775. Geburtstag feiert und zum UNESCO-Welterbe gehört. Aktuelle Infos und die Ausschreibung gibt es demnächst unter: www.bvdm.de/Deutschlandfahrt oder bei der BVDM-Geschäftsstelle, In den 14 Morgen 9, 55257 Budenheim. Wer mehr über die Deutschlandfahrt erfahren will, kann sich auf unserer Homepage auch die Berichte aus den Vorjahren ansehen. **Wolfgang Schmitz**



Tolle Präsentation bei Intermot

Erfolgreicher Messeauftritt zum Abschluss des Jubiläumsjahres

Anstrengend waren die Messtage und trotz allem hat es riesigen Spaß gemacht, Flagge zu zeigen für den BVDM auf der 6. Intermot in den Kölner Messehallen vom 08. bis 12. Oktober 2008. Bereits Ende Juli trafen die ersten Unterlagen für die Anmeldung unseres BVDM-Messestandes bei Michael Lenzen ein. So klein sollte es zu unserem 50. Geburtstag nun doch nicht sein und es wurden letztendlich stattliche 55 Quadratmeter – doppelt so groß wie unser üblicher Messestand auf der „Motorräder Dortmund“. Zum Aufbau des Messestandes trafen wir uns am Freitag, 3. Oktober, in den fast leeren Messehallen – es war Feiertag. Eigentlich wollten wir anlässlich unseres 50. Geburtstages die ganz große Zehn-Meter Plane vom Elefantentreffen aufhängen, aber leider machte uns dann die Messe Köln aus sicherungstechnischen Gründen einen Strich durch die Rechnung. Die Stimmung blieb



Dagmar und Wilhelm in Aktion. Natürlich informieren wir auf Messen auch über das Elefantentreffen. (Foto: Biethan)

trotzdem gut, und wir bauten bis zum Abend fast den kompletten Stand auf. Aber das Wesentliche, unsere Messe-Plane über dem Stand fehlte jetzt noch und natürlich unsere „50“. Dies und einiges mehr wurde am Samstag erledigt. Am darauf folgenden Montag (6. Oktober) folgte der Feinschliff mit

den vielen zeitaufwendigen Kleinigkeiten, wie Anbringen unserer Bilder an unsere Messewände, zum Beispiel von Elefantentreffen, Sicherheitstraining, Trialtraining, Gespannfahrerlehrgang oder Unterfahrschutz – bestens ausgeführt durch Eimi (Margret Eimermacher), die die weiteren Messtage „Dienst“ im Bikercamp übernahm. Der Beamer musste für die an den Messtagen laufende Präsentation unserer sonstigen tourensportlichen Veranstaltungen ausgerichtet und neu justiert werden. Auch unsere Ausstellungsmaschinen wurden am Nachmittag angeliefert. Unser Oldie, der „Grüne Elefant“ von Lothar aus Iserlohn (bereits auf der Motorräder in Dortmund zu sehen gewesen) sowie als Kontrast etwas ganz Neues, die BMW F 800 Roadster von BMW Hammer aus Köln, Nummer vier von zehn geplanten Maschinen fanden ihren Platz. Friedrich-Wilhelm baute uns noch einen Schaukasten, in dem



Gut besetzt mit engagierten Helfern war der große und attraktive BVDM-Stand. Erfreulich ist dabei auch die hohe Frauenquote. (Foto: Schreiner)

Kacheln von unseren Deutschlandfahrten der letzten sieben Jahre untergebracht waren sowie diverse Plaketten von unterschiedlichen Motorradfahrten aus den Gründerzeiten des BVDM (Gelber Schal) oder vom Landesverband Rhein-Ruhr (LVRR), ein dem BVDM angeschlossener Club.

Die Messtüre für die Besucher konnten sich nun öffnen, da wir auch mit der aktuellen Ausgabe der Ballhupe ausgestattet waren. Kurz vor Einlass am ersten Messtag gab es noch eine kleine Teamsitzung an unserem Messtand, da ich erfreulicherweise auch neue Helfer wie etwa Horst Labisch als Standpersonal begrüßen durfte. Mein B V D M -

Infoordner als Hilfsmittel und Nachschlagewerk mit den wichtigsten BVDM-Daten und –t Themen hatte sich bereits im Frühjahr in Dortmund bewährt, war aktualisiert worden und hat sich während den Kölner-Messtagen nicht nur für unsere „Neuen“ als sehr hilfreiches Nachschlagewerk erwiesen.

Der Besucherandrang am ersten Messtag lief sehr schleppend. Vielleicht lag es am regnerischen Wetter oder viele nutzten noch das letzte Ferienwochenende und waren verreist. So hatten wir genügend Gelegenheit, uns selbst

auf der Messe umzuschauen. Was allerdings eine Roller- und Motorradmesse mit Quads oder auch jeepähnlichen vierrädrigen Fahrzeugen mal mit, mal ohne Bedachung zu tun hat, ist mir in meiner bisher noch jungen Motorradzeit allerdings verschlossen geblieben. Vielleicht liegt es ja an den mit Überrollbügel ausgestatteten Fahrzeugen – es war ja auch eine Messe für **Roller**.

An unserem Messtand zeigte

Art Schnitzeljagd auf zwei beziehungsweise drei Rädern machen, die in landschaftlich interessanten Gegenden unter anderem in Eifel, Spessart, Sauerland, Schwarzwald und neu in 2009 im Westerwald (als Ersatz für die bekannte Luxemburg-Ori) stattfinden. Viel berichten konnten hier Kirsten und Ingo Bläske, da sie selbst seit Jahren begeisterte TT-Teilnehmer sind und Ausrichter der diesjährigen Abschlussfahrt waren. Unterstützt

wurden sie von Peter Auf der Heide, dem Fahrleiter der Tourenrophy und der in diesem Jahr auch intensiv die Ausgestaltung der Tourenzielfahrt „Alte Bäume“ unterstützt hat. Da das



sich dann am Wochenende doch noch sehr viel Informations- und Gesprächsbedarf. Bereits zu Ende der laufenden Motorradsaison war die Nachfrage nach Terminen für Sicherheitstrainings, sei es Solo, Gespann oder auch für Roller, Trainings nur für Frauen oder aber auch Enduro und Trial für 2009 sehr hoch. Entsprechende Geschenkgutscheine für BVDM-Trainings wurden bereits nachgefragt – ein ideales Weihnachtsgeschenk für Motorradfahrer kristallisierte sich da heraus. Neugierig konnten wir auf unsere alljährlich stattfindende Touren-Trophy (TT), eine

Thema für unsere Tourenzielfahrt 2009 noch nicht bekannt war, vertrösteten wir hier auf die „Motorräder Dortmund 2009“ oder auf unsere Homepage www.bvdm.de, wo wir zur Jahresbeginn das neue Thema bekannt geben und die Ausschreibung veröffentlichen werden (Siehe Artikel auf Seite 18).

Der Kontrast unserer beiden Ausstellungsmaschinen konnte wohl nicht größer sein. Während die einen sich den „Elefanten“ begeistert ansahen - das war meist eher die ältere Generation, stand bei den Jüngeren die Roadster im Mittelpunkt des Interesses. Und,



na ja, das Mittelfeld verglich mit kritischem Blick – das Gestern und Heute. Dazu zwei Erlebnisse: Ralf Lange aus Köln stand begeistert vor unserem grünen Elefanten, dem KS 601-Gespänn. Er zeigte mir ganz spontan seine Bilder von seinem ersten BVDM-Elefantentreffen 1961 auf dem Nürburgring, an dem er mit seiner Zündapp KS 601 teilgenommen hat, und wusste sehr viel zu erzählen. Dann der ganz junge Mann, der mit seinem Vater ebenso begeistert, jedoch vor der Roadster stand und erklärte, welche Teile er gerade an diesem Ausstellungsstück, der Nummer vier von zehn eingebaut hatte – sie aber leider noch nicht Probe fahren durfte, da der Führerschein noch fehlt.

Insgesamt war unser Messestand mehr als attraktiv gestaltet und in der Halle weithin sichtbar.

Es gäbe an dieser Stelle sicherlich noch viel zu berichten über die gemeinsam verbrachte Messe-Zeit während der Intermot. Zum Beispiel von unseren jungen BVDM-Repräsentantinnen wie Sonja Strobel, die begeistert von der Roadster ist, weil sie bereits eine Probefahrt mit dem Motorrad



Eine der Neuheiten auf der Intermot war die 1000er BMW-Sportmaschine.

machen konnte, oder Judith Karasch, die gemeinsam mit ihrer Schwester Martina (die schon als Sozia mitgefahren ist, aber auch gerne den Motorradführerschein machen möchte) am Bikergottesdienst auf dem Roncalliplatz und anschließendem Corso zum Messegelände teilgenommen hat (beide Mädels waren auch schon im Einsatz in Dortmund). Sie erwiesen sich als ideale Gesprächspartner für die jungen Messebesucher. Ich bin mächtig stolz auf unseren Einsatz auf der

Intermot, der guten Zusammenarbeit, dem gemeinsamen Spaß und auch unsere Erfolge. Für den Unterfahrschutz konnten wir 150 Euro an Spenden sammeln und viel wichtiger – fünf Neumitglieder gewinnen. Meinen ganz herzlichen Dank auch im Namen des BVDM an Euch alle, die Messebauer und das Standpersonal (auch die nicht namentlich Erwähnten) und ich lade Euch bereits jetzt schon herzlich zu unserem Treffen in die Eifel ein. Den Termin werde ich Euch rechtzeitig bekannt geben.

Der Termin für die „Motorräder Dortmund 2009“ steht bereits fest: 5. bis 8. März 2009 in den Westfalenhallen in Dortmund. Wer also Lust hat, mit mir gemeinsam dabei zu sein, schreibt bitte eine E-Mail an Dagmar.Schreiner@t-online.de. Ich freue mich auf regen Zuspruch, auch von BVDM-Mitgliedern, die bisher noch keine Messeerfahrung haben. Wir sind ein tolles Team und freuen uns über jeden, der gemeinsam mit uns den BVDM repräsentieren möchte.

Dagmar Schreiner



Neues für Einsteiger präsentierte auch Suzuki. (Fotos: Lenzen)

Bikercamp auf der Intermot

Tolle Truppe und viel Spaß - Weniger Übernachtungen



Ohne die zahlreichen Helfer könnten wir das Bikercamp nicht durchführen. Und Spaß hat es allen gemacht.

Während die Kölnmesse für die Intermot 2008 - wenig überraschend - einen neuen Rekordbesuch meldete (über 200.000 Besucher), war davon auf dem Bikercamp nicht viel zu spüren. Im Vergleich zu 2006 waren rund 400 Übernach-

tungen weniger zu verzeichnen. Das liegt sicher daran, dass es zwischenzeitlich in Köln mehr Hotels gibt, so dass die Kapazität an Betten einfach größer ist und dass die Messe nun auch in Köln etabliert ist und die Aussteller

langfristiger planen. Wir haben, in Erwartung steigender Zahlen, unseren Aufwand erhöht, hatten mehr Personal vor Ort (herzlichen Dank an die tolle Truppe) und ein Zelt für die Bewirtung, so dass unsere Fixkosten deutlich höher als im Vorjahr waren. Wie sind zwar finanziell gerade so über die Runden gekommen, aber der Aufwand steht in keinem Verhältnis zu den Einnahmen, mit denen wir schließlich unsere Arbeit für mehr Sicherheit und Gleichberechtigung der Motorradfahrer finanzieren. Wenn die Messe und der Industrieverband Motorrad (IVM) für 2010 nicht den größten Teil der Fixkosten übernehmen, sehe ich wenig Sinn darin, das Bikercamp noch einmal zu betreiben. Das war auch schon alles Negative, was es über das Bikercamp zu berichten gibt, auch wenn es sicher der ent-



Solche Hingucker sind auf der Intermot die Ausnahme. (Fotos: Lenzen)



Mit Motorrad und Zelt kommen zur größten Motorradmesse in Deutschland nur wenige Motorradfahrer. Großer Mann mit kleinem Hund: Calli beim Gassigehen. Seine Erziehungsversuche waren allerdings vergebens.



scheidende Punkt ist. Die Arbeit mit der motivierten Truppe hat viel Spaß gemacht. Diesmal übernahm Bernhard Reckmann die Organisation, Olaf Biethan hat kräftig mitgeholfen, auf die Truppe vom ET-Ma-tratzenlagen können wir uns eh blind verlassen. Und Eimi in der Kasse ist ohnehin eine Bank. Am Wochenende wurde sie noch von Carla unterstützt.

Auch das Standpersonal hat eine tolle Arbeit geleistet. Insgesamt waren für uns knapp 50 Helfer bei der Intermot im Einsatz. Dass so viele ihre Freizeit opfern, um uns bei diesen Aktivitäten zu unterstützen, ist mehr als nur ein kleines Dankeschön wert. Dieses ehrenamtliche Engagement kann man gar nicht hoch genug einschätzen. Ohne Euch könnten wir unsere Veranstaltungen nicht durchführen. Ich hoffe, wir sehen uns alle in der Eifel, wo wieder das Helfertreffen stattfinden wird.

Die Resonanz der Besucher auf das Bikercamp war erneut gut. Sie waren von unserer Arbeit an-

gekommen und fühlten sich bei uns gut aufgehoben. Selbst Hundebetreuung mit Gassigehen war bei uns inklusive. Auch wenn nicht jeder Hund auf Calli hört. Das klappt bei den Helfern meistens besser. Wir haben für den BVDM wieder gute Werbung gemacht und einen für die Kölnmesse wichtigen Service geleistet. Auch wenn die wenigsten Besucher Motorrad-

fahrer waren. Ich setze jedenfalls darauf, dass die Kölnmesse und der IVM unserer Arbeit bei der nächsten Intermot entsprechend honorieren und für bessere Rahmenbedingungen sorgen werden.

lz



Stets hilfsbereit: Die Truppe vom Intermot-Bikercamp. (Fotos: Lenzen)

31. Gedenkfahrt Altenberger Dom

Rund 5000 Motorradfahrer beim Saisonabschluss



Rund 5000 Motorradfahrer führen im Konvoi durch Köln bis zum Altenberger Dom.

Sie hat eine sehr lange Tradition, die Gedenkfahrt von Köln zum Altenberger Dom. Ende Oktober fand sie bereits zum 31. Mal statt. Auch der BVDM war wieder mit einigen Helfern zur Streckensicherung dabei, ebenso wie die Malteser, die Biker der Bundespolizei und der Aktion Blauer Punkt der evangelischen Kirche im Rheinland, die diese Fahrt organisiert. Dahinter steht vor allem Pfarrer Ingolf Schulz, der als erster einen Motorradfahrergottesdienst veranstaltet hat. Mittlerweile gibt es jedes Jahr zahlreiche so genannte „Bikergottesdienste“ in ganz Deutschland. Mit ihrer langen Tradition und der Fahrt mitten durch Köln ist die Gedenkfahrt zum Altenberger Dom etwas ganz besonderes. Und so wunderte es nicht, dass bei gutem Herbstwetter wieder rund 5000 Motorradfahrer dem Aufruf von Ingolf Schulz und seiner Frau Agnes Benack (die

beiden haben einige Zeit vorher geheiratet. Dazu noch einmal herzlichen Glückwunsch) gefolgt waren. Am Verteilerkreis-Süd in Köln startete der Konvoi, begleitet von zahlreichen Motorradpolizisten. Und die Menschen am Straßenrand mussten fast eine halbe Stunde

warten, bis die Motorradkarawane vorbeigezogen war. Die meisten Zuschauer winkten den Motorradfahrer zu und übten sich in Geduld, doch einige Passanten versuchten, trotz klarer Anweisungen der Ordner, die Straße zu überqueren. Dennoch erreichten die Motor-



Agnes und Ingolf (2. u. 3. v. l.) vor dem Start am Verteilerkreis-Süd in Köln. Viele Helfer in Warnwesten sicherten den Konvoi. (Fotos: Lenzen)

radfahrer ohne Zwischenfälle und längere Stopps den Altenberger Dom. Hier gab es beim Gottesdienst Zeit, um inne zu halten, und der verstorbenen und verunglückten Kollegen zu denken. Für jeden wurde eine Kerze angezündet. Und es waren wie immer viel zu viele. Für die musikalische Begleitung der Lieder sorgte eine Band, aber das Singen scheint unter den Motorradfahrer nicht allzu beliebt zu sein, denn der Gesang viel recht bescheiden aus. Der Dom war bis auf den letzten Platz gefüllt und es war ein ergreifender Gottesdienst. Im Anschluss nutzten zahlreiche Zweiradfahrer die Gelegenheit zu einer Tour durch das Bergische Land. Und für viele stand fest, dass sie auch 2009 wieder bei der Gedenkfahrt zum Altenberger Dom dabei sind. **lz**

www.aktion-blauer.de



Bis auf den letzten Platz war der Altenberger Dom beim Gedenkgottesdienst gefüllt. Für jeden verstorbenen Motorradfahrer wurde eine Kerze angezündet (Bild o.). (Fotos: Lenzen)

Jampot Rallye in Rzucewo

Viel altes englisches Eisen und weitere Sehenswürdigkeiten

Ich besitze zwar weder eine AJS noch eine Matchless, aber die Jampot Rallye in Polen in der Nähe von Danzig (Gdansk) übte einen großen Reiz auf mich aus. Ich hatte gehört, dass einige Clubfreunde aus dem CBBC (Classik British Bike Club) dort hinfahren würden. So entschloss ich mich, mit meiner Norton Commando ebenfalls die Reise zu unternehmen. Gleichzeitig bot sich an, im Rahmen der Tourenzielfahrt 2008 des BVDM einige alte Bäume zu besuchen, die an der Strecke lagen.

Meine Tochter wohnt in Berlin. Da war die erste Etappe vorgegeben. Am Donnerstag nach Berlin und Freitag weiter nach Rzucewo.

Ich hatte mir vorgenommen, auf der Hinfahrt die Autobahn zu meiden. Ich wollte einen alten Wunsch verwirklichen und die Bundesstraße 1 nehmen. Es war mal die längste Straße in Deutschland von Aachen bis nach Königsberg.

Ich musste natürlich etwas mehr Zeit einplanen, wenn ich nur Landstraße fahren wollte, wurde allerdings durch eine interessante Tour entschädigt.

Den ersten Baum fand ich im Klosterhof von Königsutter, die Kaiser-Lothar-Linde. Sehr beeindruckend steht der Baum zwischen den alten Mauern des ehemaligen Klosters.

Der B 1 folgend, ging es dann auf Brandenburg zu. Nördlich der Stadt liegt das kleine Städtchen Brielow. Dort befindet sich auf dem Friedhof neben der Kirche die etwa 1000 Jahre alte Schwedenlinde. Nach der Übernachtung in Berlin fuhr ich am nächsten Mor-



Das Hotel in Rzucewo ist ein umgebautes ehemaliges Schloss.

gen weiter gen Osten. Vor Grenzübertritt genehmigte ich mir noch einen Abstecher nach Starkow, etwas südlich der B 1 gelegen, um dort die Malerkiefer aufzusuchen. Unter den alten Bäumen ist eine Kiefer etwas sehr Seltenes.

Bei Küstrin Kietz führt die B 1 dann über die Grenze und über die Oder. Sie heißt jetzt 22 und führt auf Danzig zu.

Auf den Landstraßen in Polen ist Tempo 90 erlaubt und daran wollte ich mich zunächst auch halten. Ich musste jedoch schnell feststellen, dass die Einheimischen auch auf den schmalen Alleen mit 120 bis 130 Stundenkilometern unterwegs recht frech überholen und in meinen Sicherheitsabstand hinein stachen. Ich habe mich dem etwas angepasst.

Rzucewo liegt zwischen Gedingen und der Halbinsel Hel direkt an der Küste. Auf dem Gelände eines ehemaligen Schlosses, das als Hotel umgebaut war, fand die Jampot Rallye statt. Das Gelände hoch

umzäunt, am Tor ein Sicherheitsdienst und von englisch sprechenden Polen herzlich empfangen, wurde mir eine Zeltmöglichkeit zugewiesen – direkt neben den Wohnwagen der CBBC-Freunde Paul Hanenberg und Wolfgang Fromm.

Obwohl ich in Polen gut durchgekommen war, war es bereits 20.30 Uhr. So hatte ich gerade noch Zeit, mein Zelt in Ruhe vor Dunkelheit aufzubauen und die Norton auf den rund um die Uhr bewachten Parkplatz zu bringen.

Ich war Teilnehmer Nummer 160, und nachts kamen noch einige Niederländer, so dass insgesamt mehr als 170 Personen am Treffen teilnahmen. Ich schätze, dass darunter rund 120 Briten, einige Niederländer, Schweden, Deutsche und Polen waren.

Besonders bei den Briten lag das Durchschnittsalter der Teilnehmer sicherlich über 60 Jahre. Einige davon hatten sich in jungen Jahren ihre AJS oder Matchless gekauft.

Nun, da waren sie – selbst auf Achse natürlich. Aus Wales, aus Scotland, in Esbjerg/Dänemark gelandet und dann in mehreren Etappen bis Polen. No problem! Die polnischen Veranstalter Anna und Kristoph Rotta hatten das Treffen hervorragend organisiert und ein umfassendes Programm aufgestellt. So ging es am Samstag mit drei Bussen nach Danzig. Im Ortsteil Oliva wurde der Dom besichtigt. Diese im 13. Jahrhundert von Zisterziensern mit dem

Grundriss eines Kreuzes errichtete Kirche, ist mit einem Innenraum von 107 Metern die längste in Polen. Wir hatten Gelegenheit, uns ein Orgelkonzert anzuhören.

Nach einem kleinen Imbiss fuhrten wir mit den Bussen Richtung Altstadt. Es wurde nicht versäumt, an der Villa von Lech Walesa vorbeizufahren, der auch heute noch hoch verehrt wird.

In der Altstadt hatten wir zwar fast drei Stunden Zeit, um uns umzusehen, jedoch ist das bei den vielen

Sehenswürdigkeiten viel zu kurz. Wir konnten uns bei der Besichtigungstour nur auf die Langgasse mit den herrlich restaurierten Bürgerhäusern, die Marienkirche und die Frauengasse mit den beeindruckenden Bernsteinläden beschränken. Wenn man sich vor Augen führt, dass dieser Stadtteil im Krieg völlig zerstört war und von den Polen in mühsamer Kleinarbeit historisch getreu wieder aufgebaut wurde, so kann ich nur meine Hochachtung aussprechen. Nach der Altstadt besuchten wir ein privates Oldtimermuseum. Auch dort wurden eine landestypische Speise und Getränke gereicht. Wir waren gut versorgt.

Von Gdansk über Sopot bis Gdynia zieht sich eine vier beziehungsweise überwiegend sechsspurige Straße, die Grunwalska, nach Norden hin. Sie führte uns zurück in die Region Kaschubien zum Veranstaltungsort der Jampot Rallye.

Die Gegend um Danzig wurde von vielen Völkern geprägt. Man nennt Danzig die tausendjährige Stadt. Gegründet durch die Kreuzritter hatte in den Folgejahren ein buntes Völkergemisch seinen Einfluss hinterlassen. Durch die Hanse kam die Stadt im 14. Jahrhundert als Tor zur Ostsee zu Reichtum und Einfluss. Zwischen den mächtigen Nachbarn Russland, Deutschland, Österreich und Schweden wurde das polnische Volk über lange Zeit unterdrückt. Wie die Reiseleiterin betonte, war der polnische Staat lange Zeit nicht existent. Das Volk und die Kultur der Polen hat es jedoch immer gegeben. Erst 1919 nach dem Ersten Weltkrieg erlangten die Polen wieder ihre Souveränität. Danzig wurde durch den Versailler Vertrag zur „Freien



Der Dom zu Oliva in Danzig war ein Ziel bei der Besichtigung der Stadt.



Am Sonntag vor der Ausfahrt; die Polizeimaschinen stehen schon bereit. (Fotos: Ahrens)

Stadt“ erklärt und unter den Schutz des Völkerbundes gestellt. Sie gehörte zum polnischen Zollgebiet und wurde auch außenpolitisch durch Polen vertreten.

Kaum zurück in Rzućewo ging es zum Galadinner in den Pferdestall – mit Musik und Tanz –, auch die Briten brachten bei Rock und Pop ihre alten Knochen in Bewegung. Wie man weiß, sind sie ständig zu irgendwelchen Scherzen aufgelegt und es war ein lustiger Abend. Mit ihrem britischen Humor sorgten sie für gute Stimmung.

Am nächsten Morgen war nach dem Frühstück um 10 Uhr die Ausfahrt angesagt. Da ich Montag wieder nach Hause fahren musste, legte ich einen Ruhetag ein. Schweren Herzens ließ ich die anderen fahren.

In vier Gruppen starteten sie mit Polizeieskorte und perfekter Organisation. Ich stellte mich an der Zufahrt zum Schloss auf und sah mir die Abfahrt an. Die Kolonne der Maschinen wollte kein Ende

nehmen. Schließlich waren alle gut losgekommen. Nun konnte ich mich am Schloss und am Strand in aller Ruhe umsehen. Die Danziger Bucht vor der Halbinsel Hel lag malerisch ruhig im Sonnenschein.

Eine Vielzahl von Ruderboten zierte die Bucht. Man war eifrig bemüht, sein Sonntagsessen zu angeln. Als zwei Fischer am Steg anlegten, konnte ich ihren Fang an-



Viel los war in der Altstadt rund um das Rechtsstädtisches Rathaus.



Die Altstadt von Danzig bietet zahlreiche Sehenswürdigkeiten, eine davon ist das „Grüne Tor“.

sehen. Zuerst glaubte ich an Aale. Dann musste ich feststellen, dass diese Fische seltsam spitze Köpfe hatten. Wie ich von einem anderen Angler erfahren konnte, hält sich diese Art nur für rund drei Wochen im Bodden auf, um, wie er sagt „Sex zu machen“. Dann verschwindet der Fisch wieder. Ich konnte leider nicht herausfinden, wie dieser Fisch heißt. Ich habe ihn fotografiert und zu Hause in schlauen Büchern nachgeschaut. Es dürfte sich um den Seehecht handeln. Kurz nach 18 Uhr kamen die Teilnehmer der Ausfahrt zum Schloss zurück. Die Ruhe war vorbei, „silly games“ waren angesagt. Vom Nagel ins Holz schlagen bis zum Freiluft-Scherenschnitt mussten allerhand lustige Aufgaben bewältigt werden. Anschließend



Eine tschechische WSM Junak.

gab es die Abschlussveranstaltung mit Siegerehrung, Pokalverteilung und zum Schluss die Ankündigung der Jampot Rallye 2009 in Italien und 2010 in Irland.

Polen und insbesondere die Region Gdansk und Kaschubien hat sich in den letzten zehn Jahren deutlich weiterentwickelt. Die Wirtschaft blüht. Überall sieht man neue Gewerbebetriebe und das bedeutet Arbeitsplätze. Es werden viele Eigenheime gebaut.

Sehr selbstbewusst stellte sich die Volksgruppe der Kaschuben dar. Ein Verantwortlicher begrüßte im Rahmen der Siegerehrung die Gäste. Er wünschte, dass alle wiederkommen nach Kaschubien, immer, immer wieder. Es gibt einen herrlichen Ostseestrand und der Tourismus ist eine zukunftssträchtige Einnahmequelle.

Mein Fazit nach mehreren Reisen durch verschiedene Landschaften Polens: Ich habe sie als freundliche und gastliche Menschen kennengelernt. Polen ist eine Reise wert. Am nächsten Morgen herrschte Aufbruchstimmung. Ich wollte abends zu Hause sein und wählte den Weg über die gut ausgebaute Strecke Richtung Stettin, Berlin, Weserbergland. Es war eine ergebnisreiche Fahrt.

Manred Ahrens

Hilfe von der Abfallwirtschaft

Erlebnisse auf der Suche nach alten Bäumen

Die Werbung für die BVDM-Tourenzielfahrt 2008 unter dem Motto „Alte Bäume“ auf der Motorradmesse Dortmund 2008 im März hatte schon sehr viel Spaß gemacht. Teilnehmen wollte ich auch und zumindest mehr „Bäume“ als im vergangenen Jahr „Brücken“ abgeben. Jetzt, da die Veranstaltung zu Ende ist und ich keine Geheimnisse mehr verraten kann, möchte ich zwei meiner Erlebnisse auf der Suche nach meinen alten Bäumen erzählen. Im August fand im Rahmen der Touren-Trophy die Luxemburg-Ori statt, an der ich zum ersten Mal teilgenommen habe. Meinen Bericht dazu habt Ihr in der letzten Ballhupenausgabe lesen können und wisst, dass mich meine Anreise von Köln nach Hoffelt mal eben über das Saarland geführt hat. Der einzige hochbepunktete Baum in dieser Region stand (und ich hoffe, er steht immer noch) in Stennweiler, einer kleinen Gemeinde, und die Punkte wollte ich mir nicht entgehen lassen. Irgendwie war für mich ganz klar, der Baum muss an der Kirche stehen. Die Kirche war auch schön anzusehen, aber einen alten Baum sah ich dort nun nicht. In der Nähe der Kirche fand ich ein kleines Lädchen, das gerade öffnete. Als ich dort nachfragte, wo ich die gesuchte Linde in Stennweiler finden könnte, streckte der gute Mensch seine Hand aus und sagte: „Schauen Sie durch das Fenster, dort ist sie“. War mir in diesem Moment wirklich peinlich. Ich habe mir danach eine lange Pause an „meiner saarländischen Linde“ gegönnt.

Etwas schwieriger gestaltete sich meine Suche nach der Pappel in Büderich, Kreis Wesel. Mit meiner „Kleinen“ hatte ich schnell das Ortsschild fotografiert – aber die Pappel – kannten weder die befragten Ortsansässigen noch die vorbei kommenden Radfahrer. Dafür wusste ich aber, in welcher Richtung Köln lag – da wollten die Radfahrer nämlich hin. Zu

Hause (ohne Pappel) habe ich dann die Stadtverwaltung Wesel angeschrieben. Keine Reaktion. Beim zweiten Versuch habe ich eine ganz liebe Antwort von einem Mitarbeiter der „Abfallwirtschaft“ (jetzt meine Interpretation auf den ersten Blick der Absenderangaben) bekommen, der sich sehr um Informationen bemüht hat. Seine Frage unter anderem: „warum wir Bäume



Auf der Mauer von Schloss Auerbach steht diese Kiefer. (Fotos: Lenzen)



Faszinierende Baumriesen: Was sie in den Jahrhunderten wohl so alles erlebt haben? (Fotos: Lenzen)

für den motorradfahrenden Teil der Bevölkerung suchen“. Ergebnis der langen Recherchen und des Mailverkehrs: ich habe meine Pappel und hier sein Angebot: wenn Interesse besteht, dann gibt es in Wesel (Zitatanfang) „eine ca. 300 Jahre alte Esskastanie, ein wunderschöner Baum, den kein Mensch kennt, eine herrliche Lindenallee an einem alten Bauernhof und einen alten Friedhof mit Fürstengruft mit einem alten Baumbestand sowie einer herrlichen alten Buche - ca. 200 Jahre unweit davon“. An dieser Stelle meinen herzlichen Dank an meinen „Ansprechpartner alte Bäume“ der Stadt Wesel. Meine Fotos der Pappel kennt er bereits und ich würde gerne sein Angebot einer Führung wahrnehmen. Wenn also Interesse an dem Angebot der Stadt Wesel besteht,

dann werde ich versuchen, einen Termin abzustimmen. Absichtserklärungen an Dagmar.Schreiner@t-online.de und für Mitglieder des LVRR an unseren Clubabenden.

Mir hat der Jahreswettbewerb 2008 viel Spaß gemacht. Vieles, was ich mir vorgenommen hatte, konnte ich nicht realisieren, aber vielleicht klappt es 2009 besser.

Dagmar Schreiner



In Himmelsberg steht dieses sehenswerte Exemplar.

Einmal ganz hoch hinaus

Tourenzielfahrt führt zu Türmen - 130 stehen zur Auswahl

Reizvolle neue Ziele für die Tages-tour, eine Wochenendreise oder die Urlaubsplanung, das bietet die Tourenzielfahrt des BVDM. Sorgen im vorigen die Touren zu den alten Bäume für eine große Resonanz und viel Spaß bei der Planung und den Touren (Die Siegerehrung findet auf der BVDM-Jahreshauptversammlung Ende April in Oberhof statt (siehe Artikel auf S. 4), so locken in diesem Jahr Türme. „Türme - Eine Reise zu den interessantesten Türmen Deutschlands“, so lautet der Titel der BVDM-Tourenzielfahrt. 130 davon, die in ganz Deutschland verteilt sind,

stehen dabei zur Auswahl. Die Türme sind die interessantesten, die unser Land zu bieten hat. Dazu zählen Kirchtürme, Aussichtstürme, Wassertürme, Leuchttürme, Gedenktürme, Grenztürme, Fördertürme, meteorologische Türme, Radartürme, Aufzugstürme und viele weitere.

Für Abwechslung ist also auf jeden Fall gesorgt. Und der Ausschreibemodus sorgt dafür, dass ausschließlich der Spaß im Vordergrund steht. Jeder kann individuell seine Touren planen, es gibt keinen Zeitdruck, denn der Wettbewerb läuft das ganze Jahr. Zudem kann

jeder so viele Türme besuchen, wie er möchte. Gewertet werden davon letztlich 25.

Jeder Turm bietet ein Ziel für eine lohnenswerte Tour, bei der es sicher auch noch manch anderes zu entdecken gibt.

Jeder Teilnehmer, der sich zur Fahrt anmeldet, bekommt die Liste mit den Türmen inklusive Standortbeschreibung, sowie ein Wertungsheft. Für jeden Turm ist eine Punktzahl zwischen 10 und 40 Punkten ausgeschrieben. Hoch bepunktet werden diejenigen Türme, die besonders hoch, alt oder spektakulär sind. Und diejenigen, die sich in entlegenen Gebieten Deutschlands befinden oder die vermutlich schwer zu finden sind. Stundenlange Fußmärsche sind nicht zu befürchten, doch wer den ein oder anderen Turm besteigen will, sofern das möglich ist, braucht schon ein bisschen Kondition.

Als Beweis, dass man selbst mit seinem Motorrad vor Ort war, macht man ein Foto vom Ortsschild, auf dem das Motorrad mit Nummernschild sowie ein Schild mit der Jahreszahl 2009 sichtbar sind. Für jedes Ortsschild gibt es 20 Punkte gutgeschrieben. Um zusätzlich die jeweils ausgewiesene Punktzahl für den Turm zu bekommen, ist ein unverwechselbares Foto des Turmes anzufertigen. Die Punkte für das Ortsschild und für den Turm werden, wenn alles korrekt ist, addiert.

Die Tourenzielfahrt ist ein Wettbewerb des BVDM, der auch 2009 vom Landesverband Rhein-Ruhr ausgerichtet wird. Die Idee hatte Herma Janßen. Informationen über



Kirchtürme stehen natürlich auch auf der Liste. (Foto: Janßen)



An Abwechslung herrscht bei den Türmen kein Mangel, wie diese Beispiele zeigen.

den LV Rhein-Ruhr gibt es unter www.lv-rhein-ruhr.de.

Teilnehmen können nicht nur BVDM-Mitglieder, sondern jeder interessierte Motorradfahrer. Für BVDM-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos. Nichtmitglieder können sich für eine Teilnahmegebühr von 12,- Euro anmelden.

Die Siegerehrung findet auf der Jahreshauptversammlung des BVDM 2010 statt.

Für Mitglieder des LV Rhein-Ruhr ist die Tourenzielfahrt der traditionelle Jahreswettbewerb mit einer eigenen Wertung. Die Siegerehrung für LV-Mitglieder wird auf der JHV des LV Rhein-Ruhr

Anfang 2010 durchgeführt. Wer Interesse hat, bei der Tourenzielfahrt mitzufahren, findet weitere Infos unter www.tourenzielfahrt.de und www.bvdm.de.

Anmeldungen bitte per E-Mail an tourenzielfahrt@bvdm.de oder per Telefon unter 05 21/13 06 80 (AB). **Herma Janßen/lz**

Eierlegende Wollmilchsau

Test der 1200 GS - Sie kann fast alles, aber auch richtig?

Nachdem ich bereits die erste Variante der BMW R 1200 GS ausgiebig testen durfte, war ich auf die jüngsten Änderungen des bayerischen Topsellers gespannt. In zahlreichen Details ist das Modell überarbeitet worden. Dazu zählen Motor, Fahrwerk, Lenker, Design, Räder. Mein Fazit vorweg. Das Motorrad kann viel, fast alles, aber nichts besser als ein guter Tourer oder etwa eine gute Enduro oder ein Sportler. Aber es kommt der Vorstellung von der eierlegenden Wollmilchsau schon recht nah und ich glaube, dass darin auch ein Großteil des Erfolges liegt. Über das Aussehen verkauft BMW schon lange keine Motorräder mehr und es gibt auch potentere oder charaktvollere Zweizylinder-Motoren. Es gibt Tourer mit besserem Windschutz, größerer Reichweite. Es gibt Sportmotorräder mit viel mehr Leistung und Enduros, die wirklich geländegängig, deutlich leichter und handlicher sind. In keinem dieser Bereiche ist die BMW herausragend, aber in vielen gut. Wenn man das negativ formulieren will, könnte man sagen, sie kann nichts richtig. Aber genau das ist eine Frage der Einstellung. Wer einen Allrounder sucht, der ein möglichst breites Spektrum bietet, wird die 1200er GS sicher in Betracht ziehen.

Das Testmotorrad war mit allen Extras ausge-



Auch optisch wirkt die neue BMW nicht mehr so wuchtig. Änderungen an Motor, Fahrwerk und Getriebe wurden vorgenommen. (Fotos: Lenzen)

stattet. Das komplette Koffer- und Topcasesystem mit Innentaschen war an Bord, das BMW-eigene Navigationssystem das hydraulisch verstellbare Fahrwerk, Bordcomputer, ABS, etc. Damit steigt natürlich auch das Fahrzeuggewicht,

das vollgetankt bei rund 230 Kilogramm liegt. Das ist im Vergleich zu großvolumigen Reisemaschinen durchaus akzeptabel. Aber bei fast fünf Zentnern Gewicht sollte jedem klar sein, dass ambitionierte Enduro-Abstecher in Schwerstar-

beit ausarten und auf Dauer sicher keinen Spaß machen. Der Drift über Schotter und der Abstecher über einen Feldweg sind aber problemlos möglich.

Nach wie vor kann ich mich mit dem Gepäcksystem nicht anfreunden. Es ist zwar ganz schön, dass die Koffer in der Breite variabel sind, doch der Mechanismus nimmt eine Menge Platz weg und macht die Koffer



Elektrohydraulisch verstellbar ist das Federbein. Für jede Strecke lässt sich per Knopfdruck die richtige Einstellung finden.

noch schwerer. Dazu kommt ein Verschleiß- und Befestigungsmechanismus, der an Komplexität kaum noch zu überbieten ist. Hier ist Ingenieursgeist gefragt, um wieder ausreichend große, leichte und gut in das Fahrzeug integrierte Gepäcktransportmöglichkeiten zu entwickeln.

Durch den extrem hoch angebrachten Träger erreicht das Topcase ungeahnte Höhen, vor allem wenn es auf maximales Volumen ausgefahren ist. Selbst Solo wird es dabei dann für den ein oder anderen nicht so groß gewachsenen Zeitgenossen schwer, sein Bein über die Sitzbank zu schwingen ohne an dem Topcase hängen zu bleiben, auch für die Sozia bedeutet das Erklimmen der sehr hoch angebackten Beifahrerbank eine sportliche Leistung.

Der Sitzkomfort für Fahrer und Beifahrer ist gut, aber es gibt durchaus bequemere Sitzmöbel bei Motorrädern. Der Kniewinkel ist für mich Okay, der Lenker liegt griffgünstig. Im Vergleich zum Vorgängermodell hat sich beim aktuellen Topseller im BMW-



Eine gute Reisepartnerin war die 1200 GS bei der Tour zu den Baumriesen.



Konzentrierte Massen ermöglichen ein agiles Handling. (Foto: Werk)

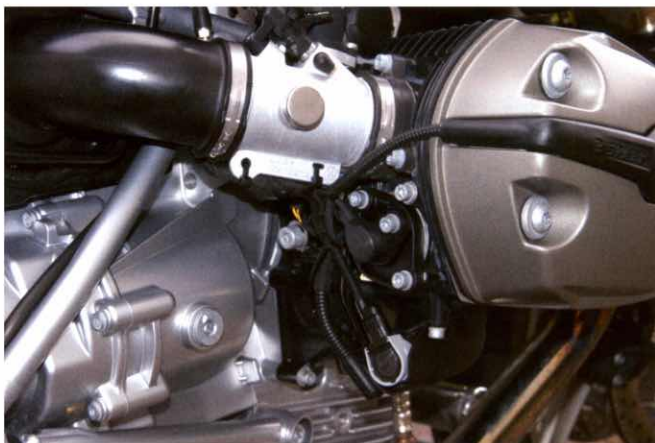
Programm nicht nur in Sachen Optik einiges getan. Auch die Technik erfuhr verschiedene Änderungen. Am augenfälligsten sind diese noch beim Auspuff und beim Fahrwerk, das elektrohydraulisch verstellbar ist.

Mangels Ausflug ins Gelände konnte ich die Qualitäten nur auf einem Feldweg testen. Hier waren die Reserven völlig ausreichen. Die Federbasis lässt

sich vorne und hinten elektrohydraulisch verstellen. Somit sollte sich für jeden Beladungs- und Fahrbahnzustand die richtige Einstellung finden lassen.

Weiterentwickelt hat BMW auch die Motorleistung. Fünf PS leistet der Motor mehr, er dreht noch leichter hoch und hat im oberen Drehzahlbereich mehr Power. Nach meinem Empfinden braucht der Boxer jetzt aber auch mehr Drehzahl, kommt nicht mehr ganz so gut aus dem Drehzahlkeller. Aber da die Leistung über das gesamte Drehzahlband vorhanden ist und der Motor kontinuierlich zulegt, vermisste ich vielleicht nur den Bums von ganz unten. Der Zweizylinder kann jetzt bis 8000 Umdrehungen pro Minute drehen.

Bereits beim Vorgänger konnte ich mich über das Getriebe und die Abstufung nicht beklagen. Eine andere Getriebe- und Sekundärübersetzung soll laut BMW für deutlichen Gewinn an Zugkraft und Beschleunigung sorgen. Überarbeitet haben die Konstrukteure das Sechsganggetriebe mit vergrößerten Lagerdurchmessern sowie optimierter Schaltkinematik. Das Schalten geht problemlos, fast butterweich. Dass die Kraftstoffanzeige einen erweiterten Messbereich und neue Sensorik erhielt, habe ich nicht festgestellt. Aber ich verlasse mich bei Motorräder ohnehin nicht gerne auf die



Zerklüftete Ansichten bietet das Motorgehäuse. Voll ausgestattet, da hat die linke Hand reichlich Gelegenheit, an den Knöpfen zu spielen. Das ABS ist abschaltbar und das ESA bringt Komfort. (Fotos: Lenzen)



ßerten Lagerdurchmessern sowie optimierter Schaltkinematik. Das Schalten geht problemlos, fast butterweich. Dass die Kraftstoffanzeige einen erweiterten Messbereich und neue Sensorik erhielt, habe ich nicht festgestellt. Aber ich verlasse mich bei Motorräder ohnehin nicht gerne auf die



Um richtig durchs Gelände zu pflügen, ist die GS nicht geeignet. (Foto: Werk)

Tankanzeige. Hier kann man gut den zweiten Tageskilometerzähler nutzen. Bei dem mit rund fünf Litern durchaus akzeptablen Testverbrauch und einem Tankinhalt von 20 Liter ergeben sich tourengerechte Reichweiten. In der Summe ihrer Eigenschaften macht die 1200 GS viel Spaß. Der Motor ist prima, das Fahrwerk gut, die Reise- und Sozistauglichkeit auch. Ein bisschen Gelände geht ebenfalls und zur Not auch Tempo 200 und mehr auf der Autobahn. Sie kann viel, ohne in einzelnen Bereichen wirklich Spitze zu sein aber so vielseitig und ausgewogen ist kaum ein anderes Motorrad. Die 1200 GS ist eben doch ein wenig eierlegende Wollmilchsau. Und gerade das zeichnet sie aus. **lz**

Biete Mitfahrgelegenheit

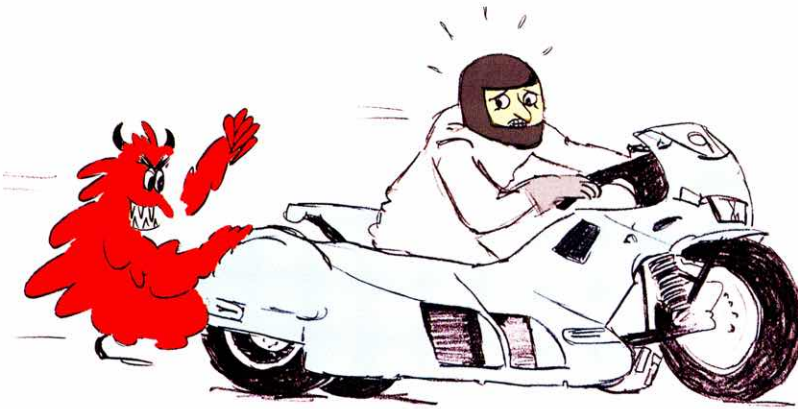
Den Kopf freimachen für mehr Sicherheit und mehr Spaß

Sonntagmorgen, die Sonne lacht, das Thermometer zeigt schon frühlingshafte 15 Grad und mich hält nichts mehr am heimischen Frühstückstisch. Die Anfrage an meine Liebste, den noch freien Sitz im Beiwagen zu verzieren, lehnt sie mit einem noch leicht verschlafenen Lächeln ab. Schade denke ich, na dann bist du heute halt als

vertreibt alle Überlegungen, wenn ich aus dem Freundeskreis noch zum Mitfahren animieren könnte. Ein Blick zum Küchenfenster, wo ich ein letztes Winken erhasche; und schon hat mich die Straße wieder. Kein Gedanke verschwendet nach dem Wohin, folge ich einfach den gelben Schildern am Ortsrand Richtung Nürburgring.

lich nicht, was ihr heute Morgen entgeht, obwohl es in den Rechtskurven nicht so recht flutscht und ich eher zögerlich mit Zug ums rechte Eck unterwegs bin. Doch ich mache mir weiter keine Gedanken, quere die B 412, tauche die Serpentina hinab Richtung Acht und habe das kleine Tal mit den unzähligen Kurven fast für mich al-

leine. Dass ich aber doch nicht so ganz ohne Beifahrer unterwegs bin, bemerke ich, als genau die Stelle vor meinem Vorderrad auftaucht, wo mir im letzten Herbst das Blut in den Kopf schoss. Gefühle anderthalb



Dann lieber doch ganz ohne Beifahrer im Boot. (Zeichnungen: Porz)

Lonesome Rider unterwegs. Dabei sollte sie doch eigentlich wissen was ihr entgeht?! Aber mein Leidensdruck war über den Winter einfach zu groß, als dass ich zu Gunsten eines familiären Alternativprogramms nun Verzicht üben wollte. Die Klamotten aus dem Schrank kramen, der Guten noch ein Küsschen hinhauchen und mich Richtung Garage aufzumachen, ist eins. Der Tank gefüllt, Luftdruck und Ölstand geprüft und schon dreht sich der Schlüssel im Zündschloss. Die Begrüßung mit dumpfen Bollern aus dem Endtopf

Klar, wohin auch sonst, geht es mir durch den Kopf, ein Muss nach der langen Zeit der Abstinenz, ohne Eifelhöhen und Motorenklang unter Gleichgesinnten. Nach kurzer Zeit haben wir uns beide warm gefahren; und ich genieße die ersten Kurven auf meiner Lieblingsstrecke hinauf zum Laacher See. Ich biege rechts ab ins idyllische Brohltal und dann Richtung Kempenich, bevor ich über Ramersbach und Kessling auf frischem Asphalt Jammelhofen zu Füßen der Hohen Acht ansteuere.

Meine bessere Hälfte weiß wirk-

Stunden brauchte ich ein wenig später um - auf der Wiese sitzend - die Zigarette aus der Packung zu fummeln. Es war nämlich genau der Streckenabschnitt, in der mich der entgegen kommende Kleintransporter geradewegs aufs Korn genommen hatte. Mit hoch erhobenem Beiwagen gelang mir damals gerade noch die Flucht auf eine angrenzende Eifeler Kuhweide.

Da wurde mir schlagartig klar, warum ich heute morgen die Rechtskurven mit einem so unterschweligen Gefühl als unerfreuliche



Der unbewusste Beifahrer trübt den Fahrspaß gewaltig.

Herausforderungen empfunden hatte. Jedes entgegenkommende Fahrzeug, das mich auch nur anzupeilen schien, ließ mich den Gashahn zumachen und die ganze Fuhre Richtung Straßengraben manövrieren. Sollte es tatsächlich einen *unbewussten Beifahrer* geben, den ich an diesem schönen Frühlingstag mit an Bord genommen hatte?!

Da ich beruflich als Synergetik-Therapeut und Coach tätig bin und mich täglich mit der Aufarbeitung von Blockaden und Traumata beschäftige, war mir auch klar, dass ich dieses Schockerlebnis aufarbeiten musste. Denn jede ähnliche Situation würde mir sonst den Fahrspaß immer wieder verderben.

Denn diese *unbewussten Beifahrer* sind nichts anderes, als Ereignisse oder Schockerlebnisse, die sich auf der Festplatte in unserem Kopf festgebrannt haben. Und genau diese arbeiten dort unbewusst im Hintergrund und schränken unsere Handlungskompetenz ein.

Ich setzte meine Tour fort, verzichtete auf eine Nordschleifenrunde zum Saisonstart, gönnte mir statt-

dessen den ersten Cappuccino auf der Terrasse in Breitscheid beim Hannes. Den Kopf voller Gedanken und Ideen fuhr ich später wieder Richtung heimische Garage. In der darauf folgenden Woche habe ich mich dann nicht nur mit diesem *unbewussten Beifahrer* erfolgreich auseinandergesetzt, sondern habe mich grundsätzlich gefragt: Ist dein Kopf so frei wie deine Lieblingsstrecke? Dieser Satz wurde zum Slogan für die Arbeit, die ich seit letztem Jahr unter der Firmierung „motocoaching“ allen Motorsportlern und speziell den Motorradfahrern anbiete. Mentale Altlasten resultierend aus Schockerlebnissen oder Unfällen nachhaltig aufzuarbeiten, und störende Handlungsmuster zu beseitigen, ist ein Mentaltraining, das auf der synergetischen Methode beruht. Mit dieser wird eine Optimierung der eigenen inneren Daten, des persönlichen Setups erzielt.

Hier hat sich, neben Einzelcoachings, auch die Zusammenarbeit gerade in Verbindung mit Lehrgängen und Sicherheitstrainings bewährt. Denn wenn der Kopf frei ist, sind die praktischen Lehrinhal-

te wesentlich leichter umzusetzen. Symptombekämpfung ist eine Sache, aber man schraubt ja auch nicht die Birne der roten Kontrollleuchte heraus wenn diese aufleuchtet, sondern geht der Sache auf den Grund, bevor man einen kapitalen Schaden in Kauf nimmt. Und sind wir mal ehrlich, wir investieren viel Geld in unser Hobby. Dann sollten wir auch für unseren Spaß und auch gerade für unsere Sicherheit das eigene Potential optimal *erfahren* können?!

In der kommenden Saison werde ich dem BVDM als Moderator für Gespannlehrgänge im süddeutschen Raum zur Verfügung stehen und auch Touren anbieten, die kombiniert Fahrspaß und Trainingsinhalte vermitteln. Ebenfalls wird es Angebote zum Mentaltraining speziell für Motorradfahrer eben, da diese Art der *Kopfarbeit* gerade auch im Sport einen unabkömmlichen Stellenwert eingenommen hat, um mit Sicherheit Spaß zu haben.

Ich war dann einige Tage später wieder auf der gleichen Strecke unterwegs. Die Blockade war aufgelöst, den *unbewussten Beifahrer* gab es nicht mehr. Rechts herum machte es wieder genau soviel Spaß, wie links herum, und ich konnte meine Tour wieder befreit genießen. Eine Mitfahrgelegenheit anzubieten, ist die eine Sache, jedoch sollte man sich darüber im Klaren sein, an wen man diese Einladung ausspricht.

Andreas Porz

Persönliche Daten:

Synergetik Coach & Reiki Meister, aufgewachsen am Nürburgring, Motorradsportler seit 1973, Gespannsport seit 1993, E-Mail: andreas-porz@web.de, Internet: www.motocoaching.de

Sternfahrt für MZ

Fans kämpfen für Erhalt der Traditionsmarke



Am Schloss Augustusburg führte die Ausfahrt vorbei. (Fotos: privat)

Knapp 200 Motorradfahrer fanden sich im Oktober im Zeichen der Sternfahrt pro MZ bei kaltem, aber klarem Wetter um 10 Uhr morgens am gemeinsamen Sammelpunkt in Chemnitz ein. Sie waren dem

Aufruf gefolgt, mit einer gemeinsamen Motorraddemonstration ihre Verbundenheit zu MZ zu bekunden, wie auch dem Wunsch Ausdruck zu verleihen, dass dem traditionsreichen Motorradbau

im Zschopautal, der seine Wurzeln 1921 bei DKW findet, eine Zukunft ermöglicht wird. Nicht zuletzt sahen sie ihre Teilnahme auch als Möglichkeit zur Offenbarung ihres Schulterschlusses mit der Belegschaft, die nicht erst seit der offiziellen Bekanntgabe der Einstellung des Geschäftsbetriebs zum 31.12.2008 um ihre Zukunft bangte und eisern kämpfte. Die Aktion, die auf Initiative einiger begeisterter Fans der Marke mit Unterstützung des Betriebsrats ins Leben gerufen wurde, richtete sich vor allem an die Öffentlichkeit, in der die jüngsten Produkte trotz technischer Reife und hoher Zuverlässigkeit ein Schattendasein fristeten. Jedoch wurde ebenso auf die Signalwirkung gesetzt: Wir hoffen, dass der neue Investor



Viele Modelle der Traditionsmarke waren vertreten, darunter etliche 1000er.

uns sieht, so Steffen Dolina, der Vorsitzende des Oldtimer-Club Rochlitz e.V., dem Veranstalter der Demonstration. Die Teilnehmer, die auch weite Strecken wie beispielsweise aus Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen oder Schleswig-Holstein nach Sachsen nicht schrecken konnte, reisten in der Mehrzahl auf MZ 1000 an. Dazu konnten außer weiteren Fahrzeugen aus dem neuen Produktkatalog der MZ GmbH neben etlichen älteren, teilweise edel restaurierten Modellen aus Zschopau, auch einige markenfremde Bikes gesichtet werden. Ihr gemeinsames Ziel war Schloss Wildeck in Zschopau. Man war der Einladung der Stadtverwaltung dorthin gern gefolgt, um nicht mit einem Treffen auf dem Werksgelände die noch laufenden und sensiblen Verkaufsverhandlungen zu gefährden. In diesem Sinne setzten die Sternfahrer nach dem Treffen am Sammelpunkt, dem Chemnitz-Center,

die verbliebenen 40 Kilometer in die Zschopauer Altstadt unter Eskortierung durch die Polizei gemeinsam fort.

Der in Zweierreihe fahrende, über einen halben Kilometer lange Korso, dessen Strecke durchs (nicht nur für Biker) reizvolle Erzgebirge am Schloss Augustusburg vorbeiführte, passierte in Zschopau-Hohndorf auch das Werksgelände. Das Werk, in dem es seit geraumer Zeit so leise geworden ist wie

nie zuvor, wurde mit kollektivem Hupkonzert begrüßt. Wenigen der Teilnehmer wird dieser Moment nicht mit einer Gänsehaut erinnerlich bleiben, ebensowenig wie die Anwohner am Fuße der Alten Marienberger Straße, die beim Eintreffen der Kolonne spontan in ihre Häuser stürzten, um die Fahrer mit Fahnensternen zu begrüßen. Schließlich wurden die Sternfahrer von Mitgliedern der Belegschaft im Schlosshof auf Wildeck empfangen. Nachdem Steffen Dolina auf der Zeltbühne seinen

eine ganze Menge Gespräche“, äußerte sich Hunger moderat optimistisch, aber auch bedeckt, da die noch laufenden Verhandlungen strikte Diskretion erfordern. Nachfolgend skizzierte er knapp die Zusammenhänge der Situation mit den Geschicken des malaischen MZ-Schwes-terwerks, das bereits geschlossen wurde, und betonte den entstandenen Aufholbedarf in Forschung und Entwicklung. Dabei waren die Verhandlungen mit vier potentiellen Investoren intensiviert worden, darunter min-



In Zweierreihen führen die MZ-Freunde durch Zschopau.

Dank für die rege Teilnahme und den disziplinierten und reibungs-freien Ablauf der gemeinsamen Demonstrationsfahrt ausgerichtet hatte, unterrichtete Personalchef André Hunger die gespannten Zuhörer von der aktuellen Sachlage im Hause MZ.

„Ich denke, dass Feierabendlied brauchen wir nicht anzustimmen. Ich kann aber nicht behaupten, am 1. Januar geht's weiter . . . wir arbeiten fieberhaft, es gibt

destens einer aus Sachsen, die alle an der Fortführung des Motorradbaus festhalten wollen, wie Steffen Dögnitz vom Betriebsrat bestätigt. Eine wesentliche Hilfe dabei leistete die durch den sächsischen Ministerpräsidenten Stanislaw Tillich gebildete Arbeitsgruppe, der MZ zur Chefsache erklärte. Durch sie wurde die Möglichkeit gewahrt, die Finanzpläne der Interessenten prüfen zu können, um mögliche Spekulanten abzuwehren. Einen

entsprechenden Anteil daran hatte der Zschopauer Stadtrat, der sich mit einer Resolution direkt an den Ministerpräsidenten gewandt hatte. Der Nachredner von Hunger, Klaus Baumann, bestätigte dies den Anwesenden in seiner Funktion als Oberbürgermeister von Zschopau. Er unterstrich die strikte Verbundenheit der gesamten Region mit dem Werk, die bei allen Höhen und Tiefen jetzt schon 19 Jahre mitfieberte. Weiterhin wies er auf die vorhandene soziale und technische Infrastruktur hin, die

Zschopau als Wirtschaftsstandort attraktiv gestaltet.

Danach gab es noch eine Überraschung. Jens Hühnerfuß überreichte André Hunger und Bodo Lingath als Vertretern der Belegschaft ein Präsent mit Symbolcharakter, ein selbstgestaltetes Poster mit Impressionen vom Emmenrausch 2008, mittig ein Auszug vom veranstalteten Feuerwerk, dem pyrotechnischen Schriftzug, „MZ lebt“. Anschließend nahmen die Teilnehmer die Möglichkeit zur Stärkung durch einen herzhaften Imbiss war

und gestatteten dem kleinen, aber absolut sehenswerten DKW- und MZ-Museum auf Wildeck ihren Besuch ab. Zudem wurde eine kleine Rundfahrt durchs Erzgebirge mit Rast im Pöhlberghaus angeboten, der man sich anschließen konnte. Am Nachmittag löste sich die Runde allmählich auf. Ausrichter und Veranstalter der Sternfahrt pro MZ dürfen auf eine gelungene Aktion zurückschauen und bedanken sich bei allen Teilnehmern. E-Mail: MZUnterschriften@gmx.de.

A. Schönherr

Von Köln nach Kapstadt

Viel Mut, keine Erfahrung - Ein Buch für lange Winterabende

Mit dem Motorrad von Köln nach Kapstadt zu fahren ohne Erfahrung weil erst kurz zuvor den Motorradführerschein gemacht!!! Hört sich unvernünftig an, ist es auch und weckt die Neugier, zu erfahren, wie die Reise verlaufen ist. Trotz aller Risiken haben sich Susi Boxberg und ihr Freund aufgemacht, um ihr großen Traum zu verwirklichen.

Das Buch ist die offene und ehrliche Beschreibung der Gemütslage von Boxberg und ihrem Freund Achim Schmitt, die ihren Job verloren, weil der Arbeitgeber Pleite ging. Sie nutzten die Gelegenheit, um über sich und das was sie eigentlich wollten, nachzudenken. Herausgekommen ist ein humorvoller und ehrlicher Reisebericht, der auch nicht verschweigt, dass die nicht vorhandene Fahrpraxis und Erfahrung zu Situationen geführt hat, die ohne Glück auch schlecht hätten ausgehen können. Auf witzige Weise wird beschrieben, dass man hin und wieder, zu-

mindest am Beginn der Reise mit dem Pistenzustand in Afrika und den beladenen Motorrädern leicht überfordert war und des öfteren die Schräglage etwas übertrieben hat. Neben den Problemen beim Fahren auf afrikanischem Sand und sonstigen Pisten, sind auch die Begegnungen mit Behördenver-

tretern etwa bei Grenzübertritten humorvoll wiedergegeben.

Auch die Belastung der Beziehung zu ihrem Freund bleibt nicht unerwähnt und gibt all denen, die ebenfalls eine solche Tour planen, einen guten Hinweis darauf, wie man mit sich und seinem Reisepartner umgehen kann, ohne am Ende heillos zerstritten zu sein.

Wie Susi Boxberg in ihrem spannenden und lesenswerten Buch beschreibt, haben zumindest sie und ihr Freund einen Weg gefunden, mit den zwischenmenschlichen Schwierigkeiten, die auf der Reise entstanden sind, umzugehen.

Ein Buch, das an langen Winterabenden die Zeit auf angenehme Weise verstreichen lässt und die Vorfreude auf die nächste Motorradsaison, auch für nicht Afrika-Reisende, steigert.

Ingo Bläske

Von Köln nach Kapstadt von Susi Boxberg, Verlag Delius Klasing ISBN 3-7688-2461-6/978-3-7688-2461-3, 235 Seiten, Preis 19,90 €



Ich geb Gas, ich geb Gas

Rennstrecke in Eigenregie anmieten - Können verbessern

Selber eine Rennstrecke mieten? Einfach so, um günstig und nur mit den richtigen Leuten ohne Stress im Kreis fahren zu können?

Die Idee kam Claudia, Sascha und mir, nachdem wir mit einem „großen“ Anbieter in Oschersleben 2007 reingefallen sind. Gefühlt 100 Leute gleichzeitig raus, Instruktorgruppen und Freifahrer bunt gemischt, alle Leistungsklassen. War ganz toll . . .

Also haben wir das einfach mal -ganz blauäugig - angedacht. Gefunden haben wir den recht neuen Spreewaldring (<http://stc-motodrom.de>), der keine Renn- sondern eine Teststrecke mit 2,7 Kilometer Länge ist. Den konnten wir für überschaubares Geld mieten, inklusive RTW. In den entsprechenden Guzzi- und MZ-Foren (besonders <http://www.world-of-guzzi.de> und <http://www.mz1000.de>) haben wir nach Mitmachern gefragt (die Leute kennen wir

auch von diversen Treffen) und wurden förmlich überrannt. Interesse ist also da. Also haben wir das Ganze ernsthaft begonnen. Ein Termin Ende April 2008 war schnell gefunden (bis Ende April gelten Vorsaisonpreise und das Wetter in dieser Jahreszeit ist oft besser als im Mai oder Juni), mit dem Streckenrestaurant das Mittagessen abgesprochen, der benachbarte Cam-



Kein Gegenverkehr und genügend Platz auf der Strecke.

pingplatz bot außer den Übernachtungsmöglichkeiten auch Frühstück und Abendessen an, Getränkeliieferung klappt, Instrukturen aus den eigenen Rei-

hen waren schnell gefunden: Es kann losgehen. Wir formulierten eine Einladung mit Erklärungen. Schließlich war das Ganze nicht kommerziell ausgelegt, sprich, wir



Sogar ein eingetragener Mechaniker war für den Service vor Ort. (Fotos: Steinke)



Jeder kann sein eigene Linie fahren und sich individuell verbessern. (Foto: Steinke)

wollten nur die Kosten umlegen und kein Geschäft machen. Somit war auch ein wenig Mithilfe der Teilnehmer gefordert. Jeder durfte einmal in den beiden Trainingstagen eine halbe Stunde Streckenposten machen.

Also wurden im November 2007 die Einladungen verschickt und womit wir wirklich nicht gerechnet hatten: Nach fünf Tagen waren wir ausgebucht. Ok, der Preis lag deutlich unter den üblichen Trainingspreisen, aber das Wichtigste war für uns die harmonische Gruppe mit nicht überfüllter Strecke. So kamen dann am 28. und 29. April etwa 60 Teilnehmer, einige Helfer, vier Instruktoren, eine Instruktorin, ein Mechaniker (Kalle Pfautsch von Kfz-Pfautsch in Unna hat extra seinen Laden gesperrt, um dabei sein zu können) und wir drei zum STC. Klar waren wir nervös. Würde alles laufen? Reichen die Streckenposten? Klappt es mit den Gruppeneinteilungen? Um es kurz zu machen, wir haben zwei

Tage nur in strahlende Gesichter gesehen. Jeder(!), egal wie hoch das Fahrvermögen war, hatte Spaß. Wir hatten zwei Turns mit Instruktoren und zwei mit Freifahrern. Ein Wechsel war immer problemlos möglich und pro Turn waren meistens um die 15 Leute draußen, nie mehr als 20, so dass die Strecke immer so leer war, dass jeder gut fahren konnte.

Immer Gelegenheit, vorbeizufahren

Rücksichtslose Fahrweise gab es nicht, jeder schnellere hatte immer genügend Gelegenheiten, um an langsameren vorbei zu fahren, ohne sie zu gefährden. So etwas ist nicht immer so, das liegt einfach an den tollen Teilnehmern.

Das gemeinsame Grillen und Frühstück auf dem Campingplatz tat ein übriges, um die Gruppe zusammen zu führen. Claudia, Sascha und ich waren hinterher so froh, das durchgeführt zu haben, dass

es jetzt wohl eine feste Institution wird. Die Strecke ist für 2009 schon wieder gemietet und einen Nachahmer hatten wir auch schon im Oktober 2008 (was auch total viel Spaß gemacht hat, diesmal aus Teilnehmersicht).

Wir haben jetzt überlegt, ob wir so etwas im Rahmen des BVDM für uns BVDMLer aufziehen sollen. Besteht da Interesse? Was wir anbieten ist weniger etwas für die Rennfahrer- als viel mehr für die Spaßfraktion. Anfänger sind besonders gut aufgehoben. Angst vor der Rundstrecke ist völlig unangebracht. Das ist wie bei Sicherheitstrainings: Im Straßenverkehr ist alles viel schlimmer. Hier fehlen die Unberechenbarkeiten wie Bauernglattes, Gegenverkehr, schwachbegabte Autofahrer. Man kann direkt an sich selber arbeiten: ist eine Kurve mal versaut, in zwei Minuten kommt sie wieder.

Wir würden uns über eine Rückmeldung freuen: Karsten.Steinke@bvdm.de. **Karsten Steinke**

Material für Archiv gesucht

Schmökern in alten Ballhupen - Geschichte dokumentieren

Liebe Freunde des BVDM, sicherlich habt Ihr alle gelesen, dass ich mich bei der letzten JHV entschlossen habe, für den BVDM ein Archiv aufzubauen. Derzeit bin ich dabei, alle Ballhupen einzuscannen. Das ist eine zeitaufwändige Arbeit, mit der ich sicherlich zwei Jahre zu tun haben werde. Zeitaufwändig auch deshalb, weil ich viele der alten Artikel noch einmal lese, mich dabei an meine Jugend- und Sturm- und Drangzeit erinnere und darüber das Scannen vergesse. Beizeiten werde ich wohl auch einen gangbaren Weg finden, allen Interessierten diese Schätze online zugänglich zu machen. Daneben suche ich noch weiteres Material für das

Archiv. Alle, die etwas haben, das nicht in Vergessenheit geraten sollte, mag es auf den ersten Blick auch belanglos erscheinen, bitte ich, sich mit mir in Verbindung zu setzen. Leider hat sich bei meiner Vorstellung in der Ballhupe 3-08

bei den Adressdaten ein Fehler eingeschlichen. Hier also noch einmal der genaue Weg zu mir:

Bernd Laude, Johanneswerkstraße 81, 33613 Bielefeld, Telefon 05 21/82 272, E-Mail: SIBELA@t-online.de. **Bernd Laude**

Der B V D M im Bundestag

Unter diesem Titel kündigten wir in der BALLHUPE Nr. 4/72 unseren Antrag auf Registrierung in der Liste der Verbände an, die offiziell als Interessen-Vertretungen zugelassen sind.

Gemäß dem nachstehend abgebildeten Schreiben der Bundestagsverwaltung vom 18. Mai wurde unserem Antrag stattgegeben. Wir werden uns um engere Kontakte bemühen und zu gegebener Zeit darüber berichten.

Horst Mietho

Interessante Auszüge aus der Ballhupe 2/1973 (o.) und der Ballhupe 4/1972. Die Entscheidung zur politischen Lobbyarbeit. (Repros: Laude)

Der BVDM im Bundestag !?

Keine Sorge, wir sind nicht größenwahnsinnig geworden und haben bei der letzten Bundestagswahl heimlich eine neue Partei aufgemacht. Wäre wegen der 5%-Klausel bestimmt auch schief gegangen, selbst wenn uns alle Motorradfahrer gewählt hätten.

Es hat damit eine andere Bewandnis. Nach einer Rechtsverordnung müssen künftig alle Interessengruppen, die mit den Abgeordneten des Deutschen Bundestages offiziellen Kontakt pflegen wollen, die sogenannten "Lobbyisten", sich in ein Verzeichnis bei der Bundestagsverwaltung eintragen lassen.

Es handelt sich bei der "Lobby" ja nicht um schräge Vögel, die von obskuren Hintermännern vorgeschickt, mit dicken Schmiergeldern die Volksvertreter dahin bringen sollen, irgendwelche Gesetze in bestimmte Richtungen zu lenken. Es gibt da vielmehr eine Menge von Fachleuten, die oft um Rat angegangen werden. Kein Abgeordneter kann nämlich auf allen Gebieten gleich gut beschlagen sein, er muß aber andererseits über alles mitentscheiden. Ein gewissenhafter Politiker wird sich daher über Dinge, von denen er nichts versteht, von einschlägigen Spezialisten beraten, oder zumindest orientieren lassen.

In dem oben erwähnten Verzeichnis wird also der BVDM eingetragen sein. Wir wollen insbesondere zum Verkehrsausschuß einen Kontakt herstellen. Es stehen in der kommenden Legislaturperiode etliche Gesetzesänderungen bevor, die sich z.B. mit der Angleichung der Führerschein-Bestimmungen innerhalb der EWG befassen werden.

Gewiss wollen wir unseren Einfluß nicht überschätzen, aber wer sich garnicht erst meldet, oder nur am Clubstammtisch protestiert, der wird auch nicht gehört. Wir werden unsere Mitglieder über unsere Aktivität auf diesem Gebiet auf dem Laufenden halten.



Wozu gibt es eine Kreisverkehrswacht?

Jetzt haben wir seit ein paar Jahren wieder Rondelle statt Kreuzungen, und in jeder Woche werden es mehr. Die Älteren unter uns kennen sie noch aus ihrer Jugendzeit. Aber irgendwann haben die Verkehrspolitiker sie abgeschafft, obwohl sie auch damals schon den Kreuzungen überlegen waren.

Diese Gefahr scheint uns nun wieder zu drohen, weil sich der gemeine Verkehrsteilnehmer die neuen und damit verbundenen Verkehrsregeln nicht merken kann oder will. Entweder er blinkt beim

Befahren eines Kreisverkehrs überhaupt nicht oder nur beim Einfahren oder er fährt hinein, obwohl schon einer drin ist. Das darf nicht sein, weil es den Verkehr behindert und gefährdet.

Da gegen muss dringend etwas unternommen werden - und es wird wohl auch schon gemacht. Die Kreisverkehre werden beobachtet oder vielleicht sogar bewacht. Bemerkt habe ich davon zwar noch nichts, aber wozu braucht man denn sonst eine Kreisverkehrswacht?

H.O.

Auch mit 70 immer auf Achse

Hallo Freunde, ich habe erst jetzt in der Ballhupe die Anfrage „Motorradfahrende Senioren gesucht“ entdeckt. Wir vom Oldtimerstammtisch Norden (Ostfriesland) sind alle um die 70 Jahre alt (ich selbst bin 68), und wir sind das

ganze Jahr über ständig auf Achse, auch viel mit Zelt und Luftmatratze auf langen Touren, zum Beispiel zu Veteranen-Rennen in England. Und wir finden, das ist überhaupt nichts Besonderes!

Heinz Müller

Hütte am Bodensee

Leserbrief!

1.) Anmerkung zum Artikel „Allmählicher Rückzug“ Ballhupe 3/2008 S. 25.

Vor einigen Wochen landete ich in Balderschwang/Allgäu im Berggasthof Bodenseehütte und Bert Poensgen stand vor mir. Gemeinsam mit Alexander Jolig (gebt den Namen mal im Internet ein!) hat Bert die Hütte gepachtet. Motorradfahrer willkommen! Mir hat das Haus sehr gut gefallen – ich kann es nur weiter empfehlen. www.bodenseehuette.de.

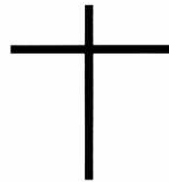
2.) Anmerkung zum Artikel „Erfahrungsbericht“ Ballhupe 3/2008, Seite Laut Industrie-Verband Motorrad (IVM) liegt die BMW F800S auf Rang 45 bei den Verkaufszahlen im 1. Halbjahr 2008, das heißt meine die Bemerkung Ladenhüter liest sich zu negativ.

Klaus Lonnendonker

Wir trauern um Bernhard Schulze

Von seinem schweren Herzinfarkt hat sich Bernhard Schulze nicht mehr erholt. Nach einigen Monaten in Krankenhäuser und Reha verstarb er am 20. Septem-

ber. Bernhard war als Stimme des Elefantentreffens schon seit dem Salzburgring vielen Motorradfahrern bekannt. Seine Durchsagen gehörten für uns einfach zum Elefantentreffen dazu. Auch in vielen Internetforen war er aktiv. So etwa im Yamaha SR 500 Forum, fuhr er doch selber auch ein SR 500-Gespann. Mit seiner ruhigen und kompetenten Art war er für uns auf Messen aktiv und hatte zuletzt wieder verstärkt Verantwortung in unserem Verband übernommen. So war er im Vorstand des LV Rhein-Ruhr und



im Bundesvorstand als Beisitzer tätig.

Bernhards Tod hat in unseren Reihen eine schmerzhaft Lücke hinterlassen. Wir werden uns an ihn immer als guten Kumpel und Freund erinnern und ihm ein ehrendes Andenken bewahren. **lz**

