



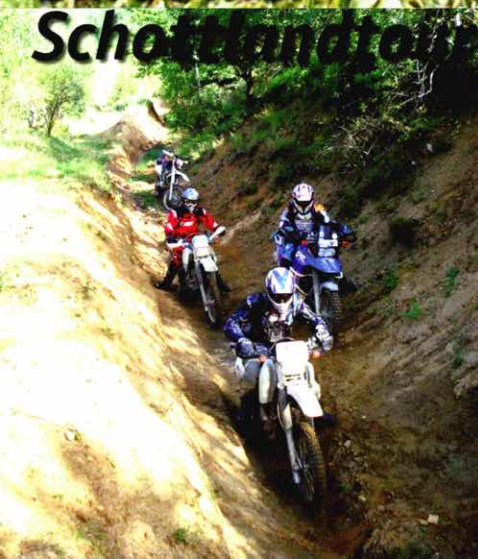
Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

Ballhupe

3/2010



Enduromania
Traumfänger
Eurobiker
Schottlandtour





Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) vertritt mehr als 17.000 Motorradfahrer. Gemeinsam mit Dir sind wir noch stärker!

Politik, Sicherheit und Spaß sind die drei Säulen unserer Arbeit: Interessenvertretung auf allen politischen Ebenen bis hin zum Europäischen Parlament und Mitarbeit in allen relevanten Gremien und Ausschüssen. Einsatz für motorradgerechte Straßen mit Unterfahrschutz und sinnvoller Beschilderung aber ohne Bitumenflickerei. Mehr als 100 Motorradsicherheitstrainings pro Jahr und Ausbildung eigener Moderatoren. Spaß gibt es bei unseren Rallyes und Orientierungsfahrten, der Deutschlandfahrt, dem berühmten Elefantentreffen, geführten Touren, Treffen und Stammtischen. Mach mit, als Mitglied zahlst Du im Jahr nur **48 Euro**.

Dafür erhältst Du zahlreiche Vorteile wie:

- viermal jährlich unsere Verbandszeitschrift
- Beratung in allen Fragen rund ums Motorrad
- Sicherheitstrainings zu günstigen Konditionen
- politische Interessenvertretung
- Einsatz für motorradgerechte Straßen
- Kampf gegen Streckensperrungen
- kostenlose oder vergünstigte Teilnahme an den BVDM-Veranstaltungen
- Spaß unter Gleichgesinnten

Du kannst den BVDM auch unterstützen, ohne Vereinsmitglied zu werden: als Förderer.

Das kostet **12 Euro** im Jahr. Dafür erhältst Du einmal im Jahr die Ballhupe, den Touren- und Treffenkalender sowie aktuelle Informationen.

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

BVDM-Geschäftsstelle
In den Vierzehn Morgen 9
55257 Budenheim
Telefon 0 61 39/29 32 09

Weitere Informationen gibt es im Internet unter:

www.bvdm.de

E-Mail: info@bvdm.de



Mitgliedschaft

Name: _____

Straße/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon-Nr.: _____

E-Mail-Adresse: _____

Geb.-Datum: _____

Ehepartner eines Mitglieds

Name: _____

Mitglied in einem BVDM-Verein

Name: _____

Förderer

Einzugsermächtigung

Kreditinstitut: _____

Kto.-Nr.: _____

BLZ: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

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

Datum: _____

Unterschrift: _____



Liebe BVDM-Mitglieder und Motorradfreunde,

Was interessiert mich mein Geschwätz von gestern, hat der frühere Bundeskanzler Konrad Adenauer einmal gesagt. Nach diesem Motto verfährt auch der eine oder andere Politiker gerne, wenn es ums Motorradfahren geht. Der eine wollte es gleich ganz verbieten (Günther Oettinger), während der aktuelle Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer in Sachen Einstieg ab 15 Jahren einen Rückzieher gemacht hat. Begleitetes Autofahren mit 17 Jahren gilt als Erfolgsmodell, Mopedfahren mit 15 Jahren wird von vielen unserer „Volksvertreter“ als große Gefahr angesehen. Dabei macht sich keiner die Mühe, inhaltlich zu diskutieren, sondern es wird pauschal als zu gefährlich bezeichnet. Gerne mit dem Hinweis auf Statistiken aus Österreich, wo nach Einführung des Fahrens ab 15 die Unfallzahlen prozentual deutlich gestiegen sind. Kein Wunder, vorher gab es da ja auch keine Unfälle. In absoluten Zahlen lässt sich auch für Österreich keine höhere Gefährdung feststellen. Alle Verkehrspädagogen – und die Motorradfahrer sowieso – wissen, dass es sich positiv auf die Unfallgefahr auswirkt, wenn man möglichst früh mit dem Straßenverkehr vertraut gemacht wird. Und im Falle der 15-Jährigen sprechen wir von niedrigen Geschwindigkeiten. Mit 15 könnten die Jugendlichen an die

motorisierte Fortbewegung herangeführt werden, den Umgang mit einem Motorfahrzeug lernen und zu sicheren Fahrern werden. Es wird Zeit, dass die Politiker weniger auf die selbst ernannten „Experten“ hören, sondern die Sachargumente und die Kompetenz der Motorradfahrer zur Grundlage ihrer Entscheidungen machen. Der BVDM steht jederzeit mit seiner



mehr als 50-jähriger Erfahrung in Sachen Motorradfahren und Sicherheit zur Verfügung.

Ein anderes ärgerliches Thema ist das LED-Tagfahrlicht für Motorräder, das seit Ende 2009 von der EU erlaubt wurde – nur Deutschland schafft es nicht, die Straßenverkehrsordnung entsprechend zu ändern. Ganz offensichtlich ist der Einfluss von uns Motorradfahrern auf die Politiker in Bund und Land

(Verkehr ist Ländersache) nicht groß genug. Das gilt nicht nur für dieses Beispiel. Die Politik ist mittlerweile geprägt, um nicht zu sagen bestimmt, von Entscheidungen die auf Druck von Verbänden und Industrie getroffen wurden. Da ist die Verlängerung der Laufzeiten für Atomkraftwerke nur ein Beispiel.

Was das mit Motorradfahren zu tun hat? Ganz einfach: Seit Jahren wird das Motorradfahren immer weiter sanktioniert, Strecken werden in großem Stil gesperrt, der Zugang zum Führerschein und Motorradfahren erschwert, sinnvolle Dinge wie das Tagfahrlicht verhindert. Und das alles auch noch mit dem Hinweis auf Unfallzahlen und die Sicherheit der Motorradfahrer. Mag sein, dass sich aufgrund dieser Entwicklung der ein oder andere ein neues Hobby sucht, diejenigen aber, denen Motorradfahren wirklich etwas bedeutet, sind aufgefordert, nicht länger nur zuzusehen, sondern sich mit uns zur Wehr zu setzen und für eine der schönsten Nebensachen der Welt zu kämpfen.

Einen goldenen Motorradherbst mit pannen- und vor allem unfallfreien Touren wünscht Euch

Michael Lenzen, 1. Vorsitzender BVDM



10

Unterwegs

Auf Mühlentour beim BVDM-Jahreswettbewerb.

10

Abenteuer

Zum ersten Mal startete BVDM-Mitglied und Sicherheitsmoderator Martin Daniels bei der EnduRoMania. „Sieg und Niederlage auf steinigten Wegen“ hat er seinen spannenden Bericht genannt.

16

Gespanne

Auf dem Weg, die eigenen Träume einzufangen: Andreas Porz berichtet über seinen ganz eigenen Traumfänger.

28

34



32

Tour

In den Kosovo führte die achte Tour der Eurobiker. Rund 200 Motorradfahrer waren im Dienst der Völkerverständigung unterwegs. Grenzen überwinden und Kulturen verbinden lautet das Motto. Tourguide Wolfgang Schmitz erzählt.

28

Reise

Die Tourenfreunde Wuppertal gingen auf Herrentour und erkundeten Schottland. Schöne Landschaften, deftiges Essen, leckeren Whisky und auch Regen gab es reichlich.

40

42



Editorial 3

Die internationale Motorradkonferenz in Brüssel beschäftigte sich mit der Zukunft des Motorradfahrens. Für den BVDM diskutierte Olaf Biethan mit 6

Das Europäische Gespanntreffen ist ein Muss für viele Freunde des dritten Rades. Der BVDM war erstmals mit einem engagierten Team vertreten 9

Beim Helfertreffen in der Eifel stellte Autor Ingo Bläske fest, dass dort das Wasser auch warm sein kann 12

Zwischenruf 14

Der MC Sauerland feiert seinen 40. Geburtstag 24

Verbindung von Tradition und Zukunft – Der BVDM sucht ein neues Logo 25

Ehrenamt braucht Helfer 27

Vielfältige Angebote für alle Freunde des Gespannfahrens – Vom Einsteigerkurs bis zum Training auf der Rennstrecke 31

Die Deutschlandfahrt fiel kurzfristig ins Wasser, doch rund 70 Teilnehmer und Helfer kamen zum gemütlichen Treffen 36

Impressum/Vorschau 50

6



9



31



36





Internationale Motorradkonferenz

Ende Juni 2010 hatte die FEMA zur ersten Konferenz dieser Art für zwei Tage nach Brüssel geladen. Es ging um Erfahrungsaustausch rund um die Zukunft des motorisierten Zweirads und vor allen auch darum, diese Erfahrung EU-Politikern im Austausch zu vermitteln. Auch wenn die FEMA die Dachorganisation aller organisierten europäischer Motorradfahrer ist (quasi die Motorradfahrerlobby in Brüssel), kamen die Teilnehmer und Referenten der Konferenz aus allen Teilen der Welt.

Der erste Block der Vorträge und Podiumsdiskussionen widmete sich dem Thema „Motorradfahren im 21. Jahrhundert.“ Hierzu mal ein paar Zahlen. Heute finden 72 Prozent des Verkehrs der EU in urbanen Großstadträumen statt (also rund um die großen Städte). Im Jahr 2050 werden es 84 Prozent sein und Menschen in der EU werden 2060 im Schnitt sieben Jahre älter sein. Heute gibt es 700 Millionen Autos weltweit. 2050 werden es drei Milliarden sein. Unbestritten kann das motorisierte Zweirad einen großen Beitrag leisten, um den Verkehr in den europäischen Ballungszentren noch zu ermöglichen. Hierzu gab es etwa Erfahrungsberichte aus Victoria, dem kleinsten und am dichtesten besiedelten Bezirk Australiens. Hier hat man einiges getan, um den Großstadtverkehr für motorisierte Zweiräder sicherer und attraktiver zu machen. Es gab zudem Vorträge aus Kanada oder London. Gleichfalls berichteten Forschungsinstitute, die im Auftrag der EU den „Ver-

kehr“ erforschen oder EU Kommissionsmitglieder über den Stand der Planungen, den Verkehr im Jahre 2020 zu gestalten. Zweifelsohne kann das Motorrad einen Beitrag leisten, die vorhandene Verkehrsfläche besser zu nutzen. Was dann real davon auch umgesetzt wird – gerade in Deutschland – bleibt abzuwarten.

Im zweiten großen Themenblock ging es um „Sicherheit und Mobilität“. Was benötigt der motorisierte Zweiradfahrer. Zwar kann das motorisierte Zweirad einen Beitrag zur Mobilität in großstädtischem Verkehr leisten, ein mindestens genauso großes Ziel der EU ist aber die Sicherheit. EU-weit sollen die Zahl der Schwerverletzten und Toten in den nächsten zehn Jahren deutlich sinken. Und hier steht es sehr schlecht um das motorisierte Zweirad. Zwar sinken auch hier die Unfallzahlen, aber nur sehr gering im Vergleich zu allen anderen Verkehrsteilnehmern. Fußgänger und Fahrradfahrer mit

eingeschlossen. Die Ursachen sind vielfältig und liegen nicht unbedingt im Verhalten der motorisierten Zweiradfahrer. Zum einen wurden bei nahezu allen Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in den verschiedenen EU-Ländern in den letzten Jahren ausschließlich die Belange von Pkw oder des Kraftverkehrs berücksichtigt. Zum anderen ist es die teilweise immer noch desolate Infrastruktur in einzelnen Ländern. Das zeigt das Beispiel Tschechien. Es gibt aber auch positive Erfahrungen. So sanken in Griechenland die Unfälle mit motorisierten Zweirädern deutlich, nachdem dort die Busspuren für diese geöffnet wurden.

Nach der Mittagspause ging es um „intelligente Transportsysteme und deren Einfluss auf das Motorrad“. Hintergrund: 95 Prozent aller Unfälle (und hier sind immer die gemeint, die Verletzte und Tote verursachen) gehen auf menschliche Fehler zurück. Im Pkw- und Lkw-Bereich gibt viele, auch schon erfolgreiche Entwicklungen, um durch elektronische Hilfen die Zahl der Verletzten zu senken. Bisher orientierten sich diese Entwicklungen aber ausschließlich an den Erfordernissen des Pkw-Verkehrs. Die Anforderungen eines Motorrades wurden nicht berücksichtigt. Viele dieser Entwicklung sind zudem System bedingt für ein Zweirad nicht geeignet. Zum anderen lohnt sich eine Entwicklung häufig gar nicht oder wäre für den Nutzer unbezahlbar. Dazu braucht man nur mal die Stückzahlen zu vergleichen, die europaweit ein VW





der gearbeitet wird.

Letzter Vortrag und Diskussionsblock des ersten Tages war „Die nächste Generation von Motorrädern“. Eigentlich war ich schon recht müde und geistig ermattet. Es strengt, an den Vorträgen und Diskussionen in englischer Sprache zu folgen. Vor allen, wenn man diese selbst nicht so gut beherrscht. Aber der Eröffnungsvortrag zum Thema von Chris Hodder, dem Vertreter des englischen Motor-

Golf und eine BMW R1200GS erreichen. Bei der EU hat man aber erkannt, dass man bei den Entwicklungen moderner Hilfsmittel die speziellen Erfordernisse nicht außer Acht lassen kann. Dies gilt zum einen für die zukünftige Kommunikation von Fahrzeugen untereinander, aber auch einzelne, die Sicherheit erhöhende Systeme. So sucht man beispielsweise auch nach Lösungen, um das automatische Notrufsystem „e-Call“ bei Motorrädern einzuführen. Forschungs- und Industrie-Vertreter gaben zudem einen Überblick, an welchen Systemen für motorisierte Zweirä-

derfahrer-Verbandes, weckte auf und riss mit. Mit simplen Folien, klaren Worten machte er allen deutlich, welche Vorteile ein motorisiertes Zweirad im Verkehr und welche ein Elektrobike gegenüber einem Verbrennungsmotor hat. Schade, dass es nicht mehr solcher mitreißenden Vorträge gab! Zudem stellte der Organisator der ersten Weltmeisterschaft für Elektromotorräder (u.a. mit einer eigenen Klasse bei der Isle of Man vertreten) die TTXGP Serie vor.

Eines dieser Rennmotorräder fuhr dann auch auf dem MEP-Ride mit. Der MEP-Ride findet schon viele Jahre statt. Quasi eine „Motorraddemo“, um die Politiker der EU in Brüssel auf ihre Verantwortung für die motorisierten Zweiradfahrer aufmerksam zu machen. Peinlich für mich war, dass bei der Anfahrt nach Brüssel und nach 14 durchfahrenen Wintern der Auspuff meines Motorrads kaputt ging. So gab es die skurille Situation, dass das leiseste Motorrad der „Demofahrt“ ein reinrassiges Rennmotorrad war, das auch auf der Isle of Man gestartet ist und das lauteste der große Tourer eines deutschen Vertreters bei der Konferenz. Gestört hat das aber keinen.

Am zweiten Tag der Konferenz ging es vormittags um „Verhalten und Ergonomie als Faktor bei Motorradunfällen“ sowie das Thema „Verbesserung der Infrastruktur und deren integrierte Einführung“. Unter Infrastruktur ist hier vor allem zu verstehen, wie man Straßen und Verkehrswege gestaltet, um sie für motorisierte Zweiradfahrer sicherer zu machen. Hier gab es Erfahrungsberichte aus Holland, die mit der klaren Empfehlung endeten: „nicht zu viel Regeln“ und „keep it simple“. Oder sehr detaillierte Vorschläge aus Norwegen, wie eine beliebte Landstraße mit vielen Motorradunfällen mit einfachen Mitteln sicherer gemacht werden kann. Den letzten Vortrag in diesem





schen (Politikern) zu vertreten, die Gesetze machen, die uns beeinflussen.

In Deutschland gibt es drei Verbände, die die Interessen der Deutschen Motorradfahrer innerhalb der FEMA vertreten. Diese drei Verbände zusammen haben weniger Mitglieder als zum Beispiel die dänische Organisation. Entsprechend gering ist auch ihr Einfluss, den sie

Block hielt Rolf Frieling von der Biker Union. Er stellte die „MVMot“ vor. „MVMot“ ist die Abkürzung für „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“. Dieses Merkblatt wurde in den Jahren 2003 bis 2007 ausgearbeitet. Unter Leitung der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ waren Fachleute mehrerer Bereiche daran beteiligt. Der BVDM hat die komplette Zeit in dem Gremium an dem Leitfaden mitgearbeitet. Diese Zusammenfassung über die für Motorradfahrer sichere Gestaltung von Straßen fand reges Interesse. Es wurde empfohlen, dieses leider nur in Deutsch erschienene Werk als „Best practise“ EU-weit zu empfehlen. Maria-Cristina Marolda, „Police Officer“ der EU für Verkehrssicherheit und deren Kosten in der Kommission für Mobilität und Verkehr erhielt ein Exemplar und sicherte zu, dass dieses Werk zumindest ins Englische übersetzt wird, um einer breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht zu werden.

MEIN FAZIT:

Man könnte viel tun für die Interessen der Motorradfahrer. Auch wenn es kaum einer realisiert hat, 80-90 Prozent der Gesetze, die unser tägliches Leben beeinflussen, werden in Brüssel gemacht. Die einzige Lobbyvertretung für die Interessen der europäischen Motorradfahrer in Brüssel (da wo die Gesetze gemacht werden) ist die FEMA, der Zusammenschluss vieler europäischer Motorradverbände. Von jedem, der in einem dieser Verbände Mitglied ist, fließt ein kleiner Teil des Jahresbeitrags an die FEMA, um deren Arbeit zu finanzieren.

Europaweit sinkt aber die Zahl der Motorradfahrer, die sich in Verbänden organisieren. Also wird es immer schwieriger, deren Interessen auch gegenüber den Men-

innerhalb der FEMA nehmen können. Neben dem reinen „quantitativen“ Anteil an den FEMA-Beiträgen hängt das auch damit zusammen, dass sich kaum aktive Ehrenamtliche finden, die der FEMA mit Informationen zuarbeiten.

Zudem gibt es historisch gesehen das eine oder andere Problem, das die Zusammenarbeit dieser drei Verbände (BVDM, Biker Union und Kuhle Wampe) erschwert. Seitdem ich aktiv geworden bin konnte ich aber feststellen, dass es zumindest in Sachthemen eine große Übereinstimmung gibt.

Was meinen ersten „Besuch“ in Brüssel angeht, bin ich persönlich den „Brüssel erfahrenen“ Kollegen von der Biker Union sehr dankbar. Sie haben mich sehr unterstützt und mich direkt allen Vertretern der anderen europäischen Motorradverbände vorgestellt. In Sachfragen waren wir auch einer Meinung.

Ein großer Dank gilt auch Aline Delhay von der FEMA, die mit viel Einsatz diese Konferenz organisiert hat und daher zurecht auch den längsten Applaus der ganzen Konferenz bekam.

Alle Vorträge und Bilder der Konferenz sind hier nachzulesen: <http://www.fema-online.eu/index.php?page=conference-report>.

Der ADAC, dessen Vertreter auch bei der Ausarbeitung der MVMot beteiligt waren, hat dieses Jahr in Zusammenarbeit mit dem DVR und weiteren Beteiligten, darunter der BVDM, einen „Leitfaden für die Praxis – Motorradfahren – auf sicherer Straße“ herausgebracht. Dies ist quasi eine Zusammenfassung der MVMot. In begrenzter Anzahl kann dieser Leitfaden auch über den BVDM bezogen werden. Bei Interesse wendet Euch einfach per Mail oder Post an die BVDM-Geschäftsstelle.

Olaf Biethan

BVDM beim EGT

Das wichtigste Event in der europäischen Gespannszene ist das EGT. Immer am letzten Augustwochenende wird von der Zeitschrift „Motorrad-Gespanne“ diese Großveranstaltung durchgeführt. Vom 27. bis zum 29. August war es auch in diesem Jahr wieder soweit. Das Städtchen Weisswampach im Dreiländereck Belgien-Luxemburg-Deutschland war das Zentrum für Gespannfahrerinnen und Gespannfahrer aus fast allen europäischen Ländern.

In der idyllisch gelegenen kleinen Gemeinde im nördlichen Zipfel Luxemburgs dröhnten bereits ab Donnerstag die Motoren. Und so füllte sich das an einem Badensee gelegene Zeltgelände langsam mit Mensch und Maschine. Leider trug das Wetter in diesem Jahr nicht dazu bei, die Teilnehmerzahlen in gewohnte Höhen zu treiben. Regen in unterschiedlicher Intensität beherrschte fast das gesamte Wochenende. Groß war die Freude deshalb über kurze regenfreie oder sogar minutenlange sonnenverwöhnte Perioden.

Der BVDM war bei diesem großen Gespanntreffen erstmals seit längerem mit einem großem Info-Stand und einem schlagkräftigen Team unterwegs. Im Kampf gegen Schlechtwetterfront, sinkende Temperaturen und einer



Gut besucht war der BVDM-Stand beim Gespanntreffen.

eher dezentral gelegenen Stand-Position wurde mit den Mitteln von Engagement, Humor und Improvisation der Erfolg mühsam aber nachhaltig erkämpft.

So konnte eine Vielzahl von Besuchern über die Aktivitäten des BVDM und dessen Vorteile informiert werden. Das ausgearbeitete GeschickQuiz konfrontierte den/die interessierte/n Gespanntreiber/in im theoretischen Teil mit einer Auswahl von gespanntypischen Fragen, die sich von unterschiedlichen links/rechts-Wendekreisen bis zur Gefahrenlehre zogen. Im praktischen Teil waren Fertigkeiten beim Fahren gefragt. Abstandsverläufe, Zielgenauigkeit und Slalomfähigkeit wurden gefordert. Natürlich kam

auch diesmal die Aufklärung über die Aufgaben und Erfolge des BVDM – und hier speziell das Angebot hinsichtlich der Sicherheits- und Gespanntrainings – nicht zu kurz.

Dass das Konzept trotz widriger Umstände aufging, wurde nicht nur durch die guten Gespräche und das Interesse an neutraler Aufklärung bestätigt. Wir freuen uns auch darüber, dass die Arbeit des BVDM so wichtig eingestuft wird, dass wir insgesamt sieben Neumitglieder begrüßen dürfen. Das völlig geschaffte BVDM-Team (Uwe und Micky Kosbab, Patrizia Mehnert sowie Gunnar, Ute und Uwe Philipp) freut sich über die (fordernde) Veranstaltung und grüßt noch mal alle GespannfahrerInnen und natürlich unsere BallhupenleserInnen.

Uwe Philipp



Das Quiz stieß auf großes Interesse. (Fotos: Philipp)



Die Tante, die kein Onkel ist

Als ich kürzlich mal wieder auf der „Mühlentour“ war und gerade meine Virago vor der Hiesfelder Mühle parkte, kam ein älterer Herr mit einem kleinen Jungen und einem kleinen Mädchen vorbei. Als ich meinen Helm auszog, sagte das Mädchen: „Och, das ist ja gar kein Onkel, das ist ja eine Tante“. Richtig lieb.

Ich kam dann mit dem Mann noch etwas ins Gespräch und erzählte ihm von unserem Jahreswettbewerb. Er war erstaunt, dass ich wegen der Mühle extra aus Köln anreiste.

Die Mühle in Xanten ist sehenswert – aber Vorsicht – man sollte die Beschreibung auf der Mühlenliste schon genau lesen. Vor einiger Zeit erzählten mir Horst und Christel Orłowski von ihrer Mühlentour unter anderem nach Xanten.

Aufgrund eines Stadtfestes dort konnten sie die Kriemhildsmühle nur von der doch sehenswerte „Rückseite“ fotografieren. Als ich in Xanten ankam, habe ich sehr viele Bilder von der Siegfriedmühle gemacht, in der Annahme es sei die richtige. Die Siegfriedmühle ist benannt nach Siegfried, dem Helden der Nibelungensage. Irgendwie erschien mir die Mühle doch nicht die richtige, was sich im



Auch in Duisburg gibt es eine attraktive Mühle. (Fotos: Schreiner.)

Nachhinein auch bestätigte.

Dann gibt es in Erkelenz die Senfmühle, die ein Fabrikgebäude ist, aber eine kleine Nachbildung steht vor dem Eingang zur Fabrik. Ich bin immer sehr früh unterwegs und habe dann auch Begegnungen der etwas anderen Art. Z.B. an der Horremer Mühle. Der „ausgestopfte“ Pfau auf dem Tor vor der Mühle – der sich als sehr lebendig herausstellte,



genauso wie die Ziegen, die dort lebend verkauft werden.

Bin immer ganz gespannt, wenn ich mir die Bilder von meinen Fahrten zu Hause anschau und bei einigen entsetzt feststellen musste, dass durch die Morgensonne das Jahresschild gar nicht zu erkennen war. Das macht dann ein erneutes Anfahren eine Woche später erforderlich. Auf der Suche nach der Buscher Mühle in Düsseldorf habe ich mich so verfahren, dass ich vor dem Eingang des Fernsehturms gelandet bin. Eine Woche später hab ich die Mühle dann doch gefunden. Besonderheit an Düsseldorf (aus Kölner Sicht): die Düsseldorfer wollen nicht erkannt werden. Mir ist es nicht gelungen, ein gelbes Ortseingangsschild zu finden – habe aber ein Stadteilschild, dass hoffentlich gewertet wird. Bisher hat mir die Mühltour schon sehr viel Spaß gemacht. Habe meine Fahrkilometer des vergangenen Jahres bereits übertroffen und schon 16 Mühlen. Aber dabei bleibt es hoffentlich nicht.

Allen weiterhin viel Spaß.

Dagmar Schreiner



Veranstaltungen rechtzeitig anmelden

Versicherungsreferent Siegfried Bredl weist noch einmal draufhin, dass alle Veranstaltungen von Vereinen etc., die nicht regelmäßig stattfinden oder die bisher bei ihm nicht als regelmäßig registriert sind, rechtzeitig angemeldet werden müssen. Jede Veranstaltung muss auch separat gemeldet werden. Vier Wochen vorher sind ein guter Zeitraum, so Siegfried. Natürlich sei auch klar, dass für die Versicherung der einzelnen Veranstaltungen jeweils ein Beitrag gezahlt werden müsse. „Es ist nicht einfach, heutzutage für solche Veranstaltungen überhaupt eine Versicherung zu bekommen“, sagt Siegfried. Deswegen sei es wichtig, ein paar Spielregeln einzuhalten. Dazu gehöre auch die rechtzeitige Anmeldung. Fragen zur Versicherung beantwortet der BVDM-Versicherungsreferent per E-Mail unter sbredl@gmx.de.

lz

Hilfe bei der Entschärfung gefährlicher Strecken gesucht

Zum Gesamtsicherheitskonzept des BVDM mit aktiver und passiver Sicherheit gehört als ein wesentlicher Punkt auch die Entschärfung von Straßenabschnitten, die für Motorradfahrer gefährlich sind. Darunter sind solche Gefahrenpunkte zu verstehen, die bei normaler Fahrweise nicht zu erkennen sind. Das können Bitumen sein, aber auch Kurven, deren Verlauf nicht vorhersehbar ist, fehlender Unterfahrschutz, hoch stehende Kanaldeckel, Rollsplit, oder fehlende Schilder. Um diese Punkte zu entschärfen, haben wir auf unserer Homepage unter www.bvdm.de die Rubrik „Gefahrenmeldung“. Dort könnt Ihr uns solche Punkte nennen. Um sie aber auch entschärfen zu können, brauchen wir Helfer, die die Strecken begutachten und auch an die entsprechenden Behörden melden. Wer helfen will, meldet sich bitte unter info@bvdm.de.

lz



Das Wasser in der Eifel . . .

... kann auch warm sein. Das war eine völlig neue Erfahrung für die BVDM-Helfer, die als Dankeschön für ihren Einsatz zum Treffen in die Eifel eingeladen waren.

Bei dieser Affenhitze am Niederrhein sitzen, schwitzen und des Nachts nicht schlafen können? Nein, das tun wir uns nicht an. Aber, welche Alternative gäbe es denn? Na klar, da war doch was. Am Wochenende ist doch in der Eifel das Elefantentreffer-Helfertreffen angesagt. Gesagt getan und bei Stefan angerufen, um uns für die Verpflegung anzumelden.

Am Freitag ging es dann los. Dankenswerterweise bekam ich von der Firma hitzefrei, so dass wir schon am frühen Nachmittag bei 36 Grad!!!!, in der Hoffnung auf etwas weniger Hitze in der Eifel starten konnten. Ich hatte mich diesmal für Leder entschieden, was dann auch die richtige Entscheidung war. Warum? Sobald es kühler wird, z. B. bei einer Walddurchfahrt, kühlt Leder sofort ab und es wird im Gegensatz zu Textil, das die Wärme speichert, sofort merklich angenehmer.

Wir nahmen diesmal die Autobahn, um möglichst schnell die Höhen der Eifel zu erreichen und fuhren bis Blankenheim. Hinter Euskirchen führt die Autobahn in die Höhe, was schon eine deutliche Abkühlung und einen Überblick über die Wettersituation in der Eifel mit sich brachte. Dunkle Wolken verhiessen eine mögliche Abkühlung am Abend, was sich jedoch nicht bewahrheitete. Dennoch



Skeptischer Blick von Kirsten: Was, Lorenz da willst Du wirklich lang fahren?

konnten wir bei Ankunft auf unserem Eifelgrundstück feststellen, dass unsere Entscheidung richtig war und wir halbwegs durchatmen konnten.

Also, raus aus den Klamotten. T-Shirt und kurze Hose an und Zelt aufgebaut. Einige Teilnehmer waren bereits angekommen und einem gemütlichen Freitagabend stand nichts mehr im Wege. Das Festkomitee hatte bereits im Schweiß seines Angesichts ganze Arbeit geleistet und für kalte Getränke und ein kalt/warmes Buffet gesorgt, das sich sehen lassen konnte. Irgendwann war es dann Zeit, sich ins Zelt zu verkriechen, was angesichts der Eifel typisch gesunkenen Temperaturen auch kein Problem war. Ja, es war dann sogar so, dass ich, als ich gegen Morgen von dem bekannt lästigen Gang ins Zelt zurückkehrte, in den Schlafsack geschlüpft bin, weil es mir sonst zu kühl war.

Am Samstagmorgen dann die Überraschung: Im Gegensatz zu sonstigen Gelegenheiten kam das Wasser im Waschraum nicht Eisbrockenweise, sondern erstaunlich warm aus dem Wasserhahn. Deutlichstes Zeichen für die hohen Temperaturen.

Recht schnell war es mit der kühlen Herrlichkeit wieder vorbei, und wir überlegten ernsthaft, die von Uwe ausgearbeitete und veranstaltete Jux-Rallye auszulassen. Doch das geht eigentlich auch nicht. Ich weiß ja aus eigener Erfahrung, wie viel Arbeit so eine Rallye macht und habe mich auch immer über jeden Teilnehmer gefreut. Außerdem hatte Uwe in Anlehnung an die Eifelkrimis eine reizvolle Aufgabe gestellt, deren Bewältigung zunächst einmal auf dem Grundstück in kurzer Hose und T-Shirt angegangen werden konnte. Anhand einer Kriminalgeschichte mussten wir die Fahrtstrecke und die Kontrollstellen herausfinden.



Expertenteam in Sachen Gespanne: Uli, Stefan und Friedrich Wilhelm am alten BMW R 100 RS-Gespann.



Bei der Siegerehrung hören die Helfer auf dem Grundstück des LVRR Bernd Luchtenberg zu. (Fotos: Bläske)

Horst forderte derweil auf, die erste Aufgabe zu erledigen. Sie bestand darin, verschiedene Kfz auf einem Parkplatz so zu verschieben, das ein Pkw den Parkplatz verlassen konnte. Das Ganze war natürlich ein Spiel für Kinder, aber kein Kinderspiel. Nach Erledigung der Aufgabe ging es also rein ins Leder und los. Peter und Inge im Gespann vorneweg und wir hinterher. So blieben uns die diversen Stopps, um uns anhand der Karte zu orientieren, erspart.

Die erste Kontrolle, von Friedrich-Wilhelm besetzt, war schön im Schatten gelegen und darüber hinaus war auch ein Brunnen mit kühlem Eifelwasser vorhanden. Dort mussten möglichst viele Streichhölzer auf einem Bierflaschenhals deponiert werden.

Nachdem wir unsere Aufgabe mit unterschiedlichem Erfolg erledigt hatten, ging es weiter in Richtung Laacher See. Leider nicht zum Baden, sondern im Gegenteil, zum Laufen. An der zweiten Kontrolle sollten Fragen zum Lydia-Turm beantwortet werden. Um dies zu tun, musste man dorthin und hochlaufen. Kirsten, Peter und ich haben den *Bitzer gemacht, auf die Mopeds aufgepasst und die Lösung der Aufgabe großzügig Inge (in T-Shirt und Stoffhose da ja im Beiwagen) überlassen.

Nächster Halt war Kaiserhalle. Wer den richtigen Weg gefahren war, kam direkt an dem Hinweisschild vorbei und konnte die Frage nach dem Straßennamen beantworten. Der ein oder andere hat allerdings ein wenig gesucht bis er die Halle gefunden hatte. Dann ging es weiter zur letzten Kontrolle bei Uli. Und siehe da, wir fanden Uli und Uli fand uns. Seine Kontrolle lag auf einer Anhöhe, über die ein angenehmer Wind strich. Auch hatte Uli für kühles Wasser aus dem Bordkühlschrank seines Wohnmobils gesorgt. Die Aufgabe bestand darin, sich auf einen Wasserkasten zu stellen und Metallkugeln in eine auf dem Boden stehende Plastikflasche zu versenken. Auch hier wurde die Aufgabe mit unterschiedlichem Erfolg absolviert, so dass wir uns auf den Rückweg zur Flugwache machen konnten.

Den Vorschlag von Inge, eventuell an der Straße auftau-

chende Eisbuden auf dem Weg dorthin um einen Copa Fragola zu erleichtern, habe ich angesichts der weiter gestiegenen Temperaturen dankend abgelehnt. Ich wollte nur noch unter die Dusche. Herrlich dieses Gefühl unter der Dusche, wenn der Körper wieder auf Normalmaß zurückgekühlt wird, die Lebensgeister zurückkehren und man sich wieder fit fühlt.

Dann also los, zum Hauptprogramm.

Die am Nachmittag angekommenen Teilnehmer unterhielten sich angeregt im Schatten der Bäume und so gesellte man sich dazu. Familie Poschinger hatte aufgrund des Geburtstags von Herrn Poschinger eine Woche zuvor zum Freibier eingeladen, und das Festkomitee hatte wiederum ganze Arbeit geleistet und diesmal noch mehr Schweiß investiert, da heute gegrillt wurde. Bei 34 Grad im Schatten auch nicht gerade das reine Vergnügen.

Trotzdem zauberte das Festkomitee wiederum ein schmackhaftes Buffet rund um die Schwenkbraten, Würstchen und den von Poschingers gestifteten original Bayerischen Leberkäs. Damit war die Vollpension komplett und ich denke, es hat jedem geschmeckt.

Nachdem die ganze Bande gesättigt war, konnte Bernd zur Siegerehrung der Lux-Rallye schreiten und noch die ein oder andere Info mitteilen. Der restliche Abend verlief wie gehabt in guter Stimmung und mit vielen guten Gesprächen über Gott, die Welt und natürlich Motorräder.

Leider kam, wie immer, der Sonntag, der Abschied und das Ende des Wochenendes wieder viel zu schnell. Nach dem Frühstück verschwand einer nach dem anderen in Richtung Heimat, und kostenloser Sauna. Sicher mit dem Gefühl, es war schön, dabei gewesen zu sein. Besonderer Dank nochmals dem Festkomitee, für die perfekte Ausrichtung, bestehend aus: Stefan, Steffi, Uwe, Eimi, Christel, Horst, Friedrich-Wilhelm und Uli.

Ingo

* Bitzer = Wachhund bei Shaun das Schaf, aus der Sendung mit der Maus.



Fahren mit 15!

Trotz langer Staus zur Ferienzeit auf deutschen Autobahnen und überwiegend Freizeit orientierten Motorradfahrern, was zu Problemen auf viel frequentierten Landstraßen führt: 72 Prozent des gesamten Verkehrs innerhalb der EU findet in Großstadträumen statt. 2050 werden es voraussichtlich 84 Prozent sein, bei noch steigendem Fahrzeugbestand. Gleichzeitig gibt es große Mobilitätsprobleme in ländlichen Gebieten vor allen für junge Menschen um zur Schule, Ausbildung oder Arbeit zu kommen. Ein ausreichender öffentlicher Personennahverkehr ist vielfach nicht zu finanzieren. Zudem kommt ein Auto aus finanziellen Gründen oder schlicht aus Altersgründen nicht in Frage. Auch das fördert die Ansiedlung von Menschen in Großstadträumen. Der EU und ihren Kommissionen bereitet die Aufrechterhaltung der Mobilität in den Großstadträumen der Zukunft viele Kopfschmerzen. Motorisierte Zweiräder (also Motorräder, Roller, E-Bikes, Hauptsache einspurig und geringer Platzbedarf und weniger Energieeinsatz als beim Pkw) sind da durchaus eine anerkannte Lösung. Wenn es da nicht ein Sicherheitsproblem gäbe. Und zwar die Zahl der Verletzten und Toten im Straßenverkehr, nicht die Zahl der Unfälle mit Blechschäden.

Inm vorigen Jahrzehnt wurde viel unternommen, um die Zahl der Verletzten zu senken. Schwerpunkt aller Bemühungen war natürlich der Autofahrer, ohne dabei an die Sicherheit der Motorradfahrer zu denken. Bei den EU-Gesetzgebern scheint dieses Problem aber mittlerweile erkannt und es wird auch bei kommenden EU-Richtlinien berücksichtigt.

Ein anderes Thema, das aber auch die EU-Gesetzgebung betrifft: Mit der 3. EU-Führerscheinrichtlinie (2006/126/EG) hat die EU einen weiteren Schritt getan, um die Richtlinien zur Teilnahme am Straßenverkehr zu vereinheitlichen. Sie muss innerhalb bestimmter Fristen in allen Stufen in jedem EU-Land umgesetzt werden. Gerade in Deutschland wird dieses Thema mehr und vor allen minder sachkundig diskutiert. Eins vorab: Die Spielräume, die den einzelnen Mitgliedsländern gelassen werden, sind sehr breit. Der Erwerb der Einstiegsstufe AM (Fahrzeuge bis 45 km/h) ist schon ab 14 Jahren möglich, wenn zur nächsten Stufe A1 mindestens zwei Jahre liegen. Abgesehen von der in meinen Augen sinnlosen Regelung auf 45 km/h (50 km/h würden ein „Mitschwimmen“ im Stadtverkehr erlauben), komme ich nun zur Diskussion um die deutsche Umsetzung.

Und hier geht mein Adrenalin als Alltags-Motorradfahrer in einer Großstadt (über eine halbe Million Kilometer

Motorrad im öffentlichen Straßenverkehr unfallfrei), studierter Ingenieur (der es gelernt hat, Messergebnisse zu bewerten und interpretieren) und beruflich Umsetzer und Verantwortlicher (neben anderen Aufgaben) für ein seit über zehn Jahren nach ISO 14001 zertifiziertes Werk (Umweltschutz), erst richtig nach oben.

Statt die Chance zu ergreifen, individuelle Mobilität für Platz und Ressourcen sparende motorisierte Fahrzeuge zu erleichtern, fordert die eine Hälfte der Politiker genau das Gegenteil, bar jeder Kenntnis von Zweirädern und der Sicherheit auf zwei Rädern (aber wenn die gerade regierenden dafür sind, muss man ja dagegen sein . . .). Da argumentiert eine hochrangige Vertreterin der Partei die den Umweltschutz ganz besonders in ihren Statuten hat, sinngemäß, dass man mit einem modernen SUV sicherer im Stau steht!

Wer es noch nicht mitbekommen hat, es geht um die Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie und vor allen

Inhaltliche Auseinandersetzung statt Totschlagargumente.

die Frage: Sind 15-Jährige in der Lage, ein motorisiertes Fahrzeug mit 45 km/h sicher zu bewegen. Die neue Regelung der Klasse AM gilt übrigens auch für „Autos“ die max. 45 km/h fahren können. Und es geht um die Frage, ob man erfahrenen Autofahrern, die über zehn Jahre im Besitz eines Autoführerscheines sind, den Zugang zum motorisierten

Zweirad mit max. 125 ccm leicht oder schwer gestalten soll. Einige meiner Kollegen (die vor 1980 ihren Führerschein gemacht haben), haben die damalige Möglichkeit genutzt und sind mit einer 125er statt des Autos bei schönem Wetter zur Arbeit gefahren.

Das Totschlagargument, das die Gegner des Einstiegs mit 15 Jahren ins Feld führen ist Sicherheit. Dabei wird pauschal und ohne inhaltliche Auseinandersetzung „argumentiert“. Wenn ich mir die österreichische Unfallstatistik anschau, dann müsste man männlichen Verkehrsteilnehmern zwischen 40 und 49 Jahren das Führen eines Fahrzeugs verbieten. In dieser Gruppe gibt es die meisten Schwerverletzten und Toten. Stattdessen wird argumentiert, dass die Zahl der 15-jährigen Verunglückten sprunghaft gestiegen ist, nachdem es Erleichterungen gab, ihnen mit 15 das Fahren zu erlauben. Auf einer Diskussionen zur Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie (eingeladen waren viele Interessensverbände vom BMVS) gab es dramatische Powerpoint-Präsentationen. Auf Nachfrage wurde dann gesagt, das ist die Entwicklung zum Vorjahr. Logisch, wenn es vorher 100 und im nächsten Jahr 10.000 Verkehrsteilnehmer gibt, die mit 15 Jahren fahren, dann geht die Kurve der Unfälle ex-

plosionsartig nach oben. Aber wie sieht es mit der Zahl der Unfälle von 15-Jährigen aus je 10.000 Verkehrsteilnehmer? Die ist nicht gestiegen! Im Gegenteil...

Zu einem weiteren Punkt finde ich keine Informationen (bzw. die Statistiken fehlen mir). Jeder erfahrene Motorradfahrer (und auch Autofahrer) wird bestätigen, dass man am Anfang seiner Verkehrsteilnahme mal Fehler macht. Auch ich habe schnell gelernt, dass Kopfsteinpflaster bei Regen sehr glatt ist. Allerdings, mit einem Ausrutscher, der in keiner Statistik erfasst ist. Bei all der Diskussion über steigende Unfallzahlen wird nur auf die neue Zielgruppe geschaut, aber nicht darauf, wie viel weniger Unfälle diese Zielgruppe verursacht, wenn sie schon früh am Verkehr teilgenommen hat und somit mit 18 Jahren vielleicht schon sicher ein Fahrzeug bewegt!

Und wer hat eigentlich etwas dagegen, 15-Jährige motorisiert fahren zu lassen? Genau, mehrere Automobilclubs und andere Verbände, die eher Automobil orientiert sind! Die gleichen Clubs, die das begleitete Fahren ab 17 (natürlich im Auto) befürworten. Darunter der gleiche Club, der sich seiner Nachwuchsförderung im Sport rühmt. Ein 15-jähriger deutscher Vertreter dieser Förderung liegt gerade auf Platz zwei einer Motorradweltmeisterschaft! Also, entsprechendes Training und geistige Eignung vorausgesetzt, sollten 15-Jährige (im pubertierenden Alter) durchaus in der Lage sein, ein motorisiertes Zweirad sicher zu bewegen. Sogar auf absoluten Weltniveau. Aber vielleicht ist es ja die mangelnde geistige Eignung. Naja, die Schule bringt einem das ja auch nicht mehr unbedingt bei, wenn ich das so in den Medien verfolge.

Da muss man dann dem oder der 15-jährigen Schüler/in auf dem Lande auch noch die häufig einzige Möglichkeit verwehren, irgendwie zu einer möglichen Ausbildungs-

stelle zu kommen und dem erfahrenen Verkehrsteilnehmer im Großstadtraum die Möglichkeit erschweren, umweltfreundlicher und vor allen platzsparender zu Arbeit zu kommen.

Für mich gibt es nur eine Lösung, um künftige Verkehrsprobleme zu lösen. Leichter Zugang zu platzsparenden und Ressourcen schonenden Verkehrsmitteln und das so früh wie möglich! Denn wie heißt ein altes deutsches Sprichwort: „Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmer mehr“

„Den Zugang zum Zweiradfahren erschweren als Schutz des Motorradfahrers vor sich selber.“

MEIN FAZIT: – Teilnahme am Verkehr ab 15 ist ein Muss (Führerschein AM ab 15). Eigentlich wäre 14 noch besser!

Und wer bewiesen hat, dass er ein Fahrzeug sicher im Verkehr bewegen kann, der muss auch ein motorisiertes Zweirad (bis 125 ccm) ohne große Hürden bewegen können. Ach ja, die Sicherheit der Zweiradfahrer. Die meisten Toten und Verletzten gab und gibt es bei den Autofahrern (sind ja auch mehr). Darauf

wurde in den letzten Jahrzehnten der Fokus gelegt, teilweise deutlich zum Nachteil der Zweiradfahrer. Aber das ist mal einen anderen Zwischenruf wert...

Noch etwas, das mich viel mehr erschreckt hat. Es waren „Argumente“, die auf einer fachlichen Diskussion zur Führerscheinrichtlinie auf Einladung des zuständigen Verkehrsministeriums fielen. Man müsste den Zugang zum Zweiradfahren erschweren als „Schutz der Fahrer vor sich selber“! Wann kommen wir dahin, dass die Diskussionen dahin gehen werden, das Motorradfahren zu verbieten, weil ich statistisch gesehen im Auto sicherer im Stau stehe?

Es wird Zeit, dass sich die motorisierten Zweiradfahrer wieder stärker engagieren, um ihre bevorzugte Art der motorisierten Fortbewegung zu erhalten!

Olaf Biethan

Hängertreffen in Schotten

In Schotten fand das 6. internationale Hängertreffen. Die Teilnehmerzahl war dieses Mal weitaus größer, da Erich Krieger für dieses Treffen das Internet und seine Homepage <http://haengertreffen.de.tl> und seine neue Mail-Adresse haengertreffen@googlemail.com nutzte. Es waren Gespanne und Solomaschinen zu bestaunen meist noch schönere Anhänger zogen. Es kamen „alte Bekannte“ wie auch „neue Gesichter“ die viele Gelegenheiten zum Fachsimpeln nutzten und es fand sich schnell eine gleichgesinnte Gemeinde, die miteinander schöne Stunden erlebte. Das Treffen bot ein wertvolles Forum für alle „Hängert“-Neulinge, die sich zunächst einmal an

aus 1. Hand informieren wollten. Wetter in den schönsten Wochen des Jahres immer mehr auf den gehobenen Freizeitwert eines Motorrad-Wohnanhänger-Gespannes vertrauen. Der jüngste Teilnehmer war 19 Jahre jung und kam mit einem XS 650 Gespann. Der älteste Besucher war 70 Jahre alt und reiste mit einer Moto Guzzi und Faltschulter aus Bremen an. Selbst die aller kleinsten kamen auf ihre Kosten und besuchten einen kleinen Zoo, nur wenige Kilometer vom Platz entfernt. Erich Krieger initiierte eine Tombola, die sehr gut ankam. Jedes Los gewann, und die Gewinner konnten sich über attraktive Preise freuen.

Erich Krieger



Auf steinigen Pfaden

Seine persönliche Geschichte über den abenteuerlichen Einstieg als Straßenfahrer ins Endurofahren bei der EnduRoMania erzählt Martin Daniels.

Fahr nie runter, wo du nicht auch wiederraufkommst. Verdammt, ich hänge fest – verdammt, und ich hasse Kickstarter – dabei hatte ich es mir etwas einfacher vorgestellt. Olaf hat gut reden – er hat Erfahrung und kennt die Regeln. Fährst du ins Gelände, achte auf deinen Weg, du musst klar kommen mit dem was du vorfindest. Klang gut von einem wie Olaf, der die EnduRoMania schon dreimal gewonnen hat. Aber das hilft mir jetzt nicht weiter an diesem verflixt steilen Felshang mitten im Nirgendwo des EnduRoMania-Landes Rumänien. Ich bin Teilnehmer einer touristischen Rallye bzw. Enduro-Sternfahrt, bei der sich jedes Team in einer Art GPS-Schnitzeljagd seine Wege und anzufahrenden Checkpunkte mit Wertungspunkten selbst aussucht. Von jedem Checkpunkt gibt es vorher die Koordinaten im Gelände und die Beschreibung, ob es sich um einen mit Ziffern gravierten Nagel in einem Baum, eine Sehenswürdigkeit oder einen markanten Ort im Gelände handelt. Zu gewinnen gibt es neben den üblichen Pokalen Auszeichnungen des Veranstalters wie „Aktiv Urlaub“ oder „Most Relaxed Team“ (eher wenig Wertungspunkte gesammelt) und „Top Enduro Performance“ oder „Most Dynamic Team“ (einen ganzen Haufen Punkte gesammelt). Die Anmeldung und Organisation erfolgt bei Sergio Morariu im Internet, dem sympathischen, polyglotten rumänisch-deutschen Erfinder der EnduRoMania. Als er nach Ende der dunklen Ceausescu-Ära als



Die Geröllabfahrten waren ein große Herausforderung. (Foto: Lang)

Bauingenieur für Wasserkrafterzeugung (und nebenbei auch mit dem Titel des peruanischen Enduromeisters) aus Südamerika zurück in seine alte Heimat Rumänien kam, erfand er 1995 mit EU-Unterstützung diese

raffinierte Kombination aus Wirtschaftsentwicklung und von den Ordnungshütern der Region offiziell toleriertem Geländefahren in einer an Tourismus armen Region.

Und er hat wohl nicht gehant, wel-

chen Erfolg er damit bei der überwiegend deutschen Kundschaft haben würde. Mittlerweile hat er bereits über 100 Veranstaltungen durchgeführt. Dafür hat er verschiedene Interessensverbände an einen Tisch gebracht, und so sind die Endurofahrer akzeptiert von Vertretern aus Polizei, Forstwirtschaft und (an fahrbares Gelände angrenzende) Nationalparkverwaltung. Auf der EnduRoMania gibt es für jeden Geländefreund je nach Interesse und Können den passenden Pfad. Vom freien Fahren in schwach besiedelter Landschaft mit Guide bis zur Rallye mit dem Anfahren von möglichst vielen Wertungspunkten im Gelände per Karte und GPS-Navigation. Von geschotterten Autostraßen über verschlammte oder sandige Waldarbeiterwege bis zu ausgewaschenen schmalen Bergpfaden. Jeder kann sich seine fahrerische Messlatte selbst legen – wenn man nicht in einer Sackgasse landet, wie wir, und den Hang wieder zurück muss „Fahr nie runter, wo...“

Jetzt bin ich körperlich geschafft wie selten. Die letzten steilen hundert Meter waren ein ständig ausbrechendes Hinterrad auf bröckeligen Felsen und Geröll. Anfangs noch stehend auf den Fußrasten geht mir die Kraft aus und ich beginne im Sitzen beim Bergauffahren zu fűßeln. Bekomme die feine Dosierung zwischen ausreichend Gas – also kontrolliertem Vortrieb mit Gripp – oder zuviel Gas – also unkontrolliert rutschendes ausbrechendes Hinterrad – nicht mehr hin. Die Stürze werden häufiger und meine geschundene Enduro rächt sich durch zunehmend schlech-

teres Startverhalten. Schon wieder ein Sturz, jetzt springt die DR nicht mehr an. Öl ist in den Luftfilter gelaufen und tropft mir auf die Stiefel. C. steht neben mir am steilen Hang, sichert meine Enduro und mich gegen ein Abrutschen und sagt unschöne Worte zur in Ehren ergrauten alten Dame – die Enduro hat immerhin 19 Jahre auf dem Stahlbuckel. Sie bleibt unbeeindruckt von der Schimpferei und über eine halbe Stunde später, nach zahlreichen wechselseitigen Versuchen sie anzutreten, geben wir endgűltig auf. Ein Blick auf die Uhr zeigt – wir haben den Abgabeschluss

tens drei Fahrern pro Team) kannte ich vorher nicht. Klar war nur, dass wir alle EnduRoMania-Grűnschnűbel sind. Allerdings haben die zwei Bayern im Team bereits eine Wűstentour durch Marokko hinter sich und sind nicht mehr ganz so grűn. Sie belegen also mit zwei mittelschweren Einzylindern Honda XR 650L und Yamaha TT 600R im teaminternen Ranking die erste Startreihe. Dann der Thűringer, den seine Flucht aus ländlicher Langeweile schon in jungen Jahren ins Gelände gebracht hat. Der aber mit seiner schweren „Reiseenduro“ (DR Big 800) ob des Fahrzeugge-

wichtes mehr zu kűmpfen hat. Und als Schlusslicht: Ich – ein Rheinlűnder mit ein paar Geländetrainings und geliehenem Stoppelhopper, einer Suzuki DR 350, und mit dem neugierigen Wunsch, osteuropäische Lűnder kennen zu lernen.

Von den Hűgeln im „EnduRoMania-Land“ rund um Slatina Timis und Brebu Nou aus schweift der Blick über die Umge-



fűr unsere Team-Checkpunktliste űberschritten.

Fűr mich fing alles damit an, dass ich den Wunsch hatte, nach vielen Jahren des Straűenfahrens mit dem Motorrad etwas Neues auszuprobieren. Gelűndeerfahrung hatte ich keine, aber es gibt einige Trainingsanbieter fűr Enduro-Einsteiger wie mich. Um das in deutschem Sandloch (Grevembroich) oder belgischem Endurospielplatz (Bilstain) Erlernte auf abwechslungsreiches Terrain zu űbertragen, lockte mich das Angebot einer touristischen Rallye wie der EnduRoMania. Mein Team (gefahren werden darf mit mindes-

bung bis zu den sűdlichen Karpaten. Sie klingen hier im Zentrum Ruműniens aus, am Ende ihres weiten Bogens, der von der polnisch-tschechischen Grenze durch die Slowakei und vorbei an der Ukraine bis nach Ruműnien fűhrt. Weite Hűgel mit grűnen Wiesen und vereinzelt Obstbűumen. Darunter teils tief eingeschnittene Tűler mit Mischwald. Darin ganz unten dunkle kleine Felstűler mit kleinen romantischen Bűchen. Auch wenn Gewitter in den letzten Wochen aus manchem Bűchlein reiűende Strűme werden lieű, welche erhebliche Schűden an Straűen, Wegen und in Dűrfern hinterlieűen.



Die Landschaft ist das grüne Kapital für möglichen Tourismus, aber mangels entsprechender Infrastruktur wenig besucht – außer von Sergios Gästen, uns, den sogenannten „EnduRoManiacs“, die in Teams wie den „Enduro-Chaoten“, „Freaksgarden“, „Waldschrauber“ oder „Erdferkel“ in die beschauliche Abgeschiedenheit Südwestrumäniens einfallen.

Schweiß läuft mir in Strömen runter. Das Deo hat bei über 37 Grad in der eigentlich luftigen Endurokleidung längst versagt. Rumänien liegt nicht nur im Osten, sondern auch weit im europäischen Süden. Am Vorabend hatten wir mit EnduRoMania-Checkpunkt-Liste, GPS-Navi, Laptop, Ursus-Bier („King of Beer in Romania“) und auf Basis der von Sergio und seinem Team erstellten Detailkarten genau geplant, wo es langgehen sollte. Heute verfangen wir uns im Netz der abzweigenden Waldwege und Bergpfade. Übermotiviert preschen wir Wege entlang, wo doch unser GPS am Lenker unbemerkt längst eine ganz andere Richtung anpeilt. Wohlgermerkt in Luftlinie, mit diversen natürlichen Hindernissen zwischen uns



Völlig geschafft. Bei 37 Grad geht es in der steilen Rinne kaum vorwärts.

und dem nächsten Wertungspunkte verheißenden Checkpunkt. Für den Forschertyp gibt es unheimliche, aufgellassene Eisenbahntunnel mit undurchdringlicher feuchter Dunkelheit. Kleine Flussbetten sind eine

einfach zu nehmende Hürde, wenn man sie denn vorher auf fahrbare Tiefe überprüft hat! Es macht Spaß, den nassen Anlauf zu den nächsten Hängen mit Schwung zu nehmen. Und je nach Beschaffenheit sind das die grimmigeren Hürden. Die vergleichsweise einfache Möglichkeit ist ein übersichtlicher Waldweg mit festem Boden und vereinzelt Wurzeln zwischen den Bäumen. Als Herausforderung hat uns die Natur aber felsige Wege mit starken Auswaschungen eingebaut. In der Mitte ein Graben mit Geröll, der auch mal ein Meter tief ist und an den Rändern gemein schräg abfallende Flächen hat. Teamkollege N. kommentiert das ganze mit einem kernigen „Gas löst Probleme“ uns saust gekommt am schmalen schrägen Rand entlang nach oben. Wir anderen folgen teils im ruhigen Trialstil (also zu langsam und rutschen unsanft in den Graben) oder entscheiden uns gleich für den Graben (und finden auf Geröll kaum Gripp, stecken fest). Hektisch wird die am Hang abgestorbene und gekippte Enduro in eine stabile Lage



Kleinere Reparaturen werden mit einem Stein erledigt. (Fotos: Daniels)

gebracht und erstmal ein Schluck aus dem Trinkrucksack genommen. Drei Liter Wasser reichen bei den Temperaturen und körperlichen Anstrengungen gerade mal bis mittags. Nach der Pause – kommentiert von Teamkollege F. „So etwas Anstrengendes hab ich noch nie gemacht, noch nie in meinem ganzen Leben“ – ziehe ich etwas zorniger am Gaszug. Wie war das noch mit dem Gas und den Problemen! Und es funktioniert. Schnell schraube ich mich den steinigten Waldweg am Rand der Rinne hinauf und rutsche nicht mehr in selbige, toll. Das Ganze kommt mir vor wie ein Jump-and-run-Spiel in 3D. Böse Querinnen tauchen auf und wollen wie die gemeinen Felsklötze mit leicht geplupftem Vorderrad überfahren werden. Äste greifen mir von der Seite in den Lenker und ändern die Richtung abrupt zum Abhang hin. Gerade noch habe ich alles im Griff, da beschleicht mich Angst, für die nächste noch unsichtbare überraschende Hürde hinter der Wegbiegung nicht das erforderliche fahrerische Instrument zur Verfügung zu haben. Damit ist

es dann auch aus – kurz bin ich aus stehender Position nach hinten auf die Sitzbank geplumpst und schon springt das entlastete Vorderrad an einem Stein zur Seite, der Fahrer fliegt und die Enduro liegt. Gute Protektoren sind etwas Unverzichtbares im Geländesport, dennoch – irgendwo will die Energie hin und so blüht mir der nächste blaue Fleck.

Weiter von unten höre ich den nächsten Testpiloten nahen bis zu einem leisen Krachen – und lauten Pling. Es folgen unflätige Flüche. Wie üblich schallen ohne Sicht auf die anderen Rufe durch den Wald „Alles klar mit dir?“, und ich antworte weil ich nicht weiß wer gemeint ist oder ruft: „Alles ok bei mir und bei dir? War's die Kupplung, hätte da noch 'nen Hebel?“ Die „Abschaffer“, so nennen wir unser Team mittlerweile, kennen dieses Pling. Brechende Kupplungs- oder Bremshebel gibt es öfter als uns lieb ist, und ich verstehe nicht warum die Dinger nicht ab Werk kürzer ausfallen hinter den untauglichen Handschützern. Also wird wieder mal Werkzeug ausgepackt, der Hebel oder

die Armatur getauscht, Werkzeug eingepackt und mit den m a h n e n - den Worten „Das war jetzt der letzte Kuppungshebel, das Nächste fall bitte mal auf die andere Seite!“ geht es weiter. Oder auch nicht. Gedemütigt von steinigem Terrain gebe ich irgendwann auf „Lasst uns umdre-

hen, so einen steilen Hang bin ich im Training nie gefahren“. Als Antwort bekomme ich aus der sich verziehenden Staubwolke über dem gerade Gestürzten oberhalb „Ich auch nicht, siehste doch.“ Also wieder eine Sackgasse, wieder umdrehen, wieder diesen Level des Spiels verlassen und eins niedriger neu beginnen.

Meine körperliche Fitness habe ich bei den letzten Versuchen, die unwillige Enduro anzukicken, verbraucht und so fahre ich etwas unkonzentriert ins Tal zurück. Die Gelegenheit für eine tiefe Spurrille, mir das Vorderrad wegzureißen und beim Sturz meinen Fuß von der Raste zu ziehen. Als dann auch die Enduro auf dem nach hinten verdrehten Fuß zu liegen kommt, lässt mich ein lautes Krachen vom Fuß Böses ahnen. Ich beschließe, erst einmal liegen zu bleiben und tief durchzuatmen. Da rieche und spüre ich das in meinen Stiefel auslaufende Benzin. Adrenalin sei Dank, ist der Fuß erst mal vergessen, die Enduro schnell wieder aufgerichtet, angetreten, den Hang ins nächste Flussbett gejagt. Als ich nun dort unten im Bach stehe, kaltes Wasser in meine geöffneten Stiefel und auf den (zum Glück nur geprellten) Fuß laufen lasse, fahren die anderen unwissend um mein Desaster kopfschüttelnd vorbei. Für mich ist an diesem Tag „Game over“ und auch am nächsten Morgen humple ich, unfähig Endurostiefel über den geschwellenen Fuß zu bringen, durchs Endurocamp.

Die Zwangspause lässt mich aber die lockere freundliche Stimmung unter Endurofahrern kennen lernen. Es wird weniger gegeneinander gefahren, wie es auf einer Rennstrecke üblich ist. Wenn einer ein Problem hat, dann hilft man. Das nächste Mal steckt man vielleicht selbst im Dreck fest und braucht Hilfe. So werde ich gut versorgt mit einer für Pferde gedachten und entsprechend dosierten Schmerzsalbe – „kannste bedenkenlos nehmen, nur nicht zu lange“ – sowie Schmerztabletten mit



Banats Schäfer freuen sich über die Abwechslung.



abschwellender Wirkung „Hab ich von meiner Frau, die ist Ärztin. Sind verschreibungspflichtig weil hoch dosiert, kannste bedenkenlos nehmen, aber nur halbiert“. Mein Programm ändere ich dann spontan von zwei auf vier Rädern, von Waldwegen auf Fahrstraßen und meine Ziele von Checkpunkten auf die rumänischen Orte der Umgebung. So lerne ich eine mir sehr fremd anmutende Welt aus sehr einfachen Straßendörfern mit geringer Infrastruktur und geduckten Häuschen kennen, vor denen das Leben auf der staubigen unbefestigten Dorfstraße stattfindet. Kinder winken mir zu und zahnlose

bescheidenen Aufschwung mit unzähligen (!) Baustellen auf den Fernstraßen, dekoriert mit den Schildern zur EU-Förderung und mit vielen nagelneuen mittelständischen Fabriken. Auch der Straßenverkehr ist eine eigentümliche Mischung aus uralten Dacias und modernen Luxusautos aus deutscher Fertigung. Wohin es diese Gesellschaft des schwierigen Umbruchs treiben wird, ist noch nicht zu erkennen, aber der Optimismus der überwiegend ländlichen Bevölkerung lässt mich in viele lächelnde Gesichter schauen.

Abends im Camp kommt langsam ein Team nach dem anderen zurück

nen Punkte egal, aber die Vielfalt der Wege wichtiger sind. Für den Sport überraschend viele Frauen und junge Leute sind darunter. Dann die Geschichten, die mir hinter vorgehaltener Hand erzählt werden: „Die anderen haben bestimmt mehr Punkte gesammelt, wir haben uns heute festgefahren und Zeit verloren. Wir sind ein Tal rauf, alles verschlammmt, und dann war's nur ne Sackgasse und wir mussten zurück. Einem ist dann noch der Gaszug gerissen.“ Oder: „Oh Mann, wir sind den einen Weg rein, der so breit aussah. Der wurde immer schmaler und dann hat er im Fluss geendet. Also nur ne Sackgasse und so viel Zeit verloren. Und eine Wasserpumpe ist auch undicht geworden.“ oder „Wir hatten heute NUR technische Probleme. Und wir sind einen Weg rein, da waren nur umgestürzte Bäume. Teils haben wir die Enduros rüber gehoben, teils haben wir Bäume mit Holzstöcken abgestützt und sind drunter durch. Die Stöcke haben wir natürlich entfernt, wollten es den anderen nicht zu leicht machen. Aber dann war's eine Sackgasse und wir mussten zurück...“

H heute gilt es auch wieder für mich, Punkte auf zwei Rädern zu sammeln. Ein EnduroManiac hat mich mit den Worten getröstet, an dem Fuß könne nix gebrochen sein, sonst würde ich hier nicht „fröhlich“ rumhumpeln. Bewegung wäre gut und ich solle mal versuchen, ob ich in den Stiefel komme. Komme ich und so stoße ich humpelnd aber ausgeruht zu meinem von Vortagesaktivitäten völlig vermuskeltarten Team (sollen alles Sackgassen gewesen sein). Unter leisem Stöhnen wird beim Frühstück die geplante Route noch mal durchgegangen. Man ist ja jetzt klüger geworden und die im GPS-Navi eing gespeicherte Route ist deutlich knapper – also realistischer – bemessen. Erstmal müssen wir den Weg aus einem winzigen Dorf herausfinden. Ein anderer EnduroManiac hatte mir den Tipp gegeben, am Dorfeingang links



Sieger Olaf Biethan in der weiten Landschaft Banats.

runzelige Opas und Omas reden unbeeindruckt von meinen fehlenden Sprachkenntnissen begeistert auf den Neuankömmling ein. In den Industriestädten erschreckt mich der Zerfall riesiger Industrieanlagen aus der Ära des Ostblocks, unbrauchbar geworden durch Misswirtschaft und Öffnung zu potenteren Volkswirtschaften des Westens. Diese Öffnung beschert dem Land aber auch einen

vom Punktesammeln. Bunt gemischt sind sie: Da kommt die Gelände erfahrene kernige Familie: „Die Kinder dürfen nicht auf die Straße, sondern nur ins Gelände, die haben ja noch keinen Führerschein“, oder die Haudegen: „Mir schmerzt etwas die Schulter, hab heute einen Zaun eingerissen“, oder die Vielnadrigen, gemischt mit Enduros und extrem geländegängigen Quads, oder die Touristen de-



Ein Checkpunkt-Nagel wird auf Papier übertragen. (Fotos: Daniels)

gleich zwischen zwei Häusern durch die schmale Zufahrt zum Hinterhof und am Hühnerstall vorbei und dann bei den Gemüsebeeten der mittlere der Pfade. Das Dorf verfehlen wir beinahe mit unserer Luftlinienpeilung und dann rauschen wir im Dorf am richtigen Abzweig vorbei. Laut knatternd erkunden wir verschiedene Hinterhöfe und gerade als ich mit einer entnervten Meute mistgabelbewaffneter Dörfelern rechne, winken uns in paar Alte hilfsbereit zu und die richtige Haus-Zufahrt-Hinterhof-Hühnerstall-Gemüsegarten-Kombination ist gefunden. Es gibt auch nur einen Weg und mit leichtem Drift ist die erste verschlammte Kurve genommen. Schnell wechselt der Untergrund zwischen regenweichem Matsch und sonnengetrocknetem hartem Lehm. Die Taktik, mit wie viel Gas in welchem Winkel die Spurrillen genommen werden, wird blitzschnell angepasst. Hinter einer Kurve, verdeckt von hohem Farn entlang des Weges, lauert eine große Pfütze. Beherzt gebe ich Gas und presche auf die Mitte zu um einen möglichst breiten eleganten Schwall der Brühe nach rechts und links in die Natur zu peitschen. Leider entgehen mir die hektischen

Handzeichen des Teamkollegen der hinter der Pfütze angehalten hat „Links, links, liiiiinks“ und die Natur schlägt zurück: das Vorderrad taucht tief ein (war doch nicht nur eine Pfütze) und ich überschlage mich fast. Etwas schlenkerig komme ich neben dem Kollegen zum Stehen der nur die Augen verdreht. Aber weiter geht es – eine ausgewaschene Stelle kommt in Sicht, eine lehmige Rinne in Rutschbahnform, und gerade als ich entschlossen Gas anlege, kommt mir ein Enduroheck entgegen. Ok, ich falle weich und die andere Enduro samt Fahrer bleibt vor mir stecken. Zuerst hat die Technik wohl schon etwas rumgezickt und jetzt macht der Anlasser keinen Mucks mehr. Enduromaniac F. flucht und gibt auf. Wir teilen die Gruppe und jeweils zu zweit geht es weiter.

Wie ich später erfahre, entschließen sich die beiden anderen, es so nicht ausklingen zu lassen, und wurschteln sich trotz technischer Schwierigkeiten einen anderen Weg weiter. Das Abenteuer Endurofahren hat sie in den Fängen. Für uns kommt der leichtere Teil der Übung in Gestalt weiter lieblicher Grashügel mit ei-

ner phantastischen Aussicht auf die Umgebung. Aber die nächste Herausforderung naht bereits in plötzlich auftauchenden Hunden mit langen spitzen Zähnen. Ich habe sie in diesen Tagen schnell hasSEN gelernt, die wilden Hunde Rumäniens, in deren Beuteschema ein bewegtes laut knatterndes Etwas mit Fahrer genau passt. Das vorsichtshalber mitgenommene Pfefferspray im Rucksack nützt mir nichts und so geben wir Gas. Wir haben Glück, es sind keine wilden, sondern Hütehunde und der Schäfer ruft sie zurück. Obwohl wir doch laut knatternd in seine Welt aus Gras bedeckten Bergrücken mit Fernsicht auf die Karpaten eingedrungen sind, scheint er doch hoch erfreut uns zu sehen und winkt. Wir winken zurück und streichen derweil mit den GPS-Geräten um die vereinzelt stehenden Bäume auf der Suche nach einem Checkpunkt in Form eines eingeschlagenen nummerierten Nagels. Endlich gefunden, schreiben wir die Nummer mit einem Bleistift auf die Teamunterlagen. Weiter geht's. Hinter einem Gatter und einem sandigen Höhenweg durchs Farn soll der nächste liegen. Ein Blick auf die Beschreibung des Checkpunktes auf der Liste klärt auf: Es geht nur darum, die Wegekreuzung als Beweis zu fotografieren. Ein Blick auf die Uhr zeigt, wir haben noch massig Zeit, bevor wir die Team-Unterlagen zur Auswertung abgeben müssen und beschließen, einen weiteren Checkpunkt anzufahren. Der sonnige Sandweg führt bergab in einen schattigen Wald und wandelt sich zunehmend in eine Felstreppe. Als das Gefälle zunimmt, geht mir erst der Mut und dann die Haftung auf dem bröckeligen Fels verloren. Krachend lande ich auf dem verstauchten Fuß und fluche. Es nützt nichts, wir müssen runter. Zurück ist es für mich zu steil geworden. Irgendwann kommen wir entnervt am Ende des Gefälles an eine Weggabelung. Die fortgeschrittene Uhrzeit zwingt uns, einen kürzeren Weg zu nehmen. Gleich am Anfang liegt ein Baum



quer und während C. vor mir bereits weiter fährt, rutsche ich beim Rüberwuchten der Enduro ab und einen Hang hinunter. Mein banger Blick nach oben lässt mich erschauern. Die Enduro hat sich nur leicht am Baum verhakt und schwankt. Es geht gut aus, ich fahre weiter zum nächsten Baumstamm. Deutlich vorsichtiger geworden helfen wir uns gegenseitig über das am Boden liegende Holz. Dann geht es weiter bis – zum nächsten Baumstamm. Der hängt so, dass man knapp darunter durch käme, mich irritieren nur die Spuren und stützenden Stäbe. Also lassen wir die Fahrzeuge stehen und erkunden wie es weiter geht – gar nicht – es ist

eine Sackgasse vor zahlreichen quer liegenden Bäumen. Erfolglos schreien wir wütend die Baumstämme an, laufen zurück zu unseren Rössern und galoppieren ohne anzuhalten zurück über alle Baumstämme: kurzer Gasstoß, Vorderrad lupfen und drüber, geht doch! Unser Ritt endet erst wieder am Fuß des Felstreppe- weges. Die Zeit drängt und so reiten wir beherzt Attacke gegen den Berg. Und es geht, es geht mit dem Gewicht nach vorne mit gebeugtem Oberkörper und Gas. Das Hinterrad keilt unvermittelt aus, schnell die Kupplung gezogen und es findet wieder Gripp auf dem grauen Gestein mit metallisch glitzernden Einschlüssen. Doch

das Vorderrad spring für einen Moment vernachlässigt an einer Felskante ab und ich lande auf halber Höhe im Gröll. Nach zahllosen Versuchen die alte Dame nach so schlechter Behandlung durch den Fahrer wieder anzukicken, geben wir auf. Es ist zu spät, der Abgabeschluss für die Wettbewerbsunterlagen ist verpasst. Ziemlich kleinlaut rufe ich über Handy (immerhin habe ich auch hier noch Empfang) Freund O an und bitte ihn um Hilfe. Er ist mittlerweile im Camp und hat, was er noch nicht weiß, nicht nur mit seinem Team die Unterlagen rechtzeitig abgegeben, sondern auch die diesjährige EnduroMania zum vierten Male gewonnen. Auch mein

Kurzinfos zur EnduroMania

Umfangreiche Infos zur EnduroMania gibt es wie auch die Anmeldung im Internet unter www.enduromania.net bei Sergio Morariu. Er ist auch bei der Suche nach privaten Unterkünften behilflich. Schöne Räumlichkeiten bietet beispielsweise der Englisch sprechende Marius Balteanu in Caras-Severin an, Kontakt: mariusvirciorova@yahoo.com.

ENDURO

Die Enduro, bei mir eine bewährte Suzuki DR350, sollte für einen Einsteiger gut zu handhaben sein. In der Klasse 250 bis 450 Kubik findet man Enduros die mehr auf Endurowandern als auf sportliches Motocrossfahren ausgerichtet sind. Eine gleichmäßige Leistungsentfaltung macht's dem Anfänger leichter als eine aggressivere sportliche Auslegung. Apropos leichter – niedriges Fahrzeuggewicht spielt im Gelände eine große Rolle. Jedes Kilo will auf losem Grund beherrscht und in die gewünschte Richtung dirigiert werden. Eine Reisenduro taugt gut auf längeren Strecken und Schotterwegen. Im schwierigen Terrain sind die leichten Einzylinder-Enduros die „Könige des Waldwegs“ und wenn es auch mal auf Straßen gehen soll, sind um die 450 Kubik ein gutes Mittel aus Gewicht und Leistung. Ich würde eine Enduro mit E-Starter fürs Endurowandern bevorzugen.

NAVIGATION

Navigation im Gelände ist eine Kapitel für

sich. Man kann nur nach detaillierten (I) Karten fahren, aber ein Outdoor taugliches GPS-Navi im soliden Halter erleichtert viel. Es kann nach Wegpunkten unabhängig von Straßen navigieren und ist wasserdicht. Quasi Standard ist das Garmin Navi GPSmap 62s oder der Vorgänger 60CSx. Allerdings muss man sich dann noch auf die Suche nach einer sehr detaillierten Karte des Zielgebietes begeben. Aber auch ein wasserdicht verpacktes PDA mit Rasterkarten ist durchaus eine brauchbare Technik. Je nach Tour hilft noch ein Roadbookhalter mit Abbiegehinweisen weiter.

KÖRPER UND KOPF

Regelmäßiges Laufen oder Schwimmen beispielsweise sind sinnvoll, im Gelände ist körperliche Ausdauer gefragt. Das stehende Fahren ist anstrengend, auch wenn die richtige Fahrtechnik gegen vorzeitiges Ermüden hilft – Gasgeben oder Hangauffahrten werden mit Körperbewegungen ausgeglichen, wie auch jedes stärkere Bremsen oder Abfahrten. Geländefahrten sind fahraktiver als Straßenfahrten und fordern eine ständige Reaktion des Fahrers auf instabile Fahrzustände. Das Meiste beim Geländefahren ist eine Sache des Kopfes – was wage ich und wie gehe ich es an.

GELÄNDE-TRAINING

Den Umgang mit „instabilen Fahrzustände“ trainieren diverse Anbieter von Endurokursen. Der Zweig erlebt einen leichten Auf-

schwung im Vergleich zum sonstigen Trend in der deutschen Motorradbranche. Interessanterweise sind auch viele Frauen in den Kursen. Kinder werden von Motorrad fahrenden Eltern über spezielle Trialkurse mit dem Zweiradvirus infiziert – jüngere Teilnehmer finden es einfach cooler, etwas anderes zu machen als Papa mit seiner Touren-BMW – ältere wollen (wie ich) nach vielen Kilometern auf der Straße den Blinker setzen in unbekanntes unbefestigtes Terrain. Beispielsweise bietet BVDMLerin Astrid Althoff für jeden Erfahrungsstand Trainings in der Nähe von Köln an, Näheres unter www.prolog-endurotraining.de.

OFFROAD IN DEUTSCHLAND

In Deutschland gibt es wenige Möglichkeiten, legal im Gelände zu fahren, zu Recht auch wegen des Naturschutzes in einem stark besiedelten Land. Ausnahmen sind Endurogelände von Vereinen mit Öffnungszeiten. Für Gäste, die Trainingsangebote verschiedener Anbieter auf diesen Geländen oder beispielsweise das empfehlenswerte offene Endurogelände in privater Hand in Belgien Bilstain.

RUHM AUF DER ENDUROMANIA

Sieger der siebten EnduroMania 2010 ist BVDMLer Olaf Blathan mit seinem Team „DR Big“ mit umfassender Geländekenntnis, sehr guter Vorplanung und fahrerischem Können geworden. Meinen Glückwunsch!





Ein etwas feuchter Parkplatz. (Fotos: Wallat)

Team sollte später dank meiner „Leistung“ eine Urkunde erhalten: „Opfer der Technik“...

Auf der Heimfahrt, über 1500 km sind es von Slatina Timis bis Köln, denke ich an all die Begegnungen im Land. Eine der immer gut gelaunten zahnlosen Omas, die mir am Straßenrand für meine 10 Lei (etwa 25 Cent) die Tragetasche bis oben füllte mit Obst als Wegproviant und mir dabei ihre Lebensgeschichte erzählte – vermute ich, ich verstand kein Wort. Oder der Besitzer eines kleinen Mineralienmuseums, der mir stolz einen nach ihm benannten Kristall präsentierte. Und der hoffnungsvolle Besitzer eines renovierten Gäs-

tehauses mit Checkpunkt, der mir erst eine große Flasche kaltes Mineralwasser schenkt (in der Hitze ein wahrer Schatz) und dann ein Bündel Visitenkarten seiner Unterkunft in die Hand drückt zum Verteilen unter den Kollegen (Kontakt siehe Infos). Die großen Bergbaustädte im Umbruch, oft war ich an das Ruhrgebiet der 80er



Aus dieser Rinne gibt es kein Entkommen.

erinnert, haben scheinbar unlösbare Herausforderungen vor sich, auch auf diese Entwicklung wird man im geeinten Europa ein Auge haben müssen. Und natürlich denke ich an das Gelände. Manchmal unerbittlich

und mich als Anfänger demütigend – oft unglaublich abwechslungsreich auf wenigen Kilometern. Dieser Parcours aus festen Waldwegen, die einen in ungezählten Schwüngen durch einen dichten Wald die Höhe zügig erklimmen lassen. Den Gras und Farn bewachsenen runden Bergrücken mit den Sandwegen für Drifts und der tollen Aussicht auf ferne Berge. Die Schlammlöcher, deren Tiefe beim Durchfahren gerne mal überraschend variiert. Denke an die herausfordernden ausgewaschenen Felswege, an denen ich diesmal leider allzu oft gescheitert bin. Und dann beschließe ich: mit mehr Trainingserfahrung im Gepäck und einer neuen Enduro muss ich diese schöne Herausforderung im nächsten Jahr einfach noch mal annehmen.



Segio Morariu gratuliert Sieger Olaf Biethan.)

40 Jahre MC Sauerland

Es war ein vergnüglicher Abend, als der MC Sauerland am 12. Juni 2010 in seinem Clublokal in Menden-Lendingsen sein vierzigjähriges Bestehen feierte. Knapp vierzig Personen waren der Einladung gefolgt, und eine Bilderschau aus vergangener Zeit bot gleich Anlass zu Gesprächen über alte Geschichten.

Zu Beginn begrüßte der 1. Vorsitzende, Bernd Keggenhoff, die Anwesenden und stellte die Ehrengäste vor, hieß sie alle willkommen und gab das Programm bekannt. Danach wurden die beiden noch aktiven Gründungsmitglieder Bernd Keggenhoff und Karl-Friedrich Aster für die vierzig Jahre währende Treue geehrt; Karl von Bernd und Bernd von Thomas Sauer. Es folgte die Gratulation an Günter Berglar wegen seines silbernen Jubiläums im Club. Die Grüße und Glückwünsche zum runden Geburtstag des MC Sauerland und zur ebenso langen Mitgliedschaft im BVDM sowohl des Motorradclubs als auch seines Vorsitzenden überbrachte Horst Orlowski und steckte Bernd die goldene BVDM-Windrose an. Danach erklärte Karl in der von ihm verfassten Vereins-Chronik unter anderem, wie man vor vierzig Jahren Motorradhändler wurde, und erinnerte an



Die Umbauarbeiten an dem BMW R 60-Motor erläutert Gerd Hintzke.

die wichtigsten Ereignisse im MC Sauerland.

Jetzt folgte der geordnete Sturm auf das reichhaltige Büfett. Dabei kamen wir an einem Tisch vorbei, auf dem ein BMW R 60 Motor mit einigen nachträglichen Anbauten stand. Nach dem Essen erklärte uns Gerd Hintzke an diesem Objekt, wie er vor vierzig Jahren eine wirksame Seitenwagenheizung gebaut hat.

Über viele andere – meist heitere – Themen aus früheren Jahrzehnten wurde gesprochen. Aber auch über den tödlich verunglückten Dieter Beil, der ein Opfer des nicht selbsttätig einklappenden japanischen Seitenständers wurde. Dessen zertrümmertes Motorrad hat der BVDM auf seinem Stand auf der Motorradmesse Ifma in Köln ausgestellt, um den Druck auf die Hersteller zu erhöhen. Letztendlich mit Erfolg: Die ausgelieferten Maschinen wurden in kurzer Zeit und kostenlos für die Eigentümer umgerüstet.

Mit der Verlosung der Lotteriepreise ging das Programm auf heitere Art dem Ende entgegen.

Horst Orlowski



Ehrevorsitzender Horst Orlowski (l.) zeichnete die Gründungsmitglieder des Clubs aus und überbrachte die Glückwünsche des Verbandes zum Jubiläum.

Neues Logo gesucht

Als der BVDM 1958 gegründet wurde, suchten die Gründungsväter natürlich auch direkt nach einem wiedererkennbaren Zeichen, einem Logo. Es zeigt

nicht sehr lange im Verband – von der BVDM-Windrose. Und das war kein Schreib- sondern schlichtweg ein Verständnisfehler. Wenn schon die eigenen Mitglieder das Logo nicht

Wir wollen die Tradition bewahren aber mit der Aktualität verbinden. Deshalb haben wir unser Mitglied Martin Daniels, der Grafiker ist, gebeten, sich einmal Gedanken zu ma-

„Dynamisch 2“



die Windrose des Kompasses, einen Speichenrad und die Initialen des Verbandes. Damals kannte jeder einen Kompass, wusste, was eine Windrose war, erkannte in dem Logo auch das Drahtspeichenrad. Die Zeiten haben sich gewaltig verändert. Mit Kompass fährt keiner mehr, mit Navi immer mehr. Speichenräder findet man auch kaum noch an einem Motorrad. Kurzum, das Logo lässt für heutige Verhältnisse nicht mehr klar die Verbindung zum Motorrad erkennen. Neulich schrieb ein Vorstandsmitglied – allerdings noch

„Klassisch“



Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

mehr verstehen, wie ist es dann erst mit Außenstehenden. Ein Logo sollte selbst erklärend sein und den Bezug zu unserem Verband und dem Motorradfahren herstellen. Worauf ich hinaus will ist klar: Ja, wir suchen ein neues Logo, das den Bezug zum Motorrad deutlicher macht. Dabei sollte das alte nicht einfach verschwinden, sondern weiter entwickelt werden.

„Silhouette“



chen, in welche Richtung ein solches Logo gehen könnte. Auf der JHV hatte der Vorstand kurz einige Vorschläge vorgelegt, die Resonanz war aber mehr als mäßig. Deshalb zeigen wir hier nachfolgend einige Beispiele und bitten Euch um Rückmeldung, welche Variante Ihr bevorzugt. Dabei handelt es sich nicht um endgültige Vorschläge, sondern um Entwürfe, die weiter entwickelt werden können und sollen. Auch wenn Ihr eigene und völlig andere Vorschläge habt, schickt uns Eure Entwürfe, damit wir sie auf breiter Basis diskutieren können. Der Vorstand will hier keine „einsame“ Entscheidung treffen, sondern ein Logo finden, dass auf möglichst brei-

„Dynamisch“



„Quadrat-Piktogramm“

BUNDESVERBAND DER
MOTORRADFAHRER e.V.



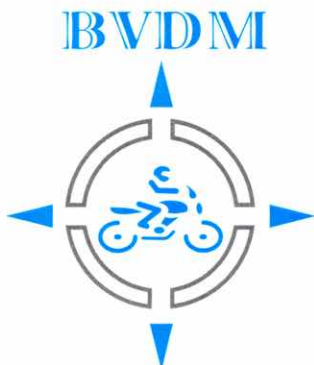
„Windrose frei“





te Zustimmung der Mitglieder trifft.
Über dem jeweiligen Entwurf steht ein Name, wenn Euch ein Vorschlag gefällt, dann schickt eine Mail mit

„Kompass klassisch“



BUNDESVERBAND DER
MOTORRADFAHRER E.V.

„Dynamische Route“



dem Namen an ballhupe@bvdm.de oder schreibt einen Brief an die Redaktionsadresse (Achtung, neue Anschrift!), gerne auch mit Anregungen und Verbesserungsvorschlägen zu den einzelnen Entwürfen. Wenn gewünscht, stellen wir die Vorschläge von Martin Daniels auch online zur Abstimmung. Die Reihenfolge der

„Windrose-Raute“



„Quadrat-Verlauf“

BUNDESVERBAND DER
MOTORRADFAHRER eV



„Kompass kantig“



**Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.**

„Harmonie“



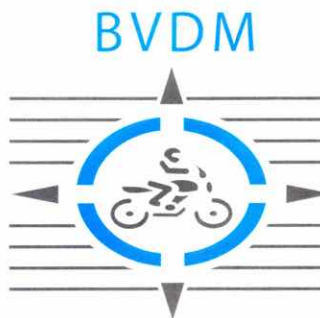
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

„Kompass Kontraste“



Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.

„Kompass modern“



BUNDESVERBAND DER
MOTORRADFAHRER E.V.



Abbildungen hier ist im Übrigen rein willkürlich und sagt nichts über eventuelle Favoriten durch die Redaktion oder den Vorstand aus. Das Gleiche gilt auch für die Größe der Darstellungen, die sich rein am Layout der Ballhupe orientiert hat. Es sind nicht alle Vorschläge von Martin berücksichtigt. Die Redaktion hat eine Voraus-

„Raute mit Schal“



„Quadrat“



wahl getroffen, die alle wesentlichen Aspekte berücksichtigt. Der Vorstand hat sich auch Gedanken über unseren Slogan gemacht. Unser Motto, das von den Sicherheitstrainings abgeleitet ist, lautet: Mit Sicherheit mehr Spaß. Es berücksichtigt aber die politische Arbeit unseres Verbandes nicht. Denkbar wäre etwa ein Slogan wie: Mehr als nur PS: Politik, Spaß, Sicherheit (PSS). Oder auch PS².

Mit Sicherheit entscheidend mehr Spaß oder Mitentscheiden für Sicherheit und Spaß oder Entscheidend für uns: Mit Sicherheit mehr Spaß sind noch weitere Vorschläge. Die Redaktion und der Vorstand freuen sich über eine intensive Diskussion und viele Zuschriften. lz

Ohne Helfer läuft nichts

Auf vielen Feldern ist der BVDM aktiv, sei es bei Messen, in Ausschüssen und Arbeitskreisen, bei Sicherheitstrainings, geführten Touren, dem Elefantentreffen, der Deutschlandfahrt, beim Engagement gegen die Streckensperrungen oder bei der Entschärfung gefährlicher Straßenabschnitte, um nur einige Beispiele zu nennen. Immer wieder können wir auch den ein oder anderen Erfolg erzielen (aufmerksame Ballhupen-Leser und Besucher unserer Homepage www.bvdm.de sind hier im Bilde), weil sich Mitglieder in ihrer Freizeit ehrenamtlich für den Verband und damit auch die Interessen aller Motorradfahrer einsetzen. Auch eine Mitgliederzeitschrift wie die Ballhupe wird zu 100 Prozent ehrenamtlich erstellt. Doch leider verteilt sich die ganze Arbeit auf zu we-

nigen Schultern. Und das gilt für alle Bereiche: Vom Vorstand bis zu den Referenten. Für unser Engagement brauchen wir mehr ehrenamtliche Helfer. Schon mit ein, zwei Stunden pro Woche kannst Du für den Verband wichtige Arbeit leisten und dafür sorgen, dass die Straßen sicherer werden und weniger Motorradfahrer verunglücken. Für ein solches Ziel lohnt sich der Einsatz allemal. Geld musst Du keins mitbringen, denn Unkosten, die bei der ehrenamtlichen Tätigkeit entstehen, werden erstattet. Geld verdienen kannst Du damit allerdings auch nicht (sonst wäre es auch kein Ehrenamt mehr). Egal, welche Fähigkeiten Du hast, wir können sie garantiert gebrauchen, sei es als Beisitzer oder Vorständler an der Spitze des Verbandes, als Referent mit einem Fachbereich, als Helfer bei

den zahlreichen Veranstaltungen, als Ideengeber, Schreiber für die Ballhupe und, und, und. Aufs Motorradfahren brauchst Du dabei nicht zu verzichten, im Gegenteil, es ergibt sich oft die Gelegenheit, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden und auf einer Tour etwa eine gefährliche Strecke zu begutachten. Der Vorstand und die Referenten bemühen sich nach Kräften, neue Ehrenamtler einzuarbeiten und zu unterstützen. Wenn Du gerne Motorrad fährst, ein bisschen Zeit übrig hast und Dich für Dein Hobby engagieren willst, dann melde Dich unter info@bvdm.de, per Post an die Redaktion oder auch telefonisch. Ehrenamtliches Engagement bedeutet sicher Arbeit und eher wenig Ehre, aber im BVDM auch eine Menge Spaß mit Gleichgesinnten. Macht mit, meldet Euch! lz



Die Träume einfangen

Das dumpfe Bollern der Ein- und Zweizylinder immer noch im Ohr, den Duft von Rennbenzin in der Nase, oder die unvergleichliche Atmosphäre an den Lagerfeuern auf den alten Elefantentreffen. Das ist der Stoff, der Träume auch nach über 30 Jahren gegenwärtig sein lässt. Denn wenn du in der Eifel am Nürburgring aufgewachsen bist, dann hat dich das einfach geprägt. Irgendwann dem Reiz schneller, breitbesohlter Achsschenkelgespanne verfallen, war der Wunsch nach einem Ur-Gespann für all die Abenteuer wieder da, die wir damals schon unter die jugendlichen Stollenreifen nehmen wollten.

Und so wurde Deutschland schnell zu klein. Die Straßen abseits der ausgetretenen Touristenpfade in den Alpen, den wilden Vogesen, Skandinavien, oder auch die Länder rund ums Mittelmeer wurden an manch langem Winterabend schon einmal unter die drei Räder genommen.

So musste ein Traumfänger her, mit dem sich genau das Gefühl von Freiheit und Abenteuerlust aus den Roaring Sixties und den frühen Siebzigern einfangen ließe. Dass solch ein Fahrzeug auch noch gut in den Fuhrpark von motocoching für meine Gespannlehrgänge passte, machte die Entscheidung nicht wirklich schwerer.

Von je her dem Reiz der Zweiventiler-BMW's erlegen, war

es wie der Wink des Schicksals, als mir eines Tages eine bezahlbare R 100 R angeboten wurde. Die R sollte den klassischen Elementen Rechnung tragen, was die GS Modelle wegen ihrer kantigen Optik nicht leisten konnten und die G/S Modelle auf dem Markt waren ohnehin völlig überteuert. Und so musste der Traumfänger das Flair vergangener Tage in sich vereinen, ein wenig Scrambler, ein wenig Enduro, die legendären Six Days verkörpern und all das gewürzt mit einer gehörigen Portion Fernweh mit dem bewussten Verzicht auf all die elektronischen Gimmicks moderner Motorräder. Allein eine 12 V Steckdose im Beiwagen sollte die Konservierung aller Eindrücke auf dem Speicherchip der Kamera energetisch sicherstellen.

Und je öfter ich dann mit Helmut Herrmann von der Firma Gespannservice Stern in Geiselhöring zusammenhockte, um so öfter wurde Flex und Schweißelektrode gedanklich angesetzt. Da wurden Vorstellungen und Wünsche mit dem technisch Machbaren verheiratet, Tradition und Pragmatismus mit Vorlieben und Sehnsüchten verbandelt.

Schmal und wendig sollte sie werden, mit einem stabilen Vierpunktanschluss, mit geraden oberen Anschlüssen zur größtmöglichen Kräfteeinleitung, einem Schwingenfahwerk und 17-Zöllern vorne und am Beiwagen. Ein grober

165er von Immler wanderte ins Heck, um den Vortrieb auch auf Schotter, oder gar im Sand sicherzustellen. Dabei sollte bei einem Radstand von 160 Zentimeter und einer Spurbreite von 115 cm genug Spaßfaktor auch abseits aller asphaltierter Wege in Verbindung mit den Wilbers Elementen garantiert sein.

Damit nicht genug, denn um das ganze Gefährt sauber in die Waage zu stellen, mussten die Gabelrohre verlängert werden und auch der obere Schwingholm bekam zugunsten eines vernünftigen Federweges einen größeren Radius verpasst. Hier musste den knappen Platzverhältnissen Rechnung getragen werden, nicht zuletzt um auch einen Nachlauf von 40 mm zu gewährleisten.

Metallene Kotflügel, ein Sattel nach alter Recken Sitte, auf dem der Fahrer auf, anstatt im Motorrad seinen Platz findet und ein völlig neu gestaltetes, stabiles Heck aus Rundrohr



ließ so manches Originalteil ins Teileregale wandern. Ein breiter Lenker, garniert mit einem klassischem Tachoelement, Spiegel von einer 80 G/S, ein Steinschlagschutz für den großen Scheinwerfer und die klassische Beiwagenbeleuchtung, gefertigt aus den Zutaten eines Haushaltwarengeschäfts. Die Fußrasten nach Offroad-Manier für den nötigen Grip der Stiefelsohlen, dazu eine hochgelegte Auspuffanlage von Zach, für Herz und Gehörgang. All das sollte dem Traumfänger-Image gerecht werden.

Die Bodenfreiheit machte uns im Hinblick auf den Paralever die meisten Gedanken. Denn allzu bekannt sind die Probleme im ersten Gelenk bei zu starker Abwinklung, von der Belastung des Getriebeausgangslagers ganz zu schweigen. Lange diskutierten wir eine R 1100 GS-



Schwinge, haben aber dann diese Lösung aus verschiedenen Gründen verworfen. So wurde beschlossen, dass mit moderaten 17 cm Bodenfreiheit, Gleitschutzblechen unter dem Boot und dem Steinschlagschutz für die Ölwanne, dem Einsatzzweck ausreichend Rechnung getragen würde. Sollte sich das Gefährt dann doch einmal festfahren, sichern zwei aufgeschweißte



Ösen die Aufnahme des Abschleppseils aus stilechtem Naturmaterial.

Pflicht waren der Ölwannenzwischenring und ein Luftfilterkasten ohne das SLS System - die Abgasrückführung, welche die Motortemperatur noch mal in der Summe um 15 Grad senken sollte.

Gebremst wird gemeinschaftlich vorne und am dritten Rad. Die Trommelbremse hinten dient ohnehin nur der Einbremsung des Adrenalinpiegels, sollte hinter der nächsten Wegbiegung mal die Verwandtschaft mit den Hörnern den Vorwärtsdrang hemmen und die Flucht per Schleuderwende eingeleitet werden müssen.

Sicherheitshalber jedoch bekam der Beiwagen eine Aufnahme für einen zweiten Bremssattel spendiert, der spätestens dann bestückt werden sollte, wenn über eine Scheibenbremse im Heck der R nachgedacht wird und somit die Möglichkeit eines Integralbremssystem möglich wäre. Eine Besonderheit der Abdeckung am Beiwagenrad ist das mitfedernde Schutzblech. Der gleichbleibende Abstand zum Rad verhindert somit ein Durchschlagen, wenn das Federbein auf schlechter Piste einmal arg gefordert werden sollte. So bleibt den Akteuren ab und an mehr Freiraum für kleine Unaufmerksamkeiten zugunsten einem weitschweifenden Blick in die ersehnten Landschaften.

Der TR 500 Nachbau der Firma Stern, mit dem bezeichnenden Namen Lucky, musste sein langes Hinterteil hergeben, es hatte mir noch nie so recht gefallen. Zwei parallel geschaltete 19 Ah Gel-Batterien wanderten zu Gunsten einer offenen Optik am Motorradrahmen in eine eigens gegossene Aufnahme in den Kofferraum. Ein modifiziertes

Gestühl im Beiwagen nimmt einen Acht-Liter-Edelstahlkanister auf, denn auch hier sollte der sportlich-schlanken Erscheinung des Beiwagens Rechnung getragen und gleichzeitig der Aktionsradius abseits der Zapfanlagen der Mineralölindustrie gesichert werden.

Zur Aufnahme des Gepäcks wurde das Heck der R gänzlich nach eigenen Vorstellungen, wie auch der Gepäckträger des Beiwagens aus Rundrohr gefertigt. Die große Satteltasche bekommt rechts am Motorradheck ihren Platz. Ein 60 Liter fassender Rucksack, der jahrelang sein Dasein in der hintersten Kellerecke fristete, findet nun Verwendung auf dem Gepäckträger des Beiwagens. Dieses gute Stück hat den Vorteil, das es sich für die eine oder andere Bergstiefel-Tour eignet, dort wo alle Wege selbst für einen Traumfänger enden.

Apropos Rucksack – der alte Elefantenboy aus den 70ern stemmt sich jetzt ebenfalls wieder gegen den Fahrtwind und findet so auf dem Tank der R seine stilvolle Verwendung.

Vielleicht begegnen wir uns ja mal auf der einen oder anderen Grenzkammstrasse, vielleicht auf einer staubigen Piste am Mittelmeer, oder einfach dort, wo man jenseits aller ausgetretenen Pfade noch anhält, wenn man Gleichgesinnte trifft. Mag sein auch nur bei all den kleinen Fluchten direkt vor der Haustür, im Nationalpark Bayerischer Wald, oder auf einer der vielen legalen Naturstraßen, die kleine bayerische Dörfer verbinden.

Denn es soll sie noch geben, die Wenigen, die auf dem Weg sind, ihre Träume einzufangen.

Andreas Porz

Dreirädrige Highlights

So bunt wie die Szene selbst war auch das Angebot der Veranstaltungen des BuBundesverbandes der Motorradfahrer in diesem Jahr für all diejenigen, die mit dem Gespann unterwegs sind. Das Angebot reichte vom Schnuppertraining, wo man auf gestellten Dreirädern die faszinierende Welt der Motorräder mit Beiwagen einfach mal ausprobieren konnte, bis hin zu Wieder- und Umsteigerkursen. Und wer sich im Frühjahr einfach den Winter aus dem Kombi schütteln wollte, fand ebenso seinen Tag, an dem er von Grundlagen, bis hin zu Kurventechnik und Blickführung all das sich wieder mit hinter den Lenker holen konnte, was uns sicherer und souveräner werden lässt.

Wer herrliche Landschaften mit Trainingseinheiten verbinden wollte, war auf der Dorf-zu-Dorf-Tour in der Eifel oder im Bayerischen



Wald gerade richtig, wenn er nicht sogar den Mythos Nürburgring einmal hautnah bei einem Fahrtraining erleben wollte.

Auch für das nächste Jahr hat der BVDM mit seinen Gespann-Moderatoren wieder einen ganzen Tankrucksack mit Lehrgängen und Veranstaltungen rund um das dritte Rad im Gepäck. Und vielleicht machen die Bilder der vergangenen Saison dem ein oder anderen Lust, in der nächsten Saison dabei zu sein und unter Gleichgesinnten neben dem Spaß auch eine Menge Tipps und Tricks rund um das Gespannfahren mit nach Hause und auf die Straße zu nehmen.

Andreas Porz



Der Balkan Rock(t)

Auf den Weg zum jüngsten Staat Europas, dem Kosovo, machten sich die Eurobiker in diesem Jahr. Wolfgang Schmitz berichtet über die achte Tour.

Das Motto der Eurobiker auf zwei Rädern „Grenzen überwinden und Kulturen zu verbinden“ bekommt im wachsenden Europa eine neue Dimension. Wurden die ersten Touren nach St. Petersburg, Rumänien und Ex-Jugoslawien noch von Motorradfahrern aus Deutschland, Luxemburg und Österreich unternommen, gibt es mittlerweile Eurobiker in Albanien, Bulgarien und Kroatien. Im Rahmen der diesjährigen Tour sind Motorradfreunde in Bosnien-Herzegowina und im Kosovo dazu gekommen. Auf der Tour von Deutschland über Österreich, Slowenien, Kroatien, Bosnien-Herzegowina, Montenegro mit dem Ziel den jüngsten Staat Europas, die Republik Kosovo, zu besuchen, waren dann auch Motorradfahrer aus die-



Gruppenbild im Schnee auf knapp 1500 Euro.

sen Ländern gemeinsam unterwegs. Hinzu kamen Fahrer aus Finnland und der Schweiz. Sogar ein Diplomat der US-Botschaft in Bulgarien stieß mit seiner 1200er GS zufällig dazu. Die bulgarischen Teilnehmer trafen ihn an einer Tankstelle – er hatte Zeit, fand die Idee klasse – und traf mit den Bulgaren in Montenegro auf den wachsenden Tross. Meine Gruppe, die

ich als Tourguide begleiten durfte, spiegelte die internationale Schar der Teilnehmer wider.

Start der deutschen und schweizer Teilnehmer war in München. Der kosovarische Botschafter, Dr. Wilson Mirdita, war extra aus Berlin angereist, um uns zu verabschieden. Er tat dies mit feierlichen Worten, mit dem Versprechen zur nächsten Eurotour den Motorradführerschein zu machen und zukünftig dabei zu sein!

Der erste Tag führte nach Zagreb. Hierhin kam auch eine Gruppe von kosovarischen Motorradfahrern. Wir kennen uns alle seit der Albanientour und so gab es großes „Hallo“. Der nächste Tag brachte zunächst einen Besuch im Sabor, dem kroatischen Parlament. Kulturminister Professor Petar Selem konnte sich gut an den Besuch der Eurobiker 2004 erinnern. Er lobte die Idee und war erfreut über das Wachstum der internationalen Motorradgemeinschaft. Gemeinsam mit meiner erstarkten Gruppe war das Ziel das kroatische Slavonski Brod. Da diese Etappe nicht so lang war, machten wir eine Pause bei einem kroatischen Motorradclub, an



dessen Grundstück wir zufällig vorbei kamen. Man war noch beschäftigt mit Aufräumarbeiten nach der Clubfete am Wochenende zuvor. Ruckzuck waren Brot, Schinken, Käse und Getränke auf den Tischen, es wurden Club-Patches getauscht, man versprach, sich gegenseitig zu besuchen und zusammen zu fahren. Pünktlich zum Beginn eines Regenschauers brachte ich meine „Schäfchen“ ins Trockene, sprich unter das Dach einer Tankstelle in Slavonski Brod. Hier war Treffpunkt für alle mit den sechs Eurobiker Charity-Trucks und den Jungs vom Moto-Club Brod. In Großgruppe ging es – begleitet von den Trucks und der Polizei – einmal durch die Stadt, die direkt an der Grenze zu Bosnien-Herzegowina liegt. Abends war Busfahren angesagt: vom Hotel bis zum Clubhaus in den Flußauen der Sava. Ein großes Zelt, viel Essen und Trinken wartete auf uns. Die clubeigene Band spielte kroatische Volksmusik vom Feinsten. Diese Jungs brauchen keine Verstärker und sorgten für beste Stimmung! Zum Höhepunkt des Abends erfolgten die feierlichen Ernennungen der Eurobiker-Präsidenten Bosnien-Herzegowina und Kosovo. Als Dank für den schönen Abend an die Jungs vom Moto-Club Brod bekamen alle (die vom BVDM mitgesponserten) Tour T-Shirts geschenkt.



Besonderer Dank ging an die Musiker, sie erhielten von mir Eurobiker-Medaillen, die sie an den europäisch gefärbten, blauen Bändern mit gelben Sternen stolz umhängten und zur Schau trugen. Dieser tolle Club ist seit letztem Jahr die Keimzelle der Eurobiker Kroatien.

Der Sammelpunkt am nächsten Morgen war kurz vor dem Grenzübergang nach Bosnien-Herzegowina. Meine Gruppe und ich waren hier recht angespannt wegen der mitreisenden Kosovaren. Die in der bosnischen Teilrepublik Srebrenica lebenden Serben stellen auch das Personal an „ihrer“ Grenze und wir befürchteten Probleme. Doch das Motto der Eurobiker „Grenzen über-

winden“ funktionierte anstandslos. Kurz nach der Grenze mussten jedoch alle stehen bleiben, eine Straßensperre stoppte den gesamten Verkehr. Es wurden direkt an der Straße Landminen geräumt und gesprengt. Das Beseitigen von Minen wird in den ehemaligen Kriegsgebieten noch viele Jahre dauern. Erst in der bosnischen Teilrepublik durfte ich das nächste Mal anhalten, vorher hätten meine kosovarischen Mitfahrer nicht gewollt. Am Abend in Sarajewo wurde meine Gruppe und die ca. 20 Mann starke Abordnung von Kroaten aus Slavonski Brod vom bosnischen Motorradclub Sarajewo in ein nobles Restaurant eingeladen. Eigentlich wollten wir bei der Kranzniederlegung und der Besichtigung der Altstadt mit den anderen Tour-Teilnehmern zusammentreffen, doch eine Einladung auf dem Balkan kann man nicht ablehnen. Der Besuch der Altstadt von Sarajewo fand im Anschluss statt. Hier trafen wir dann auch noch andere Tour-Teilnehmer.

Kurs Süd führte der nächste Tag in die Berge von Montenegro. Meine Gruppe teilte sich. Die einen wollten mit mir in den Schnee des Durmitor Nationalparks, die anderen fuhren mit den Kroaten weiträumig um den Nationalpark herum. Das Kopfschütteln im kleinen Restaurant in den Bergen auf die Frage zur Befahrbarkeit der engen Paßstraße durch das Gebirge konnte meine Jungs nicht stop-



Wolfgang mit seiner alten R 80 GS hielt mit den modernen Bikes mit.



Auch mit den Sportmotorrädern ließ sich die heftige Schotterstrecke bewältigen (o.). Die Fahrer knieten nieder, als sie wieder Asphalt unter den Reifen hatten. (Fotos: Schmitz)



pen. Wir erreichten den Schnee auf einer Höhe von rund 1500 Meter und machten „Winterbilder“. Wieder zurück im Restaurant fragten wir nach einer tiefer liegenden Alternative zur Paßstraße. Ja, ganz neu und nicht ganz einfach zu fahren, auch noch nicht in den Karten eingezeichnet, gibt es eine grobe Schotterstrecke, die sich in Serpentina in eine tiefe Schlucht hinunter schraubt und auf der anderen Seite wieder hoch. Etwa zehn Kilometer lang, aber nach Auskunft der Köchin auch noch mit einem normalen Pkw zu schaffen, „wenn Papi etwas getankt hat“. Meine Frage in die Runde bringt breites Grinsen in alle Gesichter und Zustimmung. Dabei hat nur einer ebenfalls eine Enduro. Die anderen fahren alle 600er oder 1000er Sportbikes! Zwei leichte Umfaller bei unserem „kleinen Mann“ Hoti – ein Kosovare aus der Schweiz – blieben die einzigen Folgen. Meinen Rat auf

dem Schotter „einfach nur mehr Gas zu geben“ setzte er wie einst Gaston Rahier einfach um und fuhr die restliche Strecke einwandfrei. Als der Asphalt wieder auftauchte hielten alle Fahrer meiner Gruppe sofort an, knieten sich nebeneinander nieder und „huldigten“ dem festen Untergrund. Ein Bild, das man nie vergisst!

Der Etappenort war kurz vor der Grenze zum Kosovo. Alle fieberten dem nächsten Tag entgegen. Beim pünktlichen Eintreffen und Sammeln an der Grenze erwarteten uns bereits viele Motorradfahrer. Und zwar nicht nur Kosovaren: Vor Ort waren auch eine Abordnung aus Ulcinj, Montenegro, Motorradfahrer, die bei der deutschen Botschaft in Pristina arbeiten und die sechs Mann starke kosovarische Präsidentengarde auf R1200 RT. Diese Maschinen waren ein Ge-

schenk der Bundesrepublik Deutschland an die Republik Kosovo, eine Spezialausbildung der Fahrer gehörte auch dazu. Aufgrund der vorherigen unbürokratischen Hilfe des kosovarischen Botschafters Dr. Wilson Mirdita in Berlin wurden die erforderlichen Formalitäten auf eine Liste mit Teilnehmer- und Fahrzeugdaten reduziert. So konnte der mittlerweile etwa 200 Teilnehmer umfassende Konvoi von Motorradfahrern einfach los rollen und war dann sicher geleitet durch die Präsidentengarde mit Blaulicht vorzeitig am ersten kosovarischen Etappenort Zllakuqan. Die Kinder waren noch in der Schule, die Erwachsenen mit Vorbereitungen beschäftigt. Das wurde schnell anders: Die Kinder bekamen sofort schulfrei und wir wurden herzlichst empfangen mit Getränken und Essen. Die Eurobiker übergaben im Rahmen einer feierlichen Zeremonie einen Scheck über 5000 Euro, mit dem ein von der katholischen Gemeinde initiiertes Projekt zur multi-ethnischen Jugendarbeit unterstützt wird: Ein Fußballplatz soll gebaut werden. Damit schon einmal die richtige Ausstattung da ist, brachten die Eurobiker auch Trikots von Werder Bremen mit. Da der Fußballplatz noch gebaut werden muss, wurde auf dem Rasen vor der Kirche gekickt: Eine wilde Meute von Jung und Alt mit Motorradkleidung oder in Werder-Trikots kämpfte um den Ballbesitz.

Auf einem symbolträchtigen Platz mit übermannsgroßen Buchstaben fand der nächste Empfang mit Essen und Trinken statt. In großen gelben Lettern wurde „NEW BORN“ vor zwei Jahren anlässlich der Unabhängigkeitserklärung des Kosovos in der Hauptstadt Pristina aufgestellt. Hier gab es einen noch größeren Menschenauflauf und eine große Medienpräsenz. Die TV-Teams interviewten Teilnehmer und fuhren auch auf Motorrädern mit: Europa kommt ins Kosovo!

Dabei ist die Tour keine einseitige Parteinahme zu Gunsten des Koso-



vos. Beim ersten Besuch in Ex-Jugoslawien waren wir auch in Serbien, erst beim Motorradclub in Novi Sad und dann im Belgrader Parlament. Die Botschaft ist ganz einfach: Motorradfahrer sind überall Freunde in einem freien, friedlichen Europa!

Eine Abordnung der Eurobiker wurde hier in Pristina sogar vom Staatspräsidenten Fatmir Sejdiu empfangen. Der Präsident bedankte sich sehr für den Besuch und auch für die mitgebrachten, in Deutschland gesammelten Geld- und Sachspenden. Die Charity-Trucks wurden derweil in einem Lager der Universitätsklinik entladen. Mit uns beim Präsidenten war auch „seine“ Motorradfahrer-Garde. Diese begleitete uns im Anschluss im Express-Tempo zum eigentlichen Höhepunkt des Tages – zum Heimatort „meiner“ Kosovaren und zum Einsatzort des deutschen Bundeswehrkontingents – nach Prizren. Die ganze Stadt war auf den Beinen um die Eurobiker zu empfangen. Es gab – alles perfekt organisiert durch „meine“ Jungs, den Straßenadlern Prizren – eine Bühne mit mehrstündigem Musikprogramm und Essen sowie Trinken satt. Und das für alle vor Ort, nicht nur für die weit gereisten Motorrad-Gäste.

Die Nacht wurde lang – einige der Kroaten haben im Hotel am und im Pool weiter gefeiert. . . Der Start am

nächsten Tag erfolgte nach herzlichem Abschied spät und in verschiedene Richtungen. Ein Teil wollte in die umliegenden Nachbarländer nach Hause, ein Teil der deutschen Gruppe hatte mit einer Übernachtung auf der mazedonischen Seite des Ohridsees, mit Weiterreise über Albanien, den griechischen Fährhafen Igoumenitsa zum Ziel. Auch der Landweg vom Kosovo gen Norden wurde gewählt. Meine neu zusammengestellte Gruppe startete pünktlich am Mittag und wurde von einigen der frisch ernannten Eurobikern Kosovo zur Grenze nach Albanien eskortiert. Der wilde Haufen bestand jetzt aus

dem Schweizer Buki, der aus dem Kosovo stammt, Kroaten, einigen Bosniern und mir. Insgesamt waren wir 25 Mann. Eine Übernachtung am Meer in Albanien und dann der Jadranska Magistrale folgend, das Meer immer links, war Omis südlich von Split in Kroatien unser Ziel. Nicht nur kräftig feiern können diese Jungs, auch kräftig am Gashahn drehen. Meine GS, Baujahr 89, konnte jedoch mithalten mit den durchweg modernen Sportlern oder Tourern – bis auf eine 12er GS alle japanischer Herkunft. Auch

kräftig und lecker speisen und sehr lange Pausen standen auf der Tagesordnung. Damit man die verträdelte Zeit danach auch wieder aufholen kann. . . In Omis dann großes „Hallo“ mit großem Empfang beim dortigen Motorradclub. Es gab – kaum zu glauben – ein mehrgängiges Menü im Clubhaus und, damit die Verdauung nicht schlapp macht, reichlich Selbstgebranntes.

Damit die Weiterreise nicht durch zu enges Leder beeinträchtigt wird, kam am nächsten Morgen der endgültige Abschied. So lasse ich mir Europa gefallen!





Treffen statt Fahrt

DLF 2010 Augustusburg abgesagt: Es gab wohl keine schlimmere Nachricht für die Teilnehmer und Besetzung der Hauptkontrollen (HK). Der Veranstalter sah sich auf Grund der verheerenden Hochwasserschäden im Veranstaltungsgebiet Anfang August dazu gezwungen. „Es muss vermieden werden, dass durch Nichterreichbarkeit von Kontrollstellen, durch zu erwartende große Umleitungen Frust bei den Teilnehmern entsteht. Auch wollen wir keinen Teilnehmer unter Druck setzen, gesperrte Strecken vielleicht trotz Verbot zu befahren. Spätestens bei der Auswertung gäbe es dann Probleme mit einer ‚gerechten‘ Bewertung. Zu einem reduzierten Modus konnten wir uns nicht durchringen, da dies eine komplette Sichtung der verbleibenden Gebiete bedeutet. Zu einer Ausarbeitung neuer Kontrollen ist es leider zu spät“, begründete Organisator Wolfgang Schmitz nach Absprache mit dem Vorstand die kurzfristige Absage der beliebten Veranstaltung.

Wolfgang hat gut daran getan, die Veranstaltung abzusagen, und ihm ist die Entscheidung sicherlich nicht leicht gefallen. Trotz der Absage wollten wir uns zu einem gemütlichen Abend am bereits bekannten Termin am Samstag (28. August) auf Schloss Augustusburg treffen – und es kamen rund 70 Teilnehmer, darunter neun (von zwölf) Teams für die Besetzungen Hauptkontrollen (HK), Eurobiker sowie „Ersttäter“. Mit so einer großen Resonanz hatte ich persönlich nicht gerechnet.

Eine kleine Gruppe fand sich bereits am Freitagabend auf Augustusburg zu einem gemütlichen Plausch zusam-

men. Darunter Helga und Rudi Poschinger als Neubesetzung einer HK. Viele kennen die beiden schon durch den „Yeti-Treff“ des BVDM-Elefantentreffens.

Samstagmorgen, nach einem guten Frühstück in unserem Quartier, fuhren Keusers, Orłowskis, Poschingers, Wolfgang und ich zum ehemaligen Werksgelände MZ (Motorenwerke Zschopau), das heute MZZ (Multi-Zentrum



Organisator Wolfgang Schmitz hat Zeit, um in Ruhe eine Tasse Tee zu trinken. (Fotos: Schreiner)

Zschopau) heißt. Ein riesiges Gelände mit vielen Fabrikhallen, heute nur zum Teil genutzt durch kleinere Firmen, wie z.B. ein KTM-Geschäft, Anglerzubehör oder auch Bowlingcenter und Discothek. Am Nachmittag besuchten einige auf Schloss Augustsburg das bekannte Motorradmuseum, die Ausstellung „Richter, Henker, Missetäter“ oder genossen die Flugvorführung der Greifvögel des Adler- und Falkenhofes. Gegen 18 Uhr füllte sich dann so langsam der Saal, in dem die Abendveranstaltung stattfand. Großes Hallo und die erste Frage galt meist dem Wetter, denn es hatte in den vergangenen Stunden doch ziemlich stark geregnet. Einige, die mit Motorrad nach Augustsburg angereist waren, schafften es doch tatsächlich, anzukommen ohne nass zu werden. Nein, sie wohnen nicht mal eben um „die Ecke“, sondern im Bergischen Land

(für Unkundige: Großraum Köln). Andere hatten kaum ein Stück trockene Straße unter den Rädern und stellten fest, dass die Regenkombi ihrer Funktion doch nicht richtig nachgekommen war.

Nach dem Abendbüffet eröffnete Wolfgang das Treffen und erläuterte noch einmal die Gründe, die ihn zur Absage bewogen haben. Es folgte eine Diskussion, ob der Veranstaltungsmodus geändert werden solle. Die derzeitige Positionsangabe mit geographischer Länge und Breite auf definierter Karte des Zielgebietes (zum Beispiel Generalkarte-Pocket, Blatt xy) für Standbestimmung Haupt- und der bekannten Nebenkontrollen könnten auch ersetzt werden durch Angaben der Wegpunktdaten für GPS. Also Routenplanung und Fahren mit Navigationsgerät. Ich hatte den Eindruck, dass dieser Modus nicht so richtig Anklang fand. Der Spaßfaktor, die Haupt- und Nebenkontrollen auf den „Papier“-Karten



Viel Spaß hatten die Teilnehmer am gemütlichen Abend und dem Vortrag von Wolfgang. (Fotos: Schreiner)

zu suchen und sich dann auch die entsprechenden Strecken zusammenzustellen, ginge verloren. Zudem hat noch lange nicht jeder ein Navi und die dritte Nebenkontrolle, die vorher unbekannt ist, wird auch mit Koordinaten nicht einfacher zu erreichen sein. Sollte ich hier Eure Meinung falsch wiedergegeben haben, nutzt das Forum auf unserer Homepage zur Klarstellung, vor allem aber als Diskussionspunkt für die Deutschlandfahrer, die nicht anwesend waren. Angeregt wurde, dass die Unterlagen etwas früher verteilt werden – nicht jeder hat das Wochenende vor



Schottische Töne erklangen im Schlosshof der Augustsburg.



Angeregt unterhielten sich die Deutschlandfahrer, die in diesem Jahr auf die Fahrt verzichten mussten. Im nächsten Jahr werden sie sich wieder auf der Augustusburg zur Abschlussveranstaltung der Deutschlandfahrt treffen.

der Veranstaltung Zeit, sich vorzubereiten. Auch sollten mehr HKs und auch ein Zielort mit Zeltmöglichkeiten vorgesehen werden. Wolfgang berücksichtigt dieses bereits in seinen Planungen, jedoch gelingt es nicht immer. Für Augustusburg hätte das Zelten am Schloss eine Sondergenehmigung vorausgesetzt. Horst O. berichtete, dass er im vergangenen Jahr seine HK an einem Campingplatz hatte, der leider nicht als Nachkontrolle genutzt wurde. Es gibt vieles bei der Organisation einer Deutschlandfahrt zu berücksichtigen und der Veranstalter versucht hier alles, um den Anregungen/Wünschen gerecht zu werden, aber nicht immer passt es bei allen ausgewählten HKs. Auch die HKs wollen so positioniert werden, dass sie in „Leerlaufzeiten“ noch Interessantes sehen können.

Wolfgang berichtete weiter über die spannende Eurobikertour 2010 durch den Balkan in den Kosovo mit bemerkenswerten

natürlich wieder nach Augustusburg am letzten Augustwochenende (laut meinem Kalender vom 26.-30. August 2011). Mancher befürwortet jedoch eine Verlegung des Termines auf das erste Septemberwochenende aus witterungsbedingten Gründen. Mal sehen, wann die DLF 2012

Bildern (siehe Artikel auf Seite 32). Im Nachgang konnte ich durch Abgabe gegen Spende „Unterfahrschutz“ BVDM-Jubiläums-Shirts, Halstücher etc. einen Betrag von 137 Euro an Wolfgang (in seiner Funktion als Schatzmeister des BVDM) übergeben. Und fast hätte ich es vergessen, unsere 33. BVDM-Deutschlandfahrt 2011 geht



Ein Falkner lud zur einer Greifvogel-Flugschau. (Fotos: Schreiner)

stattfindet und das Veranstaltungsgebiet wurde auch schon ausgewählt – der Bayerische Wald – ein weißer Fleck auf der Karte, was DLF angeht, aber ein sehr bekannter in Bezug auf Elefantentreffen des BVD. Schön, dass sich doch einige Teilnehmer bereit erklärt haben, Wolfgang bei der Ausarbeitung zu unterstützen.



Das Schloss bildet eine gute Kulisse für ein Motorradtreffen. (Foto: Schreiner)

Es wurde noch ein ausgesprochen gemütlicher und fröhlicher Abend mit vielen „Benzingesprächen“ und kleinen Anekdoten im Kreise der Deutschlandfahrer-Familie.

Sonntagmorgen trafen wir uns dann zum gemeinsamen Abschlussfrühstück in den Arkaden der Augustusburg oder wer wollte auch vor den Arkaden, denn oh Wunder, die Sonne schien von einem blauen Himmel. Wolfgang hatte noch eine kleine Überraschung parat – die „Druckvorlage“ des Kachelmotivs. Hoffen wir, dass wir im kom-

menden Jahr auch die Kachel mit dem jetzt bekannten Motiv in Empfang nehmen können.

Auf meiner Rückfahrt nach Köln setzte kurz hinter Chemnitz wieder kräftiger Regen ein. An der Autobahnraststätte Herborn traf ich noch auf Winni, der gar nicht mehr begeistert vom Motorradfahren war – er war patschnass und wollte genauso wie ich nur noch ins Trockene. Ich hoffe, dass auch Ihr wieder gut und unfallfrei zu Hause angekommen seid und freue mich auf ein gesundes Wiedersehen an meiner Gummibärchen-HK 2011. **Dagmar Schreiner**

Die Hessen kommen

Passend zur 20-jährigen innerdeutschen Wiedervereinigung, fuhr eine Gruppe des Kirchhainer Motorradvereins „Hessenbiker e.V.“ in die Rhön, zum „Point Alpha“ bei Rasdorf. „Point Alpha“ war ein US-Beobachtungstützpunkt an der innerdeutschen Grenze. Heute ist „Point Alpha“ eine Mahn-, Gedenk- und Begegnungsstätte. Die Hessenbiker verbanden diesen informativen und kulturhistorischen Besuch mit einer schönen Motorradtour durch Schwalm, Rhön und Vogelsberg mit insgesamt ca. 280 km und gaben der Tour den Namen „Wiedervereinigungstour“. Eäken wieder gangbar gemacht. Über schöne kleine Land- und Kreisstraßen wurde der Heimweg dann auch zu einem schönen Abschluss dieser Sonntagstour. Die „Wiedervereinigungstour“ kann gerne „nachgefahren“ werden, Roadmap, Karte und GPX-Datei für die Navi-Integration, sowie weitere Informationen, stehen

auf der Website der Hessenbiker unter Motorradtouren/Übersicht/Tour Nr.7 auf www.hessenbiker.com bereit. Kontaktadresse: Reiner Priemer Telefon 0 64 22/403 58 38 bzw. per E-Mail unter hessenscout@hessenbiker.com.



Die Hessenbiker am Mahnmal von Point Alpha.



Highländer auf Zeit

Die Herrentour der Tourenfreunde Wuppertal führte durch Schottland. Regen und Whisky gab es satt.

Schottland soll es sein, das Ziel für die diesjährige Herrentour. Nicht nur Günni hatte sich das länger schon gewünscht, und so sind wir voller Neugier und auch mit dem gewissen Kribbeln ausgestattet, als wir uns um 9.30 Uhr morgens bei Rainer in Wuppertal treffen.

Wir, das sind Bert und Karl-Heinz aus Wuppertal, sowie Raimund und Günter aus Sprockhövel. Wir haben Zeit satt, denn die Fähre bei Amsterdam soll erst um 17.30 Uhr ablegen, aber Rainer, der wie immer als Roadcaptain alles geplant und vorbereitet hatte, will auf Nummer sicher gehen. Falls unterwegs mal „irgendwas sein sollte“, hätten wir ausreichend Zeit für kleine Schraubereien, oder, falls wir in einen Stau im Feiertagsverkehr



– es ist der Mittwoch vor Fronleichnam – geraten sollten oder ...

Wir fahren etwas später ab, diesmal hatte Rainer noch dies und das zu klären, es ist bewölkt, aber trocken. Am Duisburger Zoo holen wir Big Willi ab, der schon auf uns wartet. Eine Zigarette geht noch, dann rollen wir sechs mit unseren Maschinen Richtung Holland. Wir kommen gut voran, das Wetter wird immer freundlicher. An einem vergessenen Parkplatz machen wir eine Pinkelpause, aber hier gibt es weder einen Kaffee noch einen späten Frühstückssnack, selbst zum Wasserlassen müssen wir uns hinter einen Busch oder einen Lkw „verpieseln“.

Also ein Schluck aus der Wasserflasche, für Willi fünf Minuten für eine Selbstgedrehte, und weiter geht's. Wir kommen zügig voran, wenn wir auch auf die Geschwindigkeit achten, denn die Holländer blitzen gerne, und hier gilt Tempo 120 auf der Autobahn, wenn nicht anderweitig eingeschränkt.

An Amsterdam fahren wir vorbei, denn hier ist nicht der Fährhafen, sondern rund 20 Kilometer weiter

westlich, ein Örtchen mit dem unaussprechlichen (wenn man nicht weiß, wie es geht) Namen Ijmuiden. Wir setzen uns in die Sonne, der Sommer hat uns eingeholt. Zwei Maschinen rollen heran, es sind Berthold und sein Kumpel Winfried aus Münster, die hier zu uns stoßen. Berthold ist den Wuppertaler Freunden bekannt aus früheren Jahren und ist in der Vergangenheit schon die ein oder andere Herrentour mitgefahren. Ein Bär von einem Mann, ein münsterländer Urgestein, der mit seiner offenen Art und seinem rustikalen aber sanftem Wesen sofort für Stimmung sorgt. Der Mann passt zu uns, das sehen wir sofort. Winfried, sehr bald „Winni“ genannt, fremdelt noch etwas, aber das ist ja wohl normal, wenn man als einziger Neuling unter lauter Bekannte gerät. Aber das soll sich bald ändern!

Wir begeben uns zurück zu den Zollstationen, die schon ihre Pforten geöffnet haben, und Rainer macht sanften Druck, damit wir alle zusammen durchfahren können. Wir sind kaum in der Lage, Manni richtig zu begrüßen, unseren Mann Nr. 9 aus



dem Raum Pinneberg bei Hamburg. Erstaunlich, wer da so alles auf dem Motorrad nach Schottland will. Nun haben wir wieder Zeit, machen uns alle etwas näher bekannt und kommen auch mit umstehenden Leuten ins Gespräch wie z.B. einem schottischen Pärchen auf BMW und einem anderen Schotten auf Ducati, die ihre Urlaubsreise beenden und nach Hause wollen. Hier erweist sich Winni als redefreudiger Mensch und er beherrscht die englische Sprache sehr ordentlich. Das ist gut, so was können wir gebrauchen, denn unser Englisch ist eher mäßig, und auch Gännis Schulenglisch, früher auch mal recht ordentlich, ist auch schon fast 20 Jahre ohne aktive Übung.

Rainer, unser Captain, nutzt natürlich die Zeit für die letzten organisatorischen Dinge, erklärt die vorher verteilten Kabinenkarten und anderes mehr, dann rollen endlich die ersten Laster an mit den Containern, und schließlich sind auch wir irgendwann dran, die „Princess of Norway“ verschluckt uns in ihr Inneres.

Die Motorräder kommen alle auf ein Deck, nebeneinander, dann in Reihe, nicht nur an den Schiffsrändern neben den Lkw. Wir müssen selbst verzurren, für Ungeübte nicht ganz so einfach, weil auch der ein oder andere Gurt nicht in Ordnung ist. Aber

irgendwie klappt es, wenn man einen Blick auf diejenigen wirft, die es können. Gänni bemerkt in diesem Geschehen, wie unser neuer Mann Winni eine Reihe vor ihm im Stress badet und wundert sich, dass der sich nicht selbst festzurrt und sein Moped dabei umschmeißt. Schwitzen tun wir ja alle in den Motorradklamotten, aber der ist „kletschnass“. Der Schotte von vorhin ist hinter ihm, sieht den armen Kerl und greift beherzt ein, erklärt nicht groß, sondern macht Winni BMW mit ein paar Griffen „seefest“, greift auch noch kurz prüfend bei Gnni ein. Winni atmet tief durch. Geschafft!

Wir machen uns Bordfein, treffen uns auf ein Bier an der Bar, und genießen anschließend das üppige Essen. Danach machen einige einen Rundgang um das Schiff über mehrere Decks. Man kann wunderbar die Abendsonne genießen. Die See ist flach wie ein Brett und Raimund ist zutiefst beruhigt, denn er wollte erst eigentlich gar nicht mitfahren, weil er den Seegang so liebt wie der Teufel das Weihwasser.

DONNERSTAG, 11. JUNI: ANKUNFT IN ENGLAND

Nach dem üppigen Frühstück: British Breakfast ist angesagt mit Eiern, Würstchen, Bohnen und Speck, Bröt-

chen, Toast, Aufschnitt, Käse, Marmelade, Tee, Kaffee, etc. machen wir uns startklar. Wir suchen uns durch die Decks und Gänge zu unseren Motorrädern durch. Aber wir brauchen nicht in Hektik zu fallen, denn auch nach dem Anlegen dauert es fast eine Dreiviertelstunde, bis wir das Schiff verlassen können. Die Zollformalitäten sind hier schnell erledigt, und bald sammeln wir uns draußen im Hafen von Newcastle. Wir sind neun Männer und Maschinen, eine sehr große Zahl für eine solche Tour, was aber bezüglich der Kabinenbelegung und letztlich somit auch der Kosten für jeden Einzelnen wieder bestens passte.

Roadcaptain Rainer teilt uns sicherheitshalber in zwei Gruppen ein, wobei Manni die Führung der zweiten übernehmen soll, falls wir getrennt werden sollten o.ä., denn auch Manni hat ein Navi am Lenker und speist hier mit Rainer die geplante Strecke ein. Wir stellen die Uhren eine Stunde zurück – hier gilt unsere Sommerzeit nicht – und verlassen gegen 10 Uhr vorsichtig das Hafengelände, denn Linksfahren ist jetzt angesagt und das ist nicht nur für diejenigen von uns, die noch nie in England waren, zumindest am Anfang doch sehr fremd. Also aufpassen, Männer, und immer konzentriert fahren! Wir tan-



Die grandiose Landschaft forderte immer wieder Fotostops. (Fotos: Meier)



ken noch alle voll, denn der Captain hatte natürlich im Vorfeld geklärt, dass der Sprit hier etwas billiger ist als in Holland, und das muss ausgenutzt werden!

Wir kommen gut aus Newcastle heraus und nehmen die Tourist-Road nach Nordwesten, Hauptrichtung Edinburgh. Es ist etwas frisch, aber der Himmel blau bis leicht bewölkt, also ideales Mopedwetter, und wir fahren die Hauptroute durch den Northumberland-Nationalpark. Wunderschön, die Fahrerei, tolle abwechslungsreiche Landschaft mit viel Waldgebieten, die wir in England gar nicht vermutet haben, und ans Linksfahren haben wir uns langsam schon gewöhnt. Die Straße ist in sehr gutem Zustand und leicht kurvig, mit dem rauen Belag, den wir zu Hause so kaum kennen, der zwar an den Reifen „knabbert“, aber dafür auch bei schlechtem Wetter guten „Gripp“ bietet, was wir in den nächsten Tagen in Schottland noch schätzen lernen!

Am Ende des Nationalparks, in den Cheviot Hills nahe der schottischen Grenze, wird es kalt und dunkel, und an einem kleinen Parkplatz halten wir an, um uns wetterfest zu machen. Gerade rechtzeitig, denn dann beginnt es zu regnen, gemischt mit etwas Graupel. Wohl dem, der dicke Handschuhe mit hat, was nicht bei allen der Fall ist.

Den Übergang England-Schottland erreichen wir bei rund acht Grad, was uns jedoch nicht abhält, bei dem „Grenzfelsen“ anzuhalten und ein paar Fotos zu machen, man ist ja trotz Moped schließlich ein „Touri“. Hier spielt doch bei dem Wetter tatsächlich ein Schotte in vollem Ornat seinen Dudelsack und bietet sich gegen eine freiwillige Gebühr zum Foto und seine Musik per CD zum Kauf an.

Spätestens jetzt fällt auf, dass es vorbei ist mit Euro und Cent, Pfund und Pennies sind angesagt, aber wir haben alle wenigstens etwas schon daheim getauscht und diejenigen waren gut beraten, die ihre gesamte Reisekasse in schottischen Pfunden dabei haben, denn als der Captain Tage später in der Bank of Scotland tauscht, müssen wir ihm zur Beruhigung fast ein paar feuchte Umschläge machen, so einen schlechten Kurs hat er für seine Euros bekommen!

Wegen des Wetters machen uns bald wieder auf den Weg, wobei es aufhört zu regnen und allmählich wieder freundlich wird. Der eh schon sehr schwache Verkehr – von den



Städten einmal abgesehen – nimmt noch mehr ab, und oft sind wir meilenweit alleine unterwegs; ein Eindruck, der sich noch verstärkt, als wir die Nr. 93, die weiter nach Aberdeen führt, verlassen und nordwestlich in den Cairngorm National Park auf eine noch kleinere Landstraße mit der Nummer 939 einbiegen.

Kurz zuvor bei einer kleinen Rast in der Nachmittagssonne an einem einsamen Parkplatz in den Bergen bietet sich uns ein irres Bild, als wenn eine Geisterhand ein riesiges braungrünes Militär-Fleck-Tarntuch über die gesamte Gegend gelegt hätte, und ein leuchtender Regenbogen hat sich um einen Berg herum „gelegt“, dessen farbiges Ende genau über unserer Straße verläuft. Vielleicht ja ein Glücksbringer.

Weiter geht es über Land auf Edinburgh zu, und wieder fahren wir durch eine schöne Gegend. Und von wegen „armes Schottland“! Was wir



an schmucken Häuschen in den kleinen Ortschaften sehen, lässt nichts zu wünschen übrig, und irgendwann fahren wir an einem Schild „The Heart of Scotland“ vorbei. Malerisch auch hier diese Touristik-Strecke. Edinburgh erreichen wir dann am späten Mittag. Der Captain meint es gut und führt uns mit dem Navi durch die Stadt. Aber hier nieselt es wieder leicht, und die nassen Straßen, verbunden mit dem doch recht dichten Verkehr und dem ungewohnten Linksfahren lassen kaum einen Blick übrig für die Schönheit dieser Metropole. So quälen wir also durch die Straßen, passen auf, dass nichts passiert und wir uns nicht verlieren, und sind am Ende froh, als wir nach rund einer Stunde „Gurkerei“ die City wieder verlassen und nach einigen Meilen auf gut ausgebauter Durchgangsstraße die Forth-Road-Bridge erreichen, die uns über einen Meeresarm der Nordsee leitet und entsprechende Ausmaße hat.

Es ist wieder schön geworden und spätestens jetzt fällt uns so langsam auf, dass sich das Wetter hier in Schottland offensichtlich alle halbe Stunde oder alle 30 Kilometer ändern kann. Der Anblick von der Brücke hat wieder etwas Gewaltiges und gibt uns eine weitere schöne Einstimmung auf das, was da landschaftlich noch so alles kommen mag. Wir nehmen die Autobahn nach Norden Richtung Perth, müssen ein paar „Meilen machen“, lediglich ein Tankstopp mit kleinem Imbiss unterbricht die Fahrt, die uns dann weiter um Perth auf die Landstraße Nr. 93 führt, die uns direkt nach Norden in die Berge bringt, die Grampian Mountains. Wir fahren durch das Ende eines Regenbogens, na, wenn das kein Glück bringt!

Auch sehen wir hier eindeutige Hinweise auf Wintersport; Schottland als Wintersportgebiet? Ist bei uns wohl nicht so wirklich bekannt, aber warum nicht, in einer solchen Gegend?

Weiter geht es bei gutem Straßenzustand kurvenreich „auf verschlungenen Pfaden“ durch kleine Örtchen,



ab und an über eine der von Bildern bekannten Steinbogen-Brücken, und bald begrüßt uns ein großes Schild am Straßenrand: Welcome to the Highlands!

Wir sind nicht mehr sehr weit von unserem Zielort entfernt, als es vorne an der Spitze brenzelig wird: In einer Ortschaft macht der Captain einen Fahrfehler und gerät beim Linksabbiegen auf die falsche Fahrbahn. Er kann zwar den Fehler sofort ausbügeln, aber Bert, direkt hinter ihm, kann nur sehr knapp und aufgrund seiner guten Reaktion und seiner fahrerischen Qualitäten einen Zusammenstoß mit einem schottischen Lieferwagen vermeiden. Oder war's auch ein wenig das „Glück des Regenbogens“?

Dann bekommen wir ca. 25 Kilometer vor dem Ziel noch gewaltig was „aufs Dach“, die Highlands begrüßen

uns mit ihrem berühmten „Klatschregen“, der sich aber wieder verzogen hat, als wir Nairn erreichen, ein Kleinstädtchen direkt an einem großen Meeresarm der Nordsee gelegen, der bis westlich von Inverness, immerhin rund 30 Km südwestlich gelegen, ins Land reicht. Dank Navi müssen wir auch nicht mehr lange suchen und erreichen gegen 19 Uhr, nach rund 460 Km Landstraße und neun Stunden im Sattel unser Quartier, die Herberge „The Greenlawns“.

Im Innenhof empfängt uns die Inhaberin, Mrs. Sheelagh Southwell. Es gibt noch ein Weilchen vorsichtiges Rangieren auf dem mit losem Schotter bedecktem Parkplatz, nicht gerade wie geschaffen für beladene Motorräder, aber jeder packt bei jedem mit an, und so stehen alle Maschinen bald sicher, wir können abpacken und unsere Zimmer beziehen, die Auftei-



lung für die einzelnen Personen war natürlich vom Captain lange vorher geregelt worden.

Nun sind wir „zu Hause“, machen uns frisch und lassen uns dann den Weg zur nächstgelegenen Kneipe erklären, denn wir spüren deutlich Hunger und natürlich Durst. „The Greenlawns“ ist ein typisches B&B-Quartier (Bed and Breakfast), und hier können wir außer Kaffee, Tee und Knabbereien, die auf den Zimmern bereit stehen, nichts mehr bekommen.

Wir müssen rund einen Kilometer durch den Ort laufen, was uns gut tut nach der langen Fahrt, und kehren ins „Albert Inn“ ein, wo wir zunächst die ersten schottischen Bierchen testen, uns dann aber schnell fürs Abendessen entscheiden müssen, da die Küche um 21 Uhr schließt, und es schon halb neun ist. Also nehmen wir das, was noch da ist, Steaks, Burger und ein paar Portionen „Fish and Chips“ oder einfach Pommes. Wir sitzen alle zusammen in einer gemütlichen Ecke und gewöhnen uns schnell an die hiesige Sitte, sich die Biere an der Theke selbst abzuholen. Alle sind gut drauf, erzählen und lachen. Dass ein Fernsehgerät hier dauernd läuft, stört uns nicht besonders, wir haben genug zu erzählen und schauen gelegentlich auf die Wettervorhersage, die uns für die nächsten Tage zumindest keine tropische Hitze verspricht! Ansonsten nimmt man hier keine besondere Notiz von uns, oder man will sich mit britischer Höflichkeit uns nicht aufdrängen.

Freitag, 12. Juni: Fort George und Inverness

Frühstück ist von 8 bis 9.30 Uhr angesagt, und das passt uns bestens. Die Fülle des Frühstücks begeistert selbst die kritischen Esser unter uns: Von „Full Scottish Breakfast“ mit Black Pudding, Würstchen, Speck, Eiern, gebackenen Tomaten können wir auch individuell wählen vom Müsli bis Bohnen mit Speck und Rührei und natürlich jede Menge Toast und



hausgemachte Marmelade. Grandios! Das hält vor bis zum späten Nachmittag, und dieses opulente Mal wird uns allmorgendlich bis zu unserer Abreise begleiten. Der Himmel ist blau, und wir lassen uns Zeit, denn heute wollen wir keine große Tour machen.

Fort George im Westen unweit von Nairn ist unser erstes Ziel, und wir besichtigen die alte Festung, die allerdings zu Teilen immer noch als aktive Kaserne genutzt wird. Einige gehen bis tief ins Innere und „machen in Kultur“, andere auf den äußeren Wällen einen Rundgang und lassen sich dann gemütlich zum Plausch in der milden Vormittagssonne auf einem Graswall nieder.

Gut anderthalb Stunden vergehen, bis alle wieder beisammen sind, und wir rollen nach Inverness, der „Hauptstadt der Highlands“, wie sich die Stadt stolz nennt. Hier bestehen wir auch zum ersten Mal die Tücken eines Großkreises – Kreisverkehr mit mehreren Fahrspuren – in denen man wissen muss, wann man nach innen aufrücken und entsprechend blinken muss, damit man nicht von Ausfahrenden geschnitten wird; nicht ganz einfach, so eine Sache, und sie erfordert unsere volle Konzentration, weil auch hier noch alles „andersrum“,

also links, passiert. Wir erreichen bald die City und sind auf der Suche nach einem geeigneten Stellplatz für unsere neun Mopeds. Der Captain muss einen Zielpunkt in sein Navi eingegeben haben, denn wir fahren hier stur nach Anzeige vom „Gerät“ in eine wegen einer Baustelle von unserer Seite gesperrte Straße ein; Busse hupen, ein Postbote auf seinem Fahrrad ist schockiert und flucht laut, aber das interessiert den Captain ebenso wenig wie die Tatsache, dass er als Abstellplatz einen Zulieferweg für eine Ladezone wählt, an deren Mauer mehrfach unübersehbare Schilder mit absolutem Halteverbot angebracht sind. Das gilt doch nicht für Mopeds, meint er trocken; es ist aber auch sonst nirgends ein anderes Stellplätzchen in der Nähe zu finden, und weit wollen wir in den Motorradklamotten auch nicht laufen. Also riskieren wir's und trollen durch die City, nur Raimund kehrt wieder um. Ihm ist das alles so ohne Aufsichtsperson bei den Maschinen nicht ganz geheuer, und so ist wenigstens einer bei den Fahrzeugen und kann Alarm geben, wenn ein Abschleppwagen anrollen sollte. Die City selbst reißt uns nicht wirklich vom Hocker, wo wir – zugegeben – mit der Ausstattung



auch nicht viel durchlaufen. Aber die Menschen hier überraschen uns doch ein wenig; es ist zwar blauer Himmel, aber es sind gerade mal 18 Grad, und die Schotten, Männlein wie Weiblein, laufen sommerlich gekleidet herum wie bei uns zu Hause die Leute ab 25 Grad im Schatten. Schon ein harter Schlag Mensch hier. Wir landen auf dem Bahnhofsvorplatz, wo Bühnen für eine Abendveranstaltung aufgebaut werden. Auf der Rückfahrt nach Nairn machen wir noch einen Stopp an einem Supermarkt und decken uns ein mit dem Nötigsten, was wir brauchen: Bier, auch ein paar Schnäpschen, aber auch Wasserflaschen für die täglichen Touren! Der Laden hat riesige Ausmaße, und Big Willi, in diesem Metier zu Hause, hat feuchte Augen. Wir finden schnell alles, was wir brauchen und sind wieder einmal voll bepackt, als wir bei unserem Quartier ankommen (Allerdings sieht die Ladung heute etwas anders aus!).

Sage und schreibe sind wir heute 65 Km gefahren! Das hat es auf einer Herrentour noch nie gegeben! Ist Rainer doch immer sehr unzufrieden, wenn nicht mind. 300 Km Landstraße am Tag gemacht werden. Aber wir sind nicht böse drum, im Gegenteil. Tut uns gut, nach den zwei vergangenen Reisetagen, und der Captain selbst schwächelt ein wenig, hat sich offenbar eine Erkältung oder so etwas eingefangen. Wir hoffen, dass es sich nicht um die auch hier grassierende Schweinegrippe handelt.

Wir richten uns so gut es geht am Rande unseres Parkplatzes unter Sträuchern und Büschen ein, wo auch zwei alte Holztische mit verbundenen Bänken nicht gerade zum Verweilen einladen, aber es ist doch irgendwie gemütlich, wenn wir hier abends von den Touren zurückkehren und einen „abquatschen“ und – ganz wichtig – rauchen können. Sheelagh hatte uns zwar den sehr schön eingerichteten und sicher gemütlichen Aufenthaltsraum des Hauses gezeigt, aber Nichtraucher! So entfällt diese Bleibe



meistens, denn wir wollen uns nicht aufteilen. Die Einladung, zumindest immer einen Teil unserer Biervorräte im Kühlschrank des Hauses zu deponieren, nehmen wir natürlich sofort und dankend an.

Später am Nachmittag – wir sind alle im Garten versammelt – kommt dann auch der Herr des Hauses nach draußen und wird von seiner Frau Sheelagh vorgestellt. Ein englischer

Gentleman mit Pfeife, der ebenfalls Motorrad fährt, eine BMW. Wir kommen schnell ins Gespräch, und besonders Winni kann hier mit seinen Englischkenntnissen das Gespräch leiten. Weltpolitik ist schnell gemacht, und auch in der „Islamfrage“ sind wir erstaunlich schnell einer Meinung. Dann brechen wir zu Fuß auf, es ist noch sehr schön, und wir erkunden den nahe gelegenen Strand mit einer





exzellent gepflegten Rasen-Parkanlage. So etwas Sauberes dieser Art haben wir schon lange nicht mehr gesehen. Abgesehen von dem sprichwörtlich gepflegten englischen Rasen finden wir keinen Abfall oder Hundekot oder sonst Derartiges. Allerdings: Ein Hinweisschild mit dem unmissverständlich kotenden Hund „verspricht“ Bußgeld bis 500(!) Pfund und Raimund entdeckt einen ähnlichen Hinweis mit Bezug auf weggeworfene Flaschen etc. mit 1000 Pfund Bußgeld. So geht das also! Nicht kleckern, sondern klotzen, damit auch der letzte Depp sofort versteht, um was es geht, wenn man ihm „richtig“ ans Geld geht. Recht so! Gefällt uns!

auch überrascht, dass hier relativ wenig Touristik-Rummel herrscht. Am südlichen Seepunkt, Fort Augustus, reißt der Himmel auf, wir können die Regensachen ausziehen und kehren in ein Café ein, wo wir den heißen Kaffee mit einem Imbiss genießen und die schöne Umgebung mit der großen Schleuse. Nessi, wenn schon nicht gesehen, wird hier von einigen dann wenigstens als Stofftier mit klassischer schottischer Aufmachung als Souvenir eingekauft.

Wir fahren weiter nach Süden in die Bergwelt, genießen die Kurven und die Landschaft, und machen noch einmal Rast an einem einsamen Parkplatz, der offensichtlich als Ausgangs-

Einsam und weit, teilweise bewaldet, könnte auch in den Weiten Kanadas sein. Wir machen noch einige Stopps, es ist einfach zu schön, um hier nur „durchzubrettern“.

Sonntag, 14. Juni: West-Highlands und Ullapool

Wieder begrüßt uns der Tag unfreundlich und trübe. Aber wir lassen uns die Laune nicht verderben, sind alle gut drauf, als wir los fahren. Wir müssen wieder über Inverness, fahren aber ein Stück Schnellstraße nach Norden auf eine Halbinsel und von dort über eine große Brücke über einen Seitenarm besagter Meeresbucht, an der auch Nairn liegt. Herrliche Aussicht, und die Sonne scheint! Wir haben eine wunderschöne Fahrt durch die Bergwelt, genießen die Kurven auf guten Straßen und wundern uns schon nicht mehr, dass hinter jeder Hügelkette ein anderes Landschaftsbild auftauchen kann, einschließlich tiefbauer Seen, in denen sich wie auf Kitschpostkarten die Landschaft spiegelt. Gelegentlich einsam gelegene Gehöfte, Schafe und – eher selten – ein paar der zotteligen Highland-Rinder. Wer mag in dieser Wildnis wohl leben? Der nächste Nachbar ist meilenweit entfernt.

Von Ledmore aus fahren wir die Landstraße Nr. 835 und erreichen, durch kleine Orte fahrend, Ullapool von Norden her. Das Hafenstädtchen an einer Meeresbucht an der Westküste liegt im Sonnenschein und macht einen malerischen Eindruck. Fast oder ähnlich wie ein Fischerdorf an einem Fjord in Norwegen. Wir machen große Rast, schlendern durch den Hafen, schauen in die kleinen Geschäfte und nehmen Kaffee und Imbiss im Hafencafé.

Hier treffen wir auf eine kleine Gruppe anderer deutscher Biker aus dem Ruhrgebiet, kommen kurz ins Gespräch, bevor wir wieder aufbrechen. Es geht nach Süden auf der Haupttroute am Loch Broom vorbei, als der Himmel schwarz wird. Wir bekommen derart eins aufs Dach,



Samstag, 13. Juni: Loch Ness

Es sieht sehr trübe aus, heute Morgen, grau und regnerisch. Wir lassen uns daher ausgiebig Zeit beim Frühstück und fahren erst um 10 Uhr los. Loch Ness ist angesagt. Wäre ja noch schöner, wenn wir schon „hier oben“ sind, und dieses sagenumwobene Gewässer nicht besuchen. Über Inverness geht es bei trübem Wetter die Westseite des riesigen Sees entlang. Schade, der Dunst, der uns bei den zahlreichen Stopps die grandiose Aussicht doch etwas vermiest. Wir sehen Nessi auch nicht, sind aber

punkt für Bergwanderungen dient. Eigentlich wollten wir noch in die Festungsanlagen von Fort Williams, aber mittlerweile ist doch die Zeit ein wenig zu weit fortgeschritten, und wir müssen die Rückfahrt antreten. In Fort Augustus biegen wir ab und fahren an der Ostseite von Loch Ness nach Inverness zurück. Hier zockeln wir auf kleinen Sträßchen, Single-Track-Roads genannt; die Sträßchen so schmal, dass man entgegenkommende Autos nur auf allerdings reichlich vorhandenen Ausweichbuchten vorbei fahren lassen kann. Die Landschaft haut uns wieder einmal um.



dass die dicken Regentropfen von der Straße wieder hochspritzen bis zu den Knien. Aber wir haben uns rechtzeitig wappnen können, fahren auch entsprechend vorsichtig weiter, und nach einer guten halben Stunde ist der Spuk wieder vorbei. Im Sonnenschein kurven wir zurück und nehmen noch einmal einen Rundumblick von der Brücke vor Inverness und kehren ins Quartier zurück, wo wir wie üblich beim Bierchen diese großartige Fahrt von rund 350 Kilometern Länge noch einmal an uns vorüber ziehen lassen.

Überhaupt klappt es erstaunlich gut mit der Fahrerei und der recht großen Zahl von neun Mann und Maschinen. Manni in der Mitte mit dem zweiten Navi wartet immer dann, wenn irgendwo abgebogen werden muss und wir verkehrsbedingt auseinander gezogen worden sind. Keiner geht verloren, alles veräuft bestens diszipliniert.

Montag, 15.06 Juni: Der Whisky-Trail

Schottland und Whisky, das gehört zusammen wie Texas und Cowboys. Heute wollen wir den Whisky Trail abfahren oder zumindest einen guten Teil davon. Wieder ist der Morgen trübe, und wieder lassen wir es gemütlich angehen. Wir starten sofort in Wetterkleidung, aber es bleibt trocken, wenn auch nass-kalt.

Der Weg führt zunächst nach Osten, dann nach Norden die Küste entlang. Die Gegend ist hier eher langweilig, und das einzig Interessante sind die Schweine, die sich auf offener Wiese zusammen mit ihren Ferkeln sichtlich ihres Lebens freuen, Holzunterstände überall sorgen für den nötigen Weterschutz. Wir fahren nach Süden in die Grafschaft Moray, neben der Insel Islay wohl die bekannteste Whisky-Ecke Schottlands, die Speyside.

Bald sehen wir die ersten bekannten Destillieren wie Glen Grant, Glennfiddich, Knockando und andere, und schließlich fahren wir bei der Cardhu-Destillerie vor. Wir haben Glück und

müssen nicht lange warten, bis eine Führung beginnt. Außer uns ist nur ein schottisches Ehepaar anwesend, was aber deutsch versteht, und so läuft nach Einverständnis dieser netten Leute die gesamte Führung in deutscher Sprache ab, was die Sache für uns sehr erleichtert und wesentlich interessanter macht, wenn man von den vielen spezifischen Dingen auch nur wenig behält. Anschließend werden wir zur Probe eingeladen, die wahrlich nicht geizig ausfällt und wegen der Fahrerei und Promille nicht hätte üppiger ausfallen dürfen. Un-



sere Führerin erklärt uns hierbei noch die diversen Geschmacksunterschiede, die Whisky haben kann, ist ja fast so vielseitig wie Wein!

Im Verkaufsraum greift noch der ein und andere von uns zu und ersteht eine Flasche von Sorten, die man bei uns zu Hause gar nicht kennt. Macht man ja auch nicht jeden Tag, sich im Stammhaus von Johnnie Walker ein Fläschchen zu kaufen.

Wir ziehen weiter nach Süden und machen einen Abstecher nach Tomintoul am Rande des Cairngorms National Parks. Günni hat hier eine Adresse von einem Whiskyladen, den man gesehen haben sollte, so haben es seine Guzzi-Stammtischbrüder empfohlen, die im Jahr zuvor hier gewesen wa-

ren.

Und tatsächlich sind wir überwältigt, als wir den Laden „The Whisky Castle“ mit Durchgang zum „Highland Market“ betreten. Über 500 Sorten Scotch werden hier angeboten, manche Flasche für mehrere hundert Pfund. Der Inhaber ist ein Original, erklärt uns geduldig und langsam die ein oder andere Besonderheit, macht starke Sprüche wie Whisky unter 45 Prozent sei nicht ernst zu nehmen, die bei uns bekannte Massenware sei „fizzy-fuzzy“ und wirklich nur mit Cola trinkbar. Aber wirklich ernst meint er das nicht. Ein exzellenter Verkäufer, dieser ältere Herr, macht Spaß, ihm zuzuhören.

Der Rückweg führt durch eine interessantere Gegend mit schöner Strecke, aber es bleibt feucht-kalt, wenn auch der Regen ausbleibt, der den ganzen Tag schon in der Luft hängt.

Fast hätte es einen schlimmen Unfall gegeben, als Manni, der vor Günni und Raimund den Anschluss an die Führungsgruppe sucht, bei einem unerklärlichen Überholmanöver fast mit einem Pkw frontal zusammenprallt. Nur dadurch wird ein großer „Knall“ vermieden, dass der entgegenkommende Wagen mit beiden linken Rädern in den Straßengraben fährt und der uns vorausfahrende Transporter mit seinem beladenen Hänger derart in die Eisen geht, dass sich das ganze Gefährt mächtig aufschauelt, was Raimund und Günni aus nächster Nähe mit ansehen müssen. Oh Manni, was müssen die Schotten geflucht haben. Was war das denn für eine Aktion? Er weiß selbst nicht, was ihn da getrieben hat, erklärt er nach der Rückkehr beim obligatorischen Bier, ebenfalls sichtlich erleichtert, dass das so gut ausgegangen ist. Oder war es auch das „Glück des Regenbogens“ vom Tag der Anreise?

Dienstag, 16. Juni: Isle of Skye

Ein strahlend blauer Himmel begrüßt uns nach dem Aufstehen. Das freut uns besonders, denn heute soll



unsere wohl größte Fahrt stattfinden, die Tour zur Insel Skye.

Wieder geht es über Inverness, dann über die Brücke am Longman Point mit der herrlichen Aussicht ein kurzes Stück nach Norden, bevor wir zunächst über die gut ausgebaute L 835 nach Westen abbiegen und wenig später auf die L 832 fahren. Sehr bald empfängt uns Einsamkeit und weites Land. Weite Strecken geht es über die uns mittlerweile bekannten Single-Track-Roads mit den reichlich vorhandenen Passing-Places, den

Ausweichbuchten, wenn Fahrzeuge entgegen kommen. Die wenigen, die uns begegnen, geben uns meist den Vorrang und winken uns zu.

Es ist herrlich, wir halten hier und da, um einfach die Landschaft südlich der „Wester Ross“ zu genießen. Man kann das kaum beschreiben, hier müssen wieder Bilder sprechen. Wir erreichen schließlich „Kyle of Lochals“, wo wir zunächst kurz kreisen, denn einige müssen dringend tanken. Aber Manni drängt zur Weiterfahrt, um hier keine Zeit zu verlieren. Ein Schot-

te erklärt uns dann, wo „drüben“ die nächste Tanke ist, und weiter geht's. Wir, oder zumindest diejenigen von uns, die noch nicht hier waren, wollen unseren Augen kaum trauen, als wir über die große Brücke auf die Insel fahren. Es kommt einem vor, als fahre man in eine andere Welt! Ein irrer Ausblick!

Nach der Tankpause geht es die Ostseite der Insel hoch und mittags erreichen wir Portree, ein kleines Hafenstädtchen. Als wir zum Hafen hinunter fahren ist es da so voll, dass wir Mühe haben, unsere Maschinen zu parken. Aber Manni meint, wer hier ist, der muss einfach an der kleinen Bude einen Backfisch gegessen haben. Wir fahren weiter auf der immer schmaler werden Straße nach Norden, um beim Aussichtspunkt „Kilt Rock“ einen weiteren faszinierenden Rundblick zu genießen.

Der Weg zurück führt über die gleiche Strecke, denn für die Route an der Westseite entlang fehlt uns leider die Zeit. Aber wie immer sieht auch hier die Landschaft anders aus, wenn man sie von einer anderen Seite betrachtet, und so ist auch der Rückweg von der Insel ein Genuss.

Zurück auf dem Festland nehmen wir die südliche Route am Eilean Donan Castle am Loch Duich vorbei, wo wir noch einen kurzen Stopp einlegen, bevor wir wieder in die Einsamkeit der Bergwelt fahren. Mitten in der „Wildnis“ nahe beim Loch Cluanie entdecken wir ein einsames Gasthaus und machen eine Nachmittagspause. Wir sind erstaunt, was es hier alles gibt, insbesondere eine unglaubliche Auswahl an Whiskysorten. Wir messen 19 Grad, kommt uns vor wie Hochsommertemperatur.

Einige Meilen weiter überfliegen uns plötzlich und ohne Vorwarnung zwei riesige dunkle Schatten, und erst nach einer gewissen Zeit stellen wir staunend fest, dass das zwei Düsenjäger waren, die hier in den Bergen Tiefflugübungen machen. Wir haben die Dinger nicht gehört, fast unglaublich.



Am Nachmittag erreichen wir wieder Loch Ness und fahren an der Westseite hoch, diesmal im Sonnenschein. Wir schwenken noch mal nach Norden ein auf die Halbinsel „Black Isle“, drehen hier eine schöne Runde und landen in einem kleinen Örtchen, direkt gegenüber von Fort George, das wir nun von der anderen Seeseite betrachten können.

Der Abend ist immer noch sonnig und warm, und nach den 465 Km Landstraßen, die wir heute gefahren sind, hat keiner mehr Lust auf einen Kneipenbesuch. Wir sitzen bei dem Wetter noch länger in „unserer“ Gartenecke und lassen diesen herrlichen Tag mit gemütlichem Plausch noch einmal Revue passieren. Es regnet, aber das macht nichts, sind doch eh keine großen gemeinsamen Aktionen mehr angesagt.

MITTWOCH, 17. JUNI: FREI

Rainer will noch mal nach Inverness in einen Motorradladen, einige fahren mit. Manni macht noch eine Tour alleine nach Norden. Die anderen erkunden mal zu Fuß den Ort Nairn, kaufen ein paar Kleinigkeiten, der Regen lässt nicht nach. So ist also auch mal Zeit für ein Mittagschläfchen, für

Körperpflege, Sachen packen usw., denn morgen muss die Rückfahrt angetreten werden.

Am Abend zahlen wir bei Sheelagh, unserer Landlady, unsere Rechnungen und gehen dann noch einmal alle in die Havelock-Inn.

DONNERSTAG, 18. JUNI: RÜCKFAHRT ZUR FÄHRE

Pünktlich um sieben Uhr sitzen alle am Tisch und genießen noch einmal dieses vorzügliche schottische Frühstück, verabschieden uns, und um 8 Uhr rollen wir tatsächlich los.

Der Himmel ist zunächst freundlich, aber die Wettervorhersage verspricht nichts wirklich Gutes. Wir wollen uns heute nicht auf Landsträßchen verlieren und lieber Schnellstraßen fahren, um keine Zeitprobleme zu bekommen. Hinter Inverness zieht sich dann der Himmel zu. Wir machen uns wetterfest, und bald verabschieden sich die Highlands von uns, wie sie uns empfangen hatten – mit dichtem Regen. Unterwegs lesen wir Warnungen vor „heavy rain“ in unserer Nähe, aber so ganz schlimm wird es nicht. Als wir Edinburgh erreichen, ist der Himmel wieder blau, allerdings ist es so windig, dass wir aufpassen müssen,

nicht von der Brücke weggeblasen zu werden. Mit unseren bepackten Maschinen müssen wir teilweise bis runter in den zweiten Gang. Es bläst mächtig, und Raimund ist jetzt schon ganz grün im Gesicht, wenn er daran denkt, was das wohl eine Schaukelei auf dem Schiff werden wird, wenn es hier schon so mächtig pustet. Aber es kommt anders, denn je weiter wir nach Süden fahren, desto mehr lässt der Wind nach, und wir erreichen den Hafen bei mildem, recht freundlichen Wetter, und die See ist auch diesmal flach wie ein Brett. Das übliche Procedere kennen wir nun, Einchecken, die „King of Scandinavia“ nimmt uns an Bord, Maschinen verzurren, Kabinen beziehen, gemütlich wieder das ausgiebige Buffet testen und ein paar Abschiedsbierchen schlappen. Allerdings wird heute keiner alt an der Bar, denn rund 480 Km bei sehr wechselhaftem Wetter haben uns doch müde gemacht.

FREITAG, 19. JUNI: RÜCKFAHRT

Die See bleibt völlig ruhig, und friedlich verläuft die nächtliche Überfahrt. Wir sammeln uns noch einmal alle nach dem Auschecken und verabschieden uns. Manni muss ja Richtung Hamburg, und auch Berthold und Winni werden uns bald verlassen und eine andere Autobahn ins Münsterland nehmen.

Wir anderen aus Wuppertal oder Sprockhövel geraten noch in einen mächtigen Stau, „fummeln“ uns auf nicht ganz legale Weise da durch, teils unter Beschimpfungen von gefrusteten holländischen Autofahrern, die das naturgemäß mit ihren Autos nicht so können; Die normale westliche Verkehrswelt hat uns wieder.

Ein letzter Tankstopp noch in Holland, wo jeder sich über die Spritpreise ärgert, aber so ist es eben. Auch wir verabschieden uns, denn hinter der deutschen Grenze werden sich unsere Wege auch trennen. Wir sind uns einig, dass dies eine Herrentour der ganz besonderen Art war, vom Feinsten!

Günter Meier





VORSCHAU



- Intermot
- Auf drei Rädern – ein Rollertest
- Test BMW R 1200RT
- Vorschau aufs Elefantentreffen



Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der 10. November. Die Redaktion freut sich über zahlreiche Zuschriften, Fotos, Anregungen und Kritik.

Wir möchten Euch künftig über aktuelle Termine, Neuigkeiten im Verband, verkehrspolitische Entwicklungen und interessante Neuheiten nicht nur quartalsweise über die Ballhupe, sondern aktuell informieren. Deshalb haben wir einen elektronischen Newsletter, den wir per E-Mail verschicken, eingerichtet. Die ersten Ausgaben sind bereits verschickt. Dazu benötigen wir natürlich Eure E-Mail-Adressen, sowie Euer Einverständnis. Aus Datenschutzgründen können wir die uns vorliegenden E-Mail-Adressen (und das sind ohnehin nur wenige), nicht ohne Einverständnis verwenden. Selbstverständlich werden die Adressen nicht weitergegeben. Wer also den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an die BVDM-Geschäftsstelle, E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V. (BVDM)

Auflage: 7000

Chefredaktion:
Michael Lenzen (Iz)
Ossietzkystraße 6
51789 Lindlar
Telefon 01 75/412 12 98
Telefax 0 32 22/140 91 84
E-Mail: ballhupe@bvdm.de

Layout: Jörg Renfordt

Autoren dieser Ausgabe:
Olaf Biethan, Martin Daniels, Günter Meier, Horst Orłowski, Uwe Philipp, Andreas Porz, Reiner Priemer, Wolfgang Schmitz, Dagmar Schreiner.

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:
<http://www.ballhupe.de>

Druck:
Warlich Druck, Meckenheim

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

I INTERMOT

Internationale Motorrad-, Roller- und Fahrradmesse
Köln, 6.–10. Oktober 2010

Durch diese Hallen fließt Adrenalin. Die INTERMOT 2010 – dein ultimativer Biker-Treff in Köln. Die Trendshow für das mobile Zweirad. Erlebe die Weltpremieren der wichtigsten Hersteller. Teile deine Leidenschaft fürs Biken. Mit alten Kumpels, neuen Gleichgesinnten und echten Hightech-Freaks. Lasse dir von Profis den Atem rauben. Bei spektakulären Stunt-Shows und vielen exklusiven Events auf dem Gelände. Erfahre alles rund um die Welt des Zweirads. Gib Gas und komm vorbei. www.intermot-koeln.de · intermot@visitor.koelnmesse.de · Telefon +49 180 502 25 22*

Jetzt Gas geben und Tickets bestellen!

www.intermot-koeln.de/tickets

Faszination ENDURO

Jeden
vorletzten
Mittwoch im
Monat
neu



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

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

ENDURO Verlagsgesellschaft mbH
Parlerstraße 24
73525 Schwäbisch Gmünd

