

Ballhupe

3/2016

Rennstrecke



**Deutschlandfahrt
Streckensperrungen**





Zählen Sie auf uns!
=mich



Sicher. Schnell. Serviceorientiert.
Ich berate Sie gerne in allen
Versicherungsfragen.



Sie haben Fragen? Dann freue ich mich auf Ihren Anruf:

HDI Hauptvertretung

Oliver Cella

Versicherungsfachwirt

Hauptstr. 52

51465 Bergisch Gladbach

Telefon +49 2202 9813020

Telefax +49 511 6451152815

Mobil +49 172 2648792

oliver.cella@hdi.de

berater.hdi.de/oliver-cella

Öffnungszeiten:

Termine nach Vereinbarung

Editorial	4
Der BVDM kämpft erfolgreich gegen Streckensperrungen	5
Lockruf der Eifel – Das Helfertreffen auf dem Grundstück am Nürburgring	8
Beim Bergrennen in Borgloh	14
Das Fahren auf der Rennstrecke entdeckt Ein Bericht von Dietmar	16
Es geht auch ohne Männer: Die Frauentour des LV Rhein-Ruhr	22
Kein automatisiertes Fahren bei Motorrädern – Aus der Arbeit im DVR	25
BVDM unterstützt Kinderhospiz	28
Der Stammtisch Ostwestfalen-Lippe trifft ins Schwarze – beim Bogenschießen	33
Gespanntraining im Norden	36
Fahrspaß und Genuss bei der Deutschlandfahrt im Schwarzwald	38
Motorradfahren 2020 aus BMW-Sicht	54
Traditionelles Horex-Treffen in Mainkling	58
Eine ganz besondere Orientierungsfahrt	58
BVDM arbeitet aktiv in der FEMA	65
HDI bietet Rabatte für BVDM-Mitglieder	68
Impressum	70

8



16



38



58





Wer sich nicht wehrt . . .

Liebe BVDM-Mitglieder, liebe Motorradfahrer,

die Saison neigt sich für die meisten Motorradfahrer dem Ende entgegen. Mit tollem Wetter, optimal zum Motorradfahren hat sich der Sommer eindrucksvoll verabschiedet.

Der Motorradmarkt in Deutschland präsentiert sich uneinheitlich. So sind die Zulassungszahlen insgesamt wenig positiv, aber einige Hersteller wie BMW, Harley, Yamaha oder KTM freuen sich über gute Zahlen. Es gibt eine nie vorher dagewesene Vielfalt an Modellen, jede Nische wird besetzt, jeder Trend aufgegriffen. Die Umbau- und Custombikeszene hat Hochkonjunktur, Café-Racer, Bobber, Scrambler, Urban Street und wie die Varianten alle heißen, sind begehrt. Alte Maschinen werden radikal zu attraktiven Einzelstücken umgebaut. Ohne Elektronik, ohne PS im Überfluss, aber dafür reduziert auf das Wesentliche, pure Fahrmaschinen, die ein ursprüngliches Motorradlerlebnis versprechen.

So vielfältig wie die Maschinen sind auch die Fahrer und ihre Vorlieben. **Den** Motorradfahrer gibt es nicht und die viel gepriesene Solidarität auch nicht mehr, oder?

Das fängt beim Grüßen an und zeigt sich auch, wenn man eine Panne hat,

und zahlreiche Motorradfahrer weiterfahren ohne anzuhalten und Hilfe anzubieten.

Gemeinsam zu kämpfen, beispielsweise gegen die zunehmende Diskriminierung etwa durch Streckensperrungen, ist genauso wenig angesagt. Dabei gibt es einen ganz klaren Trend, immer mehr Strecken für Motorradfahrer zu sperren. Die lassen sich nur wirksam verhindern oder rückgängig machen, wenn möglichst viele Motorradfahrer dagegen protestieren und sich wehren. Sonst sind irgendwann die meisten der schönen Strecken gesperrt.

Der BVDM kämpft seit Jahren mit viel Einsatz gegen die Streckensperrungen und hat schon einige Erfolge erzielt.

Doch er braucht viel mehr Unterstützung und Mitglieder, um im großen Stil etwas bewegen zu können.

Die Mitgliedschaft im BVDM zahlt sich aus, unter anderem durch reduzierte Versicherungsbeiträge bei der HDI, reduzierte Kosten bei den eigenen Sicherheitstrainings und den anderen Veranstaltung des BVDM, die eine Menge Spaß machen. Auf Eure Unterstützung durch Eure Mitgliedschaft setzt



Michael Lenzen, 1. Vorsitzender BVDM





Kampf gegen Streckensperrung

Wieder einmal ist eine Motorradsaison fast zu Ende, für die meisten jedenfalls.

Im Jahr 2016 gab es nicht wirklich viele vorzeigbare Ergebnisse in Sachen „Streckensperrung“. Dies ist jedenfalls meine persönliche Meinung dazu, andere Menschen sehen es gewiss anders.

Natürlich hat der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM e.V.), Vorreiter im Kampf gegen die Streckensperrungen und als einziger hier wirklich aktiv, viele Gespräche geführt und noch mehr Briefe an die zuständigen Behörden versandt.

Unseres Wissens ist keine neue Sperrung für Motorräder hinzugekommen! Das ist ein Erfolg, über den wir uns natürlich freuen.

Jedoch sind durch verschiedene Bürgerbeschwerden und Bürgerinitiativen viele Straßen in den Focus gerückt. Waren es vor zehn Jahren noch die Unfallzahlen, die zum Schrecken Streckensperrung führten, sind es in

den letzten Jahren vor allem die Geräuschemissionen!

Wir haben schon vor fünf Jahren diesen Trend erkannt und Schulungen zum Thema Lärm besucht! Dieses Wissen kommt uns in Gesprächen heute sehr zugute. Die Verantwortlichen bei den Behörden spüren, dass wir hier eine große Kompetenz besitzen. Dadurch werden wir auch besser wahrgenommen. In den Medien, insbeson-

dere im Rundfunk waren wir mehrfach zu Diskussionen und Sendungen zum Thema Lärm eingeladen.

Die Saison begann für die meisten von uns mit dem Elefantentreffen und danach der Messe Motorräder in

Dortmund. Auf dem Elefantentreffen sind

Streckensperrungen eher kein Thema. Auf der Motorräder in Dortmund schon eher. Dort bekamen wir schon die ersten Hinweise auf Straßen, die bedroht sein könnten.

Das nächste Event zum Saisonauftakt war das „Bergische Anlassen“ in Lindlar! Das ist aus der Sperrung der K19 zwischen Lindlar und Engelskir-





chen entstanden. Einige Tage vor dem Anlassen wurde der BVDM in den sozialen Netzwerken angeschrieben. Am Treff an der Bevertalsperre zwischen Wipperfürth und Hückeswagen würden Maßnahmen laufen, um den dortigen Motorradtreff zu sperren!

Wir sind auch hier aktiv geworden und haben viel Kraft und Zeit investiert. Pressearbeit und Gespräche mit der Kreisverwaltung des Oberbergischen Kreises wurden durchgeführt.

Fakt ist: Die Möglichkeit, das Motorrad an der Bever abzustellen und eine Pause einzulegen, wird es weiterhin geben. Ob jedoch die Verkaufswagen für Eis, Kaffee und Wurst in Zukunft dort stehen dürfen, weiß derzeit niemand. Jedoch geht die Tendenz in die Richtung, den Besitzern der Wagen keine Konzession mehr zu erteilen. Jedoch kann es nicht unsere Aufgabe als Interessenvertretung der Motorradfahrer sein, die Interessen einzelner Geschäftsleute zu vertreten.

Dann war da noch Kierspe! Einige Bürger des Kerspetals möchten die K3 dort für Motorradfahrer sperren! Die Unfallzahlen sind dort nicht besonders auffällig, aber in dem Tal kommt der Schall einiger Zeitgenossen beson-

ders gut zur Geltung. Natürlich haben wir uns sofort eingemischt. Umgehend kam von der Stadt Kierspe sowie dem Märkischen Kreis Antwort. Der Bürgermeister von Kierspe hat in der Ratssitzung keinen Beschluss fällen lassen, sondern richtigerweise den Fall zuständigkeithalber an den Kreis abgegeben.

Der Kreis hat dann wiederum die Stadt angewiesen, eine Verkehrszählung auf dem Abschnitt durchzuführen. Eigentlich sollte diese Zählung im Mai durchgeführt werden. Aber aufgrund der schlechten Wetterlage wur-

de dies dann verschoben. Aktuell liegt uns eine E-Mail des Märkischen Kreises vor, dass das Anhörungsverfahren in der Sache noch nicht stattgefunden hat. Wir sind in der Angelegenheit jedenfalls auf der Hut und auch bereit, rechtlich gegen

eine solche Sperrung vorzugehen.

In einer der letzten Ausgaben der Ballhupe konnte man lesen, dass es eine Sperrung der K35 Bad Bertrich gibt, die es nur an zwei Stunden erlaubt, dort zu fahren. Bad Bertrich ist ein Kurort und hat laut § 45 STVO die Berechtigung, Teile der Stadt für Fahrzeuge zu sperren! Damit Motorradfahrer nicht vor den Toren der Stadt umkehren müssen, hat man diese



K35 für uns gesperrt. Denn der einzige Zweck dieser Straße ist es, nach Bad Bertrich fahren zu können. Aber hier wird wohl auch noch einmal ein Gespräch mit unserem Anwalt nötig sein.

Das Osnabrücker Land: seit Jahren immer wieder ein Thema im Bereich der Sperrungen. Nachdem wir vor einigen Jahren erfolgreich gegen die Sperrung in Bad Essen geklagt haben, mussten wir letztes Jahr gegen die Sperrung der L87 in Bramsche klagen. Im April 2015 bekamen wir im ersten Schritt Recht und die Sperrung wurde aufgehoben! Verwaltungsgerichte sind vielbeschäftigt und dadurch werden Prioritäten gesetzt. In Osnabrück hält man diese Klage augenscheinlich für nicht wichtig genug, um mit Hochdruck eine Hauptverhandlung anzusetzen.

Grundsätzlich würden wir eine Hauptverhandlung begrüßen, damit es eine Rechtssicherheit gibt. Jedoch wird es, solange das Verfahren nicht abgeschlossen ist, im Kreis Osnabrück keine Sperrungen geben!

Auch die Strecke von Borgloh nach Hilter gehört zu der bedrohten Art. Zum einen haben wir im Absatz vorher ausgeführt, dass eine Sperrung derzeit nicht angedacht ist. Dies aber

nur vor dem Hintergrund der Rechtsunsicherheit.

Hier durften wir ja unseren Sachverstand sowie unser Wissen auf der Unfallkommissionssitzung einbringen (Wir berichteten in der vorigen Ausgabe.). Auch unsere Präsenz während des Bergrennens wurde positiv aufgenommen. Bei Verantwortlichen wie auch bei Motorradfahrern (obwohl, das sind ja auch Verantwortliche :)).

Zu guter Letzt kam noch der Ruf nach einer Sperrung der Panoramastraße in der Eifel zu uns. Hier handelt es sich um die L218 im Bereich der Gemeinde Hürtgenwald. Da sind wir natürlich am Ball, aber auf weitere

Informationen angewiesen. Speziell benötigen wir Infos zu der Polizei vor Ort!

Einen neuen Weg der Zusammenarbeit mit der Polizei haben wir auch eingeschlagen! Wir bekamen eine Anfrage nach Unterstützung zweier Polizisten, die eine Studienarbeit verfassen. Hier lautet der Titel: „Streckensperrung als Ultima Ratio gegen Motorradunfällen und Lärmemissionen – Eine Untersuchung am Beispiel der L 3004“. Natürlich wird der BVDM auch hier sein Wissen einbringen. Nur Menschen, die miteinander reden, kommen auch miteinander aus.

Michael Wilczynski

BVDM gewinnt

Klage vor Gericht





Lockruf der Eifel

Eigentlich isgt es jedes Jahr das gleiche Procedere, aber doch auch immer irgendwie anders: das Eifel-/Helfertreffen des BVDM. Einmal im Jahr trifft man sich in der Eifel auf dem Grundstück des Landesverbandes Rhein-Ruhr in der Nähe des Nürburgrings. Eingeladen werden Mitglieder und Freunde des LVRR und BVDM sowie Helfer der diversen BVDM-Veranstaltungen (Elefantentreffen, Deutschlandfahrt, Messen, Bergisches Anlassen, etc.).

Das Treffen fand in diesem Jahr vom 8. bis 10. Juli statt. Ich bin bereits donnerstags angereist, da einige Arbeiten zu erledigen waren, um den Aufenthalt fürs Wochenende so gemütlich wie irgend machbar zu gestalten. Stefan Winke hatte bereits am Mittwoch die Wiese und die Auffahrt gemäht. Abends saßen wir schon zu sechst vor dem Fernseher. Deutschland spielte gegen Frankreich, verlor 0:2 und schied somit aus der Fußball-EM aus – das Ergebnis beeinflusste jedoch



meine Vorfreude auf das Treffen nicht. Am Freitag trudelten mehr und mehr Leute ein und bauten ihre Zelte auf dem Grundstück auf. Unsere neue Übernachtungsmöglichkeit auf dem Grundstück ist der Schlafwagen, ein umgebauter Bauwagen, und der war bereits im Vorfeld gebucht. Voraussetzung für die Nutzung ist die Mitgliedschaft im LVRR und zudem der „Hüttenschlüssel“. Mehr Infos dazu gibt es auf unser Homepage unter www.lv-rhein-ruhr.de unter der Rubrik Eifel. Als Zeichen unserer Veranstaltung hisste Bernd L. noch die Fahnen des LVRR/ BVDM sowie die der Gemeinde Baar bei leichtem Regenwetter.

Am Samstag kurz vor Mittag, mittlerweile schien die Sonne, fand die Fahrerbesprechung für die auch schon obligatorische Jux-Ori, organisiert von Lorenz statt. Wie schon im Vorjahr gab es diesmal auch wieder im Vorfeld ein Quiz der etwas anderen Art zu lösen. So mussten etwa die richtigen Bedeu-





tungen verschiedenen Wörter aus der Beamtensprache herausgefunden werden. Horst hatte wieder ein Spiel mitgebracht. Diesmal mussten die Teilnehmer ihre Geschicklichkeit beim Ausparken eines Fahrzeuges auf einem zugeparkten Parcours beweisen.

Fingerfertigkeit war auch an der Station bei Friedrich Wilhelm gefragt, an der die Mitfahrer nach einer abwechslungsreichen Fahrt über kleine Straße landeten. Mit dicken Winterhandschuhen galt es, möglichst schnell den Schuhriemen durch die Ösen zu fädeln und



eine Schleife zu binden. Die Karte führte uns dann weiter über reizvolle Straßen zum nächsten Stopp bei Uli. Der war ein wenig zu bedauern, denn in seinem ohnehin warmen VW Bus hatte er 50 Teelichter angezündet, die die Motorradfahrer in einem Zug ausblasen mussten.

Bei Temperaturen, genau richtig zum Motorradfahren, führte uns die Ori auf kurvigen Wegen wieder zurück zum Gelände, wo nach und nach alle Teilnehmer wieder eintrafen. Erlebnisse wurden ausgetauscht und obwohl es eine reine Jux-Ori ist, bei der es nur lustige Aufgaben zu bewältigen und nichts zu gewinnen gibt, warteten die meisten gespannt auf die Auswertung, die Lorenz vornahm. An dieser Stelle nochmal ein ganz herzliches Dankeschön für die Ausarbeitung der schönen Strecke.

Doch vor der Siegerehrung konnten sich alle Helfer beim Abendessen stärken. Stefan hatte in bewährter Manier den Grill unter seinen Obhut und sorgte für gut gegrilltes Fleisch, die





Küchenmannschaft hatte Salate, Baguette und Saucen vorbereitet, so dass es an nichts fehlte. Dafür allen freiwilligen Helfern ganz herzlichen Dank.

Das Helfertreffen bietet dem BVDM Anlass, sich bei den vielen Helfern der diversen Veranstaltungen wie Elefantentreffen, Deutschlandfahrt oder Messepräsenz zu bedanken. Es ist nicht mehr selbstverständlich, für jede Veranstaltung ausreichend Helfer zu motivieren. Nach dem Grußwort von Michael L., der allen Helfern für ihren ehrenamtlichen Einsatz bei den zahlreichen BVDM-Veranstaltungen dankte und Werbung für die Unterstützung beim Probefahrparcours des BVDM auf der Intermot machte, berichtete Michael W. über die Aktionen des Verbandes gegen „Streckensperrungen“ und den aktuellen Stand.

Uwe sowie Horst-Werner berichteten in Vertretung von Wolfgang über das Elefantentreffen 2016 sowie über Neuerungen im Bereich der sanitärischen Einrichtungen im kommenden Jahr. Nach einem opulenten Abendessen mit Schwenkbraten gab es wieder viele, gute Benzingespräche. Sonntags, die meisten waren

schon wieder auf dem Heimweg, wurde aufgeräumt. Alles musste wieder auf seinen alten Platz, Reste vom Vorabend verzehrt und für die nächste Veranstaltung auf dem LVRR-Grundstück noch gespült und geputzt werden. Es war mal wieder ein sehr gelungenes, harmonisches Wochenende bei strahlendem Sonnenschein.

Insgesamt waren rund 50 Leute bei diesem Treffen. Ich war die letzte, die das leere Grundstück am Sonntag verließ. Es kam schon ein bisschen Wehmut auf, aber auch wieder Vorfreude auf das Treffen 2017.

Mitglieder des LVRR und des BVDM können das Eifelgrundstück nutzen. Es ist eine gute Ausgangsbasis für Touren in der Eifel und natürlich zum Nürburgring, der in Hörweite ist. Wer also nah bei den Rennen sein möchte und Rennatmosphäre schnuppern will, der ist hier ebenfalls gut aufgehoben. Die Benutzung des Grundstücks ist preiswert. Und mit dem neuen Bauwagen gibt es auch eine Alternative zum Übernachten im Zelt. Informiert Euch doch einfach mal über das Grundstück auf der Homepage des LV Rhein Ruhr.

**Dagmar Schreiner
und Michael Lenzen**



BVDM goes Bergrennen

Einen ganz neuen Weg haben wir Anfang August eingeschlagen. Im Rahmen einer Unfallkommissionssitzung in Hilter wurden wir eingeladen, den BVDM während des Bergrennens in Borgloh, Landkreis Osnabrück, zu präsentieren. Als Helfer hatte ich Marco Zwillich, Michael Bojert, Stefan V. und Manni F. zur Seite.

Da wir so gar nicht wussten, was da auf uns zukommt, hatten wir uns auf alle Eventualitäten vorbereitet. Getränke und Knabberereien etc. besorgt und ab dafür. Gleich bei der Ankunft der erste positive Eindruck. Unser Stand kam direkt im Fahrerlager zum Einsatz, dies war auch für uns etwas Besonderes. Schnell war der Pavillon

aufgebaut und die Zelte direkt daneben. So konnte das lästige Hin und Her zum Campingplatz entfallen.

Der ganze Motorsportzirkus ist eine große Familie. Es wurde schnell gefachsimpelt und schon am ersten Abend bekamen wir auch die Gelegenheit, mit Motorradfahrern ins Gespräch zu kommen. Ein absoluter Hingucker an unserem Stand war natürlich Michael Bojerts Dieselmotorrad. Es gab natürlich nicht so viele Gespräche wie auf einer Messe, aber die Gespräche die wir führten, waren sehr konstruktiv. Dies bezog sich besonders auf die Rennstrecke, die ansonsten ja das ganze Jahr eine reguläre Straße ist. Besonders gefallen hat uns die Klasse der





Elektro-/Hybrid-Fahrzeuge. Hier ging es nicht um Höchstgeschwindigkeit, sondern um Gleichmässigkeit. Das bedeutet, die Fahrer mussten immer versuchen, die gleiche Zeit wie beim ersten Lauf zu erreichen. Aber auch alle anderen Rennfahrzeuge waren sehr interessant anzusehen. Fest steht für Marco und mich, der BVDM muss mehr auf Motorsportveranstaltungen

präsent sein. Natürlich mehr auf Bike-Veranstaltungen, aber auch das Bergrennen in Niedersachsen wird uns wiedersehen.

Leute, die den BVDM auf Messen und auch auf verschiedenen Motorsportveranstaltungen repräsentieren möchten, melden sich am besten bei der Geschäftsstelle oder auch bei Michael Wilczynski. *wil*



Spaß auf der Renn

Der Trend geht zu allem möglichen: Harleys, Geländesport-BMW und unbunter Bekleidung. Meine neueste Entdeckung ist die Rennstrecke. Als aktiver Fahrer, nicht als Fernseher. Heizer auf Yoghurtbechern mit Papageienkleidung assoziiert jeder bei „Rennstrecke!“ nicht wahr? Da ich weder persönlich, noch vom Material her geeignet bin (wir sind zu alt und zu schwer und unagil und null trendy), ist das kein logischer Schritt.

Auf die Rennstrecke? Schlussendlich ist das wie mit dem Schweißen: Ich kann es nicht, habe es nie gelernt und mir macht es riesig Spaß.

Motorradführerschein habe ich schon lange, fahren gelernt habe ich aber erst viel später beim legendären Achim Janiak und seinem damaligen „Safety First“ Team. Achim hatte immer den Spruch: Nur wer sicher fährt, kann schnell fahren! Man beachte die Reihenfolge. Das ist ein Versprechen, oder? Und das hat gewirkt, bis heute.

Erst einmal musst Du fahren können, dann kannst Du auch Gas geben. Aber wie lernt man richtig fahren? Ganz schwieriges Thema, Achim hatte mir jedenfalls den richtigen Zugang ermöglicht (er ist nicht mehr aktiv in dem Bereich).

Viele von uns sind jetzt in einer Midlife-Crisis denn die Zeit ist ab-



zählbar bis zum Altenheim. Irgendwann wollte ich wissen, wie das ist, mal „in Ruhe“ auf der letzten Rille zu fahren. Habe im Ausland bei Fahrtrainings zugesehen und dort ein Team getroffen aus meiner (kleinen) Heimatstadt im Rheinland, das sehr aktiv ist, als Fahrer und Schrauber und

nstrecke entdeckt

Langstreckenrennfahrer. Und über den Kontakt konnte ich dann auch mal selbst teilnehmen, an so einer Trainingsfahrt-Veranstaltung.

Wie das geht?

Veranstalter für Prüf- und Einstellfahrten oder Trainingsfahren findet man auch im Internet. Die Preise und die Ausgestaltung haben weite Bandbreiten; wenn man jemanden kennt, wird es einfacher, wie immer. Vielleicht fängst Du mit BnB/TmC*) an, ist für normale Menschen gemacht,





kann ich aus eigener Erfahrung empfehlen.

Dann Moped auf den Mietanhänger, ans Auto und hin. Zelt nicht vergessen.

Das erste Mal: Das erste Mal war schon schön, deutlich anders als erwartet und zeigte auch Verbesserungsbedarf. Mit Haupt- und Seitenständer und einem chopperreifen Tourenlenker kann man erstaunlich viel ausrichten, geht aber ohne besser.

Und wie ist das nun so, „auf der Renne“, wie es so albern heißt?

Interessant! Man fährt und kann sich ganz auf das Fahren konzentrieren. Der Asphalt ist absolut perfekt in jeder Hinsicht (sogar bei Regen kann man brutale Schräglage fahren!) und es gibt weder Arm-ab-Leitplanken, noch Gegenverkehr, noch unvorhersehbare Situationen.

Kurzum, alles was einen im Straßenverkehr nervt und gefährdet, entfällt. Riesige Ausrutschzonen statt dessen.

Fahren!

Jetzt kannst Du Dich ganz auf Dein Motorrad und Dich konzentrieren. Was für ein Riesenvorteil das ist, rallt man erst langsam. Ich habe mir direkt Instrukturen dazugebucht, die zeigen einem, worauf es ankommt. Damit man souverän und mit Freude um den Kurs kommt. Weiß, was man anfangs macht und was man besser nicht macht. Es ist nicht besonders

kompliziert.

Und dann fängst Du an, zu optimieren.

Wie fahre ich denn da, dort und da hinten? Zu eckig, zu ambitioniert, zu wenig Schräglage, falscher Winkel, zu verkrampft? Blickführung noch Mist, die enge Kurve macht unsicher? Erst einmal saubere Linie fahren. Ganz wichtig, greifbares Ziel. Das kann man nun in Ruhe üben und bekommt möglichst viel Feedback vom Instruktor. Und weil einen gar nichts Böses ablenkt, wird man schon nach wenigen Turns immer schneller und das Grinsen geht nicht mehr weg.

Fällt man eigentlich öfter vom Moped dabei?

Erfahrungsgemäß: Nein. Es kommt echt selten vor, dass überhaupt jemand unfreiwillig Kontakt zum Asphalt bekommt. Anders als auf der Straße, geht das auch meist ohne ernsthafte Probleme ab. Viele fahren jahrelang ohne überhaupt mal „abzusteigen“.

Was beschäftigt einen denn dann?

Wie bremse ich, wo bremse ich, was passiert, wenn man die Kurve zu schnell angeht (man versaut sich die Linie für die nächste Kurve) oder eine ungeeignete Linie fährt (man eiert herum und ärgert sich).



Anstrengend ist Motorsport, plötzlich merkt man es mal selbst. Und was bringt das? Nun, ob man seinen Spaß daran hat, muss jeder selbst herausfinden. Wer seine Angst vor der Schräglage partout bis zum Altersheim kultivieren will, der wird sich entweder bald abwenden oder findet sein Aha-Erlebnis. Aber es ist ein großartiger Lernfortschritt beim sich und die Maschine kennenlernen.

Das Moped wird definitiv beherrschbarer und macht noch mehr Spaß, wenn man es ausgiebig und unverkrampft nahe ans Limit fahren kann. Das Gefühl, dort etwas durch Konzentration, Arbeit und Übung hin zu bekommen, was man so nie





für möglich hielt, kann für viele Menschen ein Glücksmoment sein. Der übrigens anhält.

Frauen und Männer?

Männer haben Testosteron und wollen immer noch etwas näher an die Grenzen, schneller, besser, weiter. So ist unsere Natur. Frauen fahren ohne Messer zwischen den Zähnen, meist

sehr saubere Linie und kommen so zu Geschwindigkeit und Freude. Also ja, es gibt sie beide, wie immer im Leben, oder?

Hat das mit „der Renne“ denn Nachteile?

Jede Menge! Es ist aufwändig (Transport, Wartung und Reparaturen), verbraucht viel Zeit (Anreise und Abreise

oft ins Ausland), kostet Geld (anteilige Streckenmiete, Anreise) und es macht süchtig. Letzteres lässt ersteres aber verdrängen ;-).

Außerdem geht die leistungsorientierte Fahrweise enorm aufs Material, da verschleißene Dinge, die sonst nie bewusst wurden. Und die eine oder andere Optimierung am Moped kommt einem in den Sinn.

In West-Deutschland gibt es nicht viele befahrbare Strecken (weswegen man den Spreewaldring lobend erwähnen kann) und deshalb wenige Termine. So sind viele Veranstaltungen im nahen Ausland. Aber auch das ist mit schnellen Miettransportern kein Problem mehr. Mit meinem Auto hingegen lernt man neue Gegenden kennen, in die man nie freiwillig gefahren wäre.

Rennstrecke, Gas geben, schnell fahren – und dann wird man auf der Straße zum ultimativen Heizer?

Die Erfahrung zeigt das Gegenteil: Wer von der Rennstrecke kommt, sieht erst recht die Leitplanken, die Bitumenflecken, die entgegenkommen den Landkreis-BMW und den Split in der völlig unübersichtlichen Kurve

und den überbreiten Mähbalken vorm Trecker. Du spürst diese Gefahren, greifbar vor Dir. Viele fahren dann deutlich defensiver auf der Straße. Allerdings bleibt die verbesserte Beherrschung der Maschine unbenommen. Am Kreuzungsabbieger oder Kreisverkehr ein kurzes Abwinkeln bis runter zur Fußraste ist jetzt keine unbekannte Angstpartie mehr. Unterm Strich unerwartet positiv.

Für mich war „die Rennstrecke“ eine interessante Erfahrung, hat mich auch noch nicht wieder los gelassen.

Ist jedes Motorrad geeignet?

Schau am STC auf die Rundenzeiten des Instructors mit seiner älteren Harley mit serienmäßiger Bremsanlage und Du fragst nie wieder. Wer gesehen hat, wie „Haase“ mit seinem blauen Roller auf kurvigem Kurs wirklich schnelle Fahrer in Grund und Boden fährt, sieht: Es zählt der Fahrer, kaum das Moped. Auf schnellen Kursen hilft Leistung auf der Geraden immer, nur: Am Gasgriff drehen kannst Du auch in der Garage, Licht kann aus bleiben.

Ist Rennstrecke Luxus?

Ja. Ist es.

BnB/TmC*: <http://www.kurvenrausch.com>

Dietmar





Frauentour des LVRR

Für uns Frauen sind die üblichen Motorradtouren mit unseren Männern zwar für gewöhnlich sehr schön, aber doch manchmal ziemlich stressig. Eine Motorradtour nur mit Frauen ist da irgendwie anders, vielleicht einfach entspannter. Keiner, der einem sagt, was man am Fahrstil alles noch verbessern kann, und jede von uns hat ähnliche kleine Probleme – zum Beispiel: wie stelle ich das Motorrad so ab, dass ich anschließend auch wieder weg komme. Und alle haben Verständnis, weil jede kennt diese Probleme. Und es gibt mal andere Gesprächsthemen als Motorradtechnik, von der wir meist eh keine Ahnung haben. Ich glaube, liebe Frauen, Ihr wisst, was ich meine.

Also warum nicht einmal ein Mo-

torradwochenende ganz ohne die Männer genießen? Zwar bin ich erst ein einziges Mal im vergangenen Jahr eine solche reine Frauentour mitgefahren, aber ich dachte mir, das ist etwas, was in unserem Vereinsangebot noch fehlt, und habe mich entschlossen, eine solche Tour für uns Frauen zu planen. Die Terminfindung gestaltete sich etwas schwierig, da wir ja möglichst viele von uns wenigen selbst fahrenden Frauen im Verein unter einen Hut bringen wollten.

Zuerst war ich etwas enttäuscht, weil wir leider nur drei Frauen waren, die sich an dem ersten Juliwochenende zusammen gefunden hatten. Iris mit ihrer Zweizylinder F 650 GS, Kirsten mit ihrer 900er Tracer und ich mit meiner G 650 GS. Aber, wenn man wie



ich das erste Mal eine Tour führt, ist es gar nicht schlecht, wenn frau erstmal nicht so viele Mitfahrerinnen im Rückspiegel im Auge behalten muss. So war mir das auch mit nur zwei Mitfahrerinnen ganz recht.

Wir trafen uns am Freitagabend in einem Gasthof im winzigen Ort Faulenbutter im Sauerland, wo wir Quartier bezogen. Iris und ich konnten die Anfahrt von Ostwestfalen gemeinsam machen, während Kirsten aus dem Rheinland die Strecke allein in Angriff genommen hat. Der Wetterbericht sah für das Wochenende gar nicht gut aus. Aber wir hatten Glück. Die Anreise war trocken, zum Teil sogar sonnig. Beim Abendessen gab es viel zu erzählen, bevor wir zum Matratzen-Abhören kamen.

Am nächsten Morgen sah das Wetter sehr trüb aus. Aber nach dem Frühstück hatte es wenigstens aufgehört zu regnen und wir wagten uns auf die 200-Kilometer-Tour durch das Sauerland, die mir mein Mann freundlicherweise aufs Navi geladen hatte. Zuerst ging es über das nahegelegene Finntrop über sehr kleine Sträßchen zur Hohen Bracht. Die Aussicht vom Turm war zwar ziemlich wolkgig, aber trotzdem eine nette Abwechslung. Ein schönes Fleckchen Erde. Wir ließen uns von den dicken Wolken nicht abschrecken und folgten weiter den schönen Kurven bis zum Rhein-Weser-Turm, wo wir uns aber nicht län-



ger aufhielten. Über kleine, kurvige Landstraßen führte uns unsere Tour. Und langsam kam dann sogar immer mehr die Sonne raus. Das Fahren in der Dreier-Frau-Gruppe war äußerst entspannt und harmonisch. Wir fuhren durch das Hochsauerland bis in die Nähe von Schmallenberg, wo wir zum Kaffeetrinken einkehren wollten. Ein Vereinskollege hatte mir einen Tipp gegeben, wo man gut Kaffeepause machen kann. Eine Kunstschmiede mit Café. Und tatsächlich war der Kuchen außergewöhnlich gut und reichlich. Das Ambiente der Kunstschmiede war natürlich für uns Frauen gerade das Richtige. Da gab es viele schöne Sachen zu kaufen. Aber wir haben uns diesbezüglich ziemlich zurück gehalten. Trotzdem war es wohl besser, dass der eigentliche Verkaufsladen der Kunstschmiede bereits geschlossen hatte.

Als wir gerade aufbrechen wollten,



kam ein Regenguss herunter. So sind wir einfach noch ein bisschen länger im Café sitzen geblieben. Zehn Minuten später schien die Sonne wieder und wir konnten noch das Außengelände der Schmiede mit seinen vielen Skulpturen besichtigen.

Die Rückfahrt zu unserem Gasthof in Faulebutter war von dort aus nicht mehr besonders weit. Wieder drohten dunkle Wolken, aber wir blieben trocken. Nach dem Abendessen und einem kleinen Verdauungsspaziergang wartete noch ein Highlight auf uns. Irgendwie haben wir es geschafft, den ollen Röhrenfernseher im Aufenthaltsraum des Gasthofes zum Laufen zu bringen. Dort lief nämlich das Spiel Deutschland gegen Italien. Und ich sage Euch: Wenn Frauen gemeinsam Fußball gucken. Es war ein langer, äußerst aufregender Abend mit qualifi-

zierten Kommentaren. Danach fielen wir müde, aber glücklich und zufrieden in unsere Betten. Wir hatten gewonnen. Nicht nur das Elfmeterschießen, sondern auch die Erfahrung, dass wir auch ohne die Männer ein tolles Motorradwochenende auf die Reihe bekommen.

Am Sonntag mussten wir uns leider schon wieder verabschieden und haben nach dem Frühstück den Heimweg angetreten. Bei sonnigem Wetter genossen wir noch eine schöne Rückfahrt.

Uns allen hat es so gut gefallen, dass wir beschlossen haben, im nächsten Jahr wieder ein gemeinsames Motorrad-Wochenende zu verbringen. Vielleicht können wir dann ja noch mehr Frauen davon begeistern, sich uns anzuschließen.

Inge Aufderheide



Sicherheitsarbeit und automatisiertes Fahren

Über die Arbeit im Vorstandsausschuss Erwachsene des Deutschen Verkehrssicherheitsrates berichtet BVDM-Vorstandsmitglied Karin Karrasch.

Der Ausschuss war bei seiner 41. Sitzung am 21./22. Juni bei einem Mitglied des Ausschusses zu Gast: der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH in Radeberg. (Die FSD ist eine Non-Profit-Organisation. Gegründet von Kfz-Prüforganisationen im Jahr 2004, beschäftigt sie in Dresden (Hauptsitz) und Radeberg (Prüflabor) über 100 Mitarbeitende. Die Sachverständigen und Prüfer wenden bei der Hauptuntersuchung (HU) die von der FSD bereitgestellten Fahrzeug individuellen Prüfvorgaben, Zusatzin-

formationen und Hinweise an. Diese gelten für die in Deutschland und in weiteren EU-Mitgliedsstaaten zugelassenen Fahrzeuge aller Fahrzeugarten.)

Unser Hauptthema war Elektromobilität/Fahrerassistenzsysteme.

Der Einstieg in die Sitzung war Praxis orientiert und dauerte zweieinhalb, statt der geplanten anderthalb Stunden. Die Teilnehmer konnten sieben verschiedene Zukunftsfahrzeuge ausprobieren. Prunkstück war ein Tesla-S und ein VW-XL1. Verschiedene E-Motorräder und E-Motorroller und ein Segway standen zur Probefahrt bereit.

Dem Segway gegenüber war ich misstrauisch, ich fühlte mich auf dem Gerät unsicher. Normale E-Motorräder

war ich bereits bei der „Intermot 2014“ Probe gefahren. Aber hier hatte unser Gastgeber eine „eRocket“, bei der man über die Tretbewegung beschleunigen musste. Im Gegensatz zu einem Pedelec gibt es keine direkte Verbindung von den Pedalen zum Hinterrad. Der „Gasgriff“ war „tot“, da war nur die Brem-



Ein Tesla S stand den Ausschussmitgliedern für Probefahrten zur Verfügung. (Foto: Tesla)



se. Es war ein ungewohntes Fahrgefühl und auch gefährlich. Man muss zum Beschleunigen in Schräglage treten und die Stellung der Pedale dabei beachten, um nicht aufzusetzen.

Nach so viel Spaß startete um 15 Uhr die Sitzung. Wir begannen mit der Diskussion über das teil automatisierte Fahren. Alle neuen Tesla S-Fahrzeuge sind mit einem Autopilotensystem ausgestattet. Dieses besteht aus einem nach vorne gerichteten Radar, 12

Ultraschall-Sensoren, einer nach vorne gerichteten Kamera und einem digital gesteuerten Bremssystem. Damit soll das Mode S in Zukunft automatisch die Spur halten, auf Knopfdruck die Spur wechseln, die Geschwindigkeit auf Grund von Verkehrsschildern anpassen und auf den Verkehr reagieren können. Bei uns hätte der Tesla einen Unfall gemacht, wenn der Fahrer nicht eingegriffen hätte. Tage später ist es in den USA dann ja auch tatsächlich zum ersten tödlichen Unfall gekommen. Unter welcher Voraussetzung kann ein Tesla bei einer Autovermietung ausgeliehen werden? Das Fahrzeug kann eine Menge, aber kann der Fahrer das Fahrzeug kompetent bedienen? Muss

es eine Extra-Einweisung wie bei Piloten geben, die auch für jede Baureihe der Flugzeugtypen eine Einweisung nachweisen müssen. Wir erinnerten uns, dass viele von uns die Möglichkeiten unseres Navis nicht optimal ausnutzen. Nur als Beispiel dafür, dass die Geräte immer komplexer werden.

Die ECE-Regel 79 besagt: Bei jeder Fahrerassistenz-Lenkanlage kann der Fahrzeugführer sich jederzeit dafür entscheiden, die Assistenzfunktion durch einen bewussten Eingriff zu übersteuern, um z. B. einem plötzlich auf der Fahrbahn auftauchenden Gegenstand auszuweichen. Dagegen wird beim autonomen Lenkanlagen die Lenkung von Sensoren und Signalen beeinflusst oder gesteuert,

die entweder im Fahrzeug oder außerhalb des Fahrzeugs erzeugt werden. Werden die Programme „Hacker sicher“ sein? Das FDS konnte es. Wie läuft die Korrespondenz zwischen den Marken? Die Diskussion der Juristen, Techniker und Psychologen war sehr interessant und zeigte, dass das autonome Fahren in Deutschland in weiter Ferne liegt. Auch wenn die Industrie



uns anderes erzählt.

Der DVR wird den Dialog zwischen seinen Ausschüssen fortführen, um zu klären: Was ist ein Durchschnittsfahrer? Wie lange fährt ein Mensch bis zu einem Unfall? Dann kann man erst untersuchen, ob die Maschinen wirklich besser sind. Wir haben bereits am 21. Juni 2016 mit einem tödlichen Unfall beim autonomen Fahren gerechnet und uns gefragt, ob unsere Gesellschaft das akzeptieren wird?

Autonomes Fliegen und autonomes Fahren von Schiffen hat sich bewährt. Im Straßenverkehr sieht es aber ganz anders aus. Da muss erst eine Ethik für die Programmierer entwickelt werden: fährt das Auto eine Einzelperson um oder eine Gruppe? Opfert das Auto den einzelnen Fahrer, um eine Gruppe Fußgänger zu retten? Wer würde so ein programmiertes Auto kaufen wollen?

Unter dem Tagesordnungspunkt: Maßnahmen für Geflüchtete und Zugewanderte bekamen wir einen weiteren Einblick in die umfangreiche Arbeit des DVR. In Deutschland sehen wir Mobilität als Grundvoraussetzung für Teilhabe am öffentlichen Leben. Daher hat der DVR Broschüren und eine Smartphone-App für die Neubürger herausgebracht, um ihnen unsere Verkehrsregeln zu erläutern. Im Irak dagegen gelte es, schnell auf das Verhalten des Anderen zu reagieren.

Zum Thema Ablenkung bei Fahr-

zeugführenden wurde, nach ausgiebiger Diskussion, eine Vorstandsvorlage beschlossen. Damit soll das Thema gestärkt werden. Bei der Unfallaufnahme soll ein eigener Punkt geschaffen werden. In der Fahrschulausbildung soll intensiver über die Folgen gesprochen werden und die Politik soll die Novellierung des §23 Absatz 1a StVO zügig umsetzen.

Der DVR arbeitet mit großen Unternehmen zusammen, um die Wegeunfälle zu minimieren, die in letzter Zeit angestiegen sind. Da engagieren sich auch die gesetzlichen Unfallversicherungen.

Für die Jugend gibt es einen Aktionsplan: Check Dein Risiko!, in Zusammenarbeit mit den Schulen.

Fazit: Fahrerassistenzsysteme werden vom DVR voll unterstützt, aber autonomes Fahren wirft zu viele ungelöste rechtliche und ethische Fragen auf und wird es vorläufig in Deutschland nicht geben. Es darf keine Geschäfte auf Kosten der Sicherheit geben. Ethische Entscheidungen darf man nicht Maschinen überlassen. Die Politik drückt sich vor einer ethisch-philosophischen Entscheidung, um Arbeitsplätze nicht zu gefährden. Unser Rechtssystem geht nur von handelnden Menschen aus!

Elektromobilität ist aufgrund ihrer Geräuschlosigkeit gefährlich. Die Bevölkerung ist überrascht von der Geschwindigkeit der E-Bikes.





BVDM engagiert sich für Kinderhospiz

Bereits zum achten Mal fand am 6. August das Düsseldorfer Mopped-Schützentreffen statt. Diesmal stimmten im Vergleich zu den vergangenen Jahren wenigstens schon mal das Wetter, die Besucherzahl und auch die Laune der Teilnehmer. Ab 10 Uhr begann die Veranstaltung mit einem tollen Programm: Live-Bands, Motorradgottesdienst, Aussteller, Tombola und viele

Infostände lockten auf das Veranstaltungsgelände, organisiert durch die Düsseldorfer Mopped-Schützen.

Die Mopped-Schützen schlossen sich vor langer Zeit aus verschiedenen Motorrad fahrenden Kompaniemitgliedern des Benrather Schützenvereins zusammen. Sie sind immer offen für neue Mitglieder, treffen sich einmal im Monat zum Stammtisch und haben sich eins ganz besonders zu Her-





zen genommen: das Düsseldorfer Kinder- und Jugendhospiz Regenbogenland zu unterstützen und jährlich eine Benefizveranstaltung stattfinden zu lassen.

Ich freute mich besonders auf den Tag – mein erster Motorradkorso auf dem ich selbst als FahrerIn teilnehmen durfte und doch wäre es fast gescheitert . . .

Nach dem ersten Halt wollte ich mein Motorrad zu den anderen Motorrädern stellen, welche für den Korso alle geordnet auf dem Platz parkten, doch mein Motorrad sprang einfach nicht mehr an, es war mal wieder die Batterie. Ich muss wohl so hilflos ausge-





sehen haben, dass ganz schnell Rettung nahte. Jemand vom BVDM kam auf mich zu, erkannte sofort das Problem und bot seine Hilfe an. Er schob mein Motorrad zum BVDM-Stand



und dort war nicht nur eine Steckdose, sondern auch ein Ladegerät vorhanden. Erleichterung kann ihn mir auf

und während meine Batterie laden konnte, genoss ich ein leckeres Frühstück und eine ausführliche Einfüh-





rung in die Organisation des Bundesverbandes der Motorradfahrer und dessen Aktivitäten.

Pünktlich um 13 Uhr startete der durch die Polizei begleitete Motorradkorso mit meinem und rund 250 anderen Motorrädern quer durch die Stadt. Vor Ort wurden wir herzlich mit kühlen Getränken und freundlichen Gesichtern am Kinderhospiz empfangen. Durch die freiwilligen Helfer und das liebevoll eingerichtete Haus, wurde die Aufgabe des Regenbogenlandes schnell deutlich. Sie ermutigen Kinder und Jugendliche, begleiten sie

in schwierigen Lebensphasen und versuchen, ihnen schöne und unbeschwerte Momente zu ermöglichen. Nach einer kleinen Pause ging es zurück zum Veranstaltungsort auf dem ein abwechslungsreiches Programm bis in den Abend stattfand.

Der Erlös des gesamten Tages kommt dem Kinderhospiz zu Gute und wird jedes Jahr offiziell auf der Benrather Prummekirmes überreicht. In den vergangenen Jahren kamen so insgesamt schon 17.522 Euro an Spendegeldern zusammen.

Larissa Godau

Route am Computer planen

Am 21. Mai fand in Schwerte ein Navikurs zum Thema „Routenplanung mit dem PC“ statt.

Der Kurs richtete sich an Garmin-Nutzer, die ihre Routen mit der Software „Basecamp“ planen möchten.

Bei einer kurzen Vorstellungsrunde der neun Teilnehmer stellte sich heraus, dass einige mit Basecamp noch keine Berührungspunkte und andere schon einige Erfahrungen gesammelt

hatten.

Nach dem ersten Teil, in dem einige Grundlagen und Begriffe erklärt wurden, haben wir uns in Absprache mit den Teilnehmern entschieden, zwei Gruppen zu bilden.

Peter A. nahm sich mit einer Gruppe das Onlinetool „Motoplaner.de“ vor. Mit Motoplaner lassen sich auf recht einfache Art Routen planen und in allen möglichen Formaten abspeichern





man sie zuhause im Internet findet, an eigene Bedürfnisse angepasst werden kann, wurde ebenso gezeigt, wie das Übertragen an ein Navigationsgerät.

Nach rund fünf Stunden endete der Kurs und die Teilnehmer hatten genügend Grundlagen, um sich bei der künftigen Routenplanung am Computer intensiv mit den zahlreichen Möglichkeiten beschäftigen

und die eigenen Vorlieben berücksichtigen zu können.

Bei entsprechender Nachfrage von BVDM-Mitglieder oder auch Motorradfahrern, die (noch) nicht Mitglied sind, bieten wir bestimmt nochmal einen Kurs an.

Michael Bojert

und weitergeben.

Die zweite Gruppe beschäftigte sich mit Basecamp. Das anlegen einer Ordnerstruktur, importieren von bereitgestellten Daten und verschiedene Arten einer Routenerzeugung wurden geübt.

Wie eine vorhandenen Route, wie

Ins Schwarze getroffen

Seit etwa einem Jahr existiert nun die LV Rhein-Ruhr „Außenstelle Ostwestfalen Lippe“. Mibo aus Gütersloh hat diesen BVDM-Stammtisch, der regelmäßig alle zwei Monate im Raum Gütersloh stattfindet, ins Leben gerufen. Wir sind ein recht munterer Haufen von etwa zwölf Teilnehmern (aus Gütersloh, Bielefeld, Bad Lippspringe und Wadersloh), die

mehr oder weniger regelmäßig dabei sind. Oft kommen auch noch gern gesehene Gäste dazu, die die ein oder andere Aktion bei uns mitmachen. Denn wir sind ja nicht nur ein Stammtisch, sondern wir lassen uns auch immer mal wieder Aktionen einfallen, die außerhalb der normalen Treffen stattfinden. So haben wir bereits im letzten Jahr eine gemeinsame Saison-



abschlussfahrt und eine Weihnachts-Gartenparty gemacht. Alle Teilnehmer waren begeistert. Für dieses Jahr war neben der leider ins Wasser gefallenen Tour zum Saisonstart noch ein anderes Event geplant. Es muss ja nicht immer Motorradfahren sein. An einem

schönen Samstagnachmittag Ende Juli treffen wir uns zur Bogenjagd in Willebadessen. Dort gibt es einen sogenannten 3D-Parcours zum Bogenschießen. Pfeil und Bogen kann man leihen, und dann wird man zunächst in die Schießtechnik eingewiesen.

Nach den Schießübungen am Platz geht es in den Wald auf die Pirsch. Dort gibt es Rehe und Wildschweine, Bären und Füchse, Hasen, Adler und vieles mehr, die es zu erlegen gilt. Aber keine Angst – sie sind alle nur aus Pappmaschee. Jeder Schütze hat pro Tier drei Pfeile, um das Ziel zu treffen. Es klappt nicht immer, aber immer öfter. Trifft man nicht, muss oft die ganze Mannschaft nach den verschossenen Pfeilen





suchen. Das kann schon mal eine Weile dauern, bis man alle Pfeile aus dem Unterholz gefischt hat. Unser Vorturner zeigt uns zwischendurch immer wieder, wo der Hammer hängt, wenn er mit einem gezielten Schuss aus weiter Entfernung ins Schwarze trifft. Das Grinsen auf den Gesichtern wird im Laufe des Parcours immer breiter. Wir fühlen uns fast wie Robin Hood. Alle sind begeistert bei der Sache. Mit dieser Aktion haben wir scheinbar auch im übertragenen Sinne voll ins

Schwarze getroffen.

Natürlich muss dieser schöne Nachmittag auch den passenden Ausklang finden. So fahren wir anschließend zu einem nahe gelegenen Landgasthof zum Essen und lassen unsere „Heldentaten“ noch einmal Revue passieren.

Wenn Ihr im Raume Ostwestfalen Lippe wohnt und uns gerne einmal kennenlernen oder sogar mitmischen möchtet, dann meldet Euch einfach bei Michael unter 05241/36998.

Inge Aufderheide



Gespanntraining im hohen Norden

Auch 2016 startete der BVDM wieder seine Gespann-Ausbildungs-Tour in Norddeutschland. Dort, wo Kurse solcher Art eher selten anzutreffen sind, waren dann die Plätze auch schnell ausgebucht. Von Kiel bis Hannover reisten die acht Teilnehmer an, um Handling und Verkehrssicherheit auf drei Rädern zu üben und zu perfektionieren.

So wurden beim Grundagentraining in Lüneburg vorrangig die Eigenarten des asymmetrischen Dreirades theoretisch und in praktischen Übungen beleuchtet. Das am Samstag, 5. Juni, durchgeführte Training verging bei Bremsübungen, Beherrschung des Fahrens auf zwei Rädern, lastabhängigem Lenken, Schieberfahrten, Blickführung und vielen Tipps und Tricks schnell vorüber.

Ganz anders das Gespann-Kurventraining am folgenden Sonntag auf dem technisch optimal ausgestatteten ADAC-Platz. Hier war die Vorraus-





setzung zur Teilnahme schon deutlich an einen hohen Erfahrungswert in Sachen Gespannfahren geknüpft. Kreisfahren auf zwei Rädern, sehr gute Kenntnisse des eigenen Bremssystems und dessen Wirkung in Krisensituationen, Schlinger- und Rutscherfahrten in bewässerten Kurven, Verhalten bei verschränkter Fahrbahn in S-Kurven, Fahrzeugversatz und noch einiges mehr kennzeichneten den anspruchsvollen Tagesverlauf. Die acht Teilnehmer waren durchgehend begeistert von den vorhandenen Möglichkeiten und den zusehends

wachsenden Fähigkeiten.

Und der Trainer? Uwe hat sich auch gefreut und war sehr zufrieden!!!!

up

Info: Auch 2017 ist eine Nord-Ausbildungstour geplant. Nähere Infos ab Januar 2017 auf: www.bvdm.de.



Kreuz und quer durch den Schwarzwald



Die Deutschlandfahrt des BVDM ist eine tourensportliche Veranstaltung, die jedes Jahr in einer anderen Region Deutschlands stattfindet. In diesem Jahr war es der Schwarzwald mit Zielort Schonach. Mehrere Autoren schildern die Deutschlandfahrt aus ihrer Sicht.

Ich bin ganz begeistert von der Fahrt durch den Schwarzwald zurück gekommen. Die Kurven schlängelten

sich durch die herrliche Landschaft. Vorbei an Felsen, Mühlen Tälern. Die Kontrollen auf den Bergen und an den Gewässern waren gut ausgesucht und beeindruckend. Wir konnten reichlich durch die Landschaft fahren und mussten nicht in große Städte. Dazu das schöne Wetter. Seit Jahren hatten wir uns nach den Deutschlandfahrten immer vorgenommen, die schönsten Ziele noch einmal zu besuchen, aber es war nie etwas daraus geworden. Seit drei Jahren mache ich es an-



ders. Ich fahre ein paar Tage vor der Deutschlandfahrt (DLF) in die Region, und fahre die Kontrollen vorher ab. Da habe ich Zeit, die Landschaft und die ausgesuchten Orte intensiv zu erleben. Ich schwärme jetzt noch von dem Blick auf die Alpen und den Rhein.

Die Lebensumstände der Bevölkerung vor 100 Jahren, die zur Auswanderung aus Armutgründen führte, erinnern mich an die Menschen, die heute zu uns kommen. So bin ich am Freitagmorgen beim Start schon mit der Gegend vertraut und freue mich auf die schönen Ziele. Es bleibt dann der Ehrgeiz, die ausgewählten Kon-

trollen in der Mindestfahrzeit auch zu erreichen. Was mir bislang nur in Einzelfällen gelang. Dieses Mal war es anders. Die Zeiten waren großzügig bemessen. So habe ich zum ersten Mal alle meine selbstgewählten Kontrollen in dem Zeitrahmen anfahren können.

Am Ziel in Schonach gab es eine herzliche Begrüßung. Man freute sich über das Wiedersehen alter Bekannter und lernte neue Mitfahrende kennen. Ich konnte mich mit den Mitfahrenden über unsere Erlebnisse auf der Fahrt austauschen. Ein örtlicher Sportverein bewirtete uns aufmerksam mit einem



Vor dem Start an der Hauptkontrolle 10 (Christel und Horst): Carsten, Horst, Stefan, Steffi, Michael, Dietrich und Karin starteten hier am Freitag. (Foto: Lenzen)



leckeren Büfett. Es war ein gelungenes Fest.

Die Heimfahrt verlief auch gut. Die Staus bei Karlsruhe konnte ich als Solofahrerin gut meistern. Mein Mitgefühl gilt den Gespannfahrenden, die wohl in der Hitze braten mussten. 10 Minuten nachdem ich zu Hause angekommen war, fing es an zu donnern und dann kam auch der Regen. Gut, dass ich mir keine lange Pause gegönnt hatte.

Ich freue mich schon auf die nächste DLF. Dann gibt es eine andere Ecke Deutschlands zu entdecken.

Karin Karrasch

Die Gummibärchen-Kontrolle ist fast schon Kult

In diesem Jahr führte uns die Deutschland-fahrt nach Baden-Württemberg mit Zieleinlauf in Schonach. Unsere Hauptkontrolle (HK) 6 lag in Nidereschach, Ortsteil Fischbach, einem kleinen Örtchen am Ostrand des Schwarzwaldes in der Nähe von Villingen-Schwenningen.

Auf meiner Anreise am Donnerstag musste ich noch einen Stopp in Schonach einlegen, da Wolfgang, dieses Jahr selbst mit Motorrad unterwegs, noch Sachen für den Zieleinlauf und



Die drei Damen von der Gummibärchen-Kontrolle: Dagmar, Elvira und Nora (v.l.). (Foto: Misch)

die Auswertung der Teilnehmerhefte brauchte.

Kleine Anekdote dazu: Als in Schonach mein Handy klingelte, stellte ich das Auto in einer Seitenstraße ab.

Wolfgang war dran: „Hallo Dagmar, wo bist Du jetzt?“ Antwort: „In Schonach und stehe vor dem Rathaus“. Meine Frage an Wolfgang, wo er denn sei: „Ich bin in Schonach und sitze vor dem





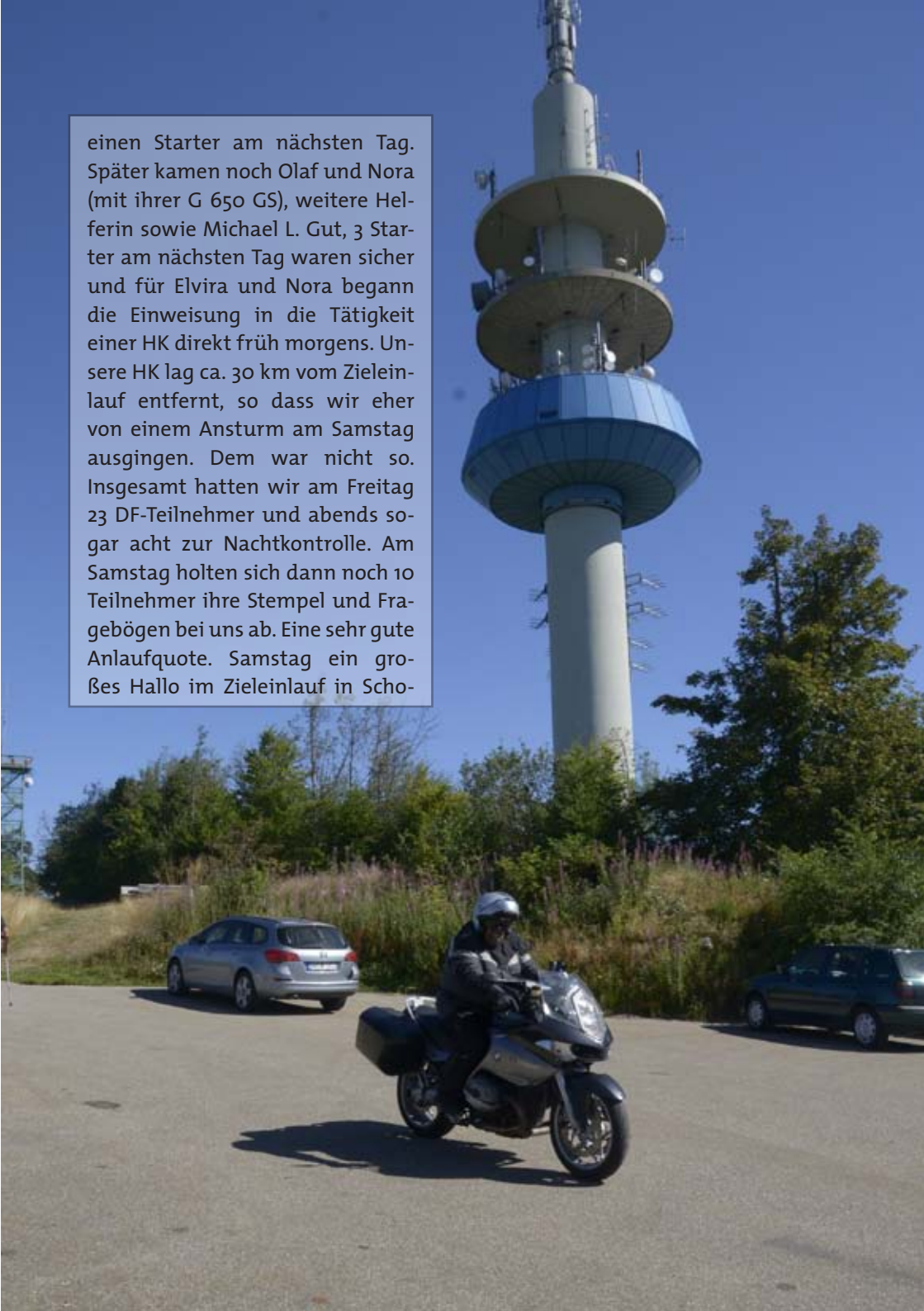
Inzwischen war auch Kalle eingetroffen, und nachdem Wolfgang in seiner Unterkunft vor allem die Motorradklamotten in etwas luftigere Kleidung gewechselt hatte, sind wir dann

Rathaus“. Wolfgang, der vor einem Café zwischen Rathaus und seiner Unterkunft bei einem Stück Kuchen saß wartete darauf, dass der Wirt zum Einchecken ins Hotel von seiner Wanderung zurückkam. Ich hab mich dann von ihm zu einem Milchkaffee einladen lassen.

zum Haus des Gastes. Gegen 16 Uhr machte ich mich auf den Weg zur HK 6. Elvira, eine meiner neuen Sparringspartnerinnen an der Kontrolle, war bereits einen Tag vorher mit Michael W. auf ihrem Gespann BMW GS 1000 mit Russen-Boot dort angekommen. Somit hatten wir durch Michael schon



einen Starter am nächsten Tag. Später kamen noch Olaf und Nora (mit ihrer G 650 GS), weitere Helferin sowie Michael L. Gut, 3 Starter am nächsten Tag waren sicher und für Elvira und Nora begann die Einweisung in die Tätigkeit einer HK direkt früh morgens. Unsere HK lag ca. 30 km vom Zieleinlauf entfernt, so dass wir eher von einem Ansturm am Samstag ausgingen. Dem war nicht so. Insgesamt hatten wir am Freitag 23 DF-Teilnehmer und abends sogar acht zur Nachtkontrolle. Am Samstag holten sich dann noch 10 Teilnehmer ihre Stempel und Fragebögen bei uns ab. Eine sehr gute Anlaufquote. Samstag ein großes Hallo im Zieleinlauf in Scho-





nach. Die Deutschlandfahrer sind eine große Familie und Erstatteter werden herzlich aufgenommen. Einen davon hatte ich auch an unserer HK.

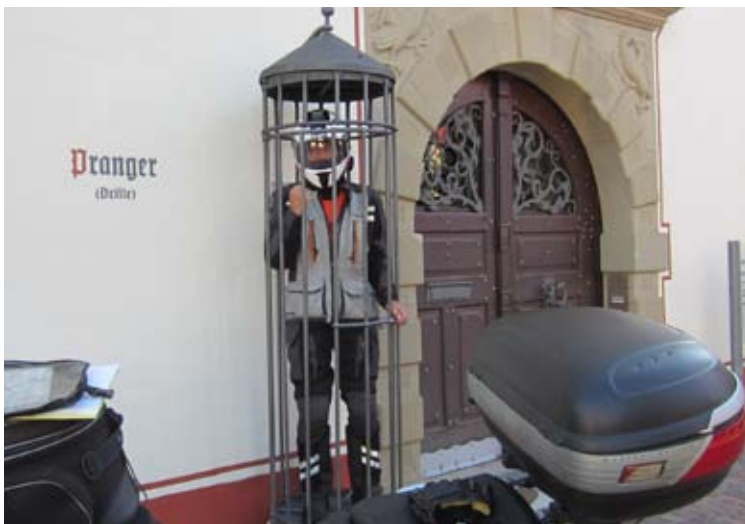


Er ist über unsere Homepage (www.bvdm.de) auf unsere Veranstaltung aufmerksam geworden und hatte sich zur DF angemeldet. Seine Begeiste-

rung und das Grinsen im Gesicht sind sehr nachhaltig in meinem Gedächtnis geblieben. Elvira und Nora hat die HK-Besetzung trotz zeitweiligem Leer-

lauf sehr viel Spaß gemacht – im nächsten Jahr wollen sie eine Hauptkontrolle allein machen. Auf ein gesundes Wiedersehen 2017.

Die Gummibärchen-Kontrolle



Spaß und Genuss

Als klar war, dass ich mir zur Deutschlandfahrt frei nehmen konnte, habe ich mich auch direkt angemeldet. Die Deutschlandfahrt ist ein fester Bestandteil im BVDM-Veranstaltungskalender und mir hat die Teilnahme bislang immer großen Spaß gemacht. Und der geht schon los, bevor der Motor das erste Mal gestartet wird. Und zwar mit dem Eintreffen der Fahrtunterlagen. Aus den zwölf Hauptkontrollen mit jeweils drei Nebenkontrollen, von denen eine



immer unbekannt ist, gilt es, die beste Tour auszuarbeiten. Die Kontrollen sind unterschiedlich bepunktet, je nachdem wie gut sie zu erreichen sind. Dazu müssen vor Ort noch jeweils drei Fragen richtig beantwortet werden, um die volle Punktzahl zu erreichen. Es gelten Mindestfahrtzeiten, die auch genau kontrolliert werden, denn es geht bei dem Wettbewerb eben nicht um Schnelligkeit, sondern um das gute Planen und richtige Navigieren. Ob mit Karte oder mit Navi spielt keine Rolle, denn es gibt extra eine Geodashing-Klasse. Hier bekommen die Teilnehmer die exakten Koordinaten geliefert, mit denen sie ihr Navi „füttern“ können. Die anderen



suchen sich die Ziele herkömmlich auf der Karte und mit Hilfe des Computers heraus.

Die Mindestfahrzeiten sind so gestaltet, dass zwischen den Hauptkontrollen ohne Nebenkontrolle mindestens eine Stunde liegen muss, pro Nebenkontrolle kommt dann noch eine halbe Stunde dazu, so dass zweieinhalb Stunden eingehalten werden müssen, wenn man alle drei Nebenkontrollen besucht. Gestartet wird freitags um 8 Uhr morgens, an der Nachtkontrolle muss man bis 19 Uhr angekommen sein. Eine halbe Stunde Karenzzeit gibt es. Wer später kommt, scheidet aus. Am Samstag geht es ebenfalls um 8 Uhr los, Zielankunft ist bis 14 Uhr. Wer jetzt nachrechnet, stellt fest, dass in der zur Verfügung stehenden Fahrzeit gar nicht alle Haupt- und Nebenkontrollen besucht werden können. Es kommt also darauf an, die richtige Kombination zu finden, die



die meisten Punkte bringt, wenn man denn gewinnen will.

Ich musste leider alleine mit meinem Gespann fahren, da meine bessere Hälfte nicht freinehmen konnte. „Ohne mich hast Du sowie keine Chance auf eine vordere Platzierung“, meinte sie nicht ganz zu unrecht, obwohl wir auch zu zweit auch noch

nie gewonnen haben. Aber das ist auch gar nicht meine Absicht. Letzter werde möchte ich auch nicht, von daher habe ich bei der Ausarbeitung schon darauf geachtet, hoch bepunktete Ziele herauszusuchen, aber ich hatte auch eine Alternative ins Auge gefasst und es letztlich auch locker angehen lassen. Schließlich wollte ich zwischendurch noch ein paar Fotos machen,



Fritz genießt das Wetter und die schöne Aussicht am Standort seiner Hauptkontrolle.

denn ein Bericht für die Ballhupe war ja auch geplant. Da der BVDM in diesem Jahr auch wieder einen sehr interessanten Jahreswettbewerb veranstaltet, bei dem rund 130 Ruinen in ganz Deutsch-



Ankunft am Zielort, dem Haus des Gastes in Schonach.

land besucht werden können, hatte ich für die Fahrt zu meinem ersten Start auch zwei Ruinen eingeplant und eine weitere für die Rückfahrt.

Die ersten rund 300 Kilometer der Anreise absolvierte ich auf der Autobahn, dann ging es ab auf die Landstraße. Der Verkehr hielt sich insge-



Vom Ein- bis zum Sechszylinder, von der Enduro über Tourer bis zu Chopper und Sportmaschine war bei der Deutschlandfahrt alles vertreten. (Foto: Misch)



Abgabe der Wertungshefte an der Zielkontrolle.

samt in Grenzen, die Temperaturen nicht, es war richtig heiß und hinter der Vollverkleidung der K 100 kam ich ordentlich ins Schwitzen. Die erste Ruine war auch bald gefunden, doch angesichts der Temperaturen waren die Aussicht, die Burgreste auf der Anhöhe zu Fuß zu erklimmen, wenig verlockend und es blieb bei einem Foto aus der Ferne. Auf dem Rückweg von der nächste Ruine zum Motorrad sah ich eine Maschine, die mir bekannt vorkam und gleich darauf auch Steffi und Stefan, die ebenfalls auf ihrer Anreise einige Stippvisiten zu Ruinen eingeplant hatten. Wie sich im Gespräch herausstellte, wollten sie am nächsten Morgen ebenfalls an der Hauptkontrolle bei Christel und Horst starten, hatten aber ein anderes Quartier gewählt. Doch der direkte Weg zur Un-

terkunft stand noch nicht auf meinem Plan, ich wollte erst noch einige schöne Strecken genießen, so dass ich gegen 18.30 Uhr mein Tagesziel erreichte. Pünktlich um 8 Uhr am nächsten Morgen schickte Horst, nachdem er die Fragebogen verteilt hatte, auf denen auch die unbekannte Nebenkontrollen angegeben ist, Karin, Dietrich, Karsten, Stefan und Steffi und mich auf den Weg. Die Motoren hatte keine Gelegenheit warm zu werden, denn nur wenige hundert Meter vom Start entfernt, lag schon die unbekannte Nebenkontrolle. Die Fragen war bald beantwortet und es ging weiter zur nächste Kontrolle. Auch hier lief alles Probleme ab und schnell verloren sich die gemeinsam gestarteten aus den Augen. An der nächsten Hauptkontrolle bei Friedrich Wilhelm gab es dann ein Wiedersehen mit den anderen, wir hatte alle genug Zeit, und konnten uns in Ruhe unterhalten, bevor wir die Motoren wieder starteten, um nach weniger als einem Kilometer erneut zu stop-



pen, da die unbekannte Nebenkontrolle erreicht war. Da hatte ich meine Planung schon ein wenig geändert, denn ich hatte bei den ersten Hauptkontrollen nicht alle Nebenkontrollen eingeplant. Da sie aber günstig lagen, war es auch sinnvoll, sie anzufahren.

Die Fahrt machte Spaß, kleine kurvige Straßen, relativ wenig Verkehr, eine tolle Landschaft und super Wetter, eigentlich schon zu heiß. Und die Hitze war es auch, die mich veranlasste, meine Pläne erneut zu ändern und eine Hauptkontrolle ganz aus dem Programm zu nehmen. Wie sich im Nachhinein herausstellte, hätte ich auch das problemlos schaffen können, denn Wolfgang und Kalle hatten alle Nebenkon-



Nach der Ankunft gab es viel von den Erlebnissen auf der Fahrt zu berichten.

trollen so ausgewählt, dass sie ohne Stress zu bewältigen waren. Egal, ich hatte ja von Anfang an die Absicht, den Spaß in den Vordergrund zu stellen und nicht die Punkte.

Und Spaß hatte ich reichlich bei den herrlichen Kurven, und der Verschleiß des Beiwagenrades hielt sich in Grenzen, da es des öfteren keinen Bodenkontakt hatte. Es blieb Zeit für genügend Pausen, um zu essen und auch den Flüssigkeitshaushalt wieder auszugleichen. Durch meine Planänderung kam ich mehr als eine Stunde früher bei meiner Nachtkontrolle, der Gummibärchen-Kontrolle, an. Katja und Thomas übernachteten auch hier und kurz vor Ablauf der Karenzzeit traf auch Dietrich ein, mit dem ich ja morgens gestartet war.



Ein süßes Dankeschön, Honig aus eigener Produktion, übergab Hanni an Wolfgang. (Fotos: Lenzen)



Er war ziemlich fertig, was nicht dem Wetter, sondern vielmehr einem Unfall geschuldet war, wie er berichtete. Er hatte richtig viel Glück und außer einer Knieprellung nicht viel abkommen, auch sein Motorrad war fahrbereit. Ganz überrascht war Dietrich, als er erfuhr, dass er nicht ausgeschieden war, sondern am nächsten Tag wieder starten durfte. Der Samstag verwöhnte ebenfalls mit tollem Wetter, schönen Zielen und hervorragenden Motorradstrecken. Auch den ein oder anderen Deutschlandfahrer sah oder traf ich unterwegs. Entspannt waren alle, die nach und nach dann bis 14 Uhr am Zielort in Schonach eintrafen. Mit

der Besichtigung der Sprungschanze war noch ein Programmpunkt vorbereitet, mich zog es allerdings in das Schwimmbad des Hotels, um richtig abzukühlen und die Muskeln zu entspannen. Am Abend stand dann im Haus des Gastes die Siegerehrung an. Doch vorher gab es noch ein leckeres Abendessen. Wolfgang spannte die Teilnehmer nicht allzu lange auf die Folter und während im Hintergrund auf der Leinwand alle Nebenkontrollen zu sehen waren, nahm er die Siegerehrung vor. Er berichtete noch von der Vorbereitung der Tour im April, bei der er Hanni kennengelernt hatte, die ihn und Kalle bei den winterlichen



Der große Saal im Haus des Gastes bot einen guten Rahmen für die Siegerehrung der Deutschlandfahrt.



Die Ergebnisse

Einzel:

1. Olaf Biethan
2. Carsten Jakobs
3. Wolfgang Dziuba

Mannschaft:

1. Die Mettmänner mit Wolfgang Dziuba, Werner Conen, Uwe und Charlotte Roßman
2. BVDM-Vorstand mit Karin Karasch, Olaf Biethan und Michael Lenzen
3. Die Hessen mit Uwe Schneider,

Franz Lang, Christof Misch und Harald Hormel.

Teamwertung:

1. Uwe und Charlotte Roßmann
2. Thomas und Katja Thiel
3. Burkhard Broßheit-Schwenker und Petra Schwenker

Einzel Geodashing:

1. Christoph Nießner
1. Bernd Nießner
3. Michael Niederberger



Eine starke Truppe, ohne die es keine Deutschlandfahrt geben würde: Die Helfer an den Kontrollen und die Organisatoren Wolfgang und Kalle.

Straßenverhältnisse in ihrem Haus mit Kaffee versorgt hatte, während sie auf den Schneeräumer warteten. Hanni, die längst im Rentenalter ist, fährt sei vielen Jahren Motorrad und hat mit ihrem Mann eine schöne Sammlung alter Motorräder zusammengetragen, die sie Kalle und Wolfgang zeigte. Hanni war als Ehrengast bei der Siegerehrung anwesend. Viel und lang anhaltenden Applaus spendeten alle Teilnehmer Wolfgang und Kalle für eine toll ausgearbeitete Deutschlandfahrt und den vielen Helfern an den Kontrollen, ohne die eine Deutschlandfahrt gar nicht möglich

wäre. Auch an dieser Stelle allen noch einmal ein ganz herzliches Dankeschön. Es war eine rundum gelungene Veranstaltung mit sehr zufriedenen Teilnehmern und Helfern, die noch lange zusammensaßen und sich austauschten.

Nach dem Frühstück am nächsten Morgen hieß es Abschiednehmen. Und wenn es geht, wollen alle im nächsten Jahre wieder dabei sein. Und hoffentlich auch noch eine Menge Teilnehmer mehr, denn die Deutschlandfahrt des BVDM hat richtig viele Teilnehmer verdient.

Michael Lenzen

Glück im Unglück



Mit leichten Verletzungen davon gekommen ist Hans Helmut Stellwag, der bei der Deutschlandfahrt verunglückte. Wolfgang und Uwe besuchten den Pechvogel im Krankenhaus

und übergaben ihm eine Kachel, mit Motiv der Deutschlandfahrt Über den Besuch hat er sich sehr gefreut und den Ärger über die kaputte Maschine wird er auch bald vergessen haben.

Heimfahrt mit Hindernis

Nach einem wunderbaren Wochenende mit super Wetter, netten Leuten und Gesprächen und tollen Strecken, ging unsere Fahrt leider nicht ganz so problemlos zu Ende.

Nachdem wir in Butzbach die A5 verlassen hatten, stellte bei der Trophy SE die Kupplung ihren Dienst ein! Bis zur nächsten Tankstelle haben wir es noch

geschafft. Da konnten wir in der klimatisierten Tankstelle auf den ADAC warten, der uns und die Triumph dann bis nach Paderborn zur Werkstatt gebracht hat. Von dort haben uns dann unsere lieben Nachbarn Tim und Ute nach Hause geholt.

Mit lieben Grüßen und einem Dankeschön an die Organisation und die Helfer. **Petra u Burkhard Schwenker**



Motorradfahren 2020, Trends und technische Lösungen

So lautete das Thema eines Vortrages, den der Aachener Bezirksverein des VDI Aachen angeboten hat. Referent war Prof. Dr.-Ing. Karl Schaller, der Leiter Entwicklung Motorrad bei BMW seit 2014. Natürlich interessierte mich dieses Thema und so lernte ich zunächst einmal, mich an in den weitläufigen Gebäuden der renommierten technischen Universität, der RWTH Aachen, zurecht zu finden.

Um eins vorweg zu nehmen. Der Vortrag war äußerst interessant, jedoch wäre der Titel „BMW Motorrad 2020“ passender gewesen. Verziehen, wer an der RWTH Aachen einen solchen Vortrag hält, möchte sich auch als Arbeitgeber für qualifizierte Ingenieure vorstellen. Dementsprechend hochwertig waren auch die gezeigten Videos und Präsentationen. Auch für mich war es faszinierend zu sehen, was im Zylinderkopf eines Vierzylinders bei 16.000 Umdrehungen passiert. Die technische Herausforderung liegt darin, noch sicher zu stellen, dass auch bei diesen Drehzahlen und sich bildendem Ölnebel alle Teile zuverlässig geschmiert werden. Ohne Simulation und entsprechende Programme ist eine Entwicklung gar nicht mehr denkbar.

Warum es eine eigene Motorradentwicklung bei BMW gibt, erklärte Prof. Schaller mit folgendem Vergleich: Ein Lkw hat ca. 10 PS/to. Ein Pkw ca. 100 PS/to. Ein Motorrad dagegen 1000 PS pro Tonne. Das sind ganz andere Anforderungen und das erfordert eine eigene Entwicklung. Interessant war dabei auch die Aussage: Die Entwicklung wird weitergehen. BMW-Motorräder werden immer mehr Leistung erhalten. Nicht weniger, auch wenn schon heute die eigenen Supersportler ohne Regelsysteme gar nicht mehr beherrschbar sind. Aber dann entwickelt man die dazu.



Prof. Karl Viktor Schaller. (Foto: BMW)



Das Thema autonomes Fahren ist für motorisierte Zweiräder kein Thema. Sie werden auch in Zukunft vom Motorradfahrer gefahren. Ein großer und wichtigerer Entwicklungsbereich ist aber die „connected mobility“. Das bedeutet, die einzelnen Fahrzeuge, auch Motorräder, tauschen untereinander Informationen aus.

Das im Titel genannte Jahr 2020 wurde nur in einem Punkt erwähnt. Die ab 2020 geltenden Abgasvorschrift Euro 5 für Motorräder, vergleichbar mit Euro 6 für Pkw, erfordert noch intensive Entwicklungsarbeit und kann aktuell noch nicht erreicht werden. (In der Euro 5 werden auch noch neue Lärmgrenzwerte festgeschrieben, die Abstimmungen dazu laufen

noch, Anm. der Redaktion). In einem der Hightech-Videos zum Ladungswechsel und dem Verhalten im Abgaskanal, sagte dann Prof. Schaller fast wörtlich „Das Klappensystem im Auspuff ist nicht für die Leistung. Es dient dazu, Geräuschtests zu bestehen“! Und noch etwas betonte Prof. Schaller mehrfach. Das Motorrad ist ein Freizeitgerät! Zumindest für BMW. Einleitend lieferte er dazu sogar Zahlen. 2015 wurden weltweit 116 Millionen PTW produziert. Also motorisierte Zweiräder (Powered Two wheeler). Davon hatten lediglich 894.000 über 500 ccm. Also noch nicht einmal ein Prozent. Aber alle BMW Motorräder.

Das Thema Elektro-Motorrad ist noch nicht wirtschaftlich und wird



kein Thema für BMW. Mit dem E-Roller möchte man Kompetenz beweisen und 1000 Stück im Jahr verkaufen. Zudem halte BMW Elektromotorräder für zu schwer. Interessant im Vortrag war auch die eine oder andere Information, die man mitnimmt. Der durchschnittliche BMW-Motorradkäufer ist 52 Jahre alt. Oder aus Homologationsgründen wird die 1000er Sportler in China mit 1001 ccm angeboten. Die neue BMW mit 310 ccm wurde in Indien entwickelt und in Brasilien gebaut. Sie ist für den Weltmarkt gedacht.

Mein persönliches Feedback: Enttäuschung und Ernüchterung. Zum einen sagte Prof. Schaller wortwörtlich, wozu die Klappen im Auspuff da sind. Das erklärt für mich, warum moderne BMW immer lauter werden, vergleicht man die im KFZ-Schein eingetragenen Leerlaufgeräusche älterer BMW mit modernen Motorrädern der Marke.

Persönlich bevorzuge ich es im täglichen Verkehr sogar nahezu geräuschlos, mit Elektroantrieb, unterwegs zu sein. Zum anderen bin ich seit Jahrzehnten ein Alltags-Motorradfahrer und kein Freizeitfahrer. Aber wie sagte ein BMW-Vertreter schon 1997 zu mir: „Freuen Sie sich, solch tolle Technik kaufen zu können. Wenn man so extrem fährt wie Sie, darf man aber nicht erwarten, dass die Technik dann auch noch funktioniert.“ Das extreme Fahren war für BMW der tägliche Weg zur Arbeit, auch bei Temperaturen unter Null Grad (und trockener Straße). Daran wird sich auch bei der neuen Technik der kommenden „Freizeitgeräte“ von BMW nichts geändert haben. Und zum dritten: Wenn mir persönlich, sagen wir mal 90 PS reichen. Warum soll ich dann 120 oder gar 150 PS bezahlen und zudem die Entwicklung von Elektronik, um diese Leistung beherrschbar zu machen? Brauchen Motorräder immer mehr Leistung? Müssen Motorräder immer lauter werden?

Prof. Schaller fährt natürlich auch Motorrad. Er besitzt eine BMW R 1100S, einen Piaggio Roller und (jetzt werde ich neidisch) eine Scheck BMW. Die hat definitiv keine elektronischen Assistenzsysteme.

Olaf Biethan





Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

**COOL IST, WER SEINE
MASCHINE **IN JEDER**
SITUATION IM GRIFF HAT.**

› Touren › Ausfahrten › Motorradtrainings

www.bvdm.de › Telefon: 0 22 1 . 42 07 38 90



www.bvdm.de

**ANMELDEN,
AUFSTEIGEN,
SPASS HABEN!**

› Touren
› Ausfahrten
› Motorradtrainings

sicherheit@bvdm.de › Telefon: 0 22 1 . 42 07 38 90



Treffen in Mainkling

Wieder einmal sind auf Einladung der Horex- und Gespannfreunde Mainkling e.V. Motorradfahrer aus dem In- und Ausland sowie Bulldogfreunde aus der Region in die Gemeinde Frankenhart gekommen. Versteckt, am südlichen Rand der Hohenloher Ebene, hin zu den Ellwanger Bergen, liegt das kleine Dorf Mainkling.

Hier wurden schon seit Wochen mit großer Vorfreude die zahlreichen Fahrzeuge erwartet. Schließlich hat dieses Sommertreffen der Horex- und Gespannfreunde den

kleinen Ort bereits weit über die Gemeindegrenzen hinaus bekannt gemacht.

Von Freitag bis Sonntag, 8. bis 10. Juli 2016, fand bei bestem Wetter das mittlerweile 34. Sommertreffen der Horex- und Gespannfreunde in Mainkling statt. Auch wenn dieses Treffen nur alle zwei Jahre stattfindet, wurden doch wieder Gäste aus ganz Deutschland, aus Österreich und der Schweiz erwartet. Abgerundet wird

die Veranstaltung durch das ebenso beliebte Bulldogtreffen, welches dieses Jahr zum 15. Mal stattfand.

Bereits am Donnerstag trafen die ersten Teilnehmer ein, um auf dem Zeltplatz das Quartier für die nächsten zwei Nächte aufzuschlagen.

Am Freitagabend war zum Kennenlernen in das Festzelt geladen. Gerne

trifft man sich hier für viele redselig-gesellige Runden, in denen die neuesten Informationen über Ersatzteile und laufende Restaurierungen ausgetauscht, aber auch mal wieder die alten

Geschichten erzählt wer-

den. Auch auf Unterhaltungsmusik im Zelt wurde verzichtet, damit man sich gut unterhalten konnte.

Der Samstagmorgen beginnt mit dem Frühstück im Festzelt. Fritz Leidig und seine Enkelin Carla erwarten dort bereits die Gäste.

Im Laufe des Samstags erreichen die letzten Gäste die Gemeinde, auch aus dem benachbarten Ausland kommen Motorfans angereist.

„Rund 500 Motorsportler wollen un-





ser Sommerfest mitgestalten“, erzählt der Vorsitzende der Horex- und Ge- spannfreunde, Harald Leidig. Nach wie vor diene das Treffen dem Erfahrungsaustausch mit anderen Motorsportfreunden und der freundschaftlichen Kontaktpflege.

Am Nachmittag wurde aus dem Nennbüro für den BVDM die Werbetrommel

gerührt. Mit Broschüren und nagelneuer Fahne ging es auf Mitgliederpirsch, wenn auch mit verhaltener Resonanz, versprachen ein paar Interessierte, sich nochmals melden zu





wollen.

Mit viel Spannung wurde am Samstag die Preisverleihung erwartet. Gewertet unter den Motorrädern wurden unter anderem das beste und das originellste HorexGespann, die weiteste Anreise, der jüngste und der älteste Fahrer, sowie der originellste und beste Umbau.

N a c h

dem gemeinsamen Frühstück am Sonntag, werden die Motorradfahrer mit einem Platzkonzert des Musikvereins Fronrot verabschiedet. Damit ist das Fest aber noch lange nicht zu



Ende. Denn jetzt beginnt die Zeit der „automobilen Feldarbeiter“. Im Mittelpunkt des Sonntags stand die große Traktorenschau.

Wieder waren zahlreiche sehenswerte Bulldogs mit am Start. Nach der Besichtigung der betagten Nutzfahrzeuge auf der Festwiese starteten die Bulldogfreunde zu einer Ausfahrt durch die schöne Gemeinde. Am späten Nachmittag klang das Treffen ge-

mütlich aus.

Der Veranstalter war zufrieden, es gab weder Streit noch Randalen noch Einsatz durch Polizei oder Notarztwagen. In der Hoffnung dass alle Gäste gut nach Hause gekehrt sind freut sich der Veranstalter bereits über die nächsten Gäste zu seinem 28. Wintertreffen mit Mofarennen vom 13. - 15. Januar 2017.

Daniela Leidig





Orientierungsfahrt mit Tücken

Am 3. September trafen sich bei strahlendem Sonnenschein 15 Starter, darunter vier Gespanne, zur Flugwachen-Rallye auf dem Clubgelände des LV Rhein Ruhr in der Eifel.

Der Entschluss, eine Orientierungsfahrt zu übernehmen, ist nach einigen Überlegungen recht schnell gefasst. Kann ja nicht so schwer sein, denn dies war meine dritte Veranstaltung – aber es sollte anders kommen..

Die Fahrtaufgabe bestand in einer Fahrt nach Chinesenzeichen (für die Profis mit Schnitzwertung) und einer Kartenskizze.

Alles war vorbereitet, ich hatte alles eingepackt. Drucker, Laptop, alle Orts-schilder notiert (sogar als Beweis mit Bild), Kopien, alles war da.

Die Fehler vom letzten Mal wollte ich nicht nochmal machen. An mögliche neue Fehler habe ich keinen Gedanken verwendet. Meine Helfer waren inst-



ruiert, Uli zum Start geschickt, Friedrich Wilhelm an der Gzk abgesetzt, meine Kontrolle stand, Ute und Dagmar, meine Kuchenkontrolle, waren auch am Start.

Was sollte jetzt noch schiefgehen. Doch das Drama hatte schon begonnen, wie ich bei

einem Anruf bei der Kuchenkontrolle feststellen musste. Uli, für den Start eingeteilt, stand an der falschen Stelle und wunderte sich, wo denn seine Kundschaft blieb. Zum Glück hatte ich die Startzeiten auf der Bordkarte notiert. Soweit also alles gut.

Wie ich da so schön in der Sonne liege, höre ich ein bekanntes Motorrad, es sind Stefan und Steffi. Wieso ist der jetzt schon hier, von der Zeit her passt das nicht, dachte ich mir. Die nächste schlechte Nachricht: Irgendwie stimmen die Chinesenzeichen und die Entfernungen nicht. Alle suchen den richtigen Weg. Oh oh, da wurde ich dann doch etwas blass.

Die beiden hatten abgebrochen und sind dann per Navi zum Start der Kartenskizze gefahren. Kurze Zeit später



kommt der Rest der Mannschaft auf dem gleichen Weg. Oh je, das gibt Gesprächsbedarf heute Abend. Aber alle waren gut gelaunt, lachten und machten mir Mut, nicht zu verzweifeln. Das muss am schönen Wetter gelegen haben. Doch wo waren meine Profis Peter, Jörg und Jan? Nach einem Anruf bei Friedrich Wilhelm war klar, die drei sind auf Kurs und kommen gleich.

Wie die das geschafft haben, keine Ahnung. Der zweite Teil verlief dann ohne Probleme. Die ganze Zeit überlegte ich, wie kriegst du da eine Wertung rein. Drei Profis hatten ja den Weg gefunden, streichen des ersten Teils ging also nicht. Mit einem Lächeln im Gesicht sagte Peter, das ist dein Job und weg war er.

Nachdem alle dann ihre Bordkarte



abgegeben hatten, bekamen wir doch noch eine gerechte Wertung zusammen.

Bei den Touristen siegten

1. Dieter und Gaby
2. Andreas
3. Stefan und Steffi

Bei den Profis siegten

1. Peter
2. Jörg und Renate
3. Jan

Die Punktzahlen verschweige ich lieber. Trotz aller Widrigkeiten hatten alle Teilnehmer viel Spaß und fanden,

dass es eine sehr schöne Strecke durch die Eifel war.

Mal sehen, ob nächstes Jahr einer wieder kommt. Auf jeden Fall wird die Liste der zu vermeidenden Fehler um einige Einträge länger. An neue Fehler gilt es dabei auch zu denken. Auch wenn die Ausarbeitung der Ori anstrengend war, hat es mir sehr viel Spaß gemacht und wenn es den Teilnehmern gefallen hat, dann entschädigt das für alles.

Ein dickes Dankeschön an alle meine Helfer.

Bernd Krämer



Fema-Meeting

Vom 10. bis 12. Juni 2016 fand das jährliche Springmeeting der FEMA in Finnland statt. Wie bei jedem Springmeeting wurde es von FEMA-Mitgliedern ausgerichtet – in diesem Falle von den beiden finnischen Verbänden SMOTO und MP69. Für den BVDM flog der Autor mit Ryanair und einer Präsentation rund um Streckensperrungen im Gepäck non-stop von Bremen aus nach Tampere.

Dort wurde er von einem Verbandskollegen des MP69 abgeholt, während die meisten anderen Konferenzteilnehmer unterdessen mit der Fähre von Stockholm aus nach Helsinki überfuhren. Wir trafen erst bei Mr Moore Motorcycles zusammen, wo nicht nur Custombikes gebaut, sondern auch Harley-Davidson-Motorräder als offizieller Vertragshändler für die Tampere-Region vertrieben werden. Nach einem kurzen Mittagssnack erläuterte der Geschäftsführer die Verkaufszahlen von Harley-Davidson in Finnland und wie sich diese über die letzten 10 Jahre entwickelten – weniger gut. Auch gab er Informationen zum rechtlichen Rahmen des Baus von Custom-

bikes mit eigens angefertigten Rahmen – schon besser, so lange man einen minimalen Ausschnitt eines Serienrahmens nutzt. Danach ging es weiter zum Abendessen und dann zum Veranstaltungsort des Springmeetings.

Am Vorabend der Konferenz fanden hier die ersten interessanten Gespräche zur europäischen Verkehrspolitik und zum Umgang mit Motorradfahrern in den verschiedenen EU-Ländern statt. So war ein großes Thema eine aktuelle Übereinkunft des schwedischen Verbandes (SMC) mit den Motorrad-

herstellern. Nach dieser bekommt jede/r Käufer/in eines Neufahrzeugs ein kostenloses Fahrsicherheitstraining von SMC beim verbandseigenen Trainingsanbieter gesponsort. Einzige Voraussetzung ist eine einjährige Mitgliedschaft bei SMC. Auch die Vertreter der anderen Verbände wussten von Aktivitäten zu berichten, mit denen sie neue Mitglieder akquirieren. Einige setzen hierbei auf klassische Motorrad-Events, wie Ausfahrten und Treffen, während andere die politische Interessenvertretung und akute





Themen der Verkehrspolitik als Aufhänger nutzten.

Dass die Partnerverbände vor ähnlichen Herausforderungen stehen wie der BVDM, wurde auch am Tag der Konferenz deutlich. Unter anderem gab es eine Präsentation des französischen Verbandes über die anstehende Sperrung in Paris für ältere Motorräder, die sukzessive auf immer jüngere Fahrzeuge ausgeweitet werden soll. Darüber hinaus ist geplant, diese Art der Sperrung auch in anderen französischen Städten zu nutzen. In eine ähnliche Kerbe schlug auch die Präsentation des Autors über deutsche Streckensperrungen speziell für Motorräder. Es wurden die Begründungen und Auswirkungen sowie die Bestrebungen des BVDM zum Stopp von Sperrungen aufgezeigt. Nicht ohne Grund befürchteten auch die anderen Mitgliedsverbände, dass solche

Sperrungen in Europa Schule machen könnten, wie die Überlegungen zur Sperrung mancher Alpenpässe zeigen. Die Mittel des BVDM zur Bekämpfung von Sperrungen wurden deshalb mit großem Interesse aufgenommen. Eine etwas andere Problematik nannte der schwedische Verband in diesem Zusammenhang: innerstädtische Parkgebühren für motorisierte Zweiräder – und damit das faktische Aussperren einer bisher günstigen Alternative zum Pkw, die darüber hinaus deutlich weniger Parkraum in Anspruch nehmen.

Neben Informationen zu den Lobbyaktivitäten der FEMA berichtete der Generalsekretär Dolf Willigers von der Kooperation mit der FIM, welche nicht nur für die Durchführung von MotoGP, WorldSBK und den internationalen Offroad-Wettbewerben zuständig ist, sondern auch einige Fahrerverbän-





de vertritt. Durch die Zusammenarbeit ergaben sich viele neue Kontakte zu Stakeholdern der Verkehrspolitik, die zuvor keine Berührungspunkte mit der FEMA hatten. Neue Allianzen wurden geschlossen. Auch wurden die Bestrebungen der FEMA, zusätzliche Mitgliedsverbände in Ost- und Südeuropa zu akquirieren, erläutert. Hierdurch soll der Begriff Europa im Namen wieder einen höheren Stellenwert bekommen.

Nicht nur für den BVDM und die FEMA ist es derzeit die größte Herausforderung, neue Mitglieder zu bekommen. Nur durch eine hohe Zahl Aktiver ist politische Macht und die Durchsetzung unserer Interessen möglich. Dies zeigte sich erneut am zweiten Abend der Konferenz, an dem selbiges Thema wieder intensiv diskutiert wurde. So war die Aussage des Generalsekretärs des schwedischen Verbandes nicht umstritten, der erklärte, er lege alles daran, in Schweden DIE Institution in Sachen Motorrad zu werden, die

zu jedweder Fragestellung als erstes kontaktiert würde. Auch stellten sich alle Beteiligten die Frage, was sie ihren Mitgliedern bieten könnten und was diese überhaupt wünschten. Weiteres Thema des Abends war die Automatisierung des Straßenverkehrs und die damit verbundenen Auswirkungen auf das Motorradfahren.

Nach 2,5 Tagen und zwei Nächten war die Konferenz dann beendet. Nichtsdestotrotz war sie äußerst informativ und gewinnbringend. Eine effektive und gut vernetzte Repräsentation der europäischen Motorradfahrer in Brüssel ist absolut wichtig!

Und nur durch die Mitarbeit von uns Mitgliedsverbänden können auch die regionalen Interessen Gehör finden. Dafür möchte ich an dieser Stelle Euch BVDM-Mitgliedern danken! Mit Euren Mitgliedsbeiträgen finanziert Ihr auch die Arbeit der FEMA, damit Motorradfahren für uns alle in ganz Europa erhalten bleibt. Danke! **Marco Zwillich**





HDI gibt Sonder-Rabatt für BVDM-Mitglieder

Ab sofort ist es noch lohnenswerter, Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer (BVDMe.V.) zu sein oder entsprechend noch zu werden. Denn die BVDM-Mitgliedschaft lohnt sich finanziell für alle, die mit ihren Versicherungen zur HDI-Versicherung wechseln. Wir haben einen Rahmenvertrag für unsere Mitglieder abgeschlossen, so dass diese jedes Jahr, je nach Vertrag, ordentlich Geld sparen können.

Jedes Mitglied erhält auf seinen Kfz-Versicherungsvertrag auf Haftpflicht und Kasko einen Rabatt in Höhe von zehn Prozent. Gibt es ein weiteres Kfz oder Motorrad, das bei der HDI versichert wird, gibt es einen weiteren Rabatt (Kombirabatt). Desweiteren erhält jedes Mitglied noch einen zusätzlichen Nachlass in Höhe von fünf Prozent, wenn ein zusätzlicher Sachvertrag (Hausrat, Haftpflicht, Unfall, Gebäude) bei der Versicherungsgesellschaft HDI besteht oder entsprechend beantragt wird.

Aktuell wird das Wechseln von den unterschiedlichsten Versicherungen

zur HDI-Versicherung mit einem besonderen Rabatt belohnt. BVDM-Mitglieder, die zwischen dem 1. Oktober 2016 und dem 1. Januar 2017 wechseln, erhalten zusätzlich 20 Prozent Wechselrabatt auf den normalen HDI-Tarif, informiert Oliver Cella von der Gebietsdirektion Köln-Ost in Bergisch Gladbach. Er weist auch daraufhin, dass das Unternehmen bei Test unabhängiger Zeitschriften immer wieder sehr gut bei Preis und Leistung abschneidet. Wie viel Euro ihr bei einem Wechsel konkret sparen könnt, müsst ihr selber ermitteln, lasst euch einfach unverbindlich ein Angebot machen, dann seht ihr, wie viel Geld ihr konkret sparen könnt.

Bei den Beträgen zu den Kfz-Versicherungen kommt es auf die Regionalklasse, die individuelle SF-Klasse, Fahreralter, Tarifgruppe und vieles mehr an. Von daher ist es schwierig bis unmöglich, hier einige Preisbeispiele zu bringen, die sich verallgemeinern lassen. Wir haben mal ein Beispiel mit einer BMW, Prämie bis 100 PS, SF 20 (Beitragssatz 18 %), Fah-



reralter 30.01.1965, Regionalklasse 3/6, Tarifgruppe R, Teilkaskoversicherung mit 150 Euro Selbstbeteiligung, Zulassungsbezirk 51461 Bergisch Gladbach erstellt, jährliche Zahlungsweise.

Demnach läge die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung bei 56,53 Euro und die Teilkasko bei 29,87. Insgesamt also 86,40 Euro inklusive der 19 Prozent Versicherungssteuer.

Zu meiner aktuellen Versicherung ist das ein sehr deutlicher Unterschied, der die aktuelle Wechselprämie von 20 Prozent noch gar nicht berücksichtigt. Bei weiteren Fahrzeugen greift dann noch der Kombirabatt, so dass ich im Jahr eine ordentliche Summe sparen kann, mit der sich etliche Tankfüllungen und viele schöne Motorradkilometer bezahlen lassen.

Wie gesagt liegt jeder Fall anders, so dass sich ein individuelles Angebot lohnt. Der Rahmenvertrag zwischen BVDM und HDI läuft über die Agentur Oliver Cella und nur dieser ist euer Ansprechpartner, egal ob ihr eine HDI-Geschäftsstelle vor Ort habt oder

nicht.

Wenn ihr euch ein Angebot erstellen lasst, gebt bitte immer eure BVDM-Mitgliedsnummer an. Sie wird mit der Geschäftsstelle abgeglichen. Mit dem Ende der Mitgliedschaft erlischt auch automatisch die vergünstigte Prämie bei der HDI-Versicherung, die wir über ein Ausscheiden von Mitgliedern, die den Rahmenvertrag genutzt haben, informieren werden.

Hier die Kontaktdaten:

HDI Agentur Oliver Cella

Hauptstraße 52

51465 Bergisch Gladbach

Telefon: 02202/9813020

Fax: 0511/645-1152815

E-Mail: oliver.cella@hdi.de

Internet: www.hdi.de/oliver_cell



Die Beispielrechnung bezieht sich auf eine BMW R 1150 R. Diese hier ist zu kaufen, hat 64.000 Kilometer gelaufen, Baujahr 2003. Bei Interesse bei der Redaktion melden.

Redaktionsschluss

für die nächste Ausgabe ist der **13. November 2016**. Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung an die Geschäftsstelle in gedruckter Version. Bitte deshalb der Geschäftsstelle per E-Mail an geschaeftsstelle@bvdm.de unbedingt die E-Mail-Adresse mitteilen. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer Homepage herunterladen. Auf Wunsch werdet Ihr per E-Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht. Die Redaktion freut sich über alle Zuschriften, Fotos

(mindestens 1 MB groß), Anregungen und Kritik. Bitte die Fotos nicht in den Text einbinden, sondern als Anhang (jpeg-Datei) schicken.

Wir möchten Euch über aktuelle Termine, Neuigkeiten im Verband und verkehrspolitische Entwicklungen per elektronischem Newsletter informieren. Dazu benötigen wir Euer Einverständnis sowie Eure E-Mail-Adressen. Selbstverständlich werden diese Daten nicht weitergegeben. Wer den Newsletter erhalten will, schickt seine E-Mail-Adresse mit dem Hinweis „Newsletter“ an geschaeftsstelle@bvdm.de.

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der

Motorradfahrer (BVDM)

Chefredaktion:

Michael Lenzen (Iz)

Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar

Telefon: 0 22 66/998 59 63

Mobil: 01 75/412 12 98

Telefax: 0 32 22/140 91 84

E-Mail: ballhupe@bvdm.de

BVDM-Geschäftsstelle

Claudius-Dornier-Straße 5b, 50829 Köln

Telefon: 0 22 1/420 738 88

Telefax: 0 32 22/242 38 05

E-Mail: geschaeftsstelle@bvdm.de

Vorsitzender:

Michael Lenzen

Adresse siehe Redaktion

E-Mail: info@bvdm.de

www.bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:

Inge Aufderheide, Olaf Biethan, Michael Bøjert, Larissa Godau, Daniela Leidig, Karin Karasch, Bernd Krämer, Michael Lenzen, Uwe Philipp, Dagmar Schreiner, Petra und Burkhard Schwenker, Michael Wilczynski, Dietmar Wilkens und Marco Zwillich.

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



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



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:

- Rabatt bei der HDI-Versicherung
- Beratung in allen Fragen rund ums Motorrad
- Sicherheitstrainings zu günstigen Konditionen
- politische Interessenvertretung
- Einsatz für motorradgerechte Straßen
- Kampf gegen Streckensperrungen

- unsere Verbandszeitschrift
- Kurse und Schulungen
- unsere Verbandszeitschrift
- kostenlose oder vergünstigte Teilnahme an den BVDM-Veranstaltungen
- Orientierungsfahrten und Touren
- Spaß unter Gleichgesinnten

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

BVDM-Geschäftsstelle
Claudius-Dornier-Str. 5b
50829 Köln
Telefon 02 21/420 738 88

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:

☐ Einzugsermächtigung

Kreditinstitut:

IBAN

BIC

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:

Hinweis nach § 43 BDSG:

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

Mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an.

MACHEN, WO VON ANDERE TRÄUMEN!

Ausgerüstet mit Louis: Gigantische Auswahl,
faire Preise und super Service.



MOTORRAD & ROLLER
Bekleidung • Technik • Freizeit

www.louis.de | 040-734 193 60 | order@louis.de

FUN COMPANY
Louis
www.louis.de