

Ballhupe

Das Magazin des Bundesverbandes
der Motorradfahrer e.V.

1/2021



Rennen

Politik

MotoGymkhana

Lärm



Inhalt:

Editorial.....	2
Einladung zur BVDM-Jahreshauptversammlung 2020 und 2021	3
Motorrad und Lärm - Update 2021	5
TourenTrophy Termine 2021 - oder: Wenn Corona uns lässt.....	13
Der letzte Mohikaner. Ein Erlebnis- und Erfahrungsbericht. Mit Tränen der Trauer in den Augen	14
Rennen mit dem Alteisen	18
Tourenzielfahrt 2021 "Themen- und Ferienstraßen"	24
MotoGymkhana ist in Deutschland angekommen	26
Wünsche an die Motorradindustrie.....	29
FIM-Rally – Tourensport des Weltverbandes	31
Allgemeines	35
Impressum	35

Editorial

Michael Lenzen

Auf ein Neues

Liebe Mitglieder des BVDM, liebe Motorradfahrer,



seit einem Jahr beeinträchtigt der Corona-Virus mittlerweile unser Leben. Und wir sind schon mittendrin in der dritten Welle. Die Zahlen steigen weiter. Wir hoffen dennoch, unsere Jahreshauptversammlung 2020 und die Jahreshauptversammlung 2021 am Samstag, 19. Juni in Bad Homburg als Präsenzveranstaltungen durchführen zu können. Sollte das aufgrund der Corona-Verordnungen nicht möglich sein, werden wir rechtzeitig informieren. Der Gesetzgeber hat die Möglichkeit eröffnet (Gesetz zur Abmilderung der Folgen der COVID-19-Pandemie), die Jahreshauptversammlung zu verschieben, oder sie als Online-Veranstaltung durchzuführen.

In dieser Zeit der Ungewissheit und der Einschränkungen freuen wir uns, dass wir noch Motorradfahren dürfen. Auch wenn es nur Tagestouren sind, aber immerhin. Eine

schöne Möglichkeit dazu bietet unsere Tourenzielfahrt und wir hoffen natürlich, dass sich im Laufe des Jahres die Corona-Pandemie so weit abschwächt, dass die Lockerungen erweitert werden können und wir auch wieder Touren mit Übernachtungen planen können.

Wir hatten angesichts des frühlingshaften Wetters einen frühen Saisonbeginn, leider mit zahlreichen Motorradunfällen. Daher hier noch einmal der Appell: Lasst es zu Beginn ruhig angehen, rechnet damit, dass Autofahrer uns noch nicht auf dem Schirm haben. Und fahrt vorausschauend und rücksichtvoll, insbesondere in Sachen Lärm, denn dieses Thema wird uns auch in dieser Saison wieder stark beschäftigen. Unsere Position ist nach wie vor klar: Wir stehen für Gespräche zur Verfügung, haben deutliche Forderungen an Industrie, Politik und Polizei und selbstverständlich auch an die Motorradfahrer gerichtet. Aber Streckensperrungen sind keine Lösung, wir lassen uns nicht in Sippenhaft nehmen, sondern mit allen rechtlichen Mitteln dagegen vorgehen.

Wir haben im vorigen Jahr sowohl dem Bundesverkehrsminister wie auch dem Land Rheinland-Pfalz ein Konzept zur Senkung des Verkehrslärms vorgelegt und das auch dem Lärmschutzbeauftragten des Landes Baden-Württemberg erläutert und die Einrichtung einer Modellregion Nürburgring/Eifel und weitere Modellregionen gefordert. Der Verkehrsminister hat mit Hinweis auf die Zuständigkeit der Länder abgelehnt, das Innenministerium Rheinland-Pfalz ist der Meinung, dass die Polizei schon genug in Sachen Kontrolle und Prävention unternimmt und hat unser Ansinnen ebenfalls zurückgewiesen, und uns auf einen Runden Tisch mit dem Landes-Innenministerium hingewiesen, an dem wir auch teilgenommen haben. Die Politik ist jetzt am Zug. Wir haben schon im Sommer vorigen Jahres ein Konzept geliefert, das umgesetzt werden und in unseren Augen zu einer deutlichen Reduzierung des Lärmproblems beitragen könnte. Doch dazu muss die Politik Geld zur Verfügung stellen. Wenn sie dazu nicht bereit ist, muss man am Willen tatsächlich etwas positiv verändern zu wollen deutliche Zweifel haben. Wir haben im Rahmen unseres

Konzeptes eine Sensibilisierungskampagne in Auftrag gegeben, die Ergebnisse liegen vor. Wir hoffen, in Kürze starten zu können und werden dann berichten.

Bei all den Aktivitäten rund um das Motorrad, sei es in Sachen Sicherheit oder Lobbyarbeit gegen Streckensperrungen oder andere unsinnige Regelungen oder Benachteiligungen, können wir reichlich Unterstützung gebrauchen, auch wenn Ihr Euch selbst nicht aktiv einbringen könnt oder wollt, macht Werbung für uns, sprecht andere Motorradfahrer an, damit sie Mitglied bei uns werden und wir so unsere Aktivitäten weiter ausdehnen können.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Euch



Michael Lenzen

1. Vorsitzender BVDM

Einladung zur BVDM- Jahreshauptversammlung 2020 und 2021

Michael Lenzen

Aller guten Dinge sind bekanntlich drei und wir hoffen, dass es diesmal klappt.

Der BVDM-Vorstand lädt alle Mitglieder ganz herzlich zu seiner Jahreshauptversammlung 2020 am Samstag, 19. Juni, um 11 Uhr, in das Bürgerhaus Kirdorf, Stedterweg 40, in 61350 Bad Homburg ein.

Aufgrund der Corona-Pandemie werden wir die JHV so knapp wie möglich halten. Die Berichte der Referenten und des Vorstandes werden schriftlich vorliegen und nur in den wesentlichen Punkten vorgetragen.

Auch bei der Siegerehrung für die Tourenzielfahrt werden wir uns beschränken und nur die fünf ersten Plätze auszeichnen.

Der zeitliche Rahmen ist mit 90 Minuten festgesetzt, so dass die JHV 2020 um 12.30 Uhr beendet sein wird.

Die Bundesbeiratssitzung wird separat als Video-Konferenz stattfinden, ein Termin wird noch abgestimmt und rechtzeitig mitgeteilt.

Aufgrund der Corona-Pandemie hat der Bundestag Änderungen und Ergänzungen des § 5 COVMG (Gesetz über Maßnahmen im Gesellschaftsrecht u.a. zur Bekämpfung der COVID19-Pandemie) beschlossen. Das Gesetz wurde am 30.12.2020 im Bundesgesetzblatt verkündet und trat am 28. Februar 2021 in Kraft. Für uns als Verband ist der geänderte Paragraph 5, Absatz 2 entscheidend:

2) Abweichend von § 32 Absatz 1 Satz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs kann der Vorstand auch ohne Ermächtigungen in der Satzung vorsehen, dass Vereinsmitglieder

1. an der Mitgliederversammlung ohne Anwesenheit am Versammlungsort teilnehmen, und Mitgliederrechte im Wege der elektronischen Kommunikation ausüben können oder müssen,

2. ohne Teilnahme an der Mitgliederversammlung ihre Stimmen vor der Durchführung der Mitgliederversammlung schriftlich abgeben können.

Abs. 2a COVMG:

(2a) Abweichend von § 36 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist der Vorstand nicht verpflichtet, die in der Satzung vorgesehene ordentliche Mitgliederversammlung einzuberufen, solange die Mitglieder sich nicht an einem Ort versammeln dürfen und die Durchführung der Mitgliederversammlung im Wege der elektronischen Kommunikation für den Verein oder die Vereinsmitglieder nicht zumutbar ist.

Nach diesem Gesetz kann der Vorstand auch ohne Satzungsänderung eine elektronische Mitgliederversammlung einzuberufen. Das Gesetz ist allerdings bis Ende des Jahres befristet.

Um Rechtssicherheit zu haben und auch künftige Entwicklungen zu berücksichtigen beantragt der BVDM-Vorstand, den Paragraphen 8, Absatz 2:er BVDM-Satzung wie folgt zu ergänzen (Die Ergänzung ist kursiv geschrieben und fett gedruckt):

Die ordentliche Hauptversammlung wird einmal jährlich abgehalten. ***Vereinsmitglieder können nach Entscheidung des Vorstandes an der Mitgliederversammlung ohne Anwesenheit am Versammlungsort teilnehmen, und Mitgliederrechte im Wege der elektronischen Kommunikation ausüben und ohne Teilnahme an der Mitgliederversammlung ihre Stimmen vor der Durchführung der Mitgliederversammlung schriftlich abgeben.***

Hauptversammlungen sind vom Bundesvorstand in der verbandseigenen Zeitschrift „Ballhupe“ oder schriftlich mit Angabe der Tagesordnung unter Einhaltung einer Frist von sechs Wochen einzuberufen. Die Tagesordnung setzt der Bundesvorstand fest.

Hier die Tagesordnung:

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Berichte der Referenten

TOP 3 Berichte des Vorstandes

TOP 4 Bericht der Kassenprüfer

TOP 5 Entlastung des Vorstandes

TOP 6 Neuwahl Kassenprüfer

TOP 7 Anträge

TOP 8 Siegerehrung Tourenzielfahrt

TOP 9 Ehrungen

TOP 10 Verschiedenes

Ebenfalls am Samstag, 19. Juni, lädt der BVDM-Vorstand alle Mitglieder ganz herzlich zur Jahreshauptversammlung 2021 um 14 Uhr in das Bürgerhaus Kirdorf, Stedterweg 40, in Bad Homburg ein.

Aufgrund der Corona-Pandemie wird auch diese JHV so kurz wie möglich, aber so umfangreich wie nötig sein. Die Berichte der Referenten und des Vorstandes werden in schriftlicher Form vorliegen.

Bei der Siegerehrung zur Tourenzielfahrt 2020 werden nur die ersten fünf Plätze ausgezeichnet.

Hier die Tagesordnung:

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Berichte der Referenten

TOP 3 Berichte des Vorstandes

TOP 4 Bericht der Kassenprüfer

TOP 5 Ernennung eines Versammlungsleiters

TOP 6 Entlastung des Vorstandes

TOP 7 Neuwahl des Vorstandes

TOP 8 Neuwahl Kassenprüfer

TOP 9 Anträge

TOP 10 Siegerehrung Tourenzielfahrt

TOP 11 Ehrungen

TOP 12 Verschiedenes

Wir laden alle Mitglieder ganz herzlich zu beiden Mitgliederversammlungen ein und weisen darauf hin, dass die dann vor Ort geltenden Corona-Schutzbedingungen eingehalten werden müssen.

Motorrad und Lärm - Update 2021

Olaf Biethan

Motorrad und Lärm - *Update*

Ein Motorrad produziert Geräusche und deswegen haben besonders 2014 die Diskussion um Streckensperrungen und Fahrverbote für Motorräder in Deutschland deutlich zugenommen.

2014, ein Schreibfehler? Nein! Das Original dieses Artikels stand schon in [Ausgabe 1/2015 der Ballhupe](#) und kann dort nachgelesen werden. Durch den



Bundesratsentscheid zur Drucksache 125/20 im Mai 2020, u.a. mit der Forderung nach temporären Fahrverboten, hat das Thema eine neue Brisanz bekommen.

Gefördert haben dies Aktionsbündnisse wie „[Initiative Motorradlärm](#)“ oder „[Silent Rider](#)“, die sich 2019 gegründet haben.

Erschreckend bei vielen aktuellen Diskussionen zum Thema ist aber das häufig festzustellende Halbwissen oder auch Nichtwissen zum Thema Geräusche und Lärm. Daher hier noch einmal eine Zusammenstellung zu Fakten und Hintergründen zum Thema Motorrad und Lärm. *Aktualisierungen zu dem Bericht von 2014 sind kursiv geschrieben.*

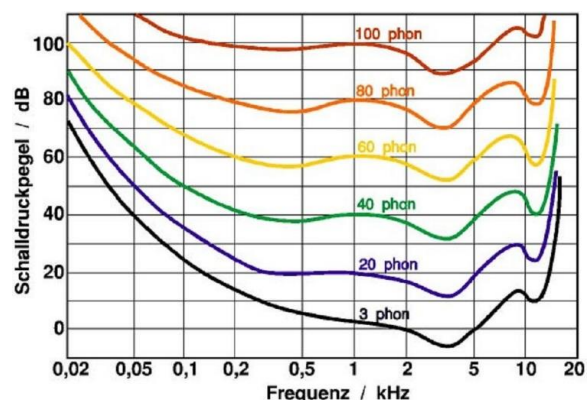
Was ist überhaupt Lärm? Ab wieviel dB ist ein Geräusch Lärm?

Schon Königin Elisabeth I. verbot im 16. Jahrhundert englischen Familienvätern die körperliche Züchtigung von Familienangehörigen nach 22 Uhr, damit die Mitbürger nicht durch deren Geschrei gestört wurden. Und vor über 2000 Jahren wurden in China schon Anordnungen zum „Lärm“ erlassen.

Lärm ist also nichts Neues und es gibt ihn seit es die Menschheit gibt. Ein leise tropfender Wasserhahn, nachts kurz vor dem Einschlafen wird als deutliche Störung empfunden. Die laut tobenden eigenen Kinder empfindet man dagegen als positiv. Während der Besucher eines Open-Air-Konzertes die Musik als Genuss empfindet, kann sie für einen in der Nähe wohnenden Bürger purer Lärm sein.

Lärm ist also ein störendes, belästigendes oder auch gefährdendes, kurz unerwünschtes Geräusch. Lärm hängt vom Empfinden des einzelnen ab und lässt sich objektiv physikalisch nicht messen!

Was sich messen lässt, ist der Schall, bzw. der Druckpegel mit dem er sich in Gasen, Flüssigkeiten oder festen Stoffen ausbreitet. Die reine Druckangabe (Kraft/Fläche) ist eine wenig handliche Größe und so wurde der logarithmische Schalldruckpegel in dB eingeführt. Dies hat den Vorteil, dass man den Wahrnehmungsbereich des menschlichen Gehörs besser beschreiben kann. Von 0 dB (Hörschwelle) bis 130 dB (Schmerzschwelle und Schädigung des Gehörs schon bei kurzzeitiger Einwirkung). Wissen sollte man auch, dass der Mensch den Schall je nach Frequenz ganz unterschiedlich hört. 60 dB bei 2000 Hz werden deutlich gehört, 120 dB bei 10 Hz überhaupt nicht (das spürt er nur im Körper). Die Frequenzbewertung, die dem menschlichen Gehör nahekommt, wird mit dB (A) bezeichnet.



Kurven gleichen Lautstärkepegels - Isophone. Die Einheit phon beschreibt, wie der Mensch die Lautstärke empfindet.

Wie laut darf ein neues Kraftfahrzeug sein?

Das regelt in Deutschland der [§49 StVZO](#). Dort wird auf mehrere EU-Richtlinien verwiesen. Diese Regeln für die Typzulassung neuer Fahrzeuge gelten EU-weit.

Das Messverfahren *war* dabei seit Jahrzehnten identisch. Nur die zulässigen Werte sind im Laufe der Jahre immer niedriger geworden. *Bis 2016 galt*, vereinfacht gesagt, dass das Fahrzeug mit konstanter Geschwindigkeit bei $\frac{3}{4}$ der Nenndrehzahl (aber max. 50 km/h) auf eine 20 Meter lange Messstrecke zufahren und dann voll beschleunigen muss. Je nach Getriebe wird die Messung im zweiten Gang (Viergang-Getriebe) oder im dritten Gang (Getriebe mit mehr als vier Gängen) ausgeführt. Das Messgerät steht dabei in der Mitte der Messstrecke mit einem Abstand von 7,5 Metern zur Mitte der Fahrspur.

Was dann zulässig ist hängt, vom Fahrzeugtyp ab (Pkw, Lkw, Motorrad, etc.) aber auch von z.B. der Leistung (Lkw) oder dem Hubraum (Motorrad). Die zulässigen Werte nach diesem Messverfahren liegen aktuell zwischen 74 (Pkw-Benziner) und 80 dB für Motorräder über 175 ccm oder Lkw über 150 kW.

Zum 1.1.2016 wurde das Messverfahren radikal verändert und erweitert. Gemessen wird seitdem in mehreren Gängen und auch das Geräusch bei konstanter Fahrt. Gleichzeitig wurde der maximal zulässige Wert auf 77 dB für Motorräder gesenkt. Dabei ist berücksichtigt, dass diese seitlich wesentlich mehr Geräusche emittieren als ein Pkw, bei dem die Abgasanlage quasi durch die Karosserie gekapselt ist. Eine vor Ort-Messung des Fahrgeräusches zum Beispiel bei einer Kontrolle ist daher praktisch nicht möglich.

Um bei einer Kontrolle Anhaltspunkte zu bekommen, ob eine Auspuffanlage manipuliert wurde, wird für alle Fahrzeuge auch das Standgeräusch gemessen und im Fahrzeugschein mit angegeben.

Dies wird bei $\frac{3}{4}$ der Nenndrehzahl in einem Abstand von 50 Zentimetern und einem horizontalen Winkel von 45 Grad zur Auspuffmündung gemessen. Alleine schon der geringe Abstand von 0,5 Metern zu 7,5 Metern beim Fahrgeräusch erklärt, warum das angegebene Standgeräusch deutlich höher ist als das Fahrgeräusch.

Update Januar 2021

Mit der Einführung der Euro 4 für Motorräder wurde das zulässige Fahrgeräusch für Motorräder am 01.01.2016 auf 77 db gesenkt. Mit Einführung der Euro 5 zum 01.01.2021 wurden die Abgasemissionen von Motorrädern um 1/3 verringert. Spätestens mit der Einführung der Euro 5b zum 01.01.2024 werden sich auch die Geräuschemissionen deutlich verschärfen.

Der Teil dieser Prüfung (ASEP: Additional Sound Emission Provisions), der die Realität abbilden soll, wurde von den Vereinten Nationen (UN-ECE) erweitert und bereits als neue verbindliche Vorgabe beschlossen (ASEP 2.0).

Die Prüfung umfasst jetzt alle Gänge eines Motorrads, sogar den ersten Gang, der eigentlich nur zum Anfahren gedacht ist. Auch wurde der Geschwindigkeitsbereich auf bis zu 100 km/h ausgedehnt.

Auch wenn noch keine Grenzwerte genannt sind, dieses neue Messverfahren entspricht dem was der BVDM schon seit langem fordert, siehe z.B. ["Pressemitteilung Geräuschmessung"](#). Um die Schadstoffemissionen einzuhalten, wird ab 2024, wie bei Pkw, eine On-Board-Diagnose OBD II Pflicht.

Das eingetragene Standgeräusch

Das Standgeräusch ist wegen der Streckensperrungen in Österreich seit 2020 verstärkt in der Diskussion. Das Standgeräusch wurde entwickelt, um Fahrzeuge im fließenden Verkehr zu überwachen.

Hierzu wird das Fahrzeug im Stand bei einer bestimmten Drehzahl gemessen. Weicht das Fahrzeug bei dieser Prüfung erheblich vom vorgegebenen Wert ab, so kann die Polizei von einer Manipulation oder von einem gravierenden Defekt ausgehen und entsprechende rechtliche Maßnahmen zur Ahndung einleiten. Dieser Wert hat aber keinen Bezug zum eigentlichen Fahrgeräusch, sondern dient lediglich als Vergleichsgröße zum Neuzustand des Fahrzeugs.



Kontrolle einer Auspuffanlage

Dementsprechend hat auch jedes Fahrzeug für das Standgeräusch einen eigenen Wert als Vergleichsgröße. Je nach Zulassungsalter des Fahrzeuges sind auch die Standgeräusche nicht vergleichbar! Das oben beschriebene Messverfahren mit $\frac{3}{4}$ der Nenndrehzahl ist verbindlich seit Einführung der Richtlinie 97/24/EWG. Davor wurde es nach Richtlinie 78/1015/EWG bei halber Nenndrehzahl ermittelt. Davor war es nach nationalen Normen und in jedem Land der EU unterschiedlich.

In Fahrzeugscheinen von zugelassenen Fahrzeugen befinden sich aktuell Standgeräuschangaben, die nach unterschiedlichen Messverfahren ermittelt wurden. Dies ist ein weiterer Grund, warum das eingetragene Standgeräusch kein geeigneter Indikator für Streckensperrungen ist.

Geräuschangabe in dB ist wenig aussagefähig

Die Ausführungen zeigen, dass eine reine Geräuschangabe in dB wenig aussagefähig ist, um die Geräusche einer Lärmquelle zu beurteilen. Man muss immer wissen: was wurde gemessen, wie lange wurde gemessen, in welchen Abstand, etc. Zudem verfälschen z.B. bei Außenmessungen Windgeräusche und bei Innenmessungen die Reflexion der Wände die Ergebnisse erheblich.

Man kann den Eindruck gewinnen, dass in vielen aktuellen Berichten oder Publikationen zum Thema Lärm häufig „Äpfel mit Birnen“ verglichen werden, da Fachbegriffe wie „Schalldruckpegel“ falsch verwendet werden.

Die wenigsten Fahrzeuge, egal ob Auto oder Motorrad, bleiben während Ihrer Nutzungsphase unverändert. Ob es persönliche Vorlieben des Nutzers sind, oder einfach nur Ersatzbeschaffung für verschlissene oder beschädigte Teile erforderlich ist. Was dabei zulässig ist, regelt in Deutschland [§ 22 StVZO](#). Auch hier wird wieder auf einige EU-Richtlinien verwiesen, die genau regeln, was vorgeschrieben ist, damit ein Bauteil eine EU Typ-Zulassung erhält. In der noch gültigen EU-Richtlinie (97/24) steht klar, dass die geräuschkämpfende Wirkung einer Zubehörauspuffanlage zu prüfen ist. Sie dürfen die Werte der Originalauspuffanlage im Fahr- und Standgeräusch nicht überschreiten.

Wieso sind Zubehöranlagen meistens lauter als das Original?

Es widerspricht der Erfahrung, dass Zubehöranlagen nicht lauter sind als Originalauspuffe und zahlreiche Messungen bestätigen das! Woran liegt es?



Bildquelle: Pexel, Sven van Bellen

Zum einen muss eine EU-Richtlinie immer - innerhalb einer Frist - in nationales Recht umgesetzt werden (z.B. StVZO). Jedes Land kann dabei noch Ergänzungen oder Konkretisierungen vornehmen. So ist es in einigen Ländern möglich, eine Anlage an einem Motorradmodell zu messen und die Werte auf andere Modelle mit bauartähnlichem Motor hochzurechnen (*Das ist seit 2016 nicht mehr möglich.*). So kommt es, dass eine Anlage für z.B. 20 verschiedene Motorräder eine Typ-Zulassung besitzt, aber nur an einem gemessen wurde.

Zum anderen sind die nationalen Vorgaben, wer solche Anlagen prüfen und eine Typzulassungsnummer erteilen kann, unterschiedlich konkret und streng.

Die daraus resultierenden „Krawalltüten“ werden zu Recht nicht nur von Umweltverbänden kritisiert.

Neue EU-Verordnung trat am 01.01.2016 in Kraft

Seit 1.1.2016 ist europaweit die Verordnung 168/2013 der EU „über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen“ gültig und umzusetzen.

In dieser Verordnung steht z.B. auch, dass grundsätzlich nur noch Motorräder mit ABS neu zugelassen werden dürfen. Eine EU-Verordnung ist sofort bindendes Recht in jedem EU-Land. Sie muss nicht wie eine EU-Richtlinie erst in nationales Recht umgesetzt werden - mit entsprechenden Abweichungen in einzelnen Ländern.

Was Auspuffanlagen angeht wurden die Vorgaben deutlich verschärft, für Original- und Zubehöranlagen. Neben festen Vorgaben für im Laufe der Jahre sinkende Emissionswerte (Geräusch wie Schadstoffe) müssen die Hersteller nun auch die Haltbarkeit der Auspuffanlagen nachweisen. Für Motorräder die über 130 km/h fahren muss z.B. eine Dauerhaltbarkeits-Laufleistung von 35.000 Kilometern belegt werden.

Eine Zubehöranlage muss nun auch an jedem Motorrad getestet werden, für die es eine Typ-Zulassung erhält. Sollte im Laufe der Nutzungsphase Zweifel an einer Typ-Zulassung festgestellt und gemessen werden, ist nun auch eine Prüfung der erteilten Typ-Zulassung möglich.

Auspuffanlagen werden also auf jeden Fall leiser und wegen des erhöhten Zulassungsaufwands teurer.

Werte in der Praxis höher

Soweit die Ausführungen zur Theorie. Die Erfahrung zeigt uns, dass die gemessenen und eingetragenen Fahrgeräusche in der Praxis höher sind als angegeben. Bei Motorrädern und Autos! Jeder kennt dies aus eigener Erfahrung von den angegebenen Kraftstoffverbräuchen. Die geringen, nach Norm ermittelten Werte erreicht man in der Praxis nie. Was das gemessene Fahrgeräusch angeht, entspricht der genormte Beschleunigungsvorgang in den seltensten Fällen einem realen Fahrzustand.

Hintertürchen für Hersteller

Zudem bietet das Messverfahren für Fahrzeughersteller konstruktive Hintertüren. Man kann die Übersetzung des Ganges, in dem gemessen wird, und die Leistungsentfaltung des Motors im entsprechenden Bereich dem Zielgeräusch anpassen. Bei nicht wenigen Oberklasse-Pkw und fast allen Sportwagen wird das Fahrgeräusch in dem engen Bereich, den die Fahrgeräuschmessung umfasst, durch mechanische Klappen im Auspuff reduziert (d.h. grenzwertkonform abgedämpft). Da diese Klappen in allen anderen Fahrzuständen (andere Gänge und Drehzahlen) offen sind, ist das Fahrzeug im normalen Fahrbetrieb tatsächlich wesentlich lauter, als es das amtliche Fahrgeräusch erahnen lässt.

Leider nutzen auch immer mehr Motorradhersteller diese Option. Häufig so extrem, dass Maschinen mit dem serienmäßigen Auspuff unter Volllast zwar legal auf der Straße bewegt werden dürfen, aber nicht mehr auf einigen Rennstrecken, auf denen die Geräusche permanent gemessen werden.



Schnittmodell der Auspuffanlage einer BMW S 1100RR mit Auspuffklappensteuerung. Bildquelle BMW

Was ist eigentlich Sound?

Ein anderes Kriterium für „Lärm“ ist der häufig genannte Sound eines Fahrzeuges.

Als Kind hörte ich immer, wenn unser Nachbar nach Hause kam. Der fuhr einen VW Käfer und der Boxer-Motor hörte sich einfach anders an, als die Reihenvierzylinder der anderen Nachbarn – nur ein Porsche 911 (ebenfalls Boxer-Motor) hörte sich vom Klang fast genauso an. Was das mit Motorrädern zu tun hat?

Auch deren Motoren sind in der Regel anders. Kernige Einzylinder, bullige V2-Motoren, klassische Boxer. Und wenn es Vierzylinder sind, drehen sie in der Regel höher (höhere Frequenz – siehe oben) als der jetzige Diesel des Nachbarn.

Motorradmotoren haben also einen anderen Klang (Sound) als Automotoren. Selbst bei gleicher Lautstärke in dB gemessen, identifiziert jeder, auch unbewusst, ein Motorrad. Es klingt einfach anders! Ob besser, muss jeder für sich entscheiden, aber Sound ist unabhängig vom emittierten Geräuschpegel.

Zu viel Technik? Einen genau so großen Einfluss darauf, mit welchem Geräuschpegel die Umwelt belastet wird, hat der Fahrer. Egal ob Trecker, Pkw oder Motorrad. Der Motorradfahrer aber im Besonderen!

Welche Geräuschquellen gibt es

Wie beschrieben, sind die zulässigen Fahrgeräusche je nach Fahrzeugtyp unterschiedlich.

Genauso unterscheiden sich die Geräuschquellen. Während z.B. bei Pkw oder Lkw das Abrollgeräusch der Reifen einen erheblichen Anteil am (zulässigen) Gesamt-Fahrgeräusch hat, spielt es bei Motorradreifen keine Rolle. Beim Motorrad sind es vor allen die Geräusche aus dem Ansaug- und Auspufftrakt, die den Gesamtpegel beeinflussen. Bei konstant 50 km/h in einer Ortschaft und angemessenen Gang sind Motorräder häufig sogar leiser als viele Pkw.



Quelle: Unsplash, Jordaine Mathieu

Problematisch wird es dann beim Beschleunigen. Hier sind Motorräder deutlich lauter als Pkw. Leider besonders in den Bereichen, die gerade an Ortsausgängen häufig vorkommen. Selbst mit einer legalen Auspuffanlage sind es dann bis 7 dB(A) mehr. Nachzulesen z.B. in einem über 230 Seiten dicken, 2003 veröffentlichten, Forschungsbericht: „Ermittlung des weiteren Lärminderungspotentials bei Kraftfahrzeugen“ des RWTÜV im Auftrag des Umweltbundesamtes.

Wie wir unsere Gashand nutzen, hat also einen wesentlich größeren Einfluss auf den emittierten Geräuschpegel als z.B. beim Auto. Selbst wenn alles im legalen Bereich liegt.

BVDM arbeitet seit mehr als 30 Jahren aktiv gegen Lärm

Seit mehr als 30 Jahren ist der BVDM bereits in Sachen Reduzierung des Verkehrslärms aktiv.

Erinnert sei hier nur an die Aktion „Laut ist out“ (90er Jahre), die Teilnahme an der Diskussion mit der Parlamentarischen Staatssekretärin Gila Altmann „Macht Lärm Motorradfahren erst schön?“ (Nachzulesen in [BALLHUPE 4/2002](#) ab Seite 31), Vortrag beim Bundesumweltamt (2019) diverse Podiumsdiskussionen, Aktionen Kaffee statt Knöllchen, Mitarbeit im Arbeitskreis Lärm Wermelskirchen, Sponsoring eines Lärm-Displays und zahlreiche Veröffentlichungen und Medienbeiträge zu dem. Nachzulesen in dem Artikel aus 2002 ist auch, dass der BVDM schon damals die Industrie aufgefordert hat, auch leisere Auspuffanlagen anzubieten. Die Forderung aus unserem [Offenen Brief an die Industrie](#) haben wir nachweislich schon vor 20 Jahren gestellt.

Wenn die Industrie nicht anbietet, was Kunden sich wünschen, werden einzelne Mitglieder selbst aktiv. Auch wenn es aufwendig und teuer ist. Nachzulesen ab [Seite 30 in Ballhupe 3/2015](#) „a Ruah is“.

2020 hat der BVDM sein Projekt „Es geht auch leiser“ gestartet. Vorrangiges Ziel ist die Senkung des Verkehrslärms insgesamt in landschaftlich schönen Regionen mit kurvenreichen Strecken, die besonders von Motorrad und Autofahrern in der Freizeit genutzt werden. In einer Modellregion sollen ganzheitlich und wissenschaftlich dokumentiert Maßnahmen zusammengeführt werden, um den Verkehrslärm nachweislich zu senken. Dieses Projekt wurde bereits Politikern auf Landes- und Bundesebene vorgestellt und um Unterstützung gebeten, siehe [>>>Link<<<](#). Unterstützung erhält dieses Projekt von lokal zuständigen Politikern in Regionen die sich als Modellregion anbieten, z.B. [Rund um den Nürburgring](#).

Es muss natürlich auch der Wille bestehen, personelle und technische Ressourcen bereit zu stellen, um geltendes Recht zu kontrollieren und bei Abweichungen durchzusetzen. Wir werden berichten, wie es mit „Es geht auch leiser“ weitergeht und ob die Bereitschaft besteht, eine Modellregion zu unterstützen.

Lärm kann man nicht messen - Wir haben es in der Hand

Welche Geräusche wir beim Fahren emittieren - egal ob im Auto oder auf dem Motorrad - hängt in erster Linie vom Fahrer ab.

Das fängt schon bei der Wahl des Motorrads und des Zubehörs an, wird aber hauptsächlich durch das Fahrverhalten beeinflusst. Fahrspaß hat vielleicht noch etwas mit Sound zu tun, wird aber keinesfalls dadurch gesteigert, dass man seine Umwelt und Mitmenschen mit hoher Geräuscentwicklung belastet.

Es gibt keinen Grund, in einem möglichst kleinen Gang durch Ortschaften zu fahren oder am Ortsende das Beschleunigungsvermögen eines Motorrads immer maximal auszunutzen. Eine Geräuschemessung, wie auf permanenten Rennstrecken, ist an solchen Stellen im Straßenverkehr praktisch nicht möglich. *(Update 2020 Mit Lärmdisplays gibt es mittlerweile gute Erfahrungen. Sie können die tatsächliche Geräuscentwicklung bewusst machen und den Geräuschpegel senken.).*

Es kann hier nur an alle Motorradfahrer appelliert werden, nicht dazu beizutragen, an dem Ast zu sägen, auf dem wir sitzen. Ein Rennfahrer, der die Möglichkeit hatte, mit einem Renn E-Motorrad eine Runde auf der Isle of Man zu fahren, sagte mal zu mir: „Never again with a petrol engine“ (nie wieder mit einer Benzin-Maschine).

Eine kleine und wahre Geschichte zum Thema Motorrad und Lärm



Quantya 2010 auf der Motorradwelt Bodensee

Die Mitarbeiter eines Importeurs von Geländemotorrädern drehten in der Mittagspause einige Runden auf dem neu bezogenen Firmengelände. Bereits nach kurzer Zeit stand ein Streifenwagen der Polizei an einer an das Gelände grenzenden Landstraße. Die Polizisten standen auch nach weiteren Runden mit den Motorrädern an der gleichen Stelle. Daraufhin hielten die Motorradfahrer an und fragten, ob etwas nicht in Ordnung sei. Die Polizisten erklärten, sie seien von den Nachbarn gerufen worden, die sich über den Motorradlärm beschwert hätten. Jetzt hätten sie aber ein kleines

Problem. Sie würden keinen Motorradlärm hören. Bei den Geländemotorrädern handelte es sich um Elektromotorräder.

Merke: Ein Motorrad macht Lärm - auch wenn es fast keine Geräusche von sich gibt!

TourenTrophy Termine 2021 - oder: Wenn Corona uns lässt...

Inge Aufderheide

„Wer nicht wagt ...“



Wie Du vielleicht weißt, hat uns Corona im letzten Jahr bei den ersten drei Fahrten einen Strich durch die Rechnung gemacht. Drei weitere Rallyes konnten stattfinden plus die Abschlussfahrt, die wir gerade noch im Oktober vor dem Lockdown durchziehen konnten.

Natürlich kann uns das jetzt wieder genauso passieren. Wir wissen es nicht. Trotzdem haben wir es einfach mal gewagt unsere TourenTrophy-Termine für die kommende Saison zu planen. Um möglichst auf der

sicheren Seite zu sein, starten wir unsere diesjährige Rallye-Serie erst im Juni mit der Westerwaldfahrt.

Wohlverdienter Ruhestand

Leider kann die beliebte und legendäre Markgräfler Landfahrt, die stets am Fronleichnamswochenende stattfand und die für die meisten Teilnehmer auch immer ein kleiner Motorradurlaub war, nicht mehr stattfinden.

Wir danken den Fahrleitern Hans und Anita, die über viele Jahre den großen organisatorischen Aufwand auf sich genommen haben. Aber auch Fahrleiter gehen irgendwann einmal in ihren wohlverdienten Ruhestand.

Auch die Lipperose-Ori, veranstaltet von Jörg und Renate, wird in 2021 wohl zum letzten Mal stattfinden. Die beiden haben vor der Lipperose-Ori bereits die Spessartfahrt und die Thüringerwaldfahrt über viele Jahre - man kann schon eher von Jahrzehnten sprechen organisiert. Und auch für sie naht nun die Zeit des Ruhestands - zumindest als Fahrleiter.

„Bleiben Sie zuversichtlich“

Die Pättgesfahrt im Weserbergland, die Flugwachenrallye in der Eifel und die Harthe Tour im Raum Büren folgen in der zweiten Jahreshälfte, wenn Corona uns denn lässt. Die Abschlussfahrt wird wie im letzten Jahr wieder im „Oberbergischen“ sein. Termine siehe unten.

Wir alle hoffen, dass spätestens ab Juni eine zumindest eingeschränkte Normalität einkehren wird und wir uns endlich einmal live und in Farbe wiedersehen und gemeinsam

fahren können. Und da vermutlich viele von uns in diesem Jahr Urlaub in Deutschland machen werden, kannst Du ja überlegen, ob Du nicht ein paar Tage Urlaub mit der ein oder anderen Tour verbinden willst. Egal, ob Du „alter Hase“ oder Neuling bist - wir freuen uns, wenn Du dabei bist. Bis dahin bleib gesund und zuversichtlich.

Geplante Termine

Du kannst Dir die folgenden Termine schon einmal vormerken:

12.06.2021: Westerwaldfahrt

26.06.2021: Lipperose Ori

24.07.2021: Pättgesfahrt

07.08.2021: Flugwachenrallye

11.09.2021: Auf die Harthe Tour

09.10.2021: Abschlussfahrt

Bevor Du jedoch eine unserer Rallyes besuchst, schau immer vorher auf unsere Webseite, www.tourentrophy.de, ob sie auch tatsächlich stattfindet. Hier findest Du alle Infos, die Du brauchst. Eventuell brauchen wir wie in 2020 auch wieder eine Voranmeldung von Dir.

Der letzte Mohikaner. Ein Erlebnis- und Erfahrungsbericht. Mit Tränen der Trauer in den Augen

Rainald Mohr



Der letzte luftgekühlte Reihen-Vierzylinder, Honda CB 1100
Foto: R. Mohr

Mit dem Lieferstopp der Honda CB 1100 RS und EX im Jahre 2021 verschwindet der letzte luftgekühlte Vierzylinder-Motorradmotor vom Markt der Motorrad-Neufahrzeuge in Europa. Dieser Bericht beschreibt nach 13.000 km die persönliche Erfahrung mit einem „letzten Mohikaner“, einer Honda CB 1100 RS.

Honda hat den Vierzylinder Motor für Motorräder nicht erfunden. Hersteller wie Ariel Four Square, Henderson, Nimbus oder Indian (diese Liste ist nicht vollständig) haben bereits lange vor Honda den Vierzylinder-Motor in Motorrädern eingesetzt.

Aber es war 1969 das Unternehmen Honda, welches den Mut hatte, mitten in der wohl größten Krise des Motorrades, den Vierzylinder als bezahlbares Groß-Serien-Produkt 1969

in den Markt ein zuführen. Ein Motor, der zu seiner Zeit zu den leistungsfähigsten und zugleich zu den zuverlässigsten zählte.

Honda baute den Vierzylinder in den folgenden Jahren bis „hinunter“ zu einem 350 ccm Motorrad. Kaum ein Wettbewerber konnte sich den überwältigenden Vorteilen und dem Markterfolg entziehen. In der Folge trat der Vier-Zylinder einen Siegeszug an, dem sich letztendlich auch BMW beugen musste.



Nimbus 4-Zylinder, 750 ccm, ca. 22 PS, gebaut von 1919 bis 1959 - Foto: R.Mohr

Es darf durchaus die Hypothese gewagt werden, dass Honda mit dem sprunghaften Erfolg seines Vier-Zylinders, den andern Herstellern Mut machte, neue attraktive Modelle zu entwickeln und an eine positive Zukunft für das Motorrad zu glauben.



Honda CB 750 Four-K1, Bauj.: 1972, 67 PS, aus dem Besitz des Autors, Foto: R. Mohr

Immer schärfere Umweltauflagen, in Verbindung mit einem Wettlauf nach immer höherer Motorleistung, führten letztlich dazu, dass diese Motoren wassergekühlt wurden. Die faszinierende Optik, der Charm, das „Knistern“ der sich abkühlenden, heißgefahrenen Motoren, kurz und gut, sehr viel „Emotion“ ging so im Laufe der Zeit verloren.

Honda bringt 2009 wieder einen luftgekühlten Vier-Zylinder im Motorrad.

Honda erbarmte sich 2009 dem „Bitten und Flehen“ der „Motorrad-Gemeinde“ und stellte 2009 auf der Tokyo Motor Show wieder eine Honda mit luftgekühltem Motor vor. Es folgten mehrere kleine, vorteilhafte Weiterentwicklungen in Bezug auf Design und Getriebe. Der Motor mit 1100 ccm, 93 PS bei 7500 U/min. und einem Drehmoment von 90 Newtonmeter bei 5500 U/min. ist bis dato der gleiche geblieben. Dabei stehen bereits ab 3000 U/min. satte 80 Newtonmeter Drehmoment zur Verfügung.

Ein sportlicher Tourer – kein Racer!

Der Autor, auf der Suche nach einem absolut zuverlässigen, robusten, starken und schaltfaul zu fahrende Tourenmotorrad im klassischen Stil, hat sich im Winter 2018 zu dem Neukauf einer CB 1100 RS entschieden.

Die RS ist die etwas sportlichere Variante der CB 1100. Nein, ein „Rennmotorrad“ ist diese sportlichere Variante der CB 1100 nicht. Sie ist kein „Racer“! Sie ist und bleibt ein Tourer. Allerdings, so meine Erfahrung nach 13.000 km, mit einem extrem stabilen Fahrwerk, den besseren Stoßdämpfern, der stabileren Gabel und herausragenden Bremsen („2-Finger-Bremse mit sauberem Druckpunkt“). Außerdem hat sie einen flachen Lenker, der eine versammelte, aktive und dennoch bequeme Fahrer-Position ermöglicht. Ich wollte unbedingt ein „pures“ „Motor-Rad“ ohne Verkleidung, ohne elektronischen Schnickschnack. Das einzige (für mich sinnvolle) Zugeständnis an die „moderne Zeit“ ist ein ABS und die Anti-Hopping-Kupplung.



Da der Autor gelegentlich auch auf der Landstraße gerne "sehr zügig" unterwegs ist (wenn der Verkehr dies zulässt!) und vor den Kurven gerne den spätesten möglichen Bremspunkt sucht, verbunden mit schnellem Herunterschalten, empfindet er es als angenehmen Luxus, wenn das Hinterrad nicht stempelt.

Fahrwerk - Extrem stabil

Nach 13.000 km sowohl auf schnellen Autobahnetappen mit viel Gepäck, als auch auf zügig gefahrenen dritt-klassigen Landstraßen, kann ich sagen, dass das Fahrwerk absolut stabil ist. Es gibt kein „Schwimmen“, kein „Aufschaukeln“, kein „Verwinden“. Selbst wenn in voller Schräglage Bodenwellen auftauchen, die Honda CB 1100 RS bleibt stabil.

Etwas sensibel ist die RS hinsichtlich der Reifenwahl. Einige Testberichte in Fachzeitschriften sagen, dass die Honda RS sich etwas schwerfällig in die Kurven abkippen lässt. Sie gilt – im Vergleich zu anderen modernen Motorrädern – als wenig agil. Dies konnte ich auch beobachten, bis ich die Reifen gewechselt habe.

Seitdem der Sportreifen „AVON ULTRA EVO“ montiert ist, fährt sich die RS regelrecht leichtfüßig. Sie geht ohne Widerstand in die Schräglage. Der hervorragende Geradeauslauf, die Fahrstabilität bei hohem Tempo, hat nicht gelitten.

Motor - Für Tourenfahrten ein Gedicht

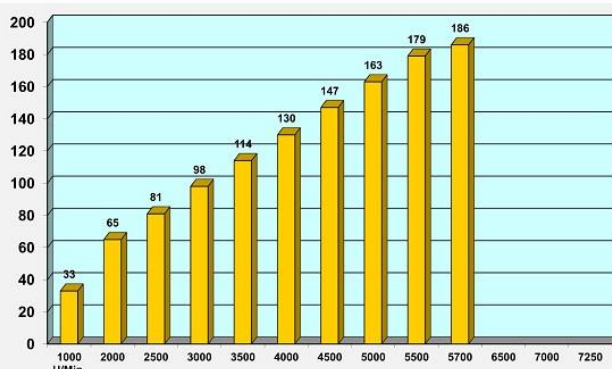
Der Motor ist - für den Tourenfahrer (!) - ein Gedicht. Man charakterisiert ihn am besten als „Bullen“. Aus niedrigsten Drehzahlen (1500 U/min.) lässt er sich im 6. Gang beschleunigen, ohne zu Ruckeln. Zusammen mit dem bulligen Drehmomentverlauf ermöglicht dies ein schaltfaules Fahren und souveränes Gleiten durch Ortschaften oder traumhafte Alleen, mit einem „flüsternden“ Motor. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuellen Lärm-Diskussion sorgt dies für ein absolut „ruhiges“ Gewissen. Das 6-Gang-Getriebe ist sehr lang übersetzt.

Manche mögen sagen „zu lang“ übersetzt. Nicht so der Autor. Er genießt es, dass bei einer Autobahn-Reisegeschwindigkeit von etwa 150 km/h lediglich 4500 U/min auf dem Drehzahlmesser stehen. Ja, auch dann lässt es sich zügig überholen, ohne zu schalten.

Soll es allerdings richtig schnell zur Sache gehen, ist der schnelle Sprint gefragt, dann sollte geschaltet werden.

Der Motor dreht (obwohl es ein Drehmoment optimierte Motor ist) willig und schnell hoch. Schon im 3. Gang werden 180 km/h erreicht. Wenn es sein muss, geht der erste

Honda CB 1100RS, Drehzahl- Geschwindigkeit im 6. Gang
Ritzel – Kettenrad: 18-40 (= Werk-Standard)
Graphik: R. Mohr



Gang bis Tempo 100 km/h. (Porsche Fahrer an der Ampel, die drängeln wollen, wundern sich jedes Mal).

Nun, wenn die Übersetzung zu lang ist, der kann einfach das hintere Ketten-Blatt von einem 40iger auf ein 45iger wechseln. Aber Vorsicht: Dann steigt das Vorderrad beim harten Beschleunigen sehr, sehr schnell. Ich hatte dies anfänglich gemacht, dann aber doch wieder zurück gerüstet. Gründe: Siehe oben.

Ökonomisch und Pflegeleicht

80% aller Fahrten lege ich mit diesem Motorrad im „Genuss-Modus“ zurück. Ich nutze die Option des niedertourigen und schaltfaulen Fahrens. Der Motor bedankt sich, mit einem Verbrauch von etwa 4 - 4,5 Liter/100km. Auch auf schnellen Autobahn-Etappen habe ich ihn noch nie beim „Trinken“ erwischt. Der Verbrauch liegt dann um die 5,5 Liter.

Da der Tank knapp 17 Liter Benzin fasst, sind ausgedehnte Touren ohne häufige Tankstopps kein Problem. Zur Sicherheit gibt es in den Armaturen eine Anzeige, die zum Tanken mahnt, wenn der Treibstoff im Tank unter 4 Liter sinkt. Stichwort „Touren“: Im Gegensatz zu vielen „modernen“ Motorrädern kann man auf diesem Bike noch problemlos den richtig großen Tankrucksack befestigen. Toll für das Gepäck, noch besser für den Windschutz, den er dem Fahrer bietet.

Ja, Kenner haben es bemerkt: Die von mir verwendete Sitzbank (siehe Bild) ist nicht original. Diese Bank ist ein Premium-Nachrüstprodukt, welches ich direkt in Japan gekauft habe (Honda bietet es nicht an!). Für mich als Langstrecken-Fahrer war die Serien-Sitzbank dann doch zu hart und zu wenig komfortabel. Der Interessierte findet die Sitzbank und Vieles mehr zum Customizing hier: <https://www.samurider.com/?cat=98> („Samurider“ ist nach meiner mehrfachen Erfahrung ein absolut zuverlässiger, freundlicher und seriöser Anbieter von Customizing-Produkten. Allerdings: Die Geschäftssprache ist Englisch).

Ja, es gibt auch kritische Punkte

Sicher, es gibt auch etwas zu kritisieren: Der Motor riegelt bei Tempo 190 km/h ab (offiziell bei Tempo 180 km/h). Die Abriegelung wird über die Geschwindigkeit und nicht über die Drehzahl gesteuert. Es ist daher völlig egal, ob man 180-190 km/h im 4., 5. oder 6. Gang fährt. Bei diesem Tempo ist einfach Schluss.

Mich ärgert das, weil ich mich bevormundet fühle. Nun, es ist ein rein psychologischer Reflex meines „freiheitsliebenden Sturkopfes“. Denn, wenn ich ehrlich bin, auf diesem „naked bike“ nutze ich die maximale Geschwindigkeit so gut wie nie aus. Der Winddruck ist einfach zu hoch, es macht schlicht wenig Spaß. Dennoch, ich bin auf der Suche nach einem „Chip-Tuner“, der die Elektronik entdrosselt. Dies ist allerdings bei dieser Honda sehr schwer, die Software ist extrem gut verschlüsselt. Mehrere „Chip-Tuner“ haben sich schon erfolglos „die Zähne ausgebissen“.

Ja und dann ist noch anzumerken, dass das Motorrad mit etwa 250 kg Eigengewicht doch etwas schwer geraten ist. Sicher, das liegt nicht zuletzt an der soliden Verarbeitung und an dem mächtigen Motor. In der Garage, beim Rangieren, spürt man das Gewicht sehr wohl. Beim Fahren allerdings absolut nicht.

Nach 13.000 km ging die Honda in die Werkstatt des Importeurs. Die große Überraschung, das Ventilspiel musste nicht justiert werden. Alle Ölwechsel (nach 10.000 km) und sonstigen Inspektionen mache ich selbst und weil es ein exzellentes Werkstatt-Buch zu kaufen gibt, kann das auch jeder, der das Wort „Schraubenschlüssel“ buchstabieren kann. So gesehen

ist die Honda auch noch ein sehr ökonomisches Motorrad. Zwischen den vorgeschriebenen „Ölwechselintervallen“ alle 10.000 km, ist kein Ölverbrauch feststellbar.

Aus der CB 1100-Community sind mir inzwischen mehrere Fahrzeuge bekannt, die die 200.000 km Laufleistung erreicht haben, ohne dass der Motor geöffnet werden musste. Nun, von einem Honda-Vier-Zylinder hätte ich auch nichts anderes erwartet.

Abschied mit Tränen in den Augen

Ich persönlich habe an diesem simplen, einfachen Motorrad (auch das Fahrwerk ist nicht weiter einstellbar, lediglich die hinteren Federbeine werden der Belastung angepasst) meine Freude. Ich will fahren und nicht am Fahrzeug spielen.

So sehe ich mit traurigem Herzen, ja „mit Tränen in den Augen“, dass der letzte luftgekühlte 4-Zylinder in Europa allmählich verschwinden wird. Noch gibt es bei den Händlern Restbestände an Neufahrzeugen und der Markt an guten, gepflegten, gebrauchten CB 1100 ist für etwaige Interessenten gut gefüllt.

Es bleibt eine Randbemerkung: Meine Begeisterung ist echt! Ich werde von Honda nicht bezahlt, habe keine Geschäftsbeziehungen zu Honda und auch meine Familie nicht. Es ist ein persönlicher – subjektiver - aber ehrlicher Erfahrungsbericht.

Rennen mit dem Alteisen

Chambley 2020

Was geht?



„Leben ist was passiert, während wir andere Pläne machen (John Lennon)!" So oder so ähnlich könnte man unsere Saison 2020 beschreiben. Da wir schon unser Frühjahrstraining wegen der allgemeinen „Virenlage" in die Tonne kloppen konnten, waren wir darauf gespannt, wie es weitergehen sollte. Niemand von uns hatte Erfahrungen darin, eine Rennveranstaltung unter extremen Hygienemaßnahmen zu organisieren. Was gibt es also Besseres, als sich bei Kollegen anzusehen, wie so etwas laufen könnte. Also ab zum BnB von

Fatma und Michael Fischer (Race Cafe Berlin). Die hatten die Nerven behalten und ihre Veranstaltung ohne Zuschauer, aber mit zahlreichen Teilnehmern durchgezogen.

Dies konnte nur mit einem durchdachten und von allen akzeptierten Konzept funktionieren. Da niemand Erfahrungen mit so etwas hatte, war es für uns wichtig, zu sehen was passiert,

wenn ca. 300 gaskranke Schrauber nach einer so langen Durststrecke auf die Strecke gelassen werden. Und siehe da, die Teilnehmer waren sich der Situation bewusst und haben sich entsprechend verhalten. Die Schlangen an den Toiletten, Duschen, Essens- und Getränkeausgaben waren zwar vorhanden, wurden aber von den meisten ohne Murren hingenommen. Selbst auf der Strecke, so der Eindruck, waren sich die Fahrer der besonderen Situation bewusst und schienen sich für eine eher vorausschauende Fahrweise entschieden zu haben. So könnte es die Saison gerne weitergehen.

Mit diesen Erfahrungen und einem entsprechend angepassten Konzept ging es für uns nun nach Chambley. Die Freude, aber auch die Erwartungen aller Beteiligten war groß. Erstmals bei einer unserer Veranstaltungen hatten wir, aus nachvollziehbaren Gründen, ein nicht ganz ausgefülltes Starterfeld für unseren „Prix de baguette“ vor Ort. Na ja, wir sind was das betrifft aber auch sehr verwöhnt. In der Regel sind wir die letzten zwei bis drei Wochen vor Chambley damit beschäftigt, Teilnehmer, die nicht mehr ins Starterfeld gekommen sind, auf das nächste Mal zu vertrösten.

Bewaffnet mit Kanistern Desinfektionsmittel, Sprühflaschen für Selbiges, Hinweisschildern bezüglich der Maskenpflicht und einem angepassten Anmeldeprozedere waren wir nicht weniger gespannt auf die Veranstaltung, als unsere Teilnehmer. Alle waren sie da, Kurt unser Reifenmann sowie Mücke und Alex, unsere Schrauber, strahlten und waren heiß wie Frittenfett.



Sanitätsdienst sagte kurzfristig ab

Wir jedoch hatten 48 Stunden vor der Veranstaltung einen ordentlichen Dämpfer erhalten. Da leider unser Stamm-Sanitätsdienst grundsätzlich keine Auslandsveranstaltungen mehr anbietet, mussten wir uns nach einer anderen Möglichkeit umsehen. Nach längerer Suche fanden wir als Anbieter ein Unternehmen aus der Nähe von München. Trotz zahlreicher Referenzen bekannter Firmen auf deren Webseite stellte sich der neue Sanitätsdienst als absolut unzuverlässig heraus.

Knapp 48 Stunden vor der Veranstaltung teilte er uns mit, er würde nicht kommen, da er uns in Frankreich nicht betreuen dürfe?! Das war nachweislich Quatsch, hatte aber Methode. Auch andere Veranstalter wurden von dieser Firma im Regen stehen gelassen. Da der Betreiber dieser Firma auf einer Vorauszahlung bestand, waren rund 3600 Euro schon mal weg! Die Krönung war, dass das Unternehmen uns einen Gutschein in Aussicht gestellt hat, der nie eingetroffen ist. Aber wer will schon eine Gutschrift von einem Dienstleister, der einen beim ersten Mal schon im Regen stehen lässt? Was nun?

Unsere Partner vom „Circuit Chambley“ sind da eine ganz andere Hausnummer. Über Nacht stampften sie einen französischen Sanitätsdienst aus dem Boden, mit dem wir unsere Veranstaltung dann doch noch durchführen konnten. Das kostete uns nochmals rund 3500 Euro, aber ohne Sanis keine Rennstrecke und ohne unsere Teilnehmer kein Alteisen-Training. Deren solidarisches Verhalten sollte dieser Saison ihren Stempel aufdrücken!



Rennergebnisse und persönliches Abschneiden in den Rennläufen schienen nicht mehr oberste Priorität zu haben. Dabei sein war alles.

Felix verzichtete, aus Mitleid mit unserer Lisa, an den Start des Funlaufes zu gehen. „Der Motor machte beim letzten Mal schon so seltsame Geräusche!“, sagte er und sehr mitfühlend „ich will ja nicht der sein, der Lisa kaputt fährt“. Allerliebste, ich warte schon seit zwei Jahren darauf, dass Lisas Motor hochgeht! So musste Poppe für Stimmung

sorgen. Da sich Bernd und Andreas während des Rennens aber größtenteils mit sich selbst beschäftigten, konnte Poppe einen klaren Sieg vor den beiden herausfahren. Sohn und Vater (Nils und Michael) bildeten auf den Plätzen 4 und 5 die alt bekannte Schrankwand. Dahinter biss sich Georg an Karsten wie üblich die Zähne aus. Ralf, Martin und Christoph folgten auf den verbleibenden Plätzen.

In diesem Zusammenhang muss aber auch gesagt werden, dass wir mit neun startenden Frauen ein fast so großes Damen-Starterfeld hatten wie bei den Männern mit 10 Startern.

Auch bei den Damen setzten sich die üblichen Verdächtigen durch. Claudia konnte Katrin und Angela auf die Plätze verweisen. Cyra folgte bei ihrem ersten Damenlauf in Chambley vor Birgit (Platz 5) und Stefanie (Platz 6) auf Platz 4. Auf den Plätzen 7, 8 und 9 folgten Sonja, Nicole und Heike. Trotz des vergleichsweise kleinen Starterfeldes war es ein spannendes Rennen. Es verlief mit dem angemessenen Ehrgeiz, aber ohne Unfälle.

Materialproben wurden dann eher im Langstreckenrennen genommen. Ohne Bremsen fahren ist schlecht, zu gute Bremsen können aber auch mal zu Problemen führen. Ohne größere Blessuren aber mit finalen Materialschwächen verabschiedeten sich gleich zwei Teams frühzeitig aus der Abschlusswertung. „To finish first, first you have to finish“ beschreibt es am besten. Die genauen Ergebnisse könnt ihr unter <https://alteisen.training/index.php/langstreckenrennen/> auf unserer Seite einsehen.

Alle waren Sieger

Wie üblich fanden sich bei der Siegerehrung nur Gewinner ein. Alle Teilnehmer waren erschöpft, aber überglücklich. Besonders Dietmar konnte seine Zufriedenheit kaum verbergen. Er war, nachdem sich sein Partner in seinem ersten Turn mit einem eingeklappten Vorderrad verabschiedet hatte, das Rennen außerhalb der Wertung alleine zu Ende gefahren. Respekt, hätten sie als Team das Rennen beenden können wären sie bei ihrer Zeit ganz oben auf dem Treppchen ihrer Klasse gelandet!



Trotz der ganzen Aufregung betrachten wir Chambley als absolut gelungene Veranstaltung.

Auch wenn es nicht einfach war, wurden wir nach Kräften von unseren Teilnehmern bei der Umsetzung unseres Corona-Schutzkonzepts unterstützt. Mit diesen durchweg guten Erfahrungen konnte Most kommen. Leider konnten Andrea und ich dieses Jahr nicht mit dabei sein. Wir mussten Lederkombi und Orga-Weste gegen Blaumann und Hammer tauschen. Auch wenn wir auf altes Material stehen, unser Bad schrie nach Innovation und Arbeitskraft.

Most 2020

Mit kleiner Besetzung – sowohl von der Teilnehmerzahl als auch der Orga – ging es kurze Zeit später zum Autodrom Most. Eine sehr flüssige und für unsere Verhältnisse schnelle Rennstrecke mit professionellem Drumherum.

Corona diktierte die gleichen, bewährten Verhaltensregeln, die wir auch in Chambley durchgeführt haben. Die Teilnehmer spielten problemlos mit und wir hatten im Nachgang zu beiden Veranstaltungen keine Vorfälle.

2020 haben wir die Gruppen anders eingeteilt. Weil ja die Linienwahl auf dieser Strecke sehr stark von der Art des verwendeten Motorrads abhängt, haben wir experimentell die Gruppen nach Mopeds sortiert:

- 3 Gruppen Alteisen bis 60/90/120 PS und
- 1 offene Gruppe für moderne Mopeds mit viel Leistung.

Das lässt dann zwar keine Doppelturs zu, aber die Fahrzeit war trotzdem lang genug. Die neue Gruppeneinteilung war klasse. Viele haben sich weit mehr als sonst an andere hängen können, sich gegenseitig positiv gepusht, ohne dass ihre Linie zerstört wurde. So werden wir das weiter machen.



Auch das Coaching wurde sehr gut angenommen. Das Coaching ist ein Einzelunterricht, bei dem unsere Instruktoren/innen direkt auf die individuelle Baustelle eines einzelnen Fahrers eingehen konnten. Wir mussten die Instris oft bremsen, damit sie das nicht rund um die Uhr machten und auch selber mal nur für sich fahren.

Most ist immer ein schönes Erlebnis, das Fahren sehr intensiv und macht jetzt mit den „sortenreinen Gruppen“ noch einmal mehr Freude. Weil es finanziell immer

kritisch ist und wir auch langsam an unsere Belastungsgrenze (Orga) kommen, machen wir das Training in Most weiterhin nur alle zwei Jahre. Die Veranstalter hätten uns gerne öfter, weil wir – wegen der Teilnehmer – so nette, problemlose Leute sind.

Für uns besonders ist auch die Solidarität der Teilnehmer. Wie oben gesagt, ist die Veranstaltung in Most teuer und durch die spezielle Lage im Coronajahr war es nicht möglich, die Veranstaltung kostendeckend durchzuziehen. Aber da haben die Teilnehmer nicht mitgespielt und uns spontan so toll unterstützt, dass wir doch kostendeckend durch kamen. Danke! Solche Teilnehmer hat nicht jeder.

Gehofft aber nicht erwartet, unser Abschluss 2020 am STC

Dass wir 2020 Jahr fast unser komplettes Programm abspulen konnten, hatten wir gehofft aber nicht erwartet. Nachdem unser Frühjahrstraining aus bekannten Gründen ausgefallen war, haben wir unseren traditionellen Abschluss um zwei Trainingstage erweitert. Die ersten zwei Tage liefen als gewohntes Training mit Instruktoren- und Freifahrerturns, die Tage drei und vier als Flatrat-Turns ab.

Für Volker war es die Möglichkeit, nach zwei Tagen Instruktion, den überholten Motor in der XBR einzufahren. Es ist schon etwas gewöhnungsbedürftig mit einem Motorrad auf der Rennstrecke mit gebremsten „Schaum“ unterwegs zu sein, aber die ersten Kilometer ... Leider ließ die Vergasereinstellung, trotz mehrerer Abstimmungsversuche, mehr nicht zu. Na ja, der Winter wird lang und unsereiner braucht ja Beschäftigung.

Aber fangen wir vorne an. Einer der schönsten Momente unserer Trainings ist der Moment, wenn die Maschinen ausgeladen und im Fahrerlager aufgereiht sind. Jedes Mal gibt es etwas Neues zu bestaunen. Ob Triumphmotor im Rickman-Rahmen oder Honda 4-Zylinder im Martinrahmen, unsere Teilnehmer hatten wieder mal wunderschönes Material an die Strecke geschafft. Aber so schön und alt die Maschinen auch sind, sie haben ein Problem, die Lautstärke! Würden wir alle auf zugelassenen und nicht veränderten Motorrädern an den Start gehen, könnten wir auf eine separate Messung der jeweiligen Lautstärke verzichten. Durch die überwiegende Anzahl unserer, für die Renne umgebauten Maschinen, muss kontinuierlich an der Strecke gemessen werden. Diese erfassten Daten müssen ausgedruckt und für das Umweltamt archiviert werden. Fällt die Lautstärkenentwicklung zu hoch aus, muss das Training an dem jeweiligen Tag beendet werden. Dies ist nicht zu diskutieren! Es hat also nichts mit Schikane von unserer Seite oder dem Betreiber zu tun, sondern mit der Rechtslage. Für den Betreiber hängt seine Betriebserlaubnis und somit seine Existenz davon ab.

Somit hatten wir leider auch dieses Jahr wieder den Job der Spaßbremse zu erledigen. Es tat uns im Herzen weh, der ein oder anderen Maschine wegen zu lauter Auspuffanlage den Start zu verwehren. Trotz mehrfacher Versuche und Messungen war es nicht möglich, an einigen Maschinen für Abhilfe zu sorgen. Das führte natürlich auch zu Unmut und es wurden Zweifel an der Messmethode laut. Diese sind vielleicht auch berechtigt, wir sind halt auch kein TÜV-Prüfzentrum und wollen es auch nicht werden. Maßgeblich ist aber das, was am Ende am Messgerät auf der Strecke ankommt und daran müssen wir uns halten.

Aus diesem Grund werden wir in Zukunft eine kleine Abnahme mit Lautstärkenmessung vor dem Training durchführen. Dabei werden wir vom Polpetta Racing-Team unterstützt. Die Jungs haben uns zugesagt, uns bei unserem Frühjahrstraining 2021 bei der technischen Abnahme zu unterstützen. Super, „viele Hände, schnelles Ende“!

Davon abgesehen möchten wir Euch daran erinnern, dass es nicht gerade selten im Zubehör Auspuffanlagen mit so genannten DB-Eater-Dumms gibt. Die sehen nur so aus als würden sie etwas taugen. Tut Euch und uns den Gefallen und achtet darauf, dass ihr eine Auspuffanlage dabei habt, die nicht zu laut (<97 dB(a) Standgeräusch in 0,5 Meter bei 50 Prozent Nenndrehzahl) ist.

Nicht alle kamen ins Ziel

Und wo wir gerade bei der technischen Vorbereitung des Sportgerätes wären, nicht alles was an den Start des Funlaufes ging, hielt den Erwartungen seiner Fahrer stand. Von den 23 Maschinen, die an den Start gingen, kamen vier nicht im Ziel an. Zwei verweigerten kurz vor dem Start die Arbeit, zwei weitere waren sich darin einig im Omega gegen Ende des



Rennens parken zu wollen. Den ersten Bbiden empfehlen wir einen anderen Mechaniker, den beiden anderen immer ausreichend Asphalt unter den Reifen.

Davon abgesehen haben wir uns sehr über das ausgeglichene Starterfeld gefreut. Unter den 23 Startern waren zehn Frauen vertreten. Und die haben es sich ordentlich gegeben. Schon ziemlich früh nach dem Start konnten sich Sven, Bernd und Meinolf vom Hauptfeld absetzen. Sven und Bernd konnten im Laufe des Rennens den

Abstand auf Meinolf ausbauen, wollten sich aber nicht mit einem 2. Platz zufrieden geben! Rad an Rad haben sie sich nichts geschenkt und den Zuschauern eine Show vom Feinsten geboten. Leistungsmäßig schienen sich die MZ und die SZR nicht zu unterscheiden. Entscheidend ist der Fahrer! Die besseren Nerven schien, wie üblich, Sven zu haben. Zwei Runden vor Schluss hat der Optimist Bernd der Haftung seiner Reifen etwas zu viel zugetraut und seine Maschine in 90-Grad-Lage abgestellt. Und weil es sich in Gesellschaft am besten Pause machen lässt, parkte eine Runde später Jürgen seine XBR an ähnlicher Stelle im Omega. An Gesprächsstoff dürfte es also nicht gemangelt haben.

Damit war das Rennen aber noch nicht beendet. Sven war der Sieg nicht mehr zu nehmen. Meinolf konnte dem alten Hasen zwar folgen, den Abstand aber nicht mehr wesentlich verkürzen. Da aber zwischen ihm und dem verbleibenden Feld eine stattliche Lücke entstanden war, war ihm der 2. Platz sicher.

Auf den Plätzen 3 und 4 folgten Nils und Michael. Dazu muss man aber sagen, dass sich Nils vom letzten Startplatz im Verlauf des Rennens, an seinem Vater vorbei, nach vorne gekämpft hat. Ihnen folgten Martin (SRX 600), Karsten (V75) und Thorsten (CBR 500) auf den Plätzen 5, 6 und 7. Ralf B. landete vor Michael (Platz 9), Korti (Platz 10) und Mücke (Platz 11) auf dem 8. Platz bei den Herren. Danach wurde es rummelig. Die Frauen, auch wenn einige in der 2. Welle (>55 PS) starten mussten, haben ordentlich Gas gegeben.

Wie üblich belegte Lucienne auf einer BMW vor Pia (SR 500) und Otti (XS 400) den ersten Platz. Martina (SV 650), Cyra (SV 650) und Kristin (R6) landeten vor Birgit (V50) und Nicole (Ninja 630) auf den Plätzen 4-6.

Da kämen wir auch schon zu einem Wunsch für die Zukunft. Es wäre schön, wenn einige unserer Dauerstarterinnen beim Funlauf auf passendere Maschinen (max. 55 PS an der Kupplung) aus der ersten Startwelle ins Rennen gehen könnten. Das würde den Herrenclub ordentlich aufmischen!

Da wir 2020 nur zwei Funläufe veranstalten konnten, haben wir auf eine Gesamtwertung verzichtet. Lasst uns also hoffen, dass wir in diesem Jahr häufiger die Chance bekommen, einen Funlauf auszutragen.



Entspannt folgten für uns die letzten beiden Tage auf der Rennstrecke. Zwei Tage fahren bis der Arzt kommt. Keine Instruktion, keine Gruppeneinteilung, kein Stress aber jede Menge Spaß. Und damit war die Saison dann auch schon wieder vorbei. Danach hieß es Wunden lecken und das Material für die nächste Saison vorbereiten.

Für uns bedeutete das, Strecken buchen, Anzahlungen entrichten und dem ein oder anderen Teilnehmer die Notwendigkeit der frühzeitigen Anmeldung/Rückmeldung zu erläutern. Kaum waren wir zuhause lief der virtuelle Briefkasten schon über!

Aber wir haben es ja nicht anders gewollt. Und wir wissen auch warum! Der Jahresabschluss ist auch für uns der heimliche Höhepunkt des Jahres. Selten haben wir selbst die Möglichkeit mit so vielen, lieb gewordenen Leuten genussvoll am Kabel zu ziehen, zu quatschen und Pläne für das nächste Jahr zu schmieden. Mit einer solch hilfsbereiten Gemeinschaft lässt es sich gut auf der Insel der Glückseligkeit Benzin verbrennen!

Euer Alteisen.Training e.V.-Team

Andrea, Claudia, Karsten und Volker

Alle Bilder mit freundlicher Genehmigung von Alteisen.Training e.V.

Tourenzielfahrt 2021 "Themen- und Ferienstraßen"

Peter Aufderheide

Das Thema der Tourenzielfahrt 2021 lautet:

Themen- und Ferienstraßen **- Kreuz und Quer durch Deutschland –**

Fahrtleiterin: Inge Aufderheide

Was sind Themen- bzw. Ferienstraßen?

Deutschland verfügt über mehr als 100 Themen- oder Ferienstraßen, die auch als Touristikrouten bezeichnet werden. Die älteste ist die *Deutsche Alpenstraße*, die 1927 ins Leben gerufen wurde, gefolgt von der *Deutschen Weinstraße*, der *Schwarzwaldhochstraße*, der *Grünen Küstenstraße* und der *Romantischen Straße*. Die meisten anderen Ferienstraßen wurden in den 70er Jahren gegründet. In den 90er Jahren kamen die ostdeutschen Straßen noch hinzu. Sie alle dienen dem Zweck, die Regionen touristisch zu vermarkten.

Thematisch geht es um kulturelle Highlights, wie zum Beispiel besondere Baustile wie Weserrenaissance oder Fachwerkbauweise, um die Herstellung und den Verkauf bestimmter Produkte wie z. B. Porzellan, Glas und Ton oder die Verkostung von Lebensmitteln wie Wein und Bier. Aber auch Panoramastraßen in den schönsten Landschaften gehören ins Sortiment der Ferienstraßen, die für uns Motorradfahrer natürlich besonders interessant sind.

Welche Ziele erwarten mich?



So ergibt sich für die Tourenzielfahrt 2021 ein sehr abwechslungsreiches Sortiment an Zielen. Burgen, Schlösser, Kirchen, Klöster, Mühlen und andere historische Gebäude, Brücken, technische und archäologische Denkmäler, Museen, Naturreserve sowie zahlreiche andere touristische Highlights erwarten Dich. Sie alle liegen an den schönsten Straßen Deutschlands. Aber keine Angst, Du musst nicht alle in ihrer gesamten Länge abfahren. An jeder Straße wird es ein oder mehrere Ziele geben, die nach Möglichkeit etwas mit dem Thema der Straße zu tun haben und die Du besuchen kannst.

Gegenüber den vergangenen Fahrten wird es eine Besonderheit geben: nämlich, dass Du über das Sammeln der Ferienstraßen-Schilder noch zusätzliche Sonderpunkte einfahren kann. Da Du nicht weißt, wo diese Schilder stehen und ob es überhaupt welche gibt, wird die Wertung noch ein wenig spannender.

Freu Dich auf eine sehr abwechslungsreiche Fahrt, bei der für jeden Geschmack etwas dabei sein wird. Wie immer wird es nicht nur viel zu sehen, sondern auch einiges zu lernen geben.

Als Fahrtleiter freuen wir uns auf Deine Teilnahme an dieser möglichst coronagerechten Veranstaltung. Wir können zwar heute noch nicht versprechen, dass die Sehenswürdigkeiten zur Besichtigung geöffnet sein werden, jedoch reicht immer auch ein Foto von außen.

Die Fahrt dorthin auf den schönsten Straßen Deutschlands wird sich sicher schon lohnen. Wie heißt es so schön: *Der Weg ist das Ziel*. Details zur Aufgabenstellung und Wertung findest Du in der Ausschreibung, die unten verlinkt ist.

Wer kann teilnehmen?

Teilnehmen können nicht nur BVDM-Mitglieder, sondern jeder interessierte Motorradfahrer. Für BVDM-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos. Nichtmitglieder können sich für eine Teilnahmegebühr von 15,- Euro anmelden.

Um die Veranstaltungsunterlagen zu bekommen, melde Dich bitte hier an oder sende eine Mail an unseren Sportwart unter tourenzielfahrt@bvdm.de

[Zur Ausschreibung 2021](#)

[Zur Anmeldung](#)

Einsendeschluss ist der 10.01.2022

Die Siegerehrung für die BVDM-Wertung findet auf der Jahreshauptversammlung 2022 des BVDM statt. Die Ergebnisse werden danach hier eingestellt.

Über die [Hauptseite der Tourenzielfahrt](#) kannst Du noch mehr über diese Veranstaltung erfahren. Hier sind auch Berichte über die Tourenzielfahrten der letzten Jahre und die Historie hinterlegt.

MotoGymkhana ist in Deutschland angekommen

Sven Reuter

Was ist MotoGymkhana?



Bei der Idee „um Pylonen herum zu fahren“, denken die meisten Motorradfahrer spontan an Fahrschule, Sicherheitstraining und langweilige Trockenübungen für das „richtige“ Fahren.

Wer aber schon einmal Videos der japanischen MotoGymkhana-Fahrer gesehen hat, weiß, dass es auch ganz anders geht: MotoGymkhana ist eine extrem dynamische

Motorradsportart, die in den 70er Jahren in Japan entwickelt wurde und sich seit den 2000er Jahren mehr und mehr weltweit verbreitet. Im Wesentlichen geht es darum, einen Parcours aus farbigen Pylonen so schnell wie möglich zu durchfahren und dabei die Möglichkeiten des Motorrads bis zu den physikalischen Grenzen auszureizen. Ein U-Turn bei vollem Lenkansschlag und kratzender Fußraste, maximale Beschleunigung gefolgt von hartem Bremsen in einen 6-Meter-Kreis hinein, ein 360-Grad-Turn auf kleinstem Raum – MotoGymkhana fordert Konzentration, Dynamik und ein hohes Maß an Kontrolle über die Maschine.

Das Besondere dabei ist, dass trotz der sportlichen Fahrweise kaum Verletzungsrisiko besteht, da selten schneller als 60Km/h gefahren wird und Stürze in der Regel bei sehr langsamen und technischen Passagen passieren. Gute Schutzausrüstung und ein guter Crash Cage für den Schutz des Motorrads sind in diesem Sport folglich obligatorisch, denn beim Fahren hart am persönlichen und physikalischen Limit muss man Umfaller und kleinere Stürze einkalkulieren. Aber gerade dadurch ist die Lernkurve sehr steil, denn durch Training in einer kontrollierten Umgebung und am Rande der persönlichen Komfortzone erweitert sich diese schnell und beständig. Diese Lernintensität lässt sich beim normalen Straßenfahren nicht erreichen, weshalb MotoGymkhana auch für Fahrer geeignet ist, die weniger am sportlichen Aspekt interessiert sind, sondern hauptsächlich ihre Fahrtechnik und Motorradbeherrschung effektiv und mit Spaß verbessern wollen.



MotoGymkhana in Deutschland



In Deutschland steckt MotoGymkhana noch in den Kinderschuhen und es bildet sich gerade eine Szene aktiver Fahrer um den im Frühjahr 2020 gegründeten Verein MotoGymkhana Deutschland e.V.

Dieser Verein bietet Tipps und Hilfe beim Einstieg, Trainings, Schnupperkurse und perspektivisch auch Wettkampfveranstaltungen an und ist eng mit dem niederländischen und tschechischen MotoGymkhana-Vereinen vernetzt, die schon etliche Top-Fahrer auf Weltniveau hervorgebracht haben. Ebenso

besteht eine Freundschaft und Kooperation mit der #Rennleitung110.

MotoGymkhana ist eine Graswurzelsportart, d.h. nach dem Motto „von Fahrern - für Fahrer“ teilen Aktive und Erfahrene ihr Wissen offen mit Einsteigern, um die gemeinsame Sache voran zu bringen.

Wie kann man erste Erfahrungen machen

Mein erster Kontakt war die Teilnahme an einer Veranstaltung auf dem Flugplatz Zweibrücken im Frühsommer 2020, die gleichzeitig das erste Training des frisch gegründeten Vereins MotoGymkhana Deutschland e.V. war.

An diesem Wochenende wurden uns blutigen Anfängern von den etwas älteren Hasen und von sehr Erfahrenen (und schnellen!) Tutoren und Tutorinnen aus den Niederlanden die Grundlagen erläutert, und die Basis-Techniken auf verschiedenen Parcours eingeübt. Selten hat ein Wochenende so viel Spaß gemacht, und schon am Sonntagabend war die Mitgliederliste des neuen Vereins deutlich länger.



Seitdem werden regelmäßige Vereinstrainings an verschiedenen über das Bundesgebiet verteilten Standorten abgehalten, und es haben sich regionale Trainingsgruppen gebildet, die gemeinsam üben und sich wechselseitig unterstützen.

MotoGymkhana in Deutschland ist auf der Erfolgsspur, und wächst deutlich!

Dabei steht neben dem Fahren und der persönlichen Entwicklung auch immer das gemeinsame Schrauben und insbesondere der Spaß im Vordergrund. Verbissener Ehrgeiz und Leistungsegoismus ist mir bisher beim MotoGymkhana noch nie begegnet. Im Gegenteil: Auch Fahrer auf Europameister-Niveau sind sich nicht zu schade, Anfängern bei ihren ersten Fahrversuchen Tipps und Unterstützung zu geben. So macht das Arbeiten an der Verbesserung des eigenen Fahrkönnens Spaß, und die Gewinne an Präzision und



Fahrzeugbeherrschung sind auch auf der Straße und bei der Ausübung anderer Motorsportarten deutlich zu spüren.

Natürlich hat Corona uns in 2020 bei vielen Trainings und Veranstaltungen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Auch viele gemeinsame Veranstaltungen mit dem niederländischen Verein sind daran gescheitert.

Um so mehr hoffen wir auf die zweite Jahreshälfte 2021 und freuen uns auf Interessenten und Neuzugänge!

Was man wissen sollte



Geeigneter Untersatz

MotoGymkhana kann man grundsätzlich mit jedem Motorrad fahren. Aktuell ist bei unseren Trainings von der alten Vespa über Enduros und Sportler bis zu Tourenmotorrädern alles vertreten.

Auch 50er und 125er fahren mit, und sind nicht unbedingt die langsamsten. Es gibt jedoch einige Dinge, die ab einem gewissen Leistungsstand empfohlen sind :

- Ein guter Crash Cage schützt das Motorrad (und die Beine des Fahrers) bei einem Umfaller/Sturz und sorgt dafür, dass man freier und ungezwungener trainiert, eher an die Grenzen geht und somit schneller besser wird.
- Stummellenker machen enge Rotationen im Full Lock schwierig/ fast unmöglich und sollten ggf. durch einen Superbike- oder Tourenlenker ersetzt werden.
- Die Erhöhung des Standgases sorgt für weniger Lastwechsel beim Bremsen in Schräglage (Trailbraking) und erleichtert enge Drehungen (Rotationen).

Es gibt noch eine Reihe anderer Modifikationen, die bei fortgeschrittenen Fahrern üblich sind. Doch grundsätzlich gilt:

„Fix the rider before you fix the bike“ (Richard van Schouwenburg, mehrfacher Motogymkhana Europameister)



Weiterführende Informationen

Trainingstermine und den Einstieg in diesen Sport findet ihr über folgende Kontakte:

Die Website des deutschen Vereins <https://motogymkhana.de/> bietet

- Eine Einführung
- Das MG-Regelwerk
- Beispiele für Übungsparcours
- Links zu Remote Competitions (Wettbewerbe über Videos, Corona-bedingt momentan die einzig mögliche Form des Wettbewerbs)
- In Zukunft nach Corona: Plattform für die Ausrichtung und Durchführung von Vereinstrainings und -wettbewerben

Die Kontaktseite auf Facebook <https://www.facebook.com/groups/MotoGymkhanaGermany> dient dem informellen Austausch unter den Aktiven.

Der YouTube-Channel von Stefan Reis (Mogy) gibt Einsteigern und Fahrern am Anfang ihrer Entwicklung durch Trainingsvideos und Einführungstipps Hilfestellung

https://www.youtube.com/channel/UCY_7w9on49tfq-MrG1OoaAw Stefan ist auch 1. Vorsitzender des deutschen Vereins.

Alle Bilder von und mit freundlicher Genehmigung vom MotoGymkhana Deutschland e.V.

Wünsche an die Motorradindustrie

Michael Mansion

Wir erleben gerade eine ganze Welle von elektronischer Aufrüstung im Kfz-Sektor, was man nicht grundsätzlich kritisieren muss, wenn es denn dadurch einen erkennbaren Vorteil im Bereich von Fahrsicherheit und Bedienbarkeit gibt. Nun sind Motorradfahrer nach Ansicht des Philosophen Peter Sloterdijk eigentlich verhinderte Seefahrer.

Leute also, die sich Wind und Wetter aussetzen und das sogar genießen können.

Zwar bedienen sie sich auch moderner Navigation, aber beheizte Sitze in stereophonautomobiler Wohlfühlatmosphäre werden nicht zwingend vermisst. Wie auf See ist gute Kleidung ein Muss und nichts sollte die Bedienung des windgepeitschten Gefährts unnötig behindern, womit wir uns den Problemen nähern.

Klamme Hände gibt es nicht nur zur Winterzeit oder auf hoher See, wie zumindest diejenigen wissen, die in europäischen Gebirgslandschaften schon mitten im Sommer vom Schnee überrascht wurden. Kommt selten vor? Ja, - aber ich erinnere an eiskalten Regen – über Stunden! Deshalb erschließt es sich eigentlich nicht, dass Motorräder oder auch Roller, in der Regel erst nachträglich mit Heizgriffen ausgerüstet werden müssen.

Und noch etwas: Das Ankern, also stehen bleiben und „fest machen“ nicht nur auf dem Seitenständer, sondern auf dem eigentlich unverzichtbaren Requisit namens Mittelständer, der keineswegs das Gewicht kleinerer Schiffsanker haben muss. Auf keinen Fall!

Schon mal probiert? So mit Gepäck und allem Drum und Dran und möglichst allein, wo niemand hilfreich hinten ziehen kann? Gescheitert? Umgefallen?

Alles schon passiert. Was zu der Frage führt, warum sich der beobachtbare Aufrüstungszirkus dieses Problems noch nicht angenommen hat? Ist man dort der Meinung, dass Durchschnittsmotorradfahrer aus der Riege durchtrainierter Türsteher kommen? Einige vielleicht schon, aber der Rest? Ich plädiere für eine elektrisch angesteuerte Hydraulik als Nobelvariante oder in der Billigversion für einen gar nicht so trickreichen und rein mechanischen Hebelmechanismus. Das wäre ein unglaublicher Segen!

Noch was?

Ach ja, wie war das noch mit der schon vor vielen Jahren geführten Diskussion über einen brauchbaren Kettenschutz? Alles wieder vergessen? MZ und Jawa (auch Bultaco) hatten es vorgemacht und Yamaha wagte es sogar bei einem richtig ausgewachsenen Motorrad, der TR1. Ging problemlos!

Der ganze Firlefanz mit den verschiedenen Fahrmodi, Durchschnittsgeschwindigkeits-Anzeigen,

Anti-Schlupf-Regelungen, Kurven-Abs, Wegfahrsperrern und den immer monströser motorisierten Zweirädern, ist natürlich Geschmackssache. Alte Fahrenslute vermissen eher die angezeigte Öltemperatur oder ein funktionierendes Amperemeter. Sowas gabs auch schon mal! Es ist wie bei den alten Seeleuten. Sie wissen nämlich, was man wirklich braucht, denn der Rest ist bei schwerer See ohnehin verzichtbar, geht über Bord und macht nichts, aber auch gar nichts besser.

Mir wäre deshalb die Erfüllung dieser nicht sehr aufwändigen, jedoch wichtigen Details ein Anliegen. Teurer muss es deshalb nicht werden, wenn man zugleich auf einigen Firlefanz verzichtet.

FIM-Rally – Tourensport des Weltverbandes

Olaf Biethan

FIM – Federation Internationale de Motocyclisme



Den Abkürzung FIM hat wahrscheinlich schon jeder mal gehört oder gelesen der sich für Motorradsport interessiert. Doch was genau ist die FIM? Die Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), auf Deutsch auch „Motorradweltverband“, ist die oberste internationale Motorradsport-Organisation, die [über 100 nationale Verbände](#) repräsentiert. Je Land ist nur ein Verband als nationale Vertretung zulässig. Für Deutschland ist das der Deutsche Motor

Sport Bund e.V. ([DMSB](#)).

Die FIM hat sich bereits 1904 gegründet und hat mit den "Six Days Reliability Trial" 1913 die erste Weltmeisterschaft veranstaltet. Die heutigen International Six Days sind somit die älteste Weltmeisterschaft im Motorsport überhaupt. Lange bevor es eine Fußballweltmeisterschaft oder gar die Formel 1 gab.

Hauptaufgabe ist der Motorradsport und so werden jährlich über 30 Weltmeisterschaften ausgerichtet.

Abseits des aktiven Rennsports ist die FIM als Repräsentant des Motorrad(-sports) in weiteren Bereichen wie Umwelt, Sicherheit und Politik, tätig. Sie wird sowohl bei der UN in New York gehört wie auch bei der EU in Brüssel, wenn es um Regeln geht, die Motorradfahren betreffen. Ebenso ist die FIM Mitglied im IOC (Int. Olympische Komitee) oder der WTO (Welt Tourismus Organisation).

Commissio Touring and Leisure (CTL) - Touren- und Freizeitsport

In Deutschland leider kaum noch präsent unter Motorradfahrern ist, dass die FIM auch Veranstaltungen und Wettbewerbe im Tourensport-Bereich anbietet und durchführt. Und das schon seit fast 90 Jahren.

Erste Veranstaltung war 1935 eine Motorradsternfahrt nach Brüssel anlässlich der Weltausstellung. Es folgte 1936 die erste FIM-Rallye in Berlin anlässlich der Olympischen



FIMRally Litauen (Foto: Weiß)

Spiele. 1936 kamen 100 Motorräder aus 11 Nationen nach Berlin. Heute trifft man auf den FIM-Rallies gut und gerne 1-2000 Motorradfahrer/innen aus der ganzen Welt.

Der Begriff Rallye ist hierbei eigentlich irreführend, da bei diesen „Rallies“ nicht auf Höchstgeschwindigkeit gefahren wird. Eigentlich wäre im deutschen Sprachgebrauch eine Bezeichnung wie FIM-Treffen eindeutiger. Im englischen bedeutet Rally aber „zusammenjagen/-bringen“. Bei der FIM-Rallye steht vor allem das Treffen von Gleichgesinnten im Vordergrund.

Wie bei allen Veranstaltungen der FIM gibt es auch hier eine Art von sportlichen Wettbewerben. Der wichtigste ist die Nationenwertung. Hierbei gewinnt heute, vereinfacht gesagt, die Nation, die in Summe aus Teilnehmern aus diesem Land und zu fahrender Kilometer die meisten Punkte hat. Bei den ersten FIM-Rallies wurde dies noch in Bezug zu den im Land zugelassenen Motorrädern gesetzt. So steht Estland als erster Sieger in der Historie der FIMRallye. Nach heutiger Wertung hätte Holland gewonnen, weil über 40% der Teilnehmer aus Holland kamen. Jeder Teilnehmer kann Teilnahmepunkte sammeln. Auf der FIM Seite werden die erfolgreichsten Tourenfahrer genannt unter [FIM Meritum Award - Master](#).

Den Tourensport der FIM koordiniert die [Touring and Leisure Commission \(CTL\)](#)

FIM Veranstaltungen und FIM World Touring Challenge

Welche Veranstaltungen fallen unter den Motorrad Tourensport?

FIM-Rallye: Unbeschadet des Titels ist es keine Rallye, sondern das größte touristische Treffen in Europa (durchschnittliche Teilnahme 1500 Fahrer aus über 30 Ländern). Bisher haben 74 jährliche Treffen stattgefunden.

Die Eckpfeiler zum Ablauf sind:

Ankunft mit Zielkontrolle, Parc Fermé, gemeinsamer Tagesausflug, Parade der Nationen mit großem Motorradkorso als Freundschaftsgruß an die Bevölkerung und abschließende Siegerehrung.

Die erste Veranstaltung 1936 und 61. FIM Rallye, 70 Jahre später, richtete Deutschland in Berlin aus. Die 75. FIM-Rallye 2020 musste Corona bedingt auf 2021 verschoben werden. Sie wird vom 2.-4.06.2021 in [Soverato](#) (Calabrien) in Süditalien stattfinden. Weitere Infos unter der Webseite:

<https://www.fim-rally2021.it/> .



Foto: M. Weiß

FIM Moto-Camp Das FIM Moto-Camp ist ähnlich im Konzept, im Programm kürzer und im Nenngeld niedriger und zieht jährlich zwischen 250 und 500 Teilnehmer an. Deutschland

(Pocking) war 1995 Veranstalter des 14. FIM Moto-Camps. Das 14. FIM Moto-Camp war der Beginn der [Deutschen Motorrad-Tourensport-Meisterschaft](#) (DMTM) des DMV. 2021 soll es vom 28.07.-30.07.2021 in [Haliqovice](#) / Slowakei stattfinden.



FIM Meritum Lettland (Foto Weiß)

FIM Rendez-Vous Meritum: Beim FIM Meritum-Treffen treffen sich die mit dem Abzeichen „Meritum“ dekorierten Rallye-FIM-Teilnehmer (das Abzeichen wird abgestuft für je 5 Rallye-FIM-Teilnahmen vergeben), steht aber inzwischen auch Teilnehmern offen, die das erste Abzeichen noch nicht erworben haben.

Das [38. FIM Rendez-Vous Meritum](#) findet vom 9.-11.6.2021 am [Faaker See](#) in Österreich statt. Für Deutsche Teilnehmer 2021 quasi auf der Rückfahrt von der FIM-Rallye.

Darüber hinaus gibt es seit einigen Jahren die **FIM Moto Tour de Nations**.

Hier werden am Veranstaltungsort geführte Touren mit Abendprogramm angeboten. Die Teilnehmerzahl ist daher begrenzt. Diese ist aktuell vom 21.-24.09.2021 in [Kudasi](#) in der Türkei geplant.

Kontaktpunkt und Anmeldung für FIM-Rallyes und Veranstaltungen

Neugierig geworden und Interesse, mal an einer FIM-Rallye teilzunehmen? Um bei den Wettbewerben gewertet zu werden muss die Nennung nicht beim Veranstalter erfolgen, sondern über den nationalen Verband.

In dem am 10.02.21 veröffentlichten [DMSB Handbuch 2021 Motorradsport](#) ist auf Seite 15 „Michael Weiss“ als DMSB Vertreter in der [Touring and Leisure Commission der FIM](#) genannt. Leider unterstützt der DMSB den Tourensport nicht weiter. Mit viel ehrenamtlichen Engagement nehmen Michael Weiß und seine Frau Marina diese Aufgabe auch 2021 noch war.

Die aktuellsten Informationen in deutscher Sprache zu FIM Veranstaltung und Anmeldung zu FIM-Rallyes finden sich daher auf der Webseite des [MSC Victoria Lichterfelde e.V. DMV](#). Zum Beispiel [Informationen](#) und [Anmeldeformular](#) für die FIM-Rallye 2021.

Welche FIM-Veranstaltungen 2021 Corona bedingt auch stattfinden, die Anmeldungen für die FIM-Veranstaltungen muss, um bei der FIM gewertet zu werden, über Michael Weiß erfolgen. Er hat die dafür gültige FIM



Marina und Michael Weiß bei einer FIM Veranstaltung (Foto Weiß)

Tourismen Stewart Lizenz und ist darüber hinaus der Verantwortliche für die DMV Tourensport-Meisterschaft.

BVDM und die nationalen Motorradsportverbände (DMSB/OMK)

Der BVDM hat sich 1958 gegründet um die Interessen von aktiven Motorradfahrern zu vertreten. Der BVDM ist auch als gemeinnützig anerkannt, weil er nach deutschen Recht den (Motorrad Touren-) Sport fördert!

Der [DMSB](#) wurde 1997 gegründet, um ab 1998 die Nachfolge der Oberste Motorradsport Kommission ([OMK](#)) und der [ONS](#) (für den Automobilsport) für Deutschland zu übernehmen. Träger des Verbandes sind ADAC, AvD und DMV. Er vertritt die deutschen Motorsportler bei [FIM](#) und [FIA](#) (Fédération Internationale de l'Automobile). Mit der OMK gab es in früheren Jahren eine rege Kooperation mit dem BVDM die leider eingeschlafen ist. FIM Treffen veranstalten können nur die nationalen Verbände, also für Deutschland der DMSB. Der DMSB hat aber seine Aktivitäten im Motorradtourensport komplett eingestellt. Mittlerweile liegt der Fokus eher im Automobilsportbereich was schade ist. Wurde doch der ADAC ursprünglich von Motorradfahrern gegründet!!

Der BVDM veranstaltet mit dem Elefantentreffen ein Event das zum Geist der FIM-Treffen passt. Alljährig im Januar treffen sich 2500 - 5000 Motorradfahrer aus allen Teilen Europas und darüber hinaus im Bayerischen Wald. Idealerweise bei Eis und Schnee. Der BVDM ist bereit, die FIM und die interessierten deutschen Motorradfahrer im Bereich des Motorrad Tourensport zu unterstützen.

Übrigens: Erster Einzelsieger 1936 bei der FIM-Rallye war eine Motorradfahrerin aus Estland. Sie lebte noch, als die FIM-Rallye in 2005 in Estland stattfand. FIM-Tourensport ist Motorrad fahren ohne Grenzen zwischen Nationen und Geschlechtern. Es hält jung!

Allgemeines

Die Ballhupe gibt es nur auf ausdrückliche Mitteilung per Mail an die geschaeftsstelle@bvdm.de in gedruckter Version. Alle anderen können die Ballhupe als pdf-Datei von unserer [Homepage](#) herunterladen.

Auf Wunsch werdet ihr per Mail informiert, wenn die Ballhupe zum Download bereitsteht.

Impressum

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

Chefredaktion:
Michael Lenzen(lz)
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98
E-Mail: redaktion@bvdm.de

Autoren dieser Ausgabe:
Die Autoren sind in den jeweiligen Artikeln dieser Ausgabe genannt.

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
Ossietzkystraße 6, 51789 Lindlar
Telefon: 0 22 66/998 59 63
Mobil: 01 75/412 12 98
E-Mail: info@bvdm.de

<https://bvdm.de>

Alle Rechte vorbehalten.