



Alles im Griff?

Ein fehlender Arm, ein fehlendes Bein, eine Querschnittslähmung – wer ein solches Handicap hat, hat ja wohl auf einem Motorrad nichts mehr zu suchen. Nun, die Betroffenen sehen das ganz anders.

Als Tony Hitzel am 24. April 2000, am Ostermontag, mit seiner noch brandneuen Laverda 668 Formula auf der Heimfahrt nach Berlin war, hatte er gerade ein 1000-Kilometer-Rennen auf dem Hockenheimring hinter sich – als Fahrer, nicht als Zuschauer. Doch das Rennen war längst vorbei, und so ist er nicht etwa zu schnell unterwegs, als

ihm in einer Rechtskurve auf seiner Spur ein Auto entgegenkommt. Tony hatte keine Chance – »und da hab' ich aus der Kiste ein Cabrio gemacht«. Seitdem ist der leidenschaftliche Motorradfahrer vom neunten Brustwirbel abwärts querschnittsgelähmt.

Als Harald Mai vor zweiundzwanzig Jahren auf seiner GPZ 600 R von einer kurzen Stippvisite in Köln auf dem Heimweg nach Pulheim war, kreiste ihm der bevorstehende Urlaub durch den Kopf, und als er den Blinker setzte und die Autobahn verlassen wollte, stellte er gerade im Geiste eine Liste auf, was noch alles zu tun ist. Er zog auf die Verzögerungsspur, ohne jedoch wirklich zu verzögern, schließlich wird ihn die Ausfahrt in einem weiten Bogen von der Autobahn hinfort-

tragen, da muss man nicht vom Gas gehen – er ist sie schon tausend Mal gefahren. »Irgendwie hat das doch jeder schon mal erlebt«, sagt Harald Mai heute, »man kommt irgendwo an und

Mit Rückenprotector hätte es ihm die Brustwirbel nicht zertrümmert

weiß nicht mehr, wie man da eigentlich hingekommen ist. Wie ferngesteuert. Die ganze Fahrt war das wohl.« Wenn Haralds Autopilot bis dahin auch alles richtig gemacht hatte, so leistete er sich doch kurz vor dem Ziel eine verhängnisvolle Fehlnavigation: Die Ausfahrt war nicht die, in der er sich wähnte. Er war in Gedanken ei-

ne Ausfahrt zu früh abgebogen – in eine Ausfahrt ohne weite Bögen. Als er das realisierte, war alles längst zu spät, war das Tempo zu hoch, war der Sturz unvermeidbar. So etwas kann glimpflich ausgehen – oder tödlich. Harald hatte Glück und doch auch wieder Pech, denn mit einem Rückenprotector, der heute beinahe zum Standard gehört – da ist er sich sicher –, hätte es ihm die Brustwirbel nicht zertrümmert, als er mit dem Rücken gegen den Baum prallte. Er hatte den verheerenden Sturz überlebt, seine Beine jedoch, die hat er an diesem Tag verloren.

Bald 16 Jahre ist es her, das Martin Brenner aus Mannheim genau das passierte, was wahr-

Alex Lang

Beruf: Geschäftsführer. **Handicap:** Querschnittslähmung. **Seit:** 1989. **Ursache:** Autounfall. **Motorrad:** BMW R 1100 S-Gespann. **Umbauten:** Seitenwagen Selbstaufbau, Schaltung Tiptronic, Bremsanlage auf Handbetrieb, Rückwärtsgang Selbstbau, Rollstuhlhalter. **Schwierigkeiten:** Die Führerscheinprüfung war eine echte Hürde, da der alte Führerschein verfallen war. Es war anscheinend das erste Mal in Baden-Württemberg, dass ein Motorradführerschein mit dieser Art von Behinderung gemacht wurde. **Tipps:** Nur nicht entmutigen lassen. Bis zum Führerschein kann es ein langer Weg sein zu Ärzten, Gutachtern usw.



Beim Umbau immer daran denken: Es muss vor allem sinnvoll sein und dann erst gut aussehen.

Warum Motorrad?

Weil ich mir mit jedem Traum, den ich mir erfüllen kann, ein wenig Normalität zurückhole. Und weil es das beste Gefühl ist, wenn dir der Wind um die Nase weht. So viele Glückshormone kann man kaum verarbeiten.

Fotos: U.Böckmann, W.Költgen, R.Herbig, T.Hitzel, Hersteller

scheinlich auch vielen anderen weitgereisten Windgesichtern schon widerfahren ist: Er ist auf dem Motorrad eingeschlafen. Wer schon einmal in den berühmten Sekundenschlaf verfallen ist, wird sich an den Adrenalinschub erinnern, der einem beim Wachwerden durch sämtliche Glieder fährt, während man versucht zu ret-

ten, was zu retten ist. Für Martin Brenner gab es an diesem Tag nicht viel zu retten. Die Kollision mit der Leitplanke überlebte er, doch sie kostete ihn seinen rechten Arm.

Drei Geschichten von Tausenden in jedem Jahr, in denen Motorradfahrer bei einem Unfall, ob selbst verschuldet oder nicht, verletzt werden. Die weitaus meisten dieser Geschichten enden mit einer dicken Beule oder Prellungen, mit Schürfwunden oder einem Gips, vielleicht einem Kran-

Berlin-Nordkap-Berlin: Tony Hitzel absolvierte die 6500 km Alleinfahrt auf dem DR Big-Gespann mit Rollstuhl, Herz und Selbstauslöser.



kenschein. Zwei bis vier Prozent davon jedoch, keiner kann es so genau sagen, enden mit einem lebenslangen Handicap, dem Verlust eines Beines, eines Armes oder der Fähigkeit zu gehen. Wilhelm Költgen, der sich darauf spezialisiert hat, Motorräder auch für Menschen mit Handicap fahrbar zu machen, schätzt, dass es in jedem Jahr rund 2000 Motorradfahrer sind, für die nach einem Unfall so ziemlich alles anders ist. Weil sie fortan ein Handicap haben, wie Behinderungen Neudeutsch inzwischen heißen – klingt ja auch irgendwie besser, harmloser. Doch das ist es nicht.

Költgen hat nach eigenen Angaben in den vergangenen 20 Jahren für rund 3500 gehandicapte Kunden deren Motorrad so modifiziert, dass sie damit wieder auf Tour gehen können. »Dabei gibt es bei uns nur ganz wenige Standardlösungen, im Prinzip ist jeder Umbau sehr individuell«, so der Spezialist aus Krefeld, der selber von Geburt an ohne seine rechte Hand zurecht kommen muss, am Handgelenk ist Schluss. »Die wenigsten Leute mussten wir wieder nach Hause schicken, denn es geht schon vieles. Wir haben auch schon einem von Kopf bis Fuß halbseitig Gelähmten wieder aufs Motorrad verholfen.« Etwa ein Drittel seiner Kunden haben sich das Handicap durch einen Unfall mit dem Bike eingefangen, ein weiteres Drittel bei einem Arbeitsunfall, der Rest bei Freizeitunfällen. »Nicht alle, die durch meine Ladentür kommen, sind schon Motorradfahrer. Aber alle wollen es werden oder wieder sein.«

Manche entdecken tatsächlich das Motorradfahren erst als neue Herausforderung, nachdem ihr Leben durch eine Behinderung einen so tiefen Einschnitt erfahren hat. Die Frage, was noch alles geht, ist da oft die treibende Kraft. Wie sicher auch bei denen, die schon vorher den »Einser« hatten und sich mit der Rückkehr auf die



»Wie kommst du denn da drauf?« Eine der meistgestellten Fragen an bikende Rollstuhlfahrer beantwortet Harald Mai innerhalb weniger Augenblicke. Da sitzt jeder Handgriff – es kann losgehen.



1 Schalten mit dem grünen Knopf. **2** Stützräder des »Feetless Bike System«. **3** Kupplung nach rechts gelegt. **4** Pneumatische Schaltung. **5** Fußbremse am Lenker. **6+7** Baustelle Rückfahrhilfe: Der Elektromotor treibt das Rad über Zahnriemen an, das Holz wird die Schablone für die Fräse. **8** Elektromagnetische Schaltung, Bedienung per Hand. **9** Fersenbremse. **10** Elektropneumatische Schaltung an einem BMW-Gespann. **11** Bremse, Kupplung und Gas – alles links. **12** Rückfahrhilfe über Extra-Ritzel. **13** Stellmotor.



Sitzbank auch ein Stück ihres Lebens vor dem Unfall oder der Krankheit zurückholen wollen.

Die meisten tun das mit Erfolg, wie auch Harald Mai. Zwar dauerte es vier Jahre, bis der Lackierermeister das Trauma und die Folgen des Unfalls so weit verarbeitet hatte, dass er überhaupt wieder ans Motorradfahren dachte. Doch nachdem der Gedanke sich einmal eingenistet hatte, gab es kein Halten mehr. Heute hat er schon wieder rund 200.000 Kilometer auf seinem alten Guzzi-Gespann hinter sich, die gewaltige FJR 1300 mit dem mächtigen Boot steht erst seit wenigen Monaten in seiner Garage. »Motorradfahren multi-

finden (handicap-biker.de). »Es geht nicht darum, sich zu organisieren, es geht auch nicht um Clubmeierei«, so Harald, »es geht um einen Erfahrungsaustausch, um das Sammeln von Adressen, um Kontakt zueinander und um gegenseitige Hilfe.«

Dabei wird er unterstützt von Roland Herbig, der wie Harald seinen Rollstuhl gerne und oft mit dem Gespann tauscht. Er macht nicht nur die Umbauten an seiner Honda CBR 1100 XX selber, sondern bietet seine Dienste auch anderen an. Den passionierten Schnellfahrer traf es 1994 auf der Nordschleife des Nürburgrings. »Ich kannte die Strecke eigentlich wie meine Westentasche, hatte schon seit Jahren eine Jahreskarte. Höhe Breidscheid, da wo die Betonmauer

Das »Feetless Bike System« macht dem Gehandicapten Beine

pliziert meine Lebensqualität« sagt Harald heute, doch bis er wieder hinter dem Lenker Platz nehmen konnte, war es ein steiniger Weg. Die Erfahrungen, die er dabei gemacht hat, will er nun weitergeben und hat deshalb eine Internetseite ins Leben gerufen, über die Betroffene den Kontakt zueinander

steht, hat's mich dann erwischt. Dabei bin ich nicht schneller gewesen als sonst, ich bin nur eine andere Linie gefahren.« Er tauchte mit seiner ZZR 1100 in voller Schräglage in eine leichte Senke, doch die reichte, um die Verkleidung aufsetzen zu lassen. »Da waren ruckzuck beide Räder in der Luft, und weg war ich.« Auch Roland Herbig hat bereits viele Umbauten gemacht, selbst Rollstühle hat er schon konstruiert.

Breites Spektrum: links eine Ducati 998 R, umgebaut für einen Oberschenkelamputierten, rechts das Fernreisegespann von Tony Hitzel.



Harald Mai

Beruf: Lackierermeister. **Handicap:** Querschnittslähmung. **Seit:** 1985. **Ursache:** In der Autobahn-Ausfahrt gestürzt. **Motorrad:** Guzzi-Gespann, Yamaha FJR 1300-Gespann. **Umbauten:** Tiptronic über Linear-Stellmotor, Fußbremse unterhalb der Kupplung, Seitenwagen-Umbau bei Firma März, Basis Variabla, Plattform mit verbreiterter Rampe vorne, Rückfahrhilfe über Elektromotor in Arbeit. **Schwierigkeiten:** Deutschland! Vorschriften und fehlende Flexibilität bei der Fahrerlaubnis. Die Eintragungen beim TÜV hingegen waren eigentlich kein Problem.



Tipps: Beim Umbau stets möglichst viele Meinungen abfragen und diskutieren, da sich der Fachmann häufig nur auf sein eigenes Wissen stützt. In Frage stellen hilft, andere Wege zu finden.

Warum Motorrad? Weil sich dadurch meine Lebensqualität multipliziert.

Auf die Frage, wie man ein Motorrad »behindertengerecht« modifiziert, gibt es viele mögliche Antworten. Dabei ist die Grundfrage natürlich zunächst, mit welcher Art von Handicap man es zu tun hat. Denn während Arm- oder Beinamputierte sehr wohl in der Lage sein können, eigentlich jedes Solomotorrad ohne Einschränkung zu bewegen, kommen für Rollstuhlfahrer eigentlich nur Gespanne, Quads und Trikes in Frage. »Eigentlich« deshalb, weil es tatsäch-

lich eine Möglichkeit gibt, die unverzichtbaren Beine auch beim Zweirad zu ersetzen: das »Feetless Bike System« (FBS). Entwickelt hat es Wilhelm Költgen, und es basiert auf der simplen Idee von Stützrädern, doch war es alles andere als einfach, diese simple Idee dann auch praxisgerecht umzusetzen. Zahllose Planungs- und Konstruktionsstunden und rund 50.000 Euro Patent- und Entwicklungskosten später reicht heute ein Knopfdruck, um die beiden Stützräder inner-



Tony Hitzel

Beruf: Rentner mit vielen Hobbys im Zweiradbereich. **Handicap:** Querschnittslähmung. **Seit:** 2000. **Ursache:** Unverschuldeter Frontalzusammenstoß in einer Rechtskurve mit einem entgegenkommenden Auto. **Motorrad:** Suzuki DR 800 Big / Stern-Gespann. **Umbauten:** Gelsitzbank, pneumatisch betätigte Schaltung und Hinterradbremse über Taster am Lenker, Klickerfußrasten aus dem Radsport, Rallye-Cockpit von Touratech inkl. Scheibe, Garmin-Streetpilot III-Navi, Laser-ProDuro-Auspuffanlage, Mikuni RS36-Flachschieber, K&N-Luftfilter, Doppelscheinwerfer, Zusatzscheinwerfer, ATV-Seilwinde, Renthal-Lenker. **Schwierigkeiten:** Die TÜV-Abnahme und die Ämter in Berlin waren eine echte Hürde. Man wollte einfach nicht glauben, dass man auch als Rollstuhlfahrer ein Motorrad fahren kann. Beim Umbau selber gab es keine Probleme. **Tipps:** Nicht abwimmeln lassen! Wichtig: Den Führerschein nicht einfach abgeben beim Amt, denn ist er ein-



mal weg, bekommt man ihn nur sehr schwer zurück. Man sollte sich nicht sagen lassen, dass man kein Motorrad mehr fahren kann – es geht doch.

Warum Motorrad?

Weil ich seit meinem 13. Lebensjahr damit zu tun habe und eigentlich schon immer mit dem Motorrad ausgerissen bin. Es ist wie ein Virus, aber das brauche ich Euch ja wohl kaum zu erklären. Außerdem wollte ich nach dem Unfall auch mir selber zeigen, was alles möglich ist. Deshalb werde ich auch im Sommer / Herbst 2009 mit meinem Kumpel die komplette Panamericana von Alaska nach Feuerland fahren.

halb von Sekundenbruchteilen unter der Verkleidung hervorschießen zu lassen und das Motorrad damit sicher zu halten (s. Kasten). Allerdings hat Körtgen das FBS bis heute erst in rund ein Dutzend Maschinen eingebaut. Da es auf einer Solomaschine schwierig ist, den Rollstuhl unterzubringen, ziehen viele Interessenten dann doch ein Gespann vor. Außerdem sind die Kosten für den Einbau mit 13.000 Euro recht hoch, zumal natürlich die Maschine dafür auch noch her muss. Körtgen sieht das System

Rollstuhlfahrer bilden die kleinste Gruppe der Betroffenen

deshalb auch mehr als Image-träger, der belegt, »dass auch das scheinbar Unmögliche noch möglich ist.«

Rollstuhlfahrer bilden ohnehin die kleinste Gruppe der Betroffenen. Ganz oben auf der Liste der häufigsten Handicaps stehen der Aus- oder Wegfall von Fuß und/oder Bein, dann folgt mit Abstand der Verlust

Den Südafrikaner Dave Barr konnte der Verlust beider Beine nicht davon abhalten, mit seiner 1200er-Harley einmal um die Welt zu fahren.

von Hand und/oder Arm, dann erst die Querschnittslähmungen. Das verwundert zunächst, denn Rollstühle begegnen einem ja immer wieder, aber Amputierte? Doch sind das weit mehr, als man glaubt, denn gute Prothesen nimmt man einfach nur nicht wahr. Und dass die Prothesen immer besser werden, dafür sorgen auch Leute wie Orthopädiemechanikermeister Thomas Kipping aus Stockum in seiner Firma APT Aktiv Prothesen Technik. Er konzentriert sich mit seinem Team ausschließlich auf die

Betreuung amputierter Menschen und versorgt außerdem Spitzensportler aus dem Behindertensport mit dem passenden

Equipment, seien es Skifahrer, Läufer, Kugelstoßer oder Badmintonspieler. Auch zahlreiche Motorradfahrer gehören zu seinen Kunden. »Etwa drei von hundert Amputierten möchten auf sportliche Betätigung nicht verzichten«, sagt Kipping, der mit seinem Team im Jahr 2005 den Marketingpreis des deutschen Handwerks gewann und einmal im Jahr eine »Bikerparty for handicapped people« organisiert (s. Kasten). Doch bedarf es zum Motorradfahren keiner auf-

wendigen Spezialprothesen, es geht vielmehr um die optimale Anpassung von Prothese und Motorrad, um einen guten Halt. Da arbeiten Prothesentechniker und Umbauspezialisten quasi Hand in Hand.

Dass eine Prothese dann bisweilen auch einmal ganz andere Dienste versehen muss, erlebte Martin Brenner, der nach seiner Begegnung mit der Leitplanke auch wieder aufs Motorrad zurückfand, bei der Rückkehr von einer Provence-Tour. An der Raststätte Breisgau riss ihm der Gaszug. Da er

Im Notfall kann man in die Prothese auch direkt den Gaszug einhängen

in dem Moment schon einen ziemlich verkorksten Motorradurlaub mit tagelangem Dauerregen hinter sich hatte und bei ihm deshalb die Nerven bereits blank lagen, hielt er sich nicht lange mit einer vernünftigen Reparatur auf. Er zog die Hülle vom Gaszug, dangelte dessen Ende mit einer Lüsterklemme zu einer Schlaufe und klemmte die Schlaufe in die Prothese. Mit Hand-(Prothesen-)gas ging es dann noch 200 Kilometer bis Mannheim. »Hat super geklappt.«

Welches Handicap auch vor-

liegt, immer müssen bestimmte Funktionen am Motorrad dorthin verlegt werden, wo der Fahrer sie bedienen kann: von links nach rechts, von unten nach oben, sei es die Kupplung, die Schaltung, die Hand- oder Fußbremse oder der Gasgriff. Die kleine Galerie auf Seite 96 zeigt einige typische Umbauten, wobei dies nur ein kleiner Ausschnitt der Lösungsmöglichkeiten ist. Hier tut sich ein weites Feld für Tüftler und Techniker auf, doch wie individuell eine Lösung auch ausfällt, sie muss vor allem den

TÜV überzeugen. Denn eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) gibt es für nahezu keine der zustande

kommenden Konstruktionen. Immer führt der Weg über eine Einzelabnahme, Patentlösungen sind in diesem Bereich nicht an der Tagesordnung. Manches guckt man sich aus anderen Bereichen ab, so etwa bei den elektrischen Rangier- oder Rückfahrlösungen für Wohnwagen. Wer als Rollstuhlfahrer ein Motorradgespann bewegt, ist dazu verpflichtet, auch eine Rückfahrlösung an Bord zu haben. Und das im eigenen Interesse, denn auch bei noch so vorausschauender Fahrweise kann es passieren, dass man in Situa-

Führerschein trotz Handicap

Wer durch Krankheit oder Unfall eine körperliche Veränderung erleidet, besitzt fortan keine gültige Fahrerlaubnis mehr. Doch gibt es keine Mitteilungspflicht an die Behörde, solange man kein Fahrzeug mehr bewegen möchte. Will man jedoch weiterhin aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, muss man die Behinderung dem Straßenverkehrsamt melden. Hat man das Amt dann erst einmal informiert, beginnt im selben Moment eine zweijährige Verjährungsfrist. Ist man während dieser Frist passiv, erlischt die Fahrerlaubnis.

Die Behörde verlangt ein Eigenschaftsgutachten, das in der Regel vom TÜV erstellt wird. Der

Gutachter legt fest, welche technischen Änderungen am Motorrad vorgenommen werden müssen, um ein sicheres Führen des Fahrzeuges zu gewährleisten. Ist das Motorrad entsprechend modifiziert und die TÜV-Abnahme – mit Fahrprobe – erfolgt, werden die Auflagen oder Einschränkungen in den Führerschein eingetragen, der dann wieder gültig ist. Eine neue Fahrprüfung ist nicht nötig.

Besitzt man noch keinen Führerschein, ist der Gang der Dinge im Prinzip der gleiche, nur dass man auf dem eigenen, individuell modifizierten Motorrad noch Fahrstunden und eine Prüfung absolvieren muss.

tionen kommt, in denen es nicht mehr weitergeht und man das Gespann wenden muss. Wenn dann noch eine Achsschenkel lenkung mit ihrem gigantischen Wendekreis ins Spiel kommt, wird das sehr schwierig. Nun ist nicht näher definiert, wie eine solche Rückfahrlösung beschaffen sein muss, um dem Gebot Genüge zu tun,

reicht es daher im Prinzip, eine Krücke im Beiwagen zu haben. Die meisten jedoch entscheiden sich für den elektrischen Weg, wozu es zahlreiche Lösungen gibt. Und weil die fertigen Lösungen nicht ganz so billig sind, entstehen viele Eigenbauten.

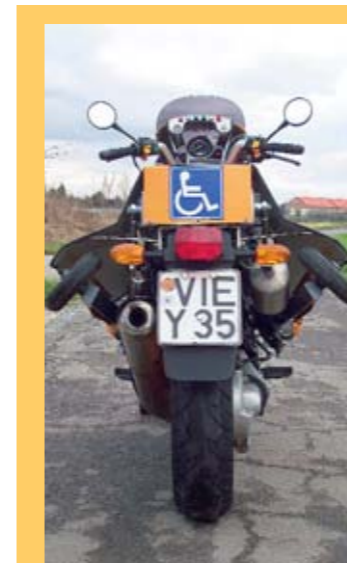
Ganz ohne Rückfahrlösung machte sich Tony Hitzel im

Roland Herbig

Beruf: Designer / Umbauspezialist. **Handicap:** Querschnittslähmung. **Seit:** 1994. **Ursache:** Mit dem Messer zwischen den Zähnen über die Nürburgring-Nordschleife. **Motorrad:** Honda CBR 1100 XX mit EML Speed 2. **Umbauten:** Tiptronic, Integralbremssystem, Rollstuhlfahrer, Fußschalen. **Tipps:** Nie aufgeben! **Warum Motorrad?** Weil es die zweitgeilste Sache



der Welt ist und ich mir und anderen beweisen wollte: Ich kann's noch!



FBS – Feetless Bike System

Damit auch Menschen, die ihre Beine nicht mehr zum Abstützen der Maschine einsetzen können, in den Genuss der Schräglage kommen, hat Wilhelm Körtgen das »Feetless Bike System« entwickelt. Auf Knopfdruck fahren die Stützräder innerhalb von nur 0,5 Sekunden aus und halten das Bike in der Waage. Auch das Einklappen funktioniert per Knopfdruck, und nach wenigen Metern wird so aus dem ungewöhnlichen Vier- ein ganz normales Zweirad.

Sylvia Domnick

Beruf: Hausfrau. **Handicap:** Beinamputation links. **Seit:** 1984. **Ursache:** Wir sind mit dem Motorrad in den Gegenverkehr gekommen, ich war damals Sozia. **Motorrad:** Verschiedene Gespanne, derzeit eine Yamaha Vmax mit Stoye RS-Boot. **Umbauten:** Umbau auf Rechts- unter Beibehaltung der Links- schaltung. Links hat mir mein Mann an der Fußraste eine Halterung angebaut, damit die Prothese nicht von der Raste rutscht. **Schwierigkeiten:** Die Vmax ist noch ein wenig neu für mich, ich gewöhne mich gerade an den Boliden. Besonders schwierig ist das Auf- und Absteigen, erst recht, wenn das



Topcase drauf ist – aber das wird. **Tipps:** Nicht unterkriegen lassen und siehe: Es geht alles! Umbauten sollte man von einer Fachwerkstatt machen lassen. **Warum Motorrad?** Weil ich unheimlich gerne Motorrad fahre und das Freiheitsgefühl liebe – besonders im Winter in Norwegen.

Martin Brenner

Beruf: Stahlformenbauer, Dipl.-Sozialarbeiter. **Handicap:** Oberarmamputation rechts. **Seit:** 1991. **Ursache:** Auf dem Motorrad eingeschlafen und in die Leitplanke gefahren. **Motorrad:** BMW K 75, Honda NX 650. **Umbauten:** Vorderbremse links am Lenker mit Kupplungshydraulikarmatur, Gasgriff links am Lenker, Kupplung über Schaltfuß mit automatischer Mitnahme des Schalthebels. **Schwierigkeiten:** Ohne Prothese zu fahren. Ich hatte eine Sperre im Kopf und traute mich einfach nicht ohne aufs Moped. **Tipps:** Bei Brembogib's günstige Hydraulikarmaturen fürs linke Lenkerende, Mikuni hat Des-



mogasgriffe für Linksgas. Ansonsten ist mein Tipp Wilhelm Körtgen: Seine Umbauten haben Hand und Fuß. **Warum Motorrad?** Weil's Spaß macht, weil ich irgendwann wieder auf die Rennstrecke will, weil ich gerne bastle und weil man nicht den ganzen Tag computern kann.

Bikerparty for disabled people

Zum 3. Integrativen Bike-, Trike- und Quad-Treffen für mobile Menschen mit und ohne Handicap lädt die Firma »APT – Aktiv Prothesen Technik« vom 20. bis zum 22. Juli nach Stockum in den Westerwald ein. Gemeinsam feiern, abrocken oder am Lagerfeuer chillen ist dabei die Devise. »Wir wenden uns an alle, die aktiv sind und bleiben wollen, egal ob behindert oder nicht«, sagt Thomas Kipping, Inhaber von APT und Initiator des Treffens. Für Essen, Trinken, Musik und Unterbringung ist gesorgt, mehr Infos auch dazu unter www.tourenfahrer.de.

per Glide auf den Weg rund um die Erde, wobei ihm schon sein erster Reiseabschnitt – Afrika von der Südspitze bis an den nördlichsten Punkt – gleich zwei Plätze in der Annalen der Motorradgeschichte sichert: Er war der erste Motorradfahrer, der diese Strecke mit einer Harley bewältigte und der erste Mensch überhaupt, der dieses Kunststück auch noch mit künstlichen Beinen vollbrachte.

Und auch Tony Hitzel hat bereits weitere Pläne, als Nächstes steht Island auf dem Reiseplan – wieder allein. Danach ist dann eine Fahrt nach Wladivostok geplant, dann aber mit Freunden. Mit denen wird er dann auch am Ende übersetzen nach Alaska und die Panamericana in Angriff nehmen, zunächst einmal etappenweise. »Ich würd' sie ja auch am Stück fahren, aber ich muss schon Rücksicht nehmen auf meine Kumpels.« Die haben nämlich immer nur beschränkt Zeit, woran bei Tony allerdings kein Mangel besteht. »Wenn ich nur von allem so viel hätte ...«

Motorradfahrer mit Handicap sind eine Randerscheinung der Szene, die allerdings immer wieder für Aufsehen sorgt. Es ist nun einmal ein »Hingucker«, wenn eine Handprothese am Lenkerende klemmt, ein Rollstuhl aus dem Beiwagen lugt oder die Lederkombi an einem Bein abgeschnitten und darunter eine Hightech-Prothese zu sehen ist. Die Erfahrung hat auch Harald Mai schon oft machen müssen,



wenn er mit seinem Gespann irgendwo auftaucht und sich sofort alle Hälse drehen. »Ich versuche immer schon, irgendwo etwas abseits zu parken«, sagt Harald, denn er steht nicht so gerne im Mittelpunkt. »Wenn ich mich beobachtet fühle, mache ich jeden Handgriff viel bewusster und vorsichtiger, um mir nur keine Blöße zu geben. Das ist zwar totaler Quatsch, aber ich kann halt auch nicht aus meiner Haut.«

Die Reaktionen, die Gehandicapte auf dem Motorrad dabei erfahren, sind unterschiedlich. »In der Szene wird das zu meist positiv bewertet, bei Motorradfahrern geht ganz schnell der Daumen hoch«, so Roland Herbig. Von anderen ist da eher zu hören: »Junge, haste immer noch nicht genug?«

Diese Frage können natürlich nur Betroffene beantworten. Doch wer trotz eines Handicaps den Weg aufs Motorrad

Wilhelm Körtgen, selber Betroffener, baut Motorräder so um, dass Menschen mit einem Handicap sie problemlos fahren können.

gefunden hat, gibt allein dadurch schon seine Antwort. Wilhelm Körtgen glaubt, dass eine Menge Leute mit Handicap gerne Motorrad fahren würden. »Es müsste ihnen nur mal einer in aller Deutlichkeit sagen, dass das eigentlich kein Problem ist.«

Uli Böckmann

Alle wichtigen Links zum Thema finden sich unter www.tourenfahrer.de.

Abteilung Schräglage: Die Yamaha FJR 1300 AS (li.) macht dank ihrer Automatik den Umbau der Schaltung überflüssig. Der Piaggio MP3 (M.) ist zwar Dreirad, neigt sich aber wie ein Zweirad. Wie auch die »Brudeli« aus Norwegen (re.).



letzten Jahr auf den Weg zum Nordkap. Nach dem Frontalzusammenstoß mit dem Pkw dauerte es bei ihm nicht allzu lange, bis er wieder Motorradpläne schmiedete, schon ins Krankenhaus ließ er sich wieder Motorradzeitschriften mitbringen. Heute ist auch er auf

Keine Umbauten, sondern exklusive Kleinserien: Die »Martin Conquest« auf BMW-Basis (li.) ist speziell für Rollstühle gebaut. Die »Can Am« (u. li.) und das »GG-Quad« (u. re.) sind für jedermann gedacht, aber auch für Gehandicapte sehr geeignet.

Gespannen unterwegs, mit seinem selbst aufgebauten DR Big-Gespann machte er sich im vergangenen Jahr auf den Weg zum Nordkap – allein. Drei Wochen und 6500 Kilometer später kehrte er wohlbehalten wieder zurück und hatte »den geilsten Motorradurlaub überhaupt« erlebt. Denn »aleene is' nich' alleene«, sagt der Berliner, vielmehr habe er noch in keinem Urlaub vorher so viele nette Leute kennen gelernt. Täglicher Zeltauf- und Abbau, Reifenwechsel, Gepäck verzurren – all das regelte Tony im

Alleingang. Zwar ist solch eine Alleinfahrt auf dem Motorrad für einen Querschnittsgelähmten sicher die Ausnahme, der Fernreisevirus macht jedoch generell auch vor Bikern mit einem Handicap nicht Halt.

Schon vor mehr als 14 Jahren berichtete der TOURENFAHRER über die Fernreisepläne des Südafrikaners Dave Barr (TF 6/92 und 1/93), der beide Beine im angolanischen Bürgerkrieg verloren hatte, weil er auf eine Mine trat. Mit zwei Prothesen machte er sich auf einer Harley-Davidson 1200 Su-

