

AUSGABE Juni 2001

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



BALLHUPE

JHV

Politik

Deutschlandfahrt

Leserbriefe

**Testbericht
Ducati Monster S4**

Reise

Reise **Schweden**
Südfrankreich





Hallo Miteinander,

an dieser Stelle möchte ich mich bei allen für das entgegengebrachte Vertrauen bedanken. Eigentlich liefen meine Vorstellungen etwas anders, als sie dann gekommen sind. Wenigstens mal zwei Jahre im Vorstand mitarbeiten, Erfahrungen sammeln und einarbeiten, wäre doch mit Sicherheit ein etwas leichter Start gewesen. Der starken Überzeugungskraft einiger Mitglieder hielt ich dann wohl nicht mehr Stand und liess mich zu diesen Posten überreden; ein anderer erklärte sich ja auch nicht bereit, diese Arbeit zu übernehmen. Ich werde auf jeden Fall mein Bestes tun, auch wenn ich Horst, Harald und einigen anderen nicht das Wasser reichen kann. Bereits im Vorfeld wurde mir so viel Unterstützung angeboten, die ich sicherlich brauchen werde und auch mit recht herzlichem Dankeschön, gerne annehme.

Bin 42 und gebürtiger Sachse (wie es bei mir zu Hause so schön heißen würde) - was man wohl auch raus hört, verheiratet und habe 3 Kinder. Meine Ausbildung hatte ich bei der Reichsbahn und arbeite auch heute noch bei der DB AG als Fahrdienstleiter. Seit 1990 in München und derzeit auf dem Zentralstellwerk München Ost. Den richtigen Geschmack am Motorrad fand ich leider erst Anfang 1996, dann konnte es aber nicht schnell genug gehen. Seit Januar 1997 bin ich Mitglied im BVDM ohne irgendwelche Aktivitäten. Im Februar 2000 unterstützte ich Andreas „Golo“ Golombowski bei der Betreuung der Regionalbüros; ab Sommer 2000 übernahm ich den Koordinator, da Golo zeitlich nicht mehr in der Lage war, dieses Amt weiterzuführen. Aus irgendeinem dunklen Loch, fiel dann ein altes BVDM-Handbuch (einfach so, ohne Voranmeldung), welches ich auf Computer übernahm und bereits (mehrere Abschnitte:-))) aktualisiert habe. Auf der Intermot durfte ich das Biker camp mitbetreuen, sowie der Messestand auf der Leipziger Motorradmesse hatte die Ehre mich als Standpersonal zu begrüßen.

Erstmals sind wir dieses Jahr bei der Aktion des Bayer. Staatsministerium des Inneren „Ankommen statt Unkommen 2001“ zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit vertreten. Hierbei ist Ingrid Orha

bei der Sektion „Fahrzeugführer Zweirad, Aus- und Fortbildung“ und ich bei der Sektion „Straßenraumgestaltung“ aktiv. Somit konnten wir unsere Anregungen bei den Zusammenkünften mit einbringen und man hatte auch ein offenes Ohr für uns. So werden u.a. am Kesselberg bei Kochel a. See Leitplankenprotektoren bzw. Unterrutschschutz (doppelte Leitplanke) installiert. Ein recht positives Ergebnis für eine noch so junge Zusammenarbeit.

Die politische Arbeit wird Harald weiterhin übernehmen (etwas besseres könnte uns gar nicht passieren), somit haben wir auch auf diesem Gebiet in Harald Hormel einen neuen Referenten gefunden, der weiterhin einen kompetenten Ansprechpartner in Sachen Verkehrspolitik für den Verband weiterführt. Die innerverbandliche Betreuung ist in letzter Zeit sehr auf der Strecke geblieben, dies möchte ich gern ändern. Selbst wenn ich nicht jeden Verein und Club besuchen kann - wir brauchen genau diese für unsere Verbandsarbeit und müssen wieder deren Nähe suchen - keiner sollte sich von uns im Stich gelassen fühlen.



Mit Bikergrüßen

Hans-Joachim Briesebach

Vorsitzender

INHALT

POLITIK/FEMA

Erfolgreiches Ergebnis der dritten Konferenz...	4
die FEMA gewinnt...	5
Richtigstellung	5
BVDM lehnt Steuerstrafe ab	6

VERSICHERUNG

Unfallursache Bremsen	7
-----------------------	---

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

...im Gasthof Willecke	8-12
------------------------	------

LV RHEIN-RUHR

zwischen windmühlen, Kohlenpott und Kölschen Klüngel	13
--	----

JAHRESWETTBEWERBE

ausschreibung zu 24. BVDM Deutschlandfahrt	14-17
--	-------

FRECHHEIT

das Ende einer jahrelangen Beziehung	18-19
--------------------------------------	-------

DUMM GELAUFEN

Ist denn schon wieder Ostern ?	20-21
--------------------------------	-------

MUSEUM

Motorradmuseum Ibbenbüren	22-23
---------------------------	-------

TESTBERICHT

Die wilde Seite Deiner Seele	24-26
------------------------------	-------

LESERBRIEFE

Future Ride	
Zum Mo-Test Sonderheft und viele mehr ...	27-34

IFZ

Bestnoten für Motorräder	35
--------------------------	----

RECHTSECKE

Gestufte Bewährungsfrist	36
Linienführung	37

REISE

Familienabenteuer in Dänemark und Südschweden	38-41
Südfrankreich	42-46

TERMINE

	48-49
--	-------

ZU GUTER LETZT...

Schmutzelgeschichte von Fritz	50
-------------------------------	----

VORLETZTE SEITE

REDAKTIONSSCHLUB !!!	51
----------------------	----

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion

Babs Berschneider
Staudingstraße 6
82299 Türkenfeld
Tel./Fax: 0 81 93 / 99 96 60
E-Mail: Babs@Apodemus.de oder
ballhupe@Apodemus.de

ständige Mitarbeiter

Carsten R. Hoenig
Harald Hormel (H.H.)
Bobby Berschneider
Michael Schuhmacher

Anzeigen

Babs Berschneider

Technische Leitung

Bobby Berschneider

Presse Service

Michael Lenzen
Wuppertaler Str.9, 51145 Köln
Tel: 0 22 03 / 29 52 -26 Fax: - 61
Email: 110363.1126 @ compuserve.com

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
82299 Türkenfeld

Druck:

Kessler Verlagsdruckerei Bobingen

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Hans-Joachim Griesbach
Friedenheimer Str.64
80686 München
Tel.: 089 / 589 299 55
Fax: 089 / 546 625 96
e-mail: hajo.griesbach@bvdm.de

Beiträge/Adressänderungen :

über BVDM-Geschäftsstelle, oder
e-Mail: info@bvdm.de

Firmendienste:

Ralf Kühl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 081 23 / 92006
E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:

Carl-Zeiss-Str.8
55129 MAINZ
Tel.: 061 31 / 50 32 80
Fax: 061 31 / 50 32 8
e-mail: info@bvdm.de
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. 8.00 - 16.30
Do. 8.00 - 17.30
Fr. 8.00 - 14.00
Mittagspause 12.00 - 12.30

Foto - Titelseite: Südfrankreich, Michael Schuhmacher





Am Wochenende vom 27. - 29. April 2001 versammelten sich über 100 Vertreter von Fahrerverbänden aus der ganzen Welt in Pickerington (Ohio, USA), um die wichtigsten Punkte zu diskutieren, die Motorradfahrer weltweit betreffen. Die Globalisierung von motorradtechnischen Vorschriften und Intelligente Transportsysteme waren die Hauptpunkte auf der Tagesordnung.

Die Internationale Motorradpolitische Konferenz wurde das dritte Mal von der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) organisiert, in diesem Jahr unterstützt von ihrer amerikanischen Schwesterorganisation American Motorcyclist Association (AMA) in Zusammenarbeit mit der Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA) und dem Motorcycle Riders Foundation (MRF)

Bob Tomlins, amtierender Generalsekretär der FEMA stellte das Gebiet der globalen Harmonisierung vor und machte den Standpunkt der Motorradfahrer deutlich. Die europäischen und amerikanischen Beamten Julie Abraham vom Amerikanischen Institut für Straßensicherheit NHTSA und Wolfgang Schneider aus der Generaldirektion Unternehmen der Europäischen Kommission leisteten ihren Beitrag durch Darstellen der Ansichten ihrer jeweiligen Behörde. Der Generalsekretär der IMMA (International Motorcycle Manufacturers' Association), Nick Rogers erläuterte kurz den Standpunkt der Industrie in diesem Bereich.

Über das Thema Intelligente Transportsysteme (ITS) wurde ebenfalls berichtet, be-

rechtigterweise mit Bedenken zur Integration von Motorrädern in das Konzept. Die Motorradfahrer sind der Meinung, diese Systeme können unter keinen Umständen dem Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug entziehen oder in das Privatleben von Bürgern eingreifen.

Im Anschluß präsentierte Roger Johansson, von der Swedish Traffic Safety Administration

Straßensicherheit und Politik zeigte eine Übersicht über die Wirkungsweise der UN Working Party 1, die sich mit Straßensicherheit beschäftigt.

Erwin Renette, Präsident der FEMA resümierte: „Diese dritte Konferenz war ein Erfolg mit wichtigen Errungenschaften, insbesondere der Zusammenarbeit zwischen den Fahrerverbänden bei der Aufgabe, die

Erfolgreiches Ergebnis der dritten Internationalen Motorradpolitischen Konferenz

on das schwedische Projekt „Vision Zero“. Überraschenderweise scheint sich der Standpunkt der schwedischen Behörden zugunsten der Motorradfahrer verändert zu haben. Mr. Johansson sagte, die Fahrerverbände sollten vollständig in das Programm mit einbezogen werden und als offizielle Partner mit der Ausbildung von Motorradfahrern das Ziel der Vision Zero, die Reduzierung von tödlichen Unfällen bei dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern zu reduzieren, erreichen.

Angesichts dieser Informationen wird die FEMA die Angelegenheit weiter diskutieren und auf ihrer nächsten Vorstandssitzung im Verlauf des Monats einen Standpunkt ausarbeiten.

Ein weiterer Punkt auf der Tagesordnung war das Thema Straßensicherheit, behandelt durch Federico Galliano von ACEM (European Motorcycle Industry Association), der einen Vortrag über das MAIDS-Projekt (Motorcycle Accidents In-Depth Study) hielt, der umfassendsten Studie mit dem Ziel eine klare Analyse der Ursachen und Auswirkungen von Motorradunfällen zu erstellen, um angemessene Maßnahmen zur Reduzierung von Verletzungen vorschlagen zu können. Hans Hammerlund, Vizepräsident der Kommission für Mobilität, Verkehr,

Interessen der Motorradfahrer auf internationalem Level zu vertreten.“

Er fügte hinzu: „Die beste Chance, die wir haben um sicherzustellen, daß das global harmonisierte Motorrad eines sein wird, das wir kaufen und fahren möchten, haben wir, wenn wir gewährleisten können, daß, wenn die Vertreter der Vereinigten Staaten nach Genf gehen, wenn die Vertreter der Europäischen Kommission nach Genf gehen und wenn andere Mitgliedstaaten der Europäischen Union nach Genf gehen, sie den gleichen oder einen sehr ähnlichen Standpunkt vertreten wie die Vertreter der internationalen Fahrerverbände.“

Vor der Konferenz fanden Gespräche mit dem Ziel statt, die Arbeit der Fahrerverbände durch Bildung eines „Internationalen Steering Committee“, das die Entwicklungen der weltweiten Harmonisierung von Motorradstandards beobachten soll, zu vereinen. Der Präsident der AMA, Robert Rasor gab während der Konferenz bekannt, daß AMA, FEMA und MRF dem Komitee bereits finanzielle Unterstützung zugesagt haben und brachte seine Hoffnung zum Ausdruck, die FIM ebenfalls mit ins Spiel zu bringen.

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung Heike Weller, Biker Union e.V.



Die FEMA gewinnt in Sachen demokratischerer Verlauf der Globalisierung

Bei einem Meeting mit der Generaldirektion Unternehmen der Europäischen Kommission (EC) am 23. April 2001 wurde die FEMA darüber informiert, daß die Kommission das Europäische Parlament voll mit einbeziehen und einen demokratischeres Verfahren für den Verlauf der globalen Harmonisierung gewährleisten wolle.

Vor diesem Meeting hatte die FEMA begonnen, Propaganda gegen den Defizit an Demokratie im Gesetzgebungsprozess der weltweiten Vorschriftenharmonisierung, besonders bei den neuen Punkten unter dem UN Abkommen von 1998 zu machen.

Die FEMA ist mit dem Statement der Kommission zugunsten der Einbindung des Parlamentes in den Mit-Entscheidungsprozess der von der UN entwickelten Vorschriften sehr zufrieden, so wird Europas demokratischer Institution ein wirklicher Einfluss auf diese Vorschläge ermöglicht.

In diesem Meeting argumentierte die FEMA, daß die Verbraucher in die Entwicklung der europäischen Perspektive mit einbezogen werden sollten. Wir schlugen vor, die Kommission solle Maßnahmen einführen, mit denen einzelne Punkte während ihrer Entwicklung in Genf gemeinsam vom Europäischen Parlament, den Verbrauchern, der Industrie und der Kommission betrachtet werden könnten.

Die Kommission liess uns wissen, daß sie zu jeder Zeit erfreut wäre, die Ansichten der FEMA zu jedem Punkt zu erfahren. Sie müßten sich jedoch mit dem Vorschlag für weiterentwickelte und einbeziehende Maßnahmen an die Europäische Kommission wenden.

Die FEMA ist mit diesen Entwicklungen sehr zufrieden, die wirklich einen Unterschied darstellen und zu einem demokratischeren sich Einbringen in Verbraucher weltweit betreffende Verordnungen führen.

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung Heike Weller, Biker Union e.V.

Richtigstellung

Der Europaabgeordnete Bernd Lange hat sich über die Meldung in der letzten Ballhupe „Sturm im europäischen Wasserglas“ dahingehend beklagt, dass er nicht eine Erhöhung des Kfz-Steuersatzes für Motorräder auf 69,- DM pro 100 cm³ für nicht schadstoffarme Motorräder gefordert hätte. Dies ist richtig.

Stattdessen hat Bernd Lange folgendes in einer Pressemitteilung erklärt: „Gerade bei zweirädrigen Kraftfahrzeugen ist es sinnvoll, das Umsteigen auf abgasärmere Fahrzeuge zu unterstützen. Die steuerliche Förderung für das vorzeitige Inverkehrbringen von Neufahrzeugen, die die für 2006 geforderten Grenzwerte einhalten, ist ebenso wichtig wie die steuerliche Förderung der Nachrüstung von älteren Fahrzeugen“.

Er hat weiter in einer öffentlichen Diskussion erklärt: „Bei der Förderung dürfen wir dabei keinesfalls nachgerüstete Bikes vernachlässigen, sondern müssen auch hier die Bemühungen belohnen. (Denkbar wäre auch, dem Beispiel Auto bei der Umstellung des Bezugrahmens der Kfz-Steuer von der Größe des Hubraums auf die Menge der Abgasemissionen zu folgen).“

Die Aussage hinsichtlich der 69,- DM Steuer pro 100 cm³ Hubraum für nicht schadstoffarme Motorräder ist also eine Schlussfolgerung von meiner Seite aus gewesen. Sie ergibt sich aus der Forderung des Bundesfinanzministeriums, dass Steuervorteile für schadstoffarme Fahrzeuge aufkommensneutral sein müssen, also von den nicht schadstoffarmen Fahrzeugen durch deren höhere Steuersätze bezahlt werden sollen.

Die mittlerweile bekannten Vorschläge für neue Steuersätze (siehe gesonderten Artikel) bestätigen ja dies und für die 2. Stufe, welche ab dem Jahr 2005 gelten soll, ist ja auch schon der Satz von 69,60 DM pro 100 cm³ Hubraum angesprochen worden – aber nicht von Bernd Lange-

H.H.





BVDM lehnt Steuerstrafe für Motorräder ab

Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) lehnt die von der Bundesregierung vorgesehenen neuen Kraftfahrzeugsteuersätze für Motorräder vor allem wegen der kurzen Umsetzungsfrist ab. Diese Umsetzung ab dem Jahr 2002 mit einer mehr als Verdreifachung des Steuersatzes bedeutet eine Bestrafung der rund 3 Millionen Besitzer von motorisierten Zweirädern, welche die erst seit dem Sommer 1999 geltenden Abgasnormen nicht erfüllen.

Bei den Pkw hätte sich keine Bundesregierung gewagt fast alle Autofahrer mit einer Verdreifachung des Steuersatzes in einer Frist von weniger als einem Jahr gegen sich aufzubringen. Hier wird mit zweierlei Maß gemessen und von den Fahrerinnen und Fahrern von über 90 Prozent des Motorradbestands ein Sonderopfer verlangt, welchem sie wegen der kurzen Übergangsfristen überhaupt nicht entgegen können.

Grundsätzlich ist der BVDM mit einer Aufteilung der Steuersätze nach dem Schadstoffausstoß der Motorräder einverstanden. In der jetzt vorgesehenen gesonderten Steuerklasse für sogenannte EURO I-Fahrzeuge

sieht der BVDM seine seit 4 Jahren erhobenen Forderungen bestätigt, welche jedoch seitdem von Seiten des Umweltministeriums und insbesondere des Umweltbundesamts abgelehnt wurden.

Wenn diese EURO I-Norm schon frühzeitig für eine Nachrüstung und steuerliche Besserstellung anerkannt worden wäre, hätten Motorradfahrer schon lange etwas zu vertretbaren Kosten für die Umwelt leisten können. Die Industrie wäre zudem in der Lage gewesen die technischen Voraussetzungen für Nachrüstungen der oftmals nur in kleinen Stückzahlen auf dem Markt befindlichen Motorräder zu schaffen und zu akzeptablen Preisen den Kunden anzubieten. So ist nur wiederholt die seit 1985 andauernde Untätigkeit der politischen Entscheidungsträger hinsichtlich der Einführung des schadstoffarmen Motorrads zu bedauern.

Innerhalb der jetzt vorgesehenen wenigen Monate bis zum Inkrafttreten neuer Steuersätze schon im Jahr 2002 sei für die meisten Motorräder noch nicht einmal ein Angebot zur Nachrüstung zu erwarten. Schließlich müsste für jeden Motorradtyp, welche oft in Zahlen von unter 1000 Stück auf den Straßen unterwegs seien, eine separate Prüfung und Zulassung der Abgasreduzierung durch TÜV/DEKRA erfolgen. Dies sei gerade von den im weltweiten Vergleich kleineren europäischen Herstellern nicht zu leisten.

Der BVDM befürchtet, dass deshalb die meisten der Motorradfahrerinnen und -fahrer trotz des guten Willens zur Nachrüstung den höchsten Steuersatz werden zahlen müssen und fordert deshalb eine Übergangsfrist nach Erlass der Grenzen des Schadstoffausstoßes bis zur Einführung neuer Steuersätze von mindestens 2 Jahren.

Gleichzeitig werden die Hersteller aufgefordert, dass Motorräder nachträglich umgeschlüsselt werden. Erst im letzten Jahr wurden überhaupt Schlüsselnummern für die Kfz-Papiere von Motorrädern eingeführt, welche eine Unterscheidung nach der Erfüllung der jeweiligen Schadstoffklasse möglich machen.

Erst seit diesem Zeitpunkt ist z.B. auch eine BMW mit G-Kat als schadstoffarmes Fahrzeug erkennbar. Gleiches gilt für eine CBR 600, die erst seit diesem Zeitpunkt erkennbar die EURO I Norm erfüllt.

Es erfüllen aber auch schon die ganzen BMW seit 1994 mit G-Kat und zahlreiche andere Maschinen ohne jede technische Änderungen die Schadstoffgrenzen der seit Mitte 1999 geltenden EURO I und einige möglicherweise auch die erst in Zukunft geltende 2. und 3. Stufe. Hier muss allerdings der Hersteller das Prüfverfahren erneut nach den EURO I-Regeln durchführen und von TÜV/DEKRA bescheinigen lassen.

Mit dieser Bescheinigung ist dann für die Motorradfahrer eine Änderung der Kfz-Papiere bei der Zulassungsstelle möglich. Damit könne dann auch die zukünftig geltenden günstigeren Steuersätze wahrgenommen werden.

Hier sind die Hersteller und die Behörden in der Pflicht, dass Motorräder vergleichbare Bedingungen zu den Pkw erhalten, bei denen diese Umschlüsselung in großen Maßstab bei Einführung der jeweils neuesten Schadstoffnormen und dem Prüfverfahren für die Fahrerinnen und Fahrer kostenneutral durchgeführt wurde.

Hier hat der BVDM alle Hersteller mit der Bitte um Stellungnahme zur Pflege ihres Kundenstamms angeschrieben. Vom Ergebnis werden wir hier berichten.

H.H.



Unfallursache Bremsen:

Versicherer fordern ABS für alle neuen Motorräder

- Fahrer müssen Druck auf Hersteller machen
- Bremsen muß noch In Fahrschule und Sicherheitstraining geübt werden.

„Bremsen als Todesursache“ - Was auf den ersten Blick wie eine zynische Verballhornung klingt, macht die ganze Problematik des Bremsens mit einem Motorrad deutlich. Sowohl die Technik von so genannten „Einspurfahrzeugen mit getrennter Bremsanlage“ als auch die Fähigkeit des Zweirad-Benutzers entscheidet über Erfolg oder Misserfolg beim Abbremsen - und letztlich auch über Leben und Tod. Deshalb fordern die Unfallforscher vom Institut für Fahrzeugsicherheit im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) nach der Analyse von Realunfällen und Auswertung der Unfall-Datenbank des GDV, dass Motorräder künftig möglichst serienmäßig mit ABS ausgerüstet werden und die „Biker“ das richtige und sichere Bremsen in Aus- und Fortbildung lernen.

Die technische Entwicklung hat auch vor modernen Motorradbremsanlagen nicht Halt gemacht. Die Zeiten unwirksamer Vorderrad Trommelbremsen sind vorbei. Die kontinuierliche Kritik an dieser Bauart zwang die Industrie dazu, immer wirkungsvollere Bremsen zu entwickeln. Zur Zeit dürften 6 Kolben Bremszangen den Stand der Technik widerspiegeln. Zusammen mit Stahlflex-Bremsleitungen ergibt sich eine Vorderradbremse, die keine Probleme mehr hat, auch bei Geschwindigkeiten über 100 km/h das Vorderrad abrupt zum Stehen zu bringen.

Problem: Kontrolliert bremsen

Kann ein durchschnittlich geübter Motorradfahrer diese Bremsleistung bei kontrollierten Bremsungen noch einigermaßen beherrschen, so ist er in einer Schrecksituation meist hoffnungslos überfordert. Entweder er öffnet seine rechte Hand sofort nach Blockieren des Vorderrades und kann so den Sturz vermeiden, oder er verkrampft und stürzt. In beiden Fällen kann er aber seine volle Bremsleistung nicht optimal einsetzen und verlängert seinen Bremsweg. Drei tödliche Unfälle, die nach diesem Muster abgelaufen sind, waren für das Institut für Fahrzeugsicherheit in München der An-

lass, diese Problematik zu untersuchen und mit Auswertungen der Datenbank des Instituts zu beginnen.

Ergebnisse der Unfallforschung

In rund 65 Prozent aller Kollisionen zwischen Pkw und Motorrad hat der Motorradfahrer noch Zeit, eine Bremsung einzuleiten. In diesen Fällen entscheiden er und sein Bremssystem wie viel Geschwindigkeit er abbauen und somit auch seine kinetische Energie reduzieren kann. Diese ist letztendlich verantwortlich für die Schwere seiner Verletzung, die er bei einem anschließenden Aufprall erleidet.

In 20 Prozent dieser Fälle stirbt der Motorradfahrer. Bei der genauen Analyse konnte in 93 Prozent nachgewiesen werden, dass er bei einer stabilen Bremsung, mit ABS, nicht gestürzt wäre. Zusammen mit den Alleinunfällen könnten die Unfallzahlen aller getöteten und verletzten Motorradfahrer durch ABS um ca. 10 Prozent reduziert werden. Bei den heutigen Unfallzahlen sind dies mindestens 70 Tote und 3000 Verletzte pro Jahr weniger.

Zu wenige Motorräder haben ABS

Bei Autos zählt das Antiblockier-System (ABS) selbst bei Kleinwagen zur Serienausstattung oder kann für wenig Geld geordert werden. Bei Zweirädern führt der Wirkungs-volle Blockiervhinderer ein Schattendasein. Nur Schätzungsweise 2 bis 5 Prozent aller Bikes sind mit ABS ausgerüstet. Nicht nur die Industrie ist daran Schuld, vielmehr leisten die Motorradfahrer selbst einen großen Beitrag dazu, dass ABS zu wenig verbreitet ist.

Selbstüberschätzung und in vielen Fällen (Unkenntnis über die Wirkungsweise und Fähigkeiten des ABS führen zu einer unberechtigt niedrigen Akzeptanz dieses Systems.

Dennoch: Die Industrie muss das Motorrad-ABS weiter verbessern und entweder serienmäßig oder zu einem nur geringen Aufpreis anbieten. Der Stand der Technik

erlaubt Heute Antiblockier-Systeme, die keine Fahrwerksunruhen mehr verursachen und bei einer geregelten Bremsung kaum noch zu spüren sind. Auch die Fahrschulen und die zahlreichen Sicherheitstrainings müssen sich des Themas ABS annehmen. Zu selten hat ein Motorrad-Novize heutzutage die Möglichkeit, ABS-Bremsungen kennen zu lernen bzw. zu üben.

Berlin, 21.05.2001 Pressedienst der Versicherungswirtschaft

Motorrad-Aktion „besser bremsen“

ABS als Lebensretter

Essen - Mit der Aktion „besser bremsen“ wollen der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der ADAC die Motorradsicherheit erhöhen. Ziel ist die Förderung von Antiblockiersystemen (ABS) für neue Motorräder. Im Gegensatz zur Verbreitung beim Automobil besitzen nicht einmal fünf Prozent der 3,2 Millionen Motorräder in Deutschland solche Systeme, Mangelnde Akzeptanz beim Motorradfahrer/ ein zögerliches Angebot der Industrie und der Preis wurden als Grund genannt. Dabei wären nach Auswertung von realen Motorradunfällen durch das Institut für Fahrzeugsicherheit im GDV mit Motorrad-ABS viele Unfälle und damit mindestens 70 Getötete und 3000 Verletzte pro Jahr zu vermeiden. Die Schwere vieler Motorradunfälle entsteht erst durch Bremsstürze wegen blockierender Räder oder nicht optimaler Verzögerung. Im Mittelpunkt der Aktion steht ein Gewinnspiel, das bei den Motorrad-sicherheitstrainings des ADAC und in der ADAC motorradwelt läuft. Acht Teilnehmer können sich für die Endrunde während der MotorShow Essen, die Partner der Aktion ist qualifizieren. Als erster von acht Preisen lockt eine BMW R 1150 R mit Integral-ABS im Wert von über 20.000 Mark. Weitere Infos gibt es unter der Internet-Adresse www.besser-bremsen.de



Jahreshauptversammlung 2001

am 28.04.2001 im Gasthof Willecke in Sundern-Stockum



Im Vorlauf der JHV ehrt Bernhard Keggenhoff die Mitglieder des MC Sauerland, welche in diesem Jahr 25 jähriges Jubiläum feiern.

Der 1. Vorsitzende Harald Hormel eröffnet die JHV 2001, begrüßt die 97 Stimmberechtigten Mitglieder und alle anderen Anwesenden.

Er beginnt mit dem Bericht 2000, die Schwerpunkte liegen in der Beschwerde des BVD in Brüssel über die Wiedereinführung der Reifenbindung bei Motorrädern. Hieruf wurde das Kraftfahrt Bundesamt informiert, daß die Reifenbindung nicht gesetzeskonform ist. Die Reaktion des KBA bleibt abzuwarten.

Erfreulich ist, daß mittlerweile nicht nur Reifenfreigaben der Motorradhersteller, **sondern** Unbedenklichkeitsbescheinigungen der Reifenhersteller rechtlich genehmigt sind.

Zur Steuergesetzgebung „Abgasarmes Motorrad“ war kürzlich in der FAZ zu lesen, daß z.Zt. der Vorschlag besteht, ab 2002 neue Steuersätze für Motorräder einzuführen. Dem Vorschlag nach soll in abgasarme und nichtabgasarme Motorräder unterteilt werden.

Die Steuersätze sollen bei 20 DM bzw. 50 DM liegen. Hier soll der Versuch unternommen werden, den Beginn zu verschieben.

Die geplante Abgas- bzw. Lärmuntersuchung soll jährlich stattfinden. Der Arbeitskreis ist noch nicht abgeschlossen.



Gerd Tonnemacher, 2. Vorsitzender des BVD, verkündet, daß sich der Versuch der englischen Versicherung auf dem deutschen Markt einzufinden, wohl an den deutschen Auflagen gescheitert ist. Hier hätten sich sicherlich interessante Angebote für Motorradfahrer zu guten Konditionen finden lassen.

Weiter gibt Gerd Tonnemacher bekannt, daß er seine Aufgabe im Vorstand in der letzten Zeit aus beruflichen Gründen einschränken musste und deshalb für eine Wiederwahl nicht mehr zur Verfügung steht.

Michael Lenzen, der seit der JHV vom 29.04.2000, bis zu den neuen Vorstandswahlen am heutigen Tage, 2. Vorsitzender ist, verkündet aus dem von ihm geführten Referat Pressearbeit, daß er eine Menge an Pressemitteilungen rausgegeben hat und sich dafür einsetzt, daß diese auch veröffentlicht werden. Dies möchte er auch in Zukunft weiter verstärken und auch gerade aktuelles ins Internet stellen lassen.

Er stellt sich wieder zur Kandidatur zum 2. Vorsitzenden.

Die Schatzmeisterin Claudia Steinke berichtet Einnahmen und Ausgaben des Jahres 2000. Besonders hervorgehoben wird hier, die Steuerprüfung des Finanzamtes für die Jahre 1996-1998, welche enorme Nachzahlungen erforderte.

In diesem Zusammenhang wird auch die Ballhupe angesprochen, welche durch gute Einnahmen durch den Verkauf von Werbung am Jahresende noch Geld zur Verfügung hatte. Dies fiel bei der Steuerprüfung auf, was zur Folge hat, daß die Werbeeinnahmen der Ballhupe in Zukunft versteuert

werden müssen. Es wird überlegt die Ballhupe als eigenständigen Gewerbebetrieb laufen zu lassen.

Bernhard Reckmann, seit der Jahres Hauptversammlung 2000 als Beisitzer im Vorstand tätig, beschäftigt sich mit der Aktion „sichere Straßen“. Hier wird z.B. am 05.05. an der Mölltalstrecke/ B 478 im Rhein-Sieg-Kreis eine Kurve (in welcher schon tödliche Motorradunfälle stattgefunden haben) mit Leitplankenprotektoren ausgestattet werden.

Die Kassenprüfer Gisela Brill und Robert Schmidt berichten das im Jahr keine Unregelmäßigkeiten aufgetreten sind. Allerdings steht die Abrechnung des Lederleasings für das Jahr 2000 noch offen.

Der Referent für das Elefantentreffen Horst Orlowski berichtet von der diesjährigen Veranstaltung, welche vom 02. Bis 04. Februar stattgefunden hat. Durch andauernde Bemühungen um stete Kostenstabilität ist die Veranstaltung mit 4.500 Motorradfahrer/innen und 1.500 Tagesbesuchern nicht in Minus geraten. Die niedrigen Besucherzahlen sind vorallen Dingen auf das Wetter zurück zu schließen.

Gesondert wurde darauf hingewiesen, daß auch die Anzahl der Helfer stark rückläufig sind, was bedeutet, daß die wenigen die vor Ort waren, viel mehr Stunden arbeiten müssen. Deshalb müssen für die Zukunft wieder mehr Helfer angeworben werden.

Matthias Nötel, Sportwart des BVD, daß die diesjährige Deutschlandfahrt in und um Wietzenhausen stattfindet. Weitere Anmeldungen sind erwünscht. Die im letzten Jahr zur Expo angebotenen Tourenvorschläge von Hannover aus, wurden leider sehr wenig angefordert.

Die Touristik-Wettbewerbe des Jahres 2001 laufen, auch hier werden aber gerne noch Anmeldungen entgegengenommen.

Frank Klemens von der Geschäftsstelle, berichtet von den Tätigkeiten im Jahr 2000. Zudem trägt er die Mitgliederzahlen vor und ergänzt, das der „Altersdurchschnitt“ im Verband sinkt. Dies ist auf die Mitgliederwerbung bei Sicherheitstrainings und natürlich

des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



durch die Präsentation des Verbandes im Internet zurück zuführen.

Ralf Kühl, Referent für das Referat Firmendienstes, berichtet vom Verlauf der Internot 2000. Die Resonanz der Messe München GmbH, sowie auch der Besucher unserer Campsite ist durchweg positiv.

Die Messegesellschaft hat schon angefragt, ob der BVDM wieder die Organisation der Campsite im Jahr 2002 bei der Internot auf sich nimmt. Horst und Christel Orlowski, sagen wieder zu, die Helferorganisation zu übernehmen.

Hans Kaiser, zuständig für die Arge Streckensperrung, berichtet von den Aktivitäten im Jahre 2000. Besonders hebt die Veranstaltung am Hambacher Schloß hervor und weißt in diesem Zusammenhang darauf hin, daß in diesem Jahr die Veranstaltung zum dritten Mal durchgeführt wird und weiter steigende Besucherzahlen erwartet werden. Die Veranstaltung findet am 04.08.2001 statt.



Horst Orlowski

Martin Schumann berichtet vom guten Ablauf der Deutschlandfahrt im Jahre 2000. Weiter verkündet er, daß sich für die Planung und Ausarbeitungen der Veranstaltungen der Jahre 2001 im Harz und 2002 in der Region Berlin Personen zur Verfügung gestellt haben. Dies diesjährige Deutschlandfahrt findet vom 31.08. - 02.09. statt.

Hans-Joachim Griesbach stellt sich als Nachfolger von Andreas „Golo“ Golombowski für das Referat Koordination-Regionalbüros vor. Weiter hat er sich des BVDM-Handbuches gewidmet und wird dies aufarbeiten und Aktualisieren.

Babs Berschneider, welche für die Verbandszeitung Ballhupe verantwortlich ist, verkündet, daß weitere Änderungen/ Modernisierungen der Ballhupe geplant sind. Sie hat im Jahre 2000 gut gewirtschaftet und aufgrund der großen Werbekunden-aquisition einen Gewinn erwirtschaftet.

Volker Riehs, Referent des Verbandes für die Behindertenhilfe, kann aus privaten Gründen leider nicht an der Versammlung teilnehmen. Den Bericht über seine Tätigkeiten im Jahre 2000 läßt er von Harald Hormel vortragen.

Aufgrund des im Jahr 2000 erschienen „Leitfaden für Körperbehinderte“ und dessen Bekanntgabe in diversen Medien führte zur Verteilung an Fahrschulen und Beratung von ratsuchenden Behinderten.

Zudem stellt Volker eine deutschlandweite Übersicht von Fahrschulen und Fahrzeugumbauern zusammen, erste Ergebnisse hat er schon dem Reha-Verlag zur Verfügung gestellt. Dies wurde in dem Buch „Motorfahrzeu-

ge für Behinderte“ mit Bekanntgabe der Quelle veröffentlicht.

Danach verläßt Harald Hormel den Bericht von Henning Knudsen, welcher das Referat Sicherheitstraining gegründet und dies einschließlich des Jahres 2000 betreut hat. Dies wird seit diesem Jahr von Ralf Berlin geleitet.

Die Sicherheitstrainings des BVDM sind sehr erfolgreich gelaufen und die steigenden Teilnehmerzahlen sprechen für den guten Ruf der Trainings und natürlich der Durchführung des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

Ergänzend hierzu trägt Harald Hormel ein Schreiben von Ralf Berlin vor. Ralf schreibt, daß die Zusammenarbeit mit anderen SHT-Umsetzern gut angelaufen ist, sodaß bei Engpässen gegenseitig ausgeholfen wird. Zudem möchte Ralf nochmal auf den „Fahrerlehrgang“ hinweisen. Dieser Lehrgang wird am 19. und 20. September auf der GP Strecke in Assen/ NL stattfinden. Das besondere hieran ist, das die Teilnehmer auf abgesperrter Strecke an den Umgang in Not-situationen bei Landstraßentempo herangeführt werden. Diese Art von Trainings scheint trotz der hohen Nachfrage, wohl ein Stoß in eine Lücke zu sein, da es wenig Anbieter, für solch eine Form von Trainings gibt.

Horst Orlowski wird als Versammlungsleiter vorgeschlagen. Die Mitgliederversammlung wählt Horst zum Versammlungsleiter.

**Es erfolgt die Abstimmung zur
Entlastung des Vorstandes.**

92 Ja
1 Nein
1 Enth.

Der Vorstand ist entlastet.



Die Wahl des neuen Vorstandes

Hans-Joachim Griesbach kandidiert als einziger für das Amt des 1. Vorsitzenden.

Die Mitgliederversammlung wählt Hans-Joachim Griesbach.

Für die Besetzung der 2. Vorsitzenden kandidieren Michael Lenzen und Claudia Steinke. Es werden noch Bernd Luchtenberg, Thomas Bauer, Horst Orłowski, Ralf Kühl, Harald Hormel und Wolfgang Schmitz vorgeschlagen, welche aber ablehnen.

Michael Lenzen und Claudia Steinke werden als 2. Vorsitzende gewählt.

Für die Besetzung des Schatzmeisters/ der Schatzmeisterin werden vorgeschlagen: Harald Hormel, Bernhard Reckmann, Christel Orłowski und Horst Orłowski. Es stellt sich jedoch nur Bernhard Reckmann zur Wahl.

Bernhard Reckmann wird von den anwesenden, stimmberechtigten Mitgliedern zum Schatzmeister gewählt.

Für die Wahl der Beisitzer wurden folgende Personen vorgeschlagen: Ralf Kühl, Harald Hormel, Jörg Bittner, Thomas Bauer, Ingrid Crha, Reinhard Kaiser, Reiner Windisch, Horst Orłowski

Es wurden Ingrid Crha und Jörg Bittner als Beisitzer gewählt.

Für die Wahl der Kassenprüfer wurden folgende Personen vorgeschlagen: Bobby Berschneider, Claudia Tubes, Renate Wassermann, K.-H. Stürmer, Bernd Luchtenberg, Gisela Brill, Thomas Bauer

Es wurden Renate Wassermann und Bernd Luchtenberg als Kassenprüfer gewählt. Bobby Berschneider ist Ersatzkassenprüfer.



Für die Besetzung des Sportwartes stellt sich Matthias Nötel zur Wiederwahl auf. Matthias Nötel wird von der Mitgliederversammlung zum Sportwart gewählt.

Nach der Wahl des Vorstandes ehrt der alte und neue Sportwart die Sieger der Tourenzielfahrt 2000.

Klaus Kunath vom Regionalbüro Sachsen schlägt vor, die nächstjährige Jahres Hauptversammlung im Raum Dresden durchzuführen. Für die Planung und Vorbereitung stellt er sich zur Verfügung. Der Vorschlag wird von der Mitgliederversammlung angenommen.

Im Zuge der Umstellung im Jahre 2002 von DM auf EURO/€ wurde der Vorschlag einer Beitragserhöhung auf 60€ bzw. 48€ unterbreitet. Die Erhöhung auf 60€ wurde abgelehnt und eine Diskussion mit anschließender Abstimmung begann.

Die Abstimmung endete mit:
55 Ja 11 Nein 5 Enth.

Somit wird der Mitgliedsbeitrag ab 2002 auf 48 € erhöht.

In diesem Zug wurde auch über eine Erhöhung der Beitragsrückerstattung für Club's abgestimmt und auf 12 festgelegt.

Weiter wird auch der Beitrag für die Juniormitglieder auf 5 € im Abstimmungsverfahren festgesetzt.





Der neue Vorstand von links:

oben: Michael Mötel, Claudia Steinke, Hans-Joachim Griesbach, Michael Lenzen, Bernhard Reckmann.

unten: Ingrid Ciba und Jörg Büttner

Inpressionen zur JHV:

Die immer wiederkehrende Diskussion um Beitragserhöhungen

oder

Warum es für den BVM „gut“ ist, (sich) mehr leisten zu können

Nachschau eines fast zwanzigjährigen Einzelmitgliedes mit sporadischer Anwesenheit bei JHVn

Wie praktisch, mit der Diskussion um die Einführung des Euros als Leitwährung auch für vereinsmäßig verbundene Motorradfahrer, kühn von Ralf Köhl beantragt, konnte von den Anwesenden der Jahreshauptversammlung in Stockum der Umstand einer Beitragserhöhung von 48,— wiederum trefflich kritisiert und diskutiert werden.

Eigentlich waren alle sachlichen Argumente in den vorangegangenen, umfassend abgegebenen Berichten der Vereinsvorden schon genannt worden.

Dabei hatte jeder engagierte Für- und Widersprecher einer Beitragserhöhung schon das Wissen über den im Haushaltsjahr 2000 um über DM 40.000,— defizitären (sprich: überzogenen) Haushalt, das Auslaufen der Förderung der Personalkosten des einzigen und in seinen Leistungen hochgelobten hauptamtlichen Leiters der Geschäftsstelle in 2001 (zu erwartende Zusatzkosten von DM 25.000,— in 2002) sowie die rückwir-



kend erfolgte steuerliche Abzocke des Finanzamtes gegenüber der „Ballhupe“ als Werbeträger (tja, der Staat liebt nicht nur Zweiradeigner und Spritverbraucher sondern auch erfolgreiche Werbemedien) hinreichend erörtern können.

Auch die Rettung des Verbandes vor dem dadurch drohenden Bankrott durch Übertragung von Erlösen des Elefantentreffens und der IMOT 2000 waren deutlich hervorgehoben worden.

Alle Voraussetzungen für eine minuten-schnelle, sachlich klare Entscheidung für die Beitragserhöhung waren also gegeben.

Aber wir wären doch keine Emotionalpuri-
sten (welcher Zweiradfreak ist das eigent-
lich nicht ??) wenn wir nicht die Gelegen-
heit genutzt hätten, die für Zweiradfahrer so
wichtige Themen, wie der Vergleich der
Leistungen des ADAC (bei minimalem Bei-
trag) und des BVDM (bei weit höherem
Beitrag) sowie die Unwilligkeit der Mitf-
nanzierung von Leistungen gegenüber
Einzelmitgliedern im Gegensatz zur Mini-
malausstattung durch vereinsmäßig organi-
sierten Mitgliedern des BVDM ausgiebigst zu
beleuchten.

Wie kann man auch eine Gelegenheit ver-
streichen lassen sich gegenseitig verbale
Freundlichkeiten zu erweisen, die geprägt
vom Überschwang der Gefühle für Bedarf
und Verweigerung zusätzlicher Mittel, schon
mal Formen annehmen, die die notwendi-
ge Achtung für andere Meinungen etwas
außer Acht lassen.

Doch - wie so häufig - kehrte nach ehrlicher
Entschuldigung und zusammenfassender
Darstellung von Kosten-Nutzen-Verhältnis-
sen die kameradschaftliche Stimmung
wieder ein und das Engagement um den
Verein, die Gemeinsamkeiten unterschied-
licher Interessengruppen sowie der Blick in
die Zukunft führten zu einem von der über-
wiegenden Mehrheit getragenen Abstim-
mung für die Beitragsanhebung.

Soviel zu einer etwas blumigen Darstellung
der Ereignisse.

Für die mehr an sachlichen Argumenten In-
teressierten nachfolgend der Nutzen der
Beitragsanhebung zusammenfassend und
(fast) unkommentiert, wie er auch auf der
JHV besprochen wurde.

Die Anhebung des Beitrags- satzes sichert den Fortbe- stand des BVDM durch:

*eine vielfach gelobte, funktionierende Ge-
schäftsstelle mit einem hauptamtlichen Ge-
schäftsführer, der nicht nur verwaltungskom-
petent ist, sondern auch noch die richtigen
Auszüge an Treibstoff im Blut und dem gebo-
tenen Sinn für das Wesentliche (nämlich un-
sere Bedürfnisse !) in sich vereint.*

*angemessene Geschäftsausstattung zur Be-
arbeitung und Verwaltung von vereinswich-
tigen Notwendigkeiten.*

*die Möglichkeit mehr Mittel für (die vielfältig
und wiederholt geforderte) Mitgliederwerb-
ung einsetzen zu können und damit die
Einflussmöglichkeiten für Zweiradfahrer so-
wie die Attraktivität für Sponsoren weiter zu
vergrößern.*

*die Erschließung neuer Medien, wie E-mail,
Internet, eGroup etc. zu forcieren.*

*die Versicherungsleistungen für Mitglieder
(wie z.B. die Gruppenhaftpflicht und die Lei-
stungen im Todesfall) zu erhöhen.*

*mehr Mittel für aktive Arbeit von Mitglieds-
vereinen für eigene oder vereinsfremde Mo-
torradfahrer weitergeben zu können.*

*die Möglichkeit die Qualität der Ballhupe
fortentwickeln zu können und ggf. auch mal
ganz auf Werbung in der Ballhupe zu ver-
zichten (und damit dem Finanzamt die Mög-
lichkeit zu entziehen, dafür Umsatzsteuer zu-
fordern).*

*weitgehendere Unabhängigkeit von Ergeb-
nissen der beiden Großunternehmen Elefan-
tentreffen und IMOT (sowie vielen anderen
nicht weniger wichtigen Veranstaltungen),*

*eine zukunftsorientierte Kostendeckung für
all die Dinge, die den BVDM unvorhersehbar
treffen können, bzw. die Forderungen die sich
der Staat zu unseren Ungunsten noch aus-
decken mag.*

Und das alles für gerade mal € 4,- im Mo-
nat (also wenn sich da nicht jede ernsthaf-
te Diskussion erübrigt ??)

Ehrlich - geben wir nicht in einem Betrag
für andere Dinge, wie Sprit, Steuern, Versi-
cherung, Audio-Video- und andere Freizeit-
vergnügen, Kommunikationstechnik und -
gebühren, individuelle Moped und DV-Zu-
satsausstattung, Körperpflege oder Schädi-
gung (das betrifft besonders die Raucher),
Spenden an Kirche und andere humanitä-
re Vereinigungen, Aufwendungen für Sport
und anderes Bewegungsförderndes, Ausbil-
dung und Beruf - ohne mit der Wimper zu
zucken - mehr aus, als der zukünftige Jah-
resbetrag ausmacht ?

Die Tatsache, dass kleine Vereine mehr Geld
aufbringen müssen, um annähernd gleiche
Leistungen erbringen zu können, wie mit-
gliederstärkere Vereine (womit nun auch
noch das Thema „Vergleich ADAC und
BVDM gestreift haben) fordert halt Ihren Tri-
but.

Wer sich darüber wundert, der kann ja mal
darüber nachdenken, warum ein Serienbik-
ke preiswerter ist als eins unserer Einzelstük-
cke.

In der überschaubaren Größe liegen aber
auch unschätzbare Vorteile. So ist ihre Fle-
xibilität wegen der kurzen Wege zueinan-
der größer, der Formalaufwand wegen des
kleineren Verwaltungsapparates geringer.
Die Nähe der Mitglieder zueinander, dass
gegenseitige (Wiederer-) Kennen und das
Miteinander um die Passion motorisiertes
Zweirad intensiver erlebt

Ich will das nicht missen - und ich weiß, die
Mehrheit von Euch auch nicht !

Holger Gringmuth





Der LV Rhein-Ruhr- zwischen Windmühlen, Kohlenpott und „kölschem Klüngel“

Hinter dem etwas altbackenen Namen verbirgt sich der älteste „Ortsclub“ des BVDM. 1958 gründete man gleich einen Landesverband in der Hoffnung, viele andere würden folgen. Diese Entwicklung lief über lange Jahre eher zögerlich, bis in den 90er Jahren dann größere Clubs in ganz Deutschland entstanden.

Aus dem Gründungsjahr 1958 sind immer noch 7 Mitglieder dabei- aber ebenso sind im letzten Jahr 33 neue Mitglieder neu eingetreten. Von den derzeit 257 Mitgliedern sind 100 unter 40 und 30 unter 30 Jahre alt.

Der breite Querschnitt an Alters- und Interessengruppen hat uns über alle Jahre ein buntes Programm beschert. Die Älteren brachten Traditionen mit und hielten sie hoch: das Elefantentreffen, das aus unserem Club nach wie vor viele Helfer findet (die dann auch noch das Helfertreffen im Juli in der Eifel ausrichten). Und die Deutschlandfahrt, die seit Jahren von unseren Mitgliedern ausgerichtet wird. Diese Jahr vom 31.8. – 3.9. mit Ziel in Witzenhausen. Wie immer, sind Teilnehmer und Helfer noch herzlich willkommen!

Daneben gibt es viele Einzelveranstaltungen, die auch zur Touren-Trophy beitragen. Unser Aushängeschild ist da die Luxemburg-Ori Anfang August.

Sport kann sowohl langsam als auch schnell fahren bedeuten- das beweisen unsere Trial-Fans auf unserem Mehrtagestraining im September. Oder das „little-hero-Twin-racing-Team“, das mit Fahrern als auch Boxencrew aus unserem Club zu ersten Plätzen bolzt.

Das geht nur gut mit entsprechendem Training- dem BVDM-Sicherheitstraining eben, zu dem der LV-Rhein-Ruhr vier Veranstaltungen im April beiträgt. Und für alle Fälle „heilt“ noch der „Erste-Hilfe-Kurs“.

Und dann kamen irgendwann die Jüngeren mit „neumodischem Kram“: Familienwoche auf unserem Clubgelände in der Eifel, Jux-Ori's mit Kinderwertung, oder Fahrradtouren am Niederrhein (jajawohl, ganz ohne Motor!). Oder einfach ein Mitglied „ich wollte euch mal die die Strecken zeigen, die ich am Sonntagmorgen gerne fahre“.

Und dann die Jahreswettbewerbe, die schon Kult-Status erlangt haben. Von allen Varianten „Begriffe (Tiere/Pflanzen/Vornamen...) in Ortsnamen“ bis hin zu Bildungsthemen mit schweißtreibendem Quellenstudium wie „1000jährige Orte“ oder „Gipfel von Mittelgebirgen“.

Viele dieser Ideen werden auf unserem Clubabend ausgeheckt, der alle vier Wochen in Düsseldorf stattfindet, oder dem Stammtisch in Remscheid.

Um dieser Vielfalt Herr zu werden, kann der Vorstand für viele Veranstaltungen- neben den Sportwarten- auf einen festen Stammpflichtiger Organisatoren bauen. Und für die Betreuung des Eifel-Geländes seit diesem Jahr das Eifel-Team, das Aufsicht und Arbeitsprogramm weitgehend selbständig wahrnimmt.

Auch in der Besetzung der Vorstandsämter funktioniert die Rotation recht gut.

Nach insgesamt 10 Jahren Vorstandsarbeit streckenweise zusammen mit Ehefrau Claudia- hat unser bisheriger Vorsitzender Michael Tubes nicht wieder kandidiert. Nun bilden den Vorstand

Vorsitzender	Wolfgang Schmitz (Tel. 02173/903979, e-mail diwo.schmitz@t-online.de)
Vorsitzender	Bernd Luchtenberg (Tel. 02193/1207, e-mail bernd.luchtenberg@t-online.de)
Kassenwart	Heinz-Wilhelm (Willi) Tiegelkamp
Schriftführerin	Kirsten Bläske
Sportwarte	Ingo Bläske und Lorenz van der Mee

Neugierig? Dann seid uns willkommen!

(Bildunterschrift: v.l.n.r. hinten Willi, Kirsten, Wilfgang, Bernd; vorne Ingo und Lorenz)





JAHRESWETTBEWERBE 2001

Als erstes möchte ich mich bei meinem „PR-Manager“ Peter Scheid Bedanken, der mit seinem Brief in der letzten Ballhupe tüchtig die Werbetrommel gerührt hat. Das zweite Dankeschön gebührt meinem „Liebsten“ Rainer Michtl, der mich ständig mit Briefen voll toller Ideen bombardiert.

So, an all die anderen: Was ist los? Ich habe in diesem Jahr erst 21 Teilnehmer bei der Tourenzielfahrt und erst 10 Teilnehmer beim Touristikwettbewerb. Es kann nicht angehen, daß wir Leute vom Vorstand uns den A.... aufreißen und keiner nimmt dran teil geschweige Notiz vom Schaffen im Vorstand. Wir machen unsere Arbeit unentgeltlich, aber auf eines möchten wir bestehen: Auf Anerkennung und Teilnahme an dem was wir auch für euch tun!

Also, wer Interesse hat an den Wettbewerben, der in der letzten Ballhupe nachlesen, wie die diesjährige Aufgabenstellung lautet oder ihr könnt mich anrufen.

Matthias Nötel
Tel: 0511/331 379

Celler Straße 81
30161 Hannover

... und da dachte ich mir, die meisten wissen doch gar nicht wie das ganze so funktioniert – deswegen mal die komplette Info zur Deutschlandfahrt !!! (B.B.)

AUSSCHREIBUNG ZUR 24. BVDM DEUTSCHLANDFAHRT FÜR TOURENFAHRER 2001

1

Veranstalter und Veranstaltung

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) führt vom 31. August bis 2. September 2001 die 24. BVDM - Deutschlandfahrt für Tourenfahrer durch.

2

Veranstaltungsraum

Blatt 9 und 10 der neuen Schell-Generalkarte-Pocket 1:200000 ergeben im Bereich der BRD das Gebiet, in dem Kontrollpunkte anzufahren sind.

Zielort ist die Stadt Wittenhausen. Die Zielkontrolle befindet sich am 1. September in Wittenhausen.

Die genaue Lage wird im Wertungsheft beschrieben.

3

Veranstaltung

Die Fahrt ist eine tourensportliche Veranstaltung und in keiner Weise mit einem Geschwindigkeitswettbewerb verbunden. Sie kann für die BVDM - Touristik Meisterschaft gewertet werden.

4

Teilnehmer

Teilnehmen können Fahrer und Beifahrer von 2- und 3-rädrigen Fahrzeugen (keine Trikes), die der StVZO entsprechen, sowie ordnungsgemäß zugelassen und versichert sind. Der Fahrer muß im Besitz eines gültigen Führerscheins sein, der ihn berechtigt das jeweilige Motorrad zu fahren. Die Anzahl der Teilnehmer ist begrenzt, Bewerbungen werden in der Reihenfolge ihres Eingangs berücksichtigt (Poststempel). Wir unterscheiden zwischen Einzelfahrern und Teams. Ein Team besteht aus Fahrer und Beifahrer. Einzelfahrer und Teams werden separat gewertet.

5

Mannschaften

Eine Mannschaft besteht aus drei bis vier Fahrzeugen. Die drei punktbesten Fahrer werden gewertet. Mannschaftsnennung setzt Einzel- oder Teamnennung voraus. Jeder Fahrer einer Mannschaft muß die Haupt- und Nebenkontrollen persönlich anfahren und darf nicht abschreiben.

Die Teilnehmer einer Mannschaft müssen nicht die gleichen Kontrollen anfahren.

6

Zugelassene Fahrzeuge

Zur Veranstaltung sind Motorräder und Motorroller mit und ohne Seitenwagen (mindestens 198ccm Hubraum) zugelassen. Die Fahrzeuge müssen den Zulassungs- und Versicherungsbestimmungen des jeweiligen Zulassungslandes entsprechen. Probefahrtkennzeichen sind nicht erlaubt.

7

Fahrdisziplin

Die Bestimmungen der StVO sind unbedingt einzuhalten. Die Teilnehmer werden zu rücksichtsvollem und verantwortungsbewußtem Fahren aufgefordert. Verstöße gegen die StVO, die dem Veranstalter bekannt werden, führen zum Wertungsausschluß.



8 Nennung und Nenngeld Gesamtarrangement:

a) Teilnahme an der 24. BVDM Deutschlandfahrt in Wertung, eine Kachel mit dem Motiv des Zielortes als Erinnerungsgeschenk.

Fahrer 50,-DM Beifahrer 25,- DM

BVDM Mitglieder können eine Ernäßigung von je 10,00 DM beanspruchen.

b) Gemeinsames Abendessen am Samstagabend, dem 1. September 2001, ab ca. 18⁰⁰ Uhr im „Bürgerhaus am Sande“ statt.

Menü A:

Schnitzel nach Art des Hauses mit irischen Champignons, Soße a la Creme, Pommesfrites und Salatteller

17,50DM

Menü B:

Rahmschnitzel mit Schinken- und Käsestreifen, Soße Hollandaise Überzug, Kroketten und Salatteller

17,50 DM

Menü C:

Holzfallersteak vom Agnusrind, Kroketten und Salatteller

23,50 DM

Menü D:

Gemüsebratling, mit Käsesoße Reis und Salatteller

18,50 DM

c) Gemeinsames reichhaltiges Frühstücksbüffet am Sonntagmorgen, dem 2. September, vor der Heimreise im „Bürgerhaus am Sande“.

Mit Brot, Brötchen, Wurst, Käse, Butter, Eier, Speisen, Milch, Orangensaft, Kaffee, Tee, pro Person 16,00 DM

d) Camping auf dem öffentlichen Campingplatz Werratal am Sande 11 Camping pro Person Zelt 7,00 DM

Manuschaftsnennung 40,- DM (setzt Einzelnennung voraus)

ZUTREFFENDES IM NENNUNGSFORMULAR BI TTE DEUTLICH AUSFÜLLEN !! Das Nennungsformular in der Mitte des Ausschreibungsheftes bitte komplett zurückschicken (ganzes DIN A4 Blatt)

Nennungsschloß ist der 8. August 2000, es sei denn, die Teilnehmergrenze ist vorher erreicht. Die Nennungsbestätigung wird dem Teilnehmer umgehend nach Eingang des Nenngeldes zugesandt. Die Fahrtunterlagen und Gutscheine werden einige Tage vor der Veranstaltung verschickt.

Das Nenngeld sollte der Nennung als Verrechnungsscheck beigelegt werden. Überweisungen möglichst vermeiden, da erfahrungsgemäß bis zu 10 Tage vergehen, bevor der Betrag gutgeschrieben wird. Im Falle der Überweisung folgendes Konto verwenden:

National-Bank Duisburg (BLZ 35020030) Konto-Nr. 5432537 (Kennwort: Deutschlandfahrt)

Eine Kopie des Überweisungsträgers bzw. Einzahlungsbeleges muß der Nennung beigelegt werden, da sonst, durch die elektronische Datenübermittlung der Banken, die Absender des Geldes nicht ermittelt werden können.

Eure Nennung schickt bitte nur an:

Martin Schumann, Raiffeisenstraße 102, 47259 Duisburg, Telefon: 0203/789822 e-mail: Martin.Schumann@t-online.de

9 Eine Klasseneinteilung gibt es nicht.

10 Aufgabenstellung

Vom Teilnehmer wird eine gründliche Vorbereitung und möglichst genaue Ausarbeitung seiner Fahrtroute erwartet. Er kann die Kontrollen in beliebiger Reihenfolge anfahren. Vom Veranstalter wird eine Mindestfahrzeit vorgegeben. Jeder Hauptkontrolle werden drei Nebenkontrollen zugeordnet. Eine dieser Nebenkontrollen bleibt zunächst unbekannt und ist auch im Wertungsheft nicht angegeben. Der Teilnehmer bekommt an der besetzten Hauptkontrolle ein Aufgabenblatt ausgehändigt, dem er entnehmen kann, welche Aufgaben an den Nebenkontrollen zu erfüllen sind. Außerdem erfährt er aus diesem Aufgabenblatt die Lage der unbekannten Nebenkontrolle. Die Nebenkontrollen können ebenfalls besetzt sein. Die Lösungen der Aufgaben sind in das Wertungsheft einzutragen. Für jede richtige Antwort der drei ge-



Mitglied im BVHK
Mitglied im BVDM

EML-Fahrzeuge kauft man dort, wo der Service stimmt!

Mehr als 35 Jahre Erfahrung mit Gespannen und über 25 Jahre EML-Importeur sind überzeugende Argumente.

Informieren Sie sich bei uns kostenlos, jetzt auch im Internet!

<http://Hartmann.Motorrad.Net>



immer die beste Wahl!

Altengasse 4-6, 55218 Ingelheim, Tel. (06132) 2373, Fax 1874



stellten Fragen wird 1/3 der jeweiligen Punktzahl vergeben.

An jeder Haupt- und Nebenkontrolle muß der Kilometerstand in das Wertungsheft eingetragen werden (Damit bei der Auswertung festgestellt werden kann ob auch die Nebenkontrollen tatsächlich angefahren wurden.)

Die Nebenkontrollen müssen nicht angefahren werden.

Jede Hauptkontrolle entwertet die Felder nicht gelöster Aufgaben der zur letzten Hauptkontrolle gehörenden Nebenkontrollen. Sie werden nur in Verbindung mit der zugeordneten Hauptkontrolle gewertet. Nach Erfüllung der Aufgaben darf der Teilnehmer zur bereits angefahrenen Hauptkontrolle unter Einhaltung der Mindestfahrzeit ausschließlich zur Nachtruhe zurückkehren. Jedoch erfolgt in diesem Fall keine erneute Punktevergabe. Die bis dahin nicht angefahrenen Nebenkontrollen werden entwertet.

Am nächsten Morgen darf der Teilnehmer nicht vor 8⁰⁰ Uhr starten und erst nach Ablauf der Mindestfahrzeit von 1 Stunde bei der nächsten Hauptkontrolle weiterfahren. Für die gesamte Fahrt besteht freie Streckenwahl. Es kann an jeder Hauptkontrolle, ausgenommen der Zielkontrolle, gestartet werden

Die Mindestfahrzeit wird für die Fahrstrecke zwischen den einzelnen Hauptkontrollen vorgegeben. Für jede angefahrte Nebenkontrolle wird ein Zeitzuschlag gegeben. Als Vereinfachungsgründen sind die Mindestfahrzeiten von Hauptkontrolle zu Hauptkontrolle immer gleich. Auch die Zuschlagzeiten für jede angefahrte Nebenkontrolle sind immer gleich.

Es wird z.B. eine Mindestfahrzeit von einer Hauptkontrolle zur nächsten Hauptkontrolle von 60 Minuten und ein Zuschlag von 40 Minuten für jede Nebenkontrolle vorgegeben.

Fährt der Fahrer von Hauptkontrolle A (I IK A) direkt zur Hauptkontrolle B (I IK 13), so hat er die Mindestfahrzeit von 60 Minuten einzuhalten.

Fährt er eine Nebenkontrolle (NK) der Hauptkontrolle A an, so darf er bei d. Hauptkontrolle B erst nach 100 Minuten weiterfahren. Bei zwei angefahrenen Nebenkontrollen demnach erst nach 140 Minuten usw. Die Mindestfahrzeit darf immer überschritten werden.

Beispiel einer Mindestfahrzeitberechnung:

von HK A nach HK B = 60 Minuten

von HK A nach HK B mit einer NK
= 60 Minuten + 40 Minuten = 100 Minuten

von HK A nach HK B mit zwei NK
= 60 Minuten + 80 Minuten = 140 Minuten

von HK A nach HK B mit drei NK
= 60 Minuten + 120 Minuten = 180 Minuten

von HK A zur Zielkontrolle = 60 Minuten

von HK A zur Zielkontrolle mit einer NK
= 60 Minuten + 40 Minuten = 100 Minuten

von HK A zur Zielkontrolle mit zwei NK
= 60 Minuten + 80 Minuten = 140 Minuten

von HK A zur Zielkontrolle mit drei NK
= 60 Minuten + 120 Minuten = 180 Minuten

Den Kontrollstempel der nächsten Hauptkontrolle erhält der Fahrer erst nach Ablauf der Mindestfahrzeit.

Der Sinn dieser Zeitvorgaben ist, dem Fahrer die Möglichkeit zu geben, die angefahrenen Ziele in Ruhe zu betrachten und nicht nur im Laufschrift und Vorbeifliegen zu sehen. Außerdem soll der Reiz des Abschreibens der Lösungen bei anderen Teilnehmern genommen werden.

Die Hauptkontrollen sind am Freitag, dem 31. August 2001, von 8⁰⁰-20.00 Uhr und am Samstag, dem 1. September 2001, von 8⁰⁰-13⁰⁰ Uhr (Einige vom Zielort weiter weg gelegene Hauptkontrollen werden am Samstag schon eher geschlossen) geöffnet. Es sind 12 Stunden Nachtpause einzuhalten. Die Nachtpause muß spätestens um

20.00 Uhr beginnen. Eine Zeitgutschrift für den nächsten Fahrttag gibt es nicht.

Als Nachtkontrolle muß eine Hauptkontrolle, ausgenommen der Zielkontrolle, angefahren werden. Ankunft nach 20.00 Uhr bedeutet unwiderruflich Wertungsausschluß. Nichteinhalten der Nachtpause oder Manipulation am Wertungsheft wird mit Wertungsausschluß bestraft.

Es ist darauf zu achten, daß die Mindestfahrzeit um 20⁰⁰ Uhr abgelaufen sein muß. Sollte die Mindestfahrzeit später ablaufen, gilt dies wie verspätete Ankunft und führt zum Wertungsausschluß.

Der Teilnehmer bekommt an der Hauptkontrolle, die er zur Nachtruhe anfährt, einen Eingangsstempel mit der Uhrzeit. Er muß das Wertungsheft für die Dauer der Nachtpause dem Kontrollpersonal aushändigen. Die Nebenkontrollen dieser Hauptkontrolle dürfen erst am nächsten Tag angefahren werden. Nach Ablauf der Nachtpause bekommt der Fahrer am nächsten Morgen um 8.00 Uhr seine Wertungslunterlagen zurück.

Um 14.30 Uhr wird die Zielkontrolle definitiv geschlossen. (Es gilt die Uhrzeit der Zielkontrolle) Danach ist eine Wertung nicht mehr möglich. Die Zielkontrolle ist wie eine Hauptkontrolle ohne Nebenkontrollen und ohne Punktwertung anzusehen. Auch bei der Zielkontrolle ist darauf zu achten, daß die Mindestfahrzeit eingehalten wird. Unabhängig vom tatsächlichen Eintreffen darf die errechnete Mindestfahrzeit nicht nach 14⁰⁰ Uhr enden.

Sämtliche Zeiten sind nur Beispiele, sie können sich noch geringfügig ändern, die richtigen Zeiten stehen im Wertungsheft!

Die Lagen der Kontrollen (ausgenommen der unbekannten Nebenkontrollen) sind aus den Fahrtunterlagen ersichtlich. Ihre Beschreibung bezieht sich auf die Karte: BRD, Maßstab 1:200 000, Shell Generalkarte, Marco Polo; vom Mairs Geographischer Verlag Stuttgart. Koordinatengitter ersichtlich. Am Zielort wird ein Informationsstand eingerichtet.



11 Wertung

Gewertet werden die durch Stempel bestätigten Hauptkontrollen und ihre Nebenkontrollen, soweit die gestellten Aufgaben richtig gelöst wurden. Je nach Lage der Hauptkontrollen und ihrer Nebenkontrollen werden sie unterschiedlich bewertet. Die Höhe der Punktzahl ist im Wertungsheft und auf den Fragebögen angegeben.

Wertungsausschluß

12 Neben den bereits in anderen Punkten genannten Gründen, führen auch das Abschreiben von Antworten nicht angefahrter Nebenkontrollen sowie das Benutzen von Funktelefonen (Handys) zum Lösen der Aufgaben zum Wertungsausschluß.

Eine Fahrzeugabnahme kann am Ziel stattfinden. Grobe Verstöße gegen die StVZO führen zum Wertungsausschluß. Die Entscheidung obliegt der Fahrtleitung oder von ihr beauftragten Personen.

*fällt aus, weil das wohl vergessen wurde.....
oder ist da jemand Abergläubisch?*

13

(die Nudel)

14 Preise

In jeder der drei Wertungsklassen (Einzelfahrer, Team- und Mannschaftswertung) werden Pokale an die besten Teilnehmer vergeben. Weitere Ehrungen können vom Veranstalter vorgenommen werden.

Siegerehrung

15 Die Siegerehrung am 1. September ab ca. 19:00 Uhr im „Bürgerhaus am Sande“ statt. Teilnehmer, die der Siegerehrung ohne zwingenden Grund fernbleiben, verlieren ihren Preis an den Nächstplatzierten.

Haftungsausschluß

16 Die Teilnehmer haben die StVO einzuhalten. Die Teilnehmer sind zu rücksichtvollem und verantwortungsbewußtem Fahren verpflichtet. Die Teilnehmer erkennen mit der Abgabe der Nennung die Ausschreibung in vollem Umfang an. Der Veranstalter, dessen Beauftragte und Helfer haften für keine Personen- oder Sachschäden, die vor, während oder nach der Veranstaltung entstehen.

17 Änderungen

Eventuelle Änderungen der Ausschreibung werden den Teilnehmern im Wertungsheft, an den Hauptkontrollen oder an der Zielkontrolle bekannt gegeben.

18 Quartierbestellung

Touristinformation Witzenhausen
Ermschweder Str. 2
47213 Witzenhausen
Tel.: 05542/60010
Fax: 05542/600123
www.witzenhausen.de

19 Fahrtleitung

Bundesverband der Motorradfahrer e.V. - Deutschlandfahrt
Martin Schumann
Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg
Telefon 0203/789822
e-mail: Martin-schumann@t-online.de

Restaurant · Biergarten · Saal
Zeltmöglichkeit · Gästezimmer
Motorradtouren · Tourenbegleitung



Landgasthaus
Niemann

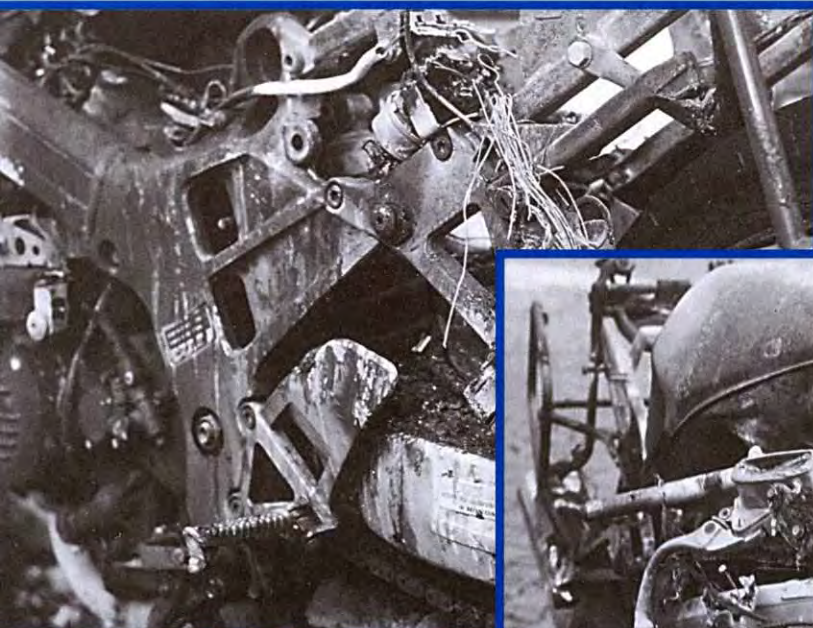
Empfohlen von "Motorrad Reisen" und "Tourenfahrer"

Haferbachstr. 45 · Lage-Kachtenhausen
Tel. 0 52 32 / 7 11 60 · Fax 97 07 35
e-mail: landgasthaus-niemann@online.de
Internet: www.landgasthaus-niemann.de





Das Ende einer jahrelangen Beziehung



Ein Blick durch das geschlossene Fenster klärt mich auf, auf der Straße stehen Feuerwehr und Polizei, die Feuerwehr löscht etwas auf dem Parkstreifen. Ich glaube ich träume noch und reibe mir die Augen, die löschen mein „Moped“ !

Die Nacht zum 19. April 2001, ich erschrecke aus dem Schlaf, irgend etwas stimmt hier nicht.

Ich reiße die Augen auf, es ist hell ! An der Zimmerdecke spiegelt sich ein flackerndes Gelb und immer wieder blitzt es blau auf.





Der Wecker piepst, ich schrecke auf. Was ist passiert ? War das ein schrecklicher Traum ? Ein kurzer Blick aus dem Fenster beweist, kein Traum, die harte Realität.

„Einen wunderschönen Guten Morgen“ schießt es mir in den Kopf, der Tag fängt ja gut an. Den Rest des Tages beschreibe ich kurz,

Stress pur !



Schnell ein paar Kleidungsstücke drüber und die 3 Stockwerke hinunter.

Als ich auf der Straße angekommen, auf die Herren von der Polizei zu gehe und nett „Guten Abend“ sage (es ist 2.15 Uhr), erwidert einer der Polizisten „sie sind wohl der Eigentümer des Fahrzeuges“, ich entgegnete ein kurzes „ja“ und starre auf das brennende Etwas vor mir.

Ich glaube, wenn ich nicht aus dem Schlaf gerissen worden wäre und unter einem kleinen Schock gestanden hätte, ich hätte heulen können. wer tut mir soewtas an? UND warum??

Während ich meinen Personalausweis an einen der Polizisten zur Datenaufnahme überreiche, beendet die Feuerwehr die Löscharbeiten. Nachdem die Formalitäten geklärt sind rücken die Anwesenden ab und ich gehe zurück ins Bett.

Ruhe finde ich keine.

Wer tut mir so etwas an und weshalb ? Und selbst wenn, gäbe es eine Antwort dafür, wieso vergreift man sich am „Moped“?

Ich verstehe die Welt nicht mehr, viele Gedanken „schwirren“ mir durch den Kopf, welche wiederum viele Fragen aufwerfen.

Irgendwann scheint die Müdigkeit zu gewinnen, ich döse ein.



Versicherung, Sachverständiger, Zulassungsstelle, Kriminalpolizei (wegen Ermittlung der Brandursache), u.s.w.

Heute Samstag 21. April ist alles vorüber, die „Kleine“ oder besser gesagt „ihre Reste“ sind zur Entsorgung abgeholt.

Die Formalitäten, inkl. Schadensbericht und Strafanzeige gegen unbekannt sind erledigt.

Ich versuche die 5 schönen Jahre, mit all ihren Straßen, Eindrücken, Freuden und Erlebnissen abzuschließen.

„Ruhe in Frieden“

Frank Klemens





Ist denn schon wieder Ostern ???



...oder Abtreibung auf die brutale Art.

wenig gedreht, weil Asphalt doch nicht so anschmiegsam ist. Nach ca. 40 m kam ich zum Stillstand und wie man es manchmal bei Mopedrennen sieht, reichte mein Schwung aus, direkt aus dem Rutschen aufzustehen und hinter dem Moped herzulaufen. Die Guzzi ist derweilen auf die Gegenfahrbahn gewexelt, alles mit 90° Schräglage, aber zum Glück gab es keinen Verkehr. Das nächste Auto konnte ich beiseitewinken.

Ab zum Moped, Motor aus und beiseite gestellt. 246 kg sind irgendwie gar nicht so schwer, wenn man sie aufheben muß. Ich war überrascht.

Mir fehlte soweit nichts. Die teure Gore-Text-Jacke mit Cordura und Leder ist zerfetzt. Die Lederhose, die Stiefel und Handschuhe haben alle leichte Schleifspuren, sind aber OK. Interessant ist, dass das Textilzeug völlig zerfleddert ist, die Lederteile, die direkt mitgeschliffen wurden, fas gar nicht abgekommen haben. So viel zur Schleiffestigkeit von Cordura & Co.

Am Moped: Schalldämpfer verschraubt und leicht Richtung Schwinge verbogen, Ventileckel angeschliffen, aber dank der kleinen Schleifkanten dicht, Fußbremszylinder undicht, Handbremshebel und Lenker verbogen aber intakt, Blinker verbogen. Ehrlich, ich hätte mehr Schaden vermutet.

Die Polizei, die prompt kam, hat dann den Unfall aufgenommen, weil meine Teilkasko bei Haarwildschäden wohl für den Schaden am Moped aufkommt und dann so etwas braucht.

Die Versicherung sagte das auch bereitwillig zu (Europa) und will einen Gutachter schicken. Ich habe das Moped direkt zu „meinem“ Guzzihändler (Pfautsch) nach Unna geschafft, damit das korrekt abgewickelt werden kann. Ich bin ja mal gespannt.

Die Klamotten muß ich selber löhnen. Die Jacke werde ich zu Gore schicken. Vielleicht lohnt sich eine Reparatur. Die anderen Sachen sind weiter brauchbar.

Was wäre wenn:

Ohne „richtige“ Schutzkleidung hätte ich alt ausgesehen. 40m über den Asphalt rutschen, mit einer Textilhose oder Jeans würde unweigerlich auf der „Naturlederkombi“ (Haut) und somit im Krankenhaus enden. Jetzt zahlt sich meine Sturheit, nie „ohne“ zu fahren, unfreiwillig aus.

Ach ja, zur Abtreibung: Die Häsin war ja schwanger und ich habe sie so getroffen, dass das Ungeborene herausgerissen wurde (die Häsin war aber mit Sicherheit sofort tot).



6:45, Dienstag, schönes Wetter. Ab zur Arbeit. Natürlich mit dem Moped, eine **Moto Guzzi V10**, die eigentlich jeden Tag dafür herhalten muß. Es sind nur 10 km, aber über „die Dörfer“ ist es auch fein zu fahren.

Ich fahre die Strecke seit 12 Jahren regelmäßig: kein Verkehr, nette Sträßchen, einfach gut.

An diesem Morgen allerdings meinte eine schwangere Häsin, dass der blöde Mopedfahrer hier nicht weiterfahren solle und sprang mir direkt vor das Vorderrad. Bei Tempo 100 war für mich nix mehr zu machen. Das nächste, was ich bewusst wahrnahm (nachdem ich noch versucht habe, die Lenkung gerade zu halten) war, dass es weh tut und die schöne Guzzi vor mir hertrübselt. SCHEISSE. Ich habe mich noch ein



Knie

Jetzt also abwarten und sehen, was die Versicherung und der Gutachter machen.



Ich

Moped-Leder ist viiiiiel scheuerfester als Cordura und Co.

Die Nieten der Handschuhe sind angeschliffen, aber nirgends durch.

Der Schalldämpfer hat den Hilfsrahmen nach links gedrückt.

Die Schwinge würde jetzt anschlagen

Die übrigen Fotos dürften dann selbsterklärend sein.



Karsten Steinke

- Tschechien • Slowakei •
- Südtirol • Norditalien • Frankreich •
- Österreich • Ost- und Westalpen •
- Oberbayern • Schweiz • Spanien •
- Slowenien • Istrien • Schottland •
- Zypern • Teneriffa • La Palma •

• Kreta • Thailand • Australien •
Motorradmiete auf Kreta, Teneriffa und La Palma z.B. Kreta: Suzuki DR350
7 Tage mit Vollkaskovers. ab 546,-- DM

HIT-Motorradreisen

G m b H

Fahren in kleinen Gruppen, dabei gleichgesinnte Leute kennenlernen, Ergebnisse sammeln und Eindrücke austauschen. Individuelle Reisevorstellungen einbringen und zugleich den Service einer bestens organisierten Gruppenreise genießen.

Mit Freunden auf Tour

z.B.: 2 Tage Tschechien, HP ab 290,-- DM
9 Tage Slowakeirundfahrt, HP 1760,-- DM
7 Tage Nordthailand Enduro nur 1050,-- DM

Kostenlose Prospekte & Infos unter:
☎ 0911 / 28 78 505 • Fax: 0911 / 26 39 76
info@hit-motorradreisen.de

www.hit-motorradreisen.de



Ärmel



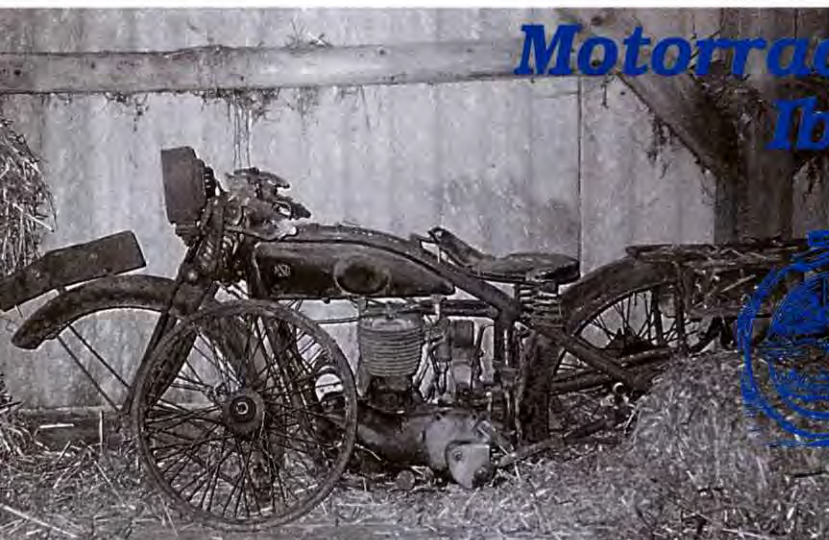
Stiefel



Handschuh



MUSEUM



Motorrad-Museum Ibbenbüren



Lengericher Straße
D-49479 Ibbenbüren
Telefon 05451/6454

Von solchen Anrufen träumt Robert Stockmann ständig.

Das Telefon klingelt und jemand bietet dem Eigentümer des Motorradmuseums Ibbenbüren ein seltenes Zweirad für seine Sammlung an. Dieser Idealfall ist in den 23 Jahren, in denen er das Museum an der Lengericher Straße betreibt, allerdings so gut wie nie vorgekommen. Deshalb dachte der Oldtimer-Freund auch nicht im Entferntesten an Motorräder, als vor wenigen Monaten zu Hause das Telefon läutete. Ob er an einer alten NSU 301 T interessiert sei, fragte unvermittelt eine unbekannte Frauenstimme am anderen Ende der Strippe. Das Gefährt lagere auf dem Dachboden und mü-

sse nur abgeholt werden. Robert Stockmann reagierte zunächst ungläubig, dann überrascht und später sehr interessiert. Schnell stand für ihn fest: nichts wie hin.

Die Frau am Telefon war Lina Bornemann aus Diemelsee-Rhenegge in der Nähe von Brilon. Die NSU, Baujahr 1929, gehörte einst ihrem Vater Karl Pohlmann, der mit dem Tourenmodell viele Jahre vor allem den Weg zur Arbeit unter die Räder genommen hatte. Als dieser 1947 starb, blieb die Maschine mit Einzylinder-Viertakt-Motor im Besitz der Familie. „Für meine Mutter war das Motorrad ein Heiligtum. Sie hätte es niemals verkauft,“ berichtete Lina Bornemann. Das sieben PS starke Gefährt ist in den 50er Jahren noch ein paar Mal benutzt worden, danach sprang der Zündfunke allerdings nicht mehr über.

Im Vergessenheit geriet die „300er“ aber nicht. Als die Familie Bornemann 1963 ins neue Haus zog, machte die Maschine den Umzug auf den Bauernhof mit. Auch in den folgenden Jahren habe die Mutter immer wieder forschend gefragt: „Ihr habt das Motorrad doch noch?“ berichtet Lina Bornemann schmunzelnd von einem Stück Familiengeschichte. Und so fristete es einige Jahre ein kümmerliches Dasein zwischen großen Strohballen auf dem Dachboden. Zwar nicht vergessen, aber doch bald ziemlich verrostet.

In Vergessenheit geriet die „300er“ aber nicht. Als die Familie Bornemann 1963 ins neue Haus zog, machte die Maschine den Umzug auf den Bauernhof mit. Auch in den folgenden Jahren habe die Mutter immer wieder forschend gefragt: „Ihr habt das Motorrad doch noch?“ berichtet Lina Bornemann schmunzelnd von einem Stück Familiengeschichte. Und so fristete es einige Jahre ein kümmerliches Dasein zwischen großen Strohballen auf dem Dachboden. Zwar nicht vergessen, aber doch bald ziemlich verrostet.



Minotel Hollenstedter Hof

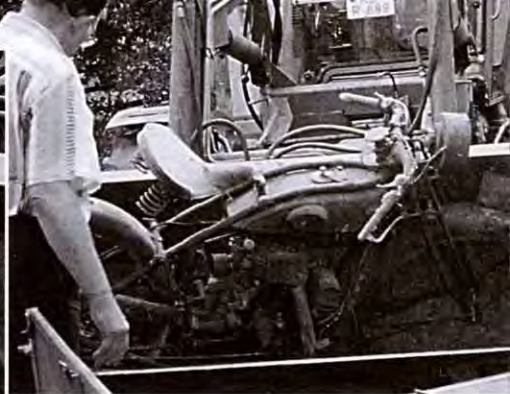
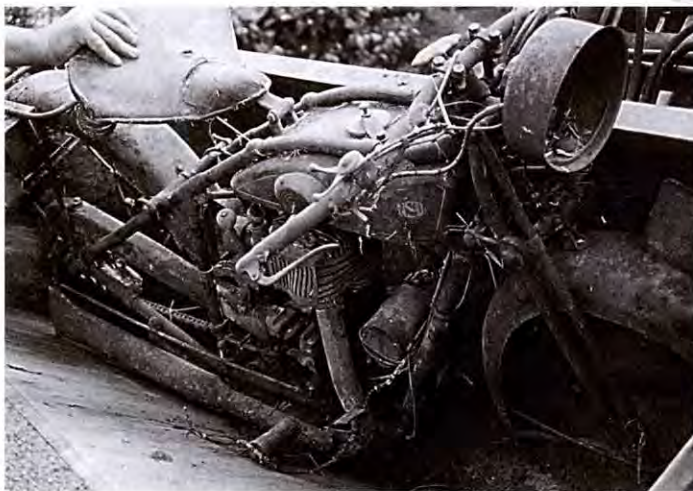
Fam. Heinrich Meyer - Hoppe · Am Markt 1 · 21279 Hollenstedt

Tel. (04165) 213 70 · Fax (04165) 83 82

Alle Zimmer mit Bad/WC/TV/Tel./Minibar/Fön

- Einzelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 85,00 - 95,00
- Doppelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 135,00 - 145,00
- Sonderkonditionen für Motorradfahrer
- Trockenraum und Garage mit Bühne, Werkzeug, (kostenlos)
- Wochenendpauschalen für Tourer und Crossover
- Geführte Touren mit Cross - Schnupperkurs auf KTM LC 4 (ab 6 Personen)
- Chef fährt selbst Ducati 916 und Husqvarna 610 TC





„Irgendwann tat es mir leid, dass das Motorrad meines Vaters einfach so dahingammelte“, meinte die Eigentümerin. Im Landwirtschaftlichen Wochenblatt las die Landwirtin dann einen Bericht über das Motorradmuseum in Ibbenbüren. Kurze Zeit später klingelte bei Familie Stockmann das Telefon.

Schnell war ein Besuchstermin vereinbart. Für Robert Stockmann, der auch schon mal alte Motorräder per LKW aus Griechenland holt, ist eine Fahrt Richtung Sauerland eher ein Kurztrip. Oder besser eine Vergnügungsreise, denn er fand auf dem Bornemannschen Dachboden ein zwar verrottetes, aber auch interessantes Stück Motorradgeschichte vor. Nachdem sie per Frontlader vom Dachboden auf den Hänger gehievt war, trat der Tourer seine vermutlich letzte große Fahrt Richtung Ibbenbüren an.

Dort ist die - im Moment noch un restaurierte - Maschine in allerbesten Gesellschaft. Im Museum von Robert und Sohn Reinhard Stockmann lassen sich die Meilensteine der Motorradgeschichte in Augenschein nehmen. Der beeindruckende Fuhrpark reicht vom klobigen und einfach gebauten Hochrad aus den Anfängen des Zweirades bis hin zur massiven Münch Mammut, dem schwersten Motorrad deutscher Fertigung, von der edlen und schnellen Triumph bis hin zur Hercules W 2000 mit technisch anspruchsvollem Wankel-Motor, von Gespannen mit wüstentauglichem Seitenwagenantrieb bis hin zu schnellen Rennmaschinen und vollverkleideten Tourern. Und die ständige BMW-Ausstellung mit traditionell schwarzen Ein- und Zweizylindermodellen verschiedenster Baujahre ist nicht nur für eingefleischte Freunde der weißblauen Traditionsmarke ein ganz besonderer Anziehungspunkt innerhalb des Museums.

Von A(rdie) bis Z(ündapp) reicht die Palette der sehenswerten Sammlung, die in diesem Jahr auf 160 (!) Exponate erweitert wurde - fahrbereit und im Originalzustand. Und alle haben sie wie die NSU 301 T - ihre ganz eigene Geschichte. Und so sind die Erzählungen der Familie Stockmann manchmal genauso spannend wie die Raritäten auf zwei oder drei Rädern selbst.



Das Museum, in dem es auch alte Motorrad-Kleidung, Schnittmodelle oder Werbeschilde aus Blech zu bewundern gibt, hat folgende Öffnungszeiten:

April bis Oktober

samstags: 14 - 18 Uhr

sonn.- u. feiertags: 10 - 18 Uhr und nach Vereinbarung:

Tel.: 05451/6454

Eintrittspreise:

Kinder (8 - 14 Jahre): 2,- DM

Erwachsene: 5,- DM





Die wilde Seite



deiner Seele

Fahrbericht der neuen Ducati Monster S4

Rationell Denken ist sicher klug. Was aber geschieht, wenn sich verborgene Gelüste die Blöße geben und dem logischen Verstand schamlos seiner Bedeutung berauben? Keine Vollverkleidung, kein leise säuselnder Vierzylinder, keine weichen Federelemente - nichts von alledem versucht

Deine Sinne zu besänftigen und Deine Wahrnehmung zu beschwichtigen, um Dich möglichst faltenfrei von A nach B zu bringen. Die neue Ducati Monster S4 ist ein Motorrad das lebt, das fordert und gibt. Lesen Sie, warum die stärkste gleichzeitig auch die faszinierendste Monster aller Zeiten ist.

Ducati steht für Sportlichkeit auf höchstem Niveau. Punkt. Spätestens seit Produktionsbeginn des phänomenalen Vierventil-Desmoquattro-Motors im Jahre 1986 genießt der leistungsstarke 90°-V-Motor den Ruf als regelrechter Vierzylinder-Killer. Was in der 916 bis 1997 für furiose Fahrleistungen taugte, sollte für die neue Monster S4 gerade recht sein. Dabei ist die weiterhin angebotene M 900 Monster mit ihren 78 PS nicht wirklich zu schwach. Eine S4 ist einfach anders. Ganz anders. Heftiger. Sportlicher. Brutaler.

Die Optik versprüht schon im Stand Agilität und Kraft im Überfluss. Ästhetisch schmiegt sich das stählerne Gitterrohr-Fachwerk ins Gefüge aus dominierendem Tank und mattgrauem Motorgehäuse. Dabei sparten die Techniker nicht an gewichtssparendem Ma-



terial und spendierten der Monster zahlreiche Kohlefaser-Bauteile. Kotflügel vorn und hinten, Seitendeckel sowie die Abdeckungen der Zahnriemen zum Antrieb der insgesamt vier obenliegenden Nockenwellen sind aus Carbon gefertigt. 101 PS aus exakt 916 Kubikzentimeter Hubraum sorgen für reichlich Punch in allen Lagen. Und das alles bei vergleichsweise moderaten 8.750 /min-1. Gut 3 Sekunden für den Spurt auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h sprechen für sich. Da braucht es einfach schiere Kraft.

Die Praxis bestätigt den Kraftmeier-Eindruck und treibt dem Fahrer ein breites Dauergrinsen zwischen die Mundwinkel. Ab 3.500 /min-1 holt der Desmoquattro tief Luft und ... - hat einen verdammt langen Atem! Bis 8.500 /min-1 zieht's Dir mächtig die Arme lang. Völlig ungeniert stampft der Motor die Drehzahlleiter hinauf und lässt niemanden darüber im Unklaren, dass sich im Inneren des wassergekühlten Vau Zwei die aufwendigste und drehzahlsicherste Ventilsteuerung befindet. Der Motorlauf ist bekannt hart, dafür aber auch ganz besonders herzlich. Etliche Hebelchen zum separaten Öffnen und Schließen der 33 und 29 Millimeter großen Ein-, beziehungsweise Auslassventile lassen sich nun mal nicht

ganz lautlos bewegen. Kein Vergleich zum bisherigen Top-Modell der Monster-Baureihe, das mit geschmeidigem Lauf eher auf ruhig macht. Da nützt auch der klimatisierende Wassermantel der neuen Monster nicht viel.

Tja, womit wir auch schon beim Thema Sound wären. Oh, Entschuldigung. Klang muss es heißen! Bei einer Ducati in Anglizismus zu verfallen, wäre zurecht glatter Stilbruch. Die Tonwellen, die die beiden oval geformten Endtöpfe verlassen, setzen sich im Kleinhirn mit Nachhaltigkeit dauerhaft fest. Das ist so wie mit dem Joint, den man in den wilden Jahren inhalierte und dem damit verbundenen Geruch, den man nie wieder vergisst. Soviel vorweg: S4-Fahren birgt Suchtrisiken.

Doch ein starker Motor allein macht noch nicht glücklich. Es ist das aus dem Sporttourer ST 4 bekannte Fahrwerk mit einem flacheren Lenkkopf, das dem Ganzen zum vollendeten Glanz verhilft und S4-Fahrern eine neue Dimension eröffnet. Sehr straff gedämpft, angenehm handlich und mit der Ducati-typischen Stabilität, lässt es sich herzhafte stramm durch die Kurven brennen. Dabei spielt auch die anwenderfreundliche Brembo-Bremse hervorragend mit. Unprob-

lematisch in der Bedienung und mit der nötigen Standfestigkeit versehen, lässt man schon mal ungewollt so manch stärkere Konkurrenz ziemlich alt aussehen. Die Monster S4 zeigt Dir unverhohlen die wilde Seite Deiner Seele.

Das alles so einfach geht ist auch den serienmäßigen Pirelli Corsa-Reifen zu verdanken. Das Aufstellmoment entfällt quasi komplett, was den Umgang mit der Vorderradbremse zunehmend unterstützt. Das ist auch gut so, denn die hintere Scheibenbremse ist praktisch ohne Wirkung. Auch die Kupplung ist trotz hydraulischer Betätigung nichts für zartbesaitete Gemüter. Da muss man schon kräftig hinlangen, was aber durch ein gut schaltbares Sechsganggetriebe belohnt wird. Nur ab und zu leisten sich die Gangradpaare einen Ausrutscher und machen durch ein vernehmliches „Klock“ auf sich aufmerksam. Der ellenlange erste Gang passt dagegen unerwartet gut. Sobald die Fuhre rollt, lässt es sich ohne Kupplungszauber selbst in der City rumgurken. Und immerwieder dieser satte Drehmomentberg bei moderaten Drehzahlen ...

Dank der entspannten und konzentrierten Sitzposition hat man die 205 Kilogramm schwere Fuhre bestens im Griff. Lediglich der nicht übermäßige Lenkeinschlag mindert ein wenig die Handhabung beim Rangieren. Der Kniechluss zum 16,5 Liter-Spriffass ist okay und die kleine Fliegenpatsche kämpft tapfer gegen den anstürmenden Orkan. Das die S4 kein Express-Tourer für zwei ist, dürfte angesichts der doch eingeschränkten Unterbringungsmöglichkeit für Sozius und Gepäck einleuchten.

Fazit:

Die neue S4 ist das wahre Monster für alle Tage. Der leistungsstarke Motor, die ansprechende Optik und der einfache Umgang machen Lust auf jede Fahrt und lassen sie trotzdem nicht alltäglich werden. Für knapp 23.000 Mark erhält der Kunde eine hochwertige Fahrmaschine, die aus jedem Blickwinkel den Esprit versprüht, der süchtig machen kann.





Technische Daten

Motor: Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-L-Motor, DOHC-Desmodromik, 4 Ventile je Zylinder, Bohrung x Hub 94 x 68 mm, Hubraum 916 ccm, Verdichtung 11:1, Marelli-Einspritzanlage mit einer Einspritzdüse pro Zylinder, Leistung 101 PS bei 8.750 min⁻¹, max. Drehmoment 92 Nm bei 7.000 min⁻¹, digitale Kennfeldzündung, E-Starter, 6-Gang-Getriebe, Stahl-Gitterrohrrahmen aus Chrom-Molybdän, Radstand 1.440 mm, Nachlauf 100 mm, Lenkkopfwinkel 66°, Sitzhöhe 805 mm, Tankinhalt 16,5 Liter (3 Liter Reserve), Reifen vorn/hinten: 120/70-17 180/55-17, Radführung vorn Upside-Down-Gabel, komplett einstellbar, Tauchrohrø 43 mm, Einarmschwinge mit Zentral-Federbein (komplett einstellbar), Hinterradantrieb über Kette, Federweg vorn/hinten: 120/144 mm, Bremsen vorn: Doppel-Scheibenbremse ø 320 mm, Vier-Kolben-Festsattel, hinten: Einzelscheibe ø 245 mm, Zwei-Kolben-Festsattel, Leergewicht 193 kg, Gewicht fahrfertig 205 kg

Plus:

- leistungs- und drehmomentstarker Antrieb
- stabiles und handliches Fahrwerk mit viel Reserven
- sehr gute Beherrschbarkeit

Text & Fotos: Rainman

Praxis:

Beschleunigung 0-100 in 3,1 sek., Höchstgeschwindigkeit 235 km/h, Verbrauch 6,2 Liter Super bleifrei/100 km

Minus:

- etwas eingeschränkter Lenkeinschlag



Gasthof - Hotel
Mayrwirt

Das Haus mit Tradition im Herzen von Erding.

Ob Sie einen Stop von oder nach Süden einlegen wollen, oder ob Sie einen Ausgangspunkt für Touren in Oberbayern oder nach München suchen, bei uns sind Sie richtig.
(Tourenvorschläge, geführte Touren)

**Gemütliche Bayerische Gastwirtschaft
Schmankerl aus der hauseigenen Metzgerei
Gepflegte Erdinger Biere**

Komfortable, günstige ***Hotelzimmer mit Dusche, WC, Radio, TV und Haarfön, Tagungsräume,
Werkstatt, Trockenraum, Garagen

**Haager Straße 4 • 85435 Erding
Tel. 0 81 22/8 80 92-0 • Fax 70 98**

Preis (M 900 Monster) ab 19.000 Mark (inkl. NK)

Preis (Monster S4) 22.953 Mark (inkl. NK)



Hallo Babs!

Ich habe die kalten Winterabende zum Blättern und Lesen von 1 Motorradzeitschriften genutzt. Und da die kalten Monate in 2001 ewig lange dauerten kam ich viel zum Lesen. Nun ja das ist zwar noch nicht weltbewegend, aber beim Studium des Gedruckten habe ich doch eine positive Trendwende in der Beurteilung der Motorräder festgestellt. Zum ersten Mal fand ich im technischen Teil von fast jedem Bericht sehr positiv hervorgehoben wenn der Hersteller seinem neuen Produkt einen G-Kat spendiert hat. Bei teuren Modellen wagt man es sogar schon das Fehlen der Abgasreinigung als Mangel anzukreiden. Scheinbar hat man (endlich) festgestellt, daß die gängige Technik der Abgasreinigung, die beim PKW seit über zehn Jahren Standard ist, auch den Motorrädern gut ansteht. Vielleicht trägt diese Honorierung der Bemühungen mancher Hersteller endlich in der Richtung Früchte, daß der Kat im Krad endlich zum Stand der Technik wird. Auch wenn bisher nur bei den besonders teuren Fahrzeugen ein Kat verbaut wird habe ich nun doch die Hoffnung, daß der Tag an dem die meisten Motorräder mit Abgasreinigung gebaut werden, abgewartet werden kann. Denke ich dann noch daran, daß die G-Kat Technik immer noch ein paar nette technische Bei-Gaben mit sich bringt, ist der Ausblick doch recht positiv. Hierbei stelle ich mir vor, daß es doch allen Bikern gefallen müßte durch die Kattechnik ein Fahrzeug ohne Benzinhahn und ohne Choke bekommen zu können. Bleibt für mich nur zu hoffen, daß meine dreijährige Maschine bis zu diesem Tag noch ihren Dienst tut.

Rainer

Hallo Babs!

Jetzt stell Dir mal vor „Papa Staat“ macht ernst mit der Verdreifachung der Kfz-Steuer für Kat.-lose Bestandskräder.

(Warum heißt es eigentlich Papa Staat und nicht Mama Staat? In Sachen absolut nicht nachvollziehbarer Entscheidungen umgibt doch den Staat eher die geheimnisvolle weibliche Aura des Unbegreifbaren – oder geht es hier nach der Regel „irren ist männlich“?)

Ja, was mache ich denn da?

Möglichkeit 1:

Ich tue dem Staat den Gefallen und schmeiße ihm für meine 39 PS 650er jährlich 300 Eier ins Steuersäckel. Eine schlechte Lösung, den Papa Staat ist mit mir dann sicher sehr zufrieden, denn was kümmert ihn mein Auspuffgift solange seine Kasse klingelt.

Möglichkeit 2:

Ich fülle statt dem Staatssäckel die Börsen der „notleidenden“ Kradindustrie und kaufe mir einen teuren steuerreduzierten G-Kat-Hobel. („steuerreduziert“ klingt irgendwie wie „Kalorienreduziert!“ – irgendwie künstlich) Fiskalisch, nicht umwelttechnisch, ist das auch eine schlechte Lösung, denn Papa Staat ist mit mir immer noch halbwegs zufrieden, selbst wenn er vorerst beim Kauf „nur“ die Mehrwertsteuer bekommt. Aber solange zu fürchten ist, dass der Staat, wie bei den Pkw-Schadstoffklassen, alle paar Jahre neue Normen einführt, damit die alten G-Kat-

Kfz wieder hochgestuft werden können, ist der Griff des Staates in meinen Geldbeutel nur verschoben aber gewiss nicht aufgehoben.

Möglichkeit 3:

Ich kaufe mir eine übereilt und teuer auf den Markt geworfene TÜV-geprüfte Nachrüst-Kat.-Puffanlage, nagle sie ans Bike und hoffe dass sie mechanisch passt und nicht mehr als 25% der Leistung schluckt, rase zum TÜV und lasse mich in eine neue „lauwarme“ Steuerklasse einstufen. Auch das ist eine schlechte Lösung, denn wenn zur verminderten Performance des Krads immer noch eine erhöhte Steuerlast kommt, ist das Minus auf beiden Seiten. Will sagen: kein Spaß am Fahren und kein Genuss beim Steuerzahlen.

Möglichkeit 4:

Ich frage mich was mir am Motorradfahren so gefällt und wie es billiger zu bekommen ist. – Und was kommt da raus??? – War ich bisher mit 39 PS aus 650 ccm zufrieden so werde ich es in Zukunft mit 34 PS aus 250 ccm auch sein. – Also was tun??? – Ich suche eine 34 PS 250er und habe den selben Fahrspaß wie bisher und der Staat wird durch mich kaum „fett“. Dieser Gedanke gefällt mir irgendwie am besten.

**Und die Moral von der
Geschichte
Überfülle fremde Säckel
nicht**

Rainer

Betreff:

Touren u. Treffen-Kalender

Hallo, Babs,
unter PLZ 20000 habt Ihr immer noch den Gespannfahrerstammtisch in Appel.
Dieses Gasthaus gibt es seit 5 Jahren nicht mehr.

Viele Grüße,
Heinz

Ural und Dnepr

Klassische Gespanne & Motorräder
aus Russland

Enfield

Die Klassiker aus Indien

Kostenlose INFO jetzt anfordern !!

Kostenlose Anlieferung bundesweit !!!

Finanzierung auch ohne Anzahlung !!

Eigener Ersatzteilkatalog !!



- Bestellservice Mo.-Fr. bis 19.00 Uhr
- Ersatzteilversand innerhalb 24 Stunden

HAUBICH

Udo Haubich GmbH
Generalimporteur für Deutschland
Blatzheimerstr. 5, 53909 Zülpich

Gespanne ab 5.990,-DM

Tel.: 0 22 52 / 94 28 0

Fax: 0 22 52 / 94 28 20

Enfield ab 7.850,- DM





Die Zukunft ist immer schwer vorzusagen. Welcher Fahrer einer Honda 450 oder einer Triumph Bonneville hätte 1966 von den 20 Jahre jüngeren GSXRern geträumt? Welcher Fahrer einer nackten Gold Wing hätte sich 1975 die heutigen Sechszylinder mit Alurahmen und CD-Ausrüstung gleichen Namens vorstellen können?

cherweise hatte ich vor einigen Monate Starthilfe beim Papierkram. Infolgedessen habe ich bereits mein amtsärztliches Zeugnis mit allem und jedem, was bei der jährlichen Untersuchung festgestellt wurde. (Ich war etwas besorgt, nachdem der Medizinisch-Technische Assistent kommentierte, daß meine Cholesterinwerte etwas über dem letzten Jahr lagen. „Hören Sie,

wofür ich einen dicken Rabatt bekam. Weitere 5 Prozent erhielt ich für die Organ-spenderbereitschaft.

Nach dem all das erledigt war, setzte ich mich Heute morgen an den Computer, um meinen Routenplan bei der Central Highway Patrol zur Genehmigung zu hinterlegen. In weniger als einer Minute hatte ihr Computer meine vorgeschlagene Route gecheckt und mir gemeldet, daß sie sie ablehnen.

FUTURE RIDE (by Tony Materna)

Aber „Zukunft“ und „Fortschritt“ bedeuten nicht immer das Gleiche. Machen wir mit dem Verfasser Tony Materna eine Motorradfahrt in einer Zukunft der anderen Art.

Gott, wie gern ich Motorrad fahre! Er war ein langer Winter, aber jetzt liegt die Motorradsaison vor uns, und es ist Zeit, mein Zweirad hinauszuschieben und auf eine Fahrt zu gehen!

Selbstverständlich gab es viel zu tun vor der ersten Fahrt dieser Jahreszeit. Glückli-

wir brauchen keine Fahrer, die im Sattel an Herzinfarkt kollabieren und den Verkehr gefährden“, hatte er gesagt. Glücklicherweise liege ich noch deutlich unterhalb der Grenzwerte.)

Dann gab es die \$300.000-Rücklage, die ich aufgrund meines medizinischen Attests einzahlen mußte und die sicherstellte, daß ich nicht zum Sozialfall werde, würde ich je in einen Unfall verwickelt. Es wären \$1 Million gewesen, aber ich trage freiwillig das Halsband „NICHT WIEDERBELEBEN“,

Was? Ich dachte, ich hätte darauf geachtet, alle Fahrverbote und gesperrten Gegenden zu vermeiden, was ohnehin nicht einfach ist, dort wo ich lebe. Aber nach genauerer Recherche sah ich, daß die Beamten erst letzte Woche eine Straße durch den Bundesforst für Motorräder geschlossen hatten. Junge, wie peinlich! Aber jetzt sehe ich mir die „MITTEILUNGEN FÜR MOTORRADFAHRER“ an, die täglich von der Autobahnpolizei aktualisiert wird. So kalt erwischt zu werden, das verletzt wirklich meinen Stolz!

Ich entschied für einen Umweg durch die alten Kupfergruben im Norden der Stadt und mailte meinen Routenplan noch einmal durch. Diesmal war die Wartezeit etwas länger, aber ich bekam den wichtigen Routengenehmigungscode zurück, den ich in den Bordcomputer an meinem Bike eingeben muß, damit es überhaupt startet.

Jetzt nur mehr Schutzausrüstung anlegen und dann raus! Ich gleite in meinen neongelben, DOT-genehmigten Sicherheitsanzug. Dann zippe ich meine aufblasbare Airbag-Weste zu (helleorange selbstverständlich, so kann die Polizei die Einhaltung der Vorschriften leichter überprüfen). Dann kommen noch Stiefel, Handschuhe und Sturzhelm (alles Regierungskonform, und endlich geh ich raus zu meinem Bike.

Selbsttragende, rahmenlose Stahlblechkonstruktionen

– vom Roller bis zum Big-Bike –

Jeden Samstag von
10.00 - 12.00 Uhr:
Benzinratsch

Bundesweiter
Abhol- und
Lieferservice: DM 350,-

Wir sind umgezogen:

Fritz Heigl Fahrzeugbau:
Gespannbau
Seitenwagen- und
Anhängersproduktion
Abtkofen 4
85560 Ebersberg
Tel. 0 80 92 - 85 31 39
Fax 0 80 92 - 85 31 29
e-mail: info@heigl-fritz.de



Höchste Stabilität bei geringstem Gewicht und maximaler Raumaussnutzung



Die staatlich vorgeschriebenen Überroll-Sturzbügel machen mir immer Probleme beim Aufsteigen. Wegen meiner Größe muß ich mich ducken, um unter dieses Doppelrohrgerüst zu passen. Sie verlaufen von den Gabelrohren bis zurück zum Rücklichtgehäuse. Aber ich habe es noch einfach. Wäre ich zwei Zoll größer, müßte ich um eine spezielle Übergrößen-Sondergenehmigung einreichen, nur um meinen Führerschein zu erhalten.

Ich gleite auf den Sitz, stecke meine Airbagleitung an, hänge mein Sicherheitsgeschirr ein und gebe sorgfältig meinen Autorisierungscode ein. Dann betätige ich den Starter und ... nichts!

Ein kleiner Signalton und eine blinkende rote LED erinnert mich an den Jobstep, den ich vergaß. Ich öffne das Visier, lehne mich leicht nach vorne, nehme den Alkoholschlauch zwischen die Lippen und gebe einen beherzten Atemstoß ab. Ich werde mit einer grünen LED belohnt und kann meinen Feuerstuhl jetzt starten!

Ah, dieser Sound eines dahinballernden Einzylinders! (Ihr erinnert Euch an das Ende der Multizylinder-Motoren, nachdem auch der letzte Hersteller sich geweigert hatte, die exorbitante Zylindersteuer zu zahlen.) Eigentlich kann ich die Maschine ja kaum hören zwischen der umweltbehördengenehmigten Fünf-Stufen-Schall-dämpferanlage und meinem DOT-approbierten Sturzhelm mit dem aktiven Sound-Suppression-System. Aber ich spüre vage die Vibrationen durch den Sitz und den Lenker. Mann, es geht nichts über ein richtiges Motorrad!

Ich rolle die Ausfahrt hinunter und biege in die Straße ein. Beim Beschleunigen fahren die Stützräder automatisch ein. Ich weiß, daß es noch Leute gibt, die sie als „Übungsräder“ belächeln, aber ich schätze sie. Mit dem vorgeschriebenen Bein-schutz und dem hohen Schwerpunkt durch die Crashbügel müßte dieses Baby an der Ampel mit ganzer Kraft aufrecht gehalten werden. Sie sind zwar hier nicht wirklich durch irgendeine Regelung vorgeschrieben, aber als eine Richtlinie der Europäischen-Union in in kraft trat, haben die Hersteller weltweit alle ihre Bikes damit ausgerüstet. Intelligent, nicht?

Endlich bin ich nun wieder auf zwei Rädern unterwegs! Beim Gasgeben schätze ich die Tatsache, daß ich meinen vierzigsten Geburtstag hinter mir habe. Das berechtigt mich zum Führen einer uneingeschränkte Motorradlizenz der Kategorie drei. Die schriftliche Fünfstundenprüfung und den zweieinhalb-tägigen Perfektionsprüfung habe ich bestanden, damit darf ich Motorräder mit maximal 55 PS fahren! Das erhebt mich über die jüngeren Fahrer mit ihrer Beschränkung auf 45 PS und die unter-25-jährigen mit den 33PS Anfängerbikes. Wer sagt, daß Alter ein Nachteil ist?

Bevor ich die Stadt verlasse, fahre ich zur lokalen Polizeistation und biege in den Prüfstand zur Fahrzeugemissionskontrolle ein. Da dies die erste Fahrt des Jahres ist, muß ich das Endrohr an den Universaldapter des Analysegeräts andocken, während der Computer meinen Fahrzeug-Identifikationsstrichcode auf dem linken Sturzbügel scannt. Natürlich bestehe ich den Abgastest. Anders als so mancher Outlaw Biker würde mir nicht im Traum einfallen, an meiner Maschine herumzubasteln, etwa um das Einspritzdiagramm zu ändern. Seit es für jedermann, außer der autorisierten Motorradmechanikern, ein Kapitalverbrechen ist, an einem Motorrad zu arbeiten, weiß ich, daß meine Tage in der Werkstatt gezählt sind.

Ich folge meinem Routenplan entlang der Stadtstraßen und erreiche die Auffahrt zum elektronisch bemauteeten Highway. Beim Auffahren wird mein Strichcode wieder gescannt und von meinem Konto werden für die Verwendung des Highways \$24 zum Abdecken der Motorradsozialverbindlichkeitsabgabe abgebucht.

Das automatisierte System ist ein großer Segen für die Verkehrsteilnehmer. Jedes Auto ist nun unter elektronischer Kontrolle, alle fahren ordentlich mit gleicher Geschwindigkeit und gleichmäßigem Abstand.

Allerdings gibt es ein kleines Problem für uns Motorradfahrer. Da die Computer unsere Fahrzeuge nicht erkennen, schaffen sie keine Lücke für uns, also muß ich mich in den 20-Fuß-Streifen zwischen einem Auto und einem Lieferwagen zwängen - in der 40 mph-Spur - und arbeite mich dann

rüber zur 55 mph- Hochgeschwindigkeitsspur. Das kann ein heikles Manöver sein, aber das einzig Schlimme ist ein Crash. Da die Computer uns auch dabei nicht erkennen, rollt Verkehr einfach weiter. Aber sie versprechen, daß sie das bald im Griff haben.

Eineinhalb Stunden lang habe ich das Heck eines Micro-Van vor Augen (Das Überholen ist auf dem Highway verboten), dann ziehe rechts rüber zur Ausfahrt Minenstraße, wie es mein Routenplan vor-schreibt.

Manche halten diese Gegend für Ödland, aber für mich ist es der Motorradhimmel. Keine Bäume, keine Autos stören den Horizont. Hier scheint überhaupt niemand herzukommen außer mir.

Yep, nur der graue Himmel über mir und die Straße vor mir! Ich drehe das Gas bis zum Anschlag und fühle, wie der stampfende Kolben das Bike vorwärts schiebt: 50, 55, 58-oops! Der Tempomatchip wird aktiv und hindert mich am Übertreten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Technologie sei Dank, sonst hätte der Bordcomputer am Bike meine Geschwindigkeits-übertretung per GPS an die Cops weitergesendet.

Also lehne ich mich zurück zu genieße die Fahrt. Der Wind kräuselt sich um das halbzolldicke, steinschlagsichere Lexanwindschild. Ich höre den gedämpften Schlag von meinem Single, die Dämme von Bergwerksabraum werfen das Echo zurück. Ich kann sauber zum Maximum von 25 Grad umlegen, begrenzt vom gyroskopischen Schräglagenindikator meines Bikes!

Das ist dann ein ganz besonderer Augenblick, und über meinem Gesicht erstreckt sich ein breites Grinsen. Yessiree, besser könnte es nicht sein! Gott, wie gern ich doch Motorrad fahre!

Quelle: American Motorcyclist, Magazin der AMA-American Motorcyclist Association
Ausgabe Februar 2001

Heddingham Sidecars

Nord:



Alleestr. 4

42653 Solingen

Tel.&Fax. (02 12) 58 61 60

Süd:



Hauptstr.33

86859 Holzhausen

Tel. (082 41) 99 88 97

Fax. (082 41) 99 89 04

KALLO

IHR FREUNDE DES VERSTECKSPIELS

Bin jetzt ein halbes Jahr Mitglied beim BVDM und wollte dieses Jahr meine Erste JHV mit Euch genießen. Leider konnte ich diesen Ort namens Stockum aber nicht finden.

Hier eine Kleine Wegbeschreibung :

Also ich fuhr Samstag gegen 10 Uhr hier aus Sulzbach im Saarland weg, der Regen gab natürlich sofort sein bestes um mich aus zu Bremsen, Ich fuhr erst nach Mayen, dann nach Neuwied, immer im Regen, dann Richtung Siegen, wo ich mich nach Altenkirchen total verfranzte, es regnete munter weiter, ich fuhr also kreuz und Quer durchs Siegerland, bis ich dann endlich irgendwann doch noch patsch nass in Siegen ankam.

Ich fuhr weiter Richtung Dortmund über die Autobahn, ich schätze mal so um die 50 Liter Wasser kippte man mir pro gefahrenen Meter entgegen, dann kam irgendwann endlich die Abfahrt Lüdenscheid Ost bzw. Plettenberg, ich freute mich jetzt ist es endlich bald vorbei ich fuhr ab was las ich Plettenberg 16 KM, meine Handschuhe zogen meine Hände fast vom Lenker, jeder dieser Beiden hatte sich mit ca. 10 Liter Regenwasser die Kanne gegeben, nichts desto trotz die Fahrt musste weiter gehen, der Regen stellte sich auch langsam ein, in Plettenberg angekommen befragte ich erst einmal meine Landkarte, wo im übrigen auch immer noch Stockum darauf zu sehen war, aber sie konnte mir auch nicht so Recht weiter helfen, denn die Beschreibung in Plettenberg war nicht gerade so vorbildlich.

Sei es wie es ist, ich musste halt fragen schließlich spricht man ja auch im fernen Sauerland Deutsch, erst kam ein etwa 8 jähriger Junge, der mir nach der Frage wie ich nach Stockum komme zur Antwort gab :

„Das gibt es hier nicht!“ Ich erklärte ihm daraufhin dass es bei Sundern liegen müsse, er zuckte nur mit den Schultern, ich dachte naja, wenigstens hat der Junge jetzt mal wieder etwas über seine Heimat erfahren. Wenig später kam eine Frau im besten Alter jedoch schon leichte Falten im Gesicht, bei dem rauen Wind der hier im Sauerland weht auch kein Wunder, ich fragte Sie nach dem Weg, worauf sie antwortete:

“Da fahren sie immer geradeaus über die große Brücke und dann rechts, und dann ist das schon ausgeschildert!“

Ich fuhr also wie die gute Frau mir geraten hat und fuhr und fuhr, doch ein Stockum fand ich nicht, in Allendorf angekommen traf ich drei Biker die aber auch nicht mehr weiter wussten, ich vergaß sie aber zu fragen, ob sie auch zur JHV wollten. Ich schaute auch nicht mehr auf meine Karte, die ich im übrigen 1987 bei Aldi erworben habe mit Aldi Wegweiser, denn die hat mir in Plettenberg schon nicht helfen können, ich wusste nur das Stockum



in der Nähe von Plettenberg liegt so drehte ich dummerweise, wie sich jetzt heraus stellte, wieder um Richtung Plettenberg und fand wieder kein Stockum kurz vor Plettenberg hielt ich dann an, es war 15 Uhr durch, und packte erst einmal meine Stullen, die mir meine Frau am Morgen noch liebevoll mit Wurst und Käse belegte, aus, denn mittlerweile war mein Magen ziemlich leer. Ich entleerte noch meine Blase, während dessen beschloss ich die Suche nach Stockum aufzugeben und wieder vom SAUERland in mein geliebtes Saarland

heim zu kehren, wobei ich diesmal die Route über Köln einschlug, sie bestand nämlich nur aus Autobahn, das ging schneller, weiß ich jetzt fürs nächste mal. Jedenfalls habe ich dann am Abend zu Hause bei einer Flasche Bier, oder waren es doch zwei oder drei oder ..., mit meiner Frau beschlossen es im nächsten Jahr wieder zu versuchen, sie will dann mitkommen und mich motivieren weiter zu suchen, bevor ich im nächsten Jahr wieder aufgabe, den Ort der JHV zu suchen, ob Regen oder nicht.

Eine Bitte an die Ausrichter der JHV 2002 : Bitte versucht es mal mit einer Beschilderung im näheren Umkreis, dann werden nächstes Jahr sicher mehr BVDMler den Weg zur JHV finden.

Bikergruss
Klaus Anton, Sulzbach

PS.: Jetzt weiß ich auch das ich in Allendorf nur hätte links fahren müssen.

Berichtigung BVDM Regionalbüros im TTKalender

Sorry, mir ist da ein Fehler beim Regionalbüro München unterlaufen, das Regionalbüro München ist zuständig für die Postleitzahlen beginnend mit 80-83/87.

Das Saarland hat nun auch ein eigenes Regionalbüro, welches von Klaus Anton übernommen wurde. Zugeordnet habe ich diesem Regionalbüro die PLZ 66, damit entfällt diese dann dem Regionalbüro Rheiland/Pfalz.

Mit Bikergrüßen
HaJo

Hallo,
Mein Name ist Klaus Anton, ich bin noch bis Juli 36 Jahre alt. Von Beruf bin ich Lagerverwalter in einem mittelständigen Unternehmen. Seit dem 29. August 1997 bin ich zum zweitenmal verheiratet. Ich habe eine Tochter im Alter von 13 Jahren, aus erster Ehe, die bei mir lebt. Wir wohnen in Sulzbach-Altenwald, das liegt ca. 13 Km östlich von Saarbrücken. Mit Motorrädern hatte ich zum erstenmal mit 4 Jahren Kontakt, ich saß auf dem Tank, vor meinem Vater, auf seiner Herkules K101. Im Alter zwischen fünf und acht Jahren zerstörte ich mit meiner Fahrkunst sämtliche Fahrräder meiner Geschwister, und das waren immerhin 5 Stück. Danach musste ich mir selber eins besorgen. Mit 13 Jahren borgte ich mir gelegentlich das Motorrad meines Bruders aus, wenn er nicht Zuhause war. Dann war Ruhe bis ich 15 war, das erste Mofa kam.

Mit 18 machte ich dann den Autoführerschein und war glücklich. Mit 20 fuhr ich dann an einem sonnigen Sonntag mit dem Auto durch die Pfalz, und wurde andauernd von Motorrädern überholt, das stinkte mir so das ich am nächsten Tag mich sofort in der Fahrschule zum Einser anmeldete. Im August 1984 hatte ich ihn dann, den Einser. Ich fuhr die ersten vier Jahre nur Motorrad auch im Winter, bis dann meine Tochter kam, dann musste auch wieder ein Auto her, aber das Motorrad behielt ich trotzdem. Seit 1992 hab ich meine GPZ900R, damals neu gekauft und die fahre ich Heute noch.

Bikergruß Klaus

RESTPOSTEN !!!

AMA / BVDM

ERSTHELFERSETS FÜR

NUR 10 DM!!!

(PLUS VERSANDKOSTEN!)

EHEMALIGER

PREIS 32,- DM

**BEI INTERESSE WENDET
EUCH BITTE AN DIE GESCHÄFTSSTELLE IN MAINZ
(FRANK KLEMENS HEIST
DER MANN).**

Eine Alternative zu **Viagra**TM
„Effektives Potenzsteigerungsmittel“

Bringt die Liebeskraft zurück.
Jetzt wieder lieferbar! Ohne Rezept.
Natürliche und gesunde Liebeskraft.
Preisgünstige und diskrete Lieferung.

Info und Bestellungen: Fa. Europharm
Ansprechpartner: Dr. Berg unter
Telefon (0 49 21) 3 28 86
Telefax (0 49 21) 2 07 42
Jederzeit bis 22.00 Uhr
E-Mail: eurotec-ak@t-online.de





Zum „MO-TEST“-Sonderheft 2001

Vor kurzem erschien das neue Jahreshaft

„MO-TEST“ der MO-Zeitung.

Ein Brüller, getreu dem Motto

„Humor ist, wenn man trotzdem lacht“.

Kauft man sich dieses Sonderheft um Informationen zu bekommen, wird man allerdings enttäuscht.

Als Witzbuch jedoch fast unschlagbar.

Für nur 15 Mark könnte man locker eine Stunde durchlachen, wenn es nicht so traurig wäre.



Doch ich möchte vorn anfangen.

Bei den Supersportlern und „A“ wie Aprilia.

Die RS 250 ist ein für mein Empfinden sehr gutes Motorrad, selbst wenn ich alles andere als eine Knieschleiferin bin. Aus technischer Sicht kann sie voll überzeugen: Alu-Brückenrahmen, Bananenschwinge, Ups-Gabel, sensible Federelemente, superhandlich, superstabil, top Bremsen und einen leistungsstarken V2-Zweitakter inklusive Katalysator. Und da sollen 13.999 Mark übersteuert sein? Ich denke, der Preis hat nicht zwangsläufig etwas mit dem gebotenen Hubraum zu tun. Schon eher mit Qualität und technischem Fortschritt.

Kommen wir zu „B“ wie Bimota.

Bei der Bimota BB1 Biposto zeigt der Schreiber auf, dass das Motorrad für 14.000 Mark prinzipiell ein tolles Angebot sei. Trotzdem kann er nicht anders, als im darauf folgenden Satz auf die gleich teure Suzuki GSX 750 F mit Vierzylindermotor hinzuweisen. Gut geschmiert, oder was? Die BB1 ist und bleibt ein Top-Angebot für Sportfahrer - ohne Wenn und Aber. Punkt. Wer allen Ernstes diese 750er-Einheitsmaschine als Alternative der BB1 zur Seite stellt, weiß nicht, was er will und dokumentiert, dass er von der Materie so wenig Ahnung hat, wie die Kuh vom Sonntag. Bitte, bitte, liebe MO'ler, wo bleibt die einst von mir so hochgeschätzte klare Linie in der

Beurteilung und Hilfestellung bei der Motorrad-Wahl? So wie zu den seligen fjs-Zeiten.

Nächster Buchstabe: „D“ wie Ducati

Bei der Ducati 996 geht der gute Schreiberling dann unter die Gürtellinie und schließt wohl von sich auf andere. Und die Werksfahrertruppe mit Troy Bayliss und Ruben Xaus will ja auch die verdiente Helldengage einstreichen.“ Dieses Zitat bezieht sich auf den Preis, der mit 30.120 Mark rund 7.000 Mark über dem der Ducati 748 liegt. Dies kann sich der Redakteur nicht erklären. Ein Armutszeugnis, wie ich meine. Schade, Junge, Du müsstest es eigentlich wissen, da Deiner Meinung nach die 996 um 4 Punkte besser abschneidet (fast „Sehr gut“) als die hubraumschwächere Schwester 748 (im unteren Drittel der Note „Gut“). Doch ich bin ja gar nicht so. Ich erkläre Dir die wichtigsten Unterschiede trotzdem:

Motor: Na klar, mehr Hubraum kostet mehr Geld. Das ist sogar bei Suzuki nicht anders :-). Rund 4.000 Mark trennen die 600er Bandit von einer 1200er.

Rahmen: Die 996 verfügt über einen einstellbaren Lenkkopf (Nachlauf, Nachlaufwinkel), die 748 nicht.

Gabel: Die Gleitflächen der 996 sind nitritbeschichtet, die der 748 lediglich verchromt.

Räder: Hat da jemand Knöpfe auf den Augen? Die 996 rollt auf leichten 5-Speichen-Felgen, die 748 muss sich mit den wuchtigen und deutlich schweren 3-Speichen-Rädern plagen, die dem Handling keineswegs zuträglich sind.

Federbein: Während die 996 mit einem feinen Ohlins-Federbein ausgerüstet ist, muss sich die 748 mit einem günstigen Sachs-Federbein begnügen.



Sitzbank: Bei der 996 hat man die Wahl zwischen Mono- und Biposto, die Standard-748 wird nur mit Zweimann-Sitzbank (Biposto) angeliefert.

Verkleidung: Die 996-Haut ist dank Schnellverschlüsse schnell abgelegt, bei der 748 dauert's mit konventioneller Schraubverbindung doch etwas länger.

War das denn jetzt so schwer? Oder hat da jemand seine Hausaufgaben nicht gemacht? Jeder Ducati-Verkäufer wird es erklären können, ein Fachmagazin kann's leider nicht - schade..., fjs, ich vermisste Dich.

Doch noch nicht genug in Sachen Ducati: Die MH 900e befand der Verfasser mit einer Auflage von 2.000 Stück als zu hoch, als dass dies kostbares Exemplar zu einem Top-Sammlerstück mutieren könne. Leider fehlte ihm wohl die Information, dass diese Schönheit nie in einen Laden kommt, sondern bisher ausschließlich übers Internet verkauft wurde. Schade, schade, schade...

Nächster Fall: Ghezzi-Brian Supertwin 1100, ein Prachtstück von einem Motorrad. Dicker Guzzi-V2-Motor, eine Optik zum Fingerlecken, feinste Tuning-Zutaten beim Motor und Fahrwerk und einer glasklaren sportlichen Auslegung. Eine zähe Gasannahme über 5.500 min-1 lassen den Autor zu dem Schluss kommen, das Liebhaber bekanntlich gern ein bisschen leiden. ??? Ich verstehe die Aussage nicht ganz. Ich denke, er ist wohl der einzige, der hier leidet.

Weiter: Jetzt kommt „H“ wie Honda:

Die Honda VTR 1000 SP-1 ist fast geschenkt für den guten Mann. Sorry, leider hat er uns nicht wissen lassen, wie er heißt. Sicher aus gutem Grund. Schlappe 22.000 Mark wären notwendig, will man denn eine SP-1 in etwa auf den Stand einer Ducati 996 R bringen. Das weiß auch der Schreiberling. Bravo! Was er jedoch nicht erwähnt, ist die mehr als passable Alltagstauglichkeit, die die VTR für den sportlich ambitionierten Normalfahrer klar zu ersten Wahl macht. Hier werden Äpfel mit Birnen verglichen. Was der Leser aus dem Artikel mitnimmt, ist der gutgemeinte Tipp, entweder seine

Honda radikal aufzurüsten oder besser gleich zur Ducati zu greifen. Lieber fjs, warum musstest Du gehen? Du hast stets das Gute an einem Motorrad gesucht und meist auch gefunden und so kommentiert, dass es wirklich jeder verstanden hat.

Mit seinen hellseherischen Fähigkeiten (ob er wohl Karten legt...?) weiß der Redakteur auch, dass eine Honda CBR 600 F Sport in 10 Jahren eine Rarität ist. Ganz im Gegensatz zur Ducati MH 900e. Aber das hatten wir ja schon (siehe oben). Man sage mir doch mal die Lottozahlen fürs kommende Wochenende...

Nun kommt „K“ wie Kawasaki:

Achtung! Jetzt kommt 's: Eine Kawasaki ZX-6 R wird als Anfängermotorrad bezeichnet. Natürlich ist die Maschine für Sportfahrer ebenfalls bestens geeignet. Nun mag man darüber streiten, ob ein Supersportler wirklich ein geeignetes Bike für den Einstieg ist. Wenn ja, dann vermisste ich eine Aussage darüber, ob man denn überhaupt einen Drosselsatz bekommt. Hat er wohl vergessen. Bestimmt auch, dass derlei Kaufverhalten wohl eher etwas für Einsteiger mit Minderwertigkeitskomplexen ist. Ein „normaler“ Mensch fängt doch wohl besser mit einem Alltagsmotorrad an, um das Fahren zu lernen. Und offen gesagt mutmaßte ich sogar, dass so mancher Besitzer mit einem solchen Motorrad glücklicher wäre. Leider hat der Autor seine Chance vertan, dem Leser genau das zu vermitteln.

Jetzt wird's brisant: „M“ wie MV Agusta

Bei seinem Fazit zur F4 S behauptet er, eine Ducati 996 SPS steh vor jedem zweiten Eiscafé. Vergisst dabei allerdings zu erwähnen, dass er scheinbar in einem Ort wohnt, in dem es lediglich zwei Eiscafés gibt - und einen SPS-Fahrer. Wahrscheinlich ist er den ganzen Tag damit beschäftigt, mit seiner 125er Humoretta in seinem Dorf im Kreis herumzufahren, um alle 15 Minuten am gleichen Eiscafé vorbeizukommen, in dem der eine SPS-Fahrer gerade seinen Kaffee schlürft. Klar, dass er dann zu dem Schluss kommt, vor jedem zweiten stehe eine SPS. Ich komme aus Düsseldorf und habe selbst beim Händler noch keine SPS gesehen, ge-

schweige denn vor einer Eisdiele. Und hier in Düsseldorf gibt es davon wirklich sehr viele...

Weiter mit einem Allrounder, namens Aprilia SL 1000 Falco:

Persönlich auf den Schlipps getreten hat der Autor mir dann bei seinem Resümee zur Aprilia Falco. Für mich das beste Motorrad auf dem Markt. Bis hierher ist dies sicher noch reine Ansichtssache. Die Geschmäcker sind gottlob verschieden. Nun aber zu den Fakten:

Motor: „Bis 4.000 min-1 ruppiger Motorlauf“, so die Aussage. Okay, der Herr ist sensibel (...vielleicht sollte er besser bei seiner Humoretta bleiben...). Ich habe das gute Stück jedenfalls ausgiebig fahren dürfen und vom ruppigen Motorlauf nix gemerkt. Und außerdem: Wir reden hier von einem V2. Naja, und das angeblich geringe Anfahrerdrehmoment ist nicht wirklich wahr. Aber nichts für ungut: Natürlich gibt es Motorräder die MEHR Wumms von unten heraus haben, aber die gibt es immer. „Kein typisches V2-Feeling“ - Junge, weißt Du überhaupt, was das ist?

Thema Kupplung: Wieso trennt sie in kaltem Zustand schlecht? Wahrscheinlich weil der Autor die relativ hohen Bedienungskräfte nicht aufbringen kann. Dieser Kritikpunkt wird indes gar nicht erst erwähnt. Guter Mann, Du musst die Kupplung nur RICHTIG ziehen, dann trennt sie auch in kaltem Zustand richtig. Der Schreiber hat das Motorrad gar nicht verstanden. Desweiteren ist es eine Frechheit, bei diesem Motorrad explizit auf eine Probefahrt hinzuweisen, so als sei dies fast schon als Warnung gemeint. Übrigens: Ich für meinen Teil würde niemals die Katze im Sack kaufen und ohne Probefahrt ein neues Fahrzeug kaufen. Sollte man das nicht eigentlich grundsätzlich voraussetzen? Aber ich glaube, Du verstehst gar nix von Motorrädern. Ich meine, nicht wirklich. fjs, ich vermisste Dich.

Doch nun weiter: Jetzt ist wieder Ducati dran...





Bei der Ducati 750 Monster ist vom „ergebenen Fans“ die Rede. Ich denke, jedes Motorrad hat seine Eigenheiten und aufgrund dessen seine Anhänger. Das lässt mich zu folgendem Schluss kommen: Nicht der ergebene Fan ist der Trottel, sondern der, der davon schreibt.

Jetzt weiter zum Thema „Harley“

Arme Harley. Oder doch glückliche Harley? Endlich - endlich hat es Harley-Davidson geschafft, ein Motorrad zu bauen, das auch wirklich fährt! Eine Dyna Super Glide. Doch vielleicht waren die ganzen Harley's die ich bisher sah nur Lichtgestalten und finden ihren Ursprung in den tiefen Abgründen meiner Fantasie, die nur so wummert und bollert vor heftigem V2-Gestampfe. Auf der nächsten Seite wird man plötzlich eines besseren belehrt: „Eine Harley bleibt eine Harley“ steht dort geschrieben. Sei's drum, ob sie nun läuft oder nicht: Die Rede ist von der Sportster.

Man könnte noch lange weiter schreiben, doch muss irgendwann Schluss sein. Als Empfehlung fürs nächste Jahr möchte ich jedoch noch eine neue Rubrik vorschlagen: Der Schnäppchen-Markt

Blättern Sie das Heft durch und sie werden Erstaunliches feststellen: Eine Bimota SB 8R für 40.000 Mark, oder eine MV Augusta F4 S für schlappe 33.000 Mark - hey, wenn ich das gewusst hätte, ärgere ich mich, dass ich nicht noch 20 Braune für 'ne Oro draufgelegt habe. Irgendwie scheinen hier die Realitäten verschoben zu sein. Vollkommen übersteuert dagegen eine Honda CBR 600 F für rund 18.000 Mark, oder eine Ducati ST 4 für 22.688 Mark. Das diese beiden Modelle nahezu alles können, fällt schlicht unter den Tisch.

Bedanken möchte ich mich ganz besonders über die Prognosen in Sachen Wiederverkaufswert. Eine Kawasaki ER-5 wird als günstig eingestuft. Also, nichts gegen die flotte Japanerin, sie ist wirklich ein prächtiger Kerl, der auch noch gut ausschaut und laut Liste als Neufahrzeug relativ günstig zu erstehen ist. Gebraucht ist günstig aber irgendwie anders. Ja, ja, ich weiß, ist ja alles relativ gemeint. Hand aufs Herz: 5.000 Mark sind viel Geld. Vor allem als Einsteiger-Modell, das die Twister zweifelsohne ist. Seit 1997 ist die Kawa nun auf unseren Straßen zu sehen und freut sich bleibender Beliebtheit. Wer jedoch ein günstiges Bike zwischen 2.000 und 3.500 Mark sucht, wird lange nach einer ER-5 suchen müssen. Oder

gibt's das Heute gar nicht mehr? Wenn doch, na, dann schreibt doch mal drüber!

Es ist nicht immer richtig, im Strom mitzuschwimmen. Erst recht nicht, wenn man sich über rund zwei Jahrzehnte ein ansich hervorragendes Image als Magazin für echte Biker und Kenner erarbeitet hat. Liebe MO'ler, denkt mal drüber nach. Nicht jeder kann mal eben zehn, zwanzig oder noch mehr Riesen über die Theke schieben, um sich sein Traumbike zu kaufen. Ich fahre derzeit eine alte Kawasaki Z 500, anno 1980 und spare auf eine Aprilia Falco. 2.000 Mark habe ich bezahlt, inklusive kontaktloser Zündanlage, der Rest ist original. Und siehe da, sie fährt sogar und macht tierisch Spaß. Auch weil sie nicht viel kostet. Das Feeling bleibt. Man muss sich eben nur damit auseinandersetzen und sich auf die Ebene eines ganz normalen Bikers herablassen - dann passt's auch wieder mit dem Inhalt.

Andrea Schall aus Düsseldorf, Mai 2001



Anmerkung der Redaktion:

Andrea: „Oh Gott, ich liebe Dich!!! Vielen Dank für Deine Ehrlichkeit, ich hoffe Du fühlst Dich jetzt ein bißchen besser! Stenkern (in Maßen) tut immer gut! Mach nur weiter so - vielleicht erhöht Dich mal einer derer!!!“

Es sind noch mehr Leserbriefe eingegangen, welche aber durch einen Absturz beim Server des Provider's verloren gingen! Leider! Darunter waren sehr viele „Lob's“ an Alexander Stiller und seiner Märchenstunde. Ich habe auch schon mit ihm gesprochen, er hat noch ein bißchen in Petto!

Holger Aue wird auch wieder für uns Zeichnen, was diesesmal (zu meinem ganz Persönlichem Leid) aus Zeitgründen beiderseit's nicht mehr geklappt hat!

Zum Thema Heigl Fritz: Ja, das sind bestimmt alles wahre Geschichten! So wie er, haben bestimmt noch mehr Leser viele Lustige Geschichten im Laufe der Jahre erlebt! Nur immer her damit! Wie schon gesagt, die Ballhupe ist ein Verbands-Magazin - UND das mit dem ALTHERREN-VEREIN ist doch schon längst überholt!!!

Anmerkung zur Redaktion MO: Etwas Konstruktive Kritik kann - darf - und muss jeder Vertragen (ich denke das meiste Fett kriegt sowieso immer ich ab :))), also nehmt es jetzt niemand übel!

So will ich denn immer blödelhaft bleiben bis zum nächsten Mal, ES grüßt Euch alle mit **zwei V-starken** Grüßen

Barilla di Salto Mortale
Babs Berschneider
(PS: eigentlich steh ich ja auf Buitoni...)





Hauptuntersuchung ohne Schrecken: Bestnoten für Motorräder

Essen (ifz) - Motorradfahrer sind sicherheitsbewusst: Bei der regelmäßigen zweijährlichen Hauptuntersuchung wiesen im letzten Jahr fast 70 Prozent der vorgeführten Krafträder keine Mängel auf. Nach Angaben des Instituts für Zweiradsicherheit (iKz) bilden die Biker damit die sicherste Gruppe aller 22 Millionen Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen in Deutschland, die sich nach §17/§ 29 der StVZO einer technischen Prüfung unterziehen mussten.

Mit geringen Mängeln fielen lediglich 21,4 Prozent der vorgeführten Krafträder auf, zur Wiedervorführung mussten nur 8,9 Prozent, die erhebliche Mängel aufwiesen. Nach Erkenntnissen des Kraftfahrtbundes-

amtes wurde keines der knapp 1,2 Millionen untersuchten Motorräder an Ort und Stelle stillgelegt.

Mit diesem Ergebnis halten die Motorradfahrer in Deutschland die Pole Position in Sachen technische Sicherheit. Ohne Mängel bestanden 51 Prozent der PKW's den ersten Test, während 31,3 Prozent geringe Mängel zeigten, 17,7 Prozent dagegen erhebliche. Lastkraftwagen, Busse und sonstige Fahrzeuge, die jährlich zur Hauptuntersuchung müssen, waren mit knapp 43 Prozent ohne Mängel, 34,1 Prozent hatten geringe, 22,9 Prozent erhebliche Mängel. Gute Pflege und ein intensiver emotionaler Bezug zum Motorrad sind nach Ansicht

von ifz-Forschungsleiter Elmar Forke die Hauptgründe für die „guten Noten“ der Motorräder. Außerdem habe, so Forke, „das subjektive Sicherheitsbewusstsein bei den Motorradfahrern einen sehr hohen Stellenwert.“

Fakten zur technischen Pflege des Motorrades können beim Institut für Zweiradsicherheit mit dem Stichwort „Motorrad-Tipps“ abgerufen werden. Gegen einen mit 1,50 Mark frankierten und adressierten C5-Rückumschlag erhält man das Heft beim ifz kostenlos.

Telefon 0201/335390,
e-mail info@ifz.de,
Internet www.ifz.de

Weniger Motorradunfälle im Jahr 2000 bundesweit

Essen/Dortmund (ifz) - Bei fast 3,3 Millionen zugelassenen Motorrädern, Leichtkrafträdern und Rollern in Deutschland ging die Zahl der verunglückten Motorradfahrer im letzten Jahr um 6,1 Prozent zurück. Nach den Ergebnissen für das Jahr 2000 verminderte sich die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Motorradfahrer ebenfalls um über zwei Prozent. Motorradfahren zeigt seit Jahren einen stabilen positiven Unfalltrend trotz der gewachsenen Bestände, die sich seit 1990 mehr als verdoppelt haben (1,4 Mill. 1990/ 3,3 Mill. 2000).

In Deutschland verunglückten im Jahr 2000 40.989 Motorradfahrer und Beifahrer. Dies sind fast 3.000 Personen weniger als im Vorjahr 143.753, was einem Rückgang von 6,1 Prozent entspricht. Außerhalb von Ortschaften registrierte die Polizei 7,0 Pro-

zent weniger Unfälle mit Motorradbeteiligung, innerstädtisch lag der Rückgang bei 5,9 Prozent.

Die Zahl der Getöteten verringerte sich um 21 Personen (minus 2,1 Prozent) im Vergleich zum Vorjahr (1999:982 /2000: 961). Dabei sind die Unfälle mit Todesfolgen innerhalb der Stadtgrenzen um 6,3 Prozent rückläufig, während außerorts die Zahl der tödlich verletzten Motorradfahrer sich um 0,9 Prozent verminderte.

Bezogen auf den Bestand sieht die Bilanz laut Ifz noch günstiger aus: Die Zahl der angemeldeten Motorräder, Leichtkrafträder und Roller stieg von 1999 auf 2000 um 5 Prozent auf über 3,3 Millionen motorisierte Zweiräder. Die Zahl der Verunglückten pro 1.000 Fahrzeuge im Bestand ging von 14 auf 12 zurück. Pro 100.000 Motorräder im Bestand des Jahres 2000 in Deutschland waren 29 (1999: 31) getötete Motorradfah-

rer zu beklagen, das sind im Verhältnis 6,5 Prozent weniger als im Vorjahr.

„Das schlechte Wetter im letzten Sommer hat die Kilometerleistungen der Motorradfahrer vermutlich nach unten gedrückt. Trotz dieser leichten Einschränkung ist der Rückgang der insgesamt Verunglückten und Getöteten als positiv zu bewerten. Die gestiegene Fahrerfahrung der Motorradfahrer zeigt sicherlich ihre Wirkung „zieht Elmar Forke vom Institut für Zweiradsicherheit (ifz) eine Bilanz.

„Nur gegenseitige Rücksichtnahme und Verständnis von PKW-Fahrern und Motorradfahrern füreinander helfen, die Unfallzahlen weiter zu senken. Motorradfahrer geraten in der Regel unverschuldet in Kollisionen“, wissen die ifz-Forscher aus ihrer langjährigen Arbeit.

Fakten zur Unfallverwicklung der motorisierten Zweiradfahrer und zu Sicherheitstrainings haben die Sicherheitsexperten in den Broschüren „Gefährliche Begegnungen“ und „Motorrad Training 2001“ zusammengetragen. Gegen einen mit 1,50 Mark frankierten und adressierten C5-Rückumschlag können die Hefte beim ifz angefordert werden, Telefon 0201/835390, e-mail info@ifz.de, Internet www.ifz.de.



Gestufte Bewährungsfrist

Da der Gesetzgeber meint, das Verhalten von Fahranfängern müsse positiv beeinflusst und kontrolliert werden werden, hat er sich 1986 die „Fahrerlaubnis auf Probe“ ausgedacht. Grund dafür war, daß junge Führerscheinneulinge besonders häufig in Verkehrsunfälle verwickelt sind. Die Probezeit betrifft gleichwohl jeden Neuling, egal wie alt er ist; es sei denn, er will ausschließlich Mofas, Kleinkrafträder oder Traktoren (Klassen L, M u. T) fahren. Wenn allerdings beispielsweise ein Autofahrer nach vier Jahren Fahrpraxis plötzlich auf die Idee kommt, Motorradfahren zu wollen, wird er nicht erneut zum Probanden.

In der Bewährungszeit von zwei Jahren hat es die Fahrerlaubnisbehörde relativ leicht, einem randalierenden Anfänger das Fahrerleben schwer zu machen. Die Maßnahmen der Behörde reichen von der Anordnung der Teilnahme an einem Aufbauseminar über die Empfehlung, an einer psychologische Beratung teilzunehmen, bis hin zum Entzug der Fahrerlaubnis (FE). Zusätzlich wird in jedem Fall die Probezeit um weitere zwei Jahre verlängert.

Voraussetzung für die Anwendung dieser Mittelchen ist (mindestens) ein Verstoß gegen Verkehrsrecht, der zu Eintragungen ins Verkehrszentralregister führt.

Dabei ist zu beachten, daß es auf den Zeitpunkt des Verstoßes ankommt, nicht auf den Eintritt der Rechtskraft des Urteils, Strafbefehls oder Bußgeldbescheids, mit dem die Verkehrssünde gemäßregelt wird. Es kann also passieren, daß der FE-Inhaber, der der Probezeit schon längst entwachsen ist, zum Seminar oder Psychologen geschickt wird.

Die Behörde hat bei der Frage, ob sie die Anordnungen oder gar den Entzug der Fahrerlaubnis verfügt, keinen Ermessensspielraum; wenn der Verstoß feststeht, muß sie ohne nachzudenken dem Anfänger auf den Leib rücken.

Die Probezeit hat übrigens nichts zu tun mit der Stufen-Fahrerlaubnis.

Erwerber der FE-Klasse A, die jünger als 25 Jahre sind, müssen sich zwei Jahre lang mit 34 PS vergnügen.

Ist der Neuerwerber älter als 25 Jahre, kann er sofort auf der Hayabusa seine ersten Fahrversuche unternehmen.

Aber: In beiden Fällen erhalten die A-Klässler die FE nur zur Probe.

Einen Trost haben die probierenden class-A-driver nun doch: Kommt es aufgrund fleghaften Verhaltens im Straßenverkehr zur Verlängerung der Probezeit, dürfen sie dennoch die Drosseln an ihren Moppeds entfernen: Die Leistungsbeschränkung bleibt auch dann auf zwei Jahre beschränkt.

Um nicht mißverstanden zu werden: Probezeit und Leistungsbeschränkung sind keine böswilligen Versuche, uns Mopedfahrer zu drangsaliieren, sondern dienen der eigenen Sicherheit und der der anderen Verkehrsteilnehmer. Streiten kann (und sollte) man sich jedoch darüber, ob es sinnvoll ist, einen 18-jährigen gleich in ein 300 PS-Auto zu lassen.

Carsten R. Hoenig,
Rechtsanwalt in Berlin





Linienführung

Es gibt eine Vielzahl von Ansichten über die „richtig“ gefahrene Ideallinie. Jetzt kommt noch eine hinzu:

Die des Bundesgerichtshofes (BGH).

Es geht um das Rechtsfahrgebot des § 2 II Straßenverkehrsordnung (StVO): „Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, [...], in Kurven oder [...]“. Diese Norm hatte der BGH auf den folgenden Fall anzuwenden:

Graf Gottfried von Gluffke fährt mit seinem Softchopper gemütlich übers Land, erfreut sich an dem sanften Blubbern seines V2 und schwingt locker von Kurve zu Kurve. Wie er es im zuvor absolvierten Fahrerlehrgang für Wiedereinsteiger gelernt hat, steuert er beschaulich und vorausschauend auf eine lange Rechtskrüve zu. Dabei orientiert er sich zunächst nach links am Mittelstreifen, steuert den Chopper langsam an den rechten Fahrbahnrand, um sich nach dem Scheitelpunkt wieder an die Mittellinie herantreiben zu lassen – die klassische Ideallinie eben, um mit möglichst großem Radius und möglichst tiefem Einblick in den weiteren Kurvenverlauf sicher ums Eck zu kommen.

Noch bevor Gluffke den Scheitelpunkt erreicht hat, kommt ihm jedoch Wilhelm Brause mit seinem Sportwagen entgegen, schneidet dabei mit zügigem Tempo die Kurve und gelangt so etwa 65 cm über die Mittellinie hinaus auf die Gegenfahrbahn, auf der Gluffke gerade die Ideallinie übt. Der Moppedfahrer ist anschließend auf Dauer nicht mehr imstande, Mopped zu fahren. Dafür will er vollen Schadensersatz und Schmerzensgeld von Brause, weil dieser gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 II StVO verstoßen habe – meint Gluffke.

Das Landgericht Köln und in zweiter Instanz dann das Oberlandesgericht Köln waren anderer Ansicht: Auch Gluffke habe ge-

gen § 2 II StVO verstoßen und müsse zu einem Drittel den Schaden selbst tragen. Wäre Gluffke in einem Sicherheitsabstand von 1 m vom rechten Fahrbahnrand gefahren, hätte ihn der Sportwagen nicht vom Mopped geholt. Da Gluffke aber 2,40 m (gemessen von der Reifenauflastungsfläche) vom rechten Fahrbahnrand seine Kreise zog, treffe ihn 1/3 der Mitschuld, also habe er auch 1/3 der Kosten zu tragen.

Dem armen Gluffke sträubte sich ob solcher Argumentation die vollständige Körperbehaarung und er ging in die 3. Instanz zum BGH. Der hatte im Ergebnis ein Einsehen mit Gluffke.

Wenn nämlich die Ansicht der Vorinstanzen zuträfe, bedeutete dies, daß einem Moppedfahrer eben nicht die volle Breite seiner Fahrbahn zur Verfügung stünde, sondern er müßte stets rechts und links jeweils 1 m Abstand halten. Im vorliegende Falle bedeutete dies, daß Gluffke durch die gesamte Kurve auf einem Streifen von 90 cm hätte fahren müssen. Bei einer Fahrzeugbreite von etwa 75 cm bleibt da kein großer Spielraum übrig.

Aber geht man einmal davon aus, daß beide sich entgegen kommenden Verkehrsteilnehmer verpflichtet sind, den Sicherheitsabstand von der Mittellinie einzuhalten, reicht eigentlich ja jeweils schon ein halber Meter Abstand. Wenn sich beide Fahrzeuge 50 cm von der Mittellinie entfernt halten, haben wir dann den ganzen Meter, den das Recht vorschreibt.

Mit dieser Idee konnte der BGH dem Gluffke helfen, da Gluffke ca. 65 cm vom Strich entfernt war. Die obersten Zivilrichter argu-

mentierten darüber hinaus, für Gluffke sei die herannahende Gefahr in Form des Wilhelm Brause in seinem Sportwagen nicht erkennbar gewesen. Gluffke durfte davon ausgehen, daß Brause dort bleibt, wo er hingehört.

Außerdem – formuliert es der BGH – komme es immer auf den Einzelfall an und je nach dem sei die Formulierung „möglichst weit rechts“ unterschiedlich in Maßgaben zu übersetzen. Der Geber der Straßenverkehrsordnung wollte keine starre Regel aufstellen, sondern die Auslegung der recht schwammigen Formulierung in Hinblick auf die Örtlichkeit, der Fahrbahnart und –beschaffenheit, der Fahrgeschwindigkeit, den Sichtverhältnissen, dem Gegenverkehr und anderen Umständen anpassen.

In dem entschiedenen Fall bestand kein Anlaß dafür, daß Gluffke tatsächlich 1 m Abstand von der Mitte halten mußte. In einem anders gelagerten Fall wäre das anders zu entscheiden gewesen – so jedenfalls der BGH in seiner weisen Vorausschauung.

Diese „Flexibilität“ der Norm hat jedoch zur Folge, daß es keine abstrakte Regel geben kann (z.B. 50 cm Abstand von der Mitte), sondern es muß immer am einzelnen Fall entschieden werden, ob das Rechtsfahrgebot verletzt ist, wenn weniger als 1 m Luft ist zum mittleren Strich.

Wir müssen als Moppedfahrer also berücksichtigen, daß es nicht ausreicht, an Fahrerlehrgängen teilzunehmen.

Wichtig scheint danach auch die Lektüre von Vorschriften und Urteilen sowie die Einholung von Rechtsrat, damit wir schon vor der Kurve wissen, was die erfahrenen (?) Richter nachher urteilen werden.

Carsten R. Hoenig,
Rechtsanwalt in Berlin



Familienabenteuer in Dänemark und Südschweden.



In den letzten Jahre sahen unsere Touren so aus, dass ich und eines der Kinder Gespann fuhren und Claudia mit dem zweiten Kind im Auto hinterher gefahren ist. Außerdem war unser Guzzi-1000SP1/TR500 Gespann nach 16 Jahren und 180.000 Kilometern altersschwach und für vier Personen zu klein.

Nach intensiver Suche stand unser neues, gebrauchtes Gespann vor der Tür: eine Honda ST 1100 mit einem EML GT 2001. Nachdem die Sicherheitsgurte und Kindersitze eingepasst waren, ging es auf die ersten Treffen. Frederik fand es ganz toll jetzt seine kleine Schwester Franziska mitzunehmen und Claudia war auch von der bequemen Sitzposition auf dem Sozius begeistert. Auch ich konnte mich schnell an meinen ersten Vierzylinder gewöhnen. Schnell gingen unsere Überlegungen Richtung Sommerurlaub mit Gespann und Solomotorrad. Ein einwöchiger Zelturlaub zum Probepacken, die steigenden Benzinpreise, die Fahrkosten und ein bisschen

Abenteuerlust gaben dann den Ausschlag nur mit dem Gespann zu fahren.

Damit sind die Rahmenbedingungen für unseren ersten längeren Motorradurlaub mit der ganzen Familie festgesteckt: vier Schlafsäcke, drei Wochen Urlaub, drei Länder, zwei Erwachsene, zwei Kinder, ein Zelt und nur ein Motorrad. Fragt man dazu den Computer der Deutschen Bahn, Abteilung Autoreisezug, kommt dazu folgende Fehlermeldung: „Sie können nicht mit mehr als drei Personen auf einem Motorrad mit Beiwagen reisen.“ Ob man dies doch kann, wollen wir dann lieber im Eigenversuch ausprobieren.

Der Beiwagen wird mit Gepäckträger und verstärktem Kofferraumschloss ausgerüstet. Weiter wird der Tankrucksack seit Jahren das erste Mal wieder rausgekramt, ein für den Fußraum passender Tisch gebaut und das Urlaubsgeld in eine Gespannsprechanlage von Baehr investiert. Die Helmlautsprecher sind so geschaltet, dass man die Geräusche aller angeschlossenen Mikrofone außer sein eigenes hört. Ein

Lautsprecher und Mikrofon ermöglicht es, dass die Kinder ohne Kabelsalat selbstständig ein- und aussteigen können. Das Beiwagenmikrofon wird nur wenn es gebraucht wird von den Kindern zugeschaltet. Dies minimiert die Dauergeräusche auf ein erträgliches Maß. Bei offenem Verdeck ist eine gute Verständigung über die Freisprechanlage bis 140 Stundenkilometer möglich. Für den Fall dass dies einmal nicht erwünscht ist, zum Beispiel wenn wir Eltern über den nächsten Halt mit Eisessen diskutieren, habe ich in die Stromzufuhr des Lautsprechers einen Schalter gebaut. Da der Lautsprecher aber eine Kontrollleuchte hat, kommt bald von rechts die Frage, was es Geheimes zu besprechen gibt.

Nach mehreren Tagen hin- und herpacken beginnt das Abenteuer nach Frühstück, Spülen, Blumen gießen und Kinder anziehen morgens um halb elf. Die Kinder sind inzwischen fast drei und fünf Jahre alt und haben schon einige Jahre Gespannerfahrung. Trotzdem ist es die erste Tour über 200 Entfernungskilometer mit ihnen.

Nach etwa 500 Kilometern im Regen beenden wir den ersten Tag auf der Terrasse eines italienischen Restaurants am Eutiner See. Die Kinder konnten wir mit Spielen, Geschichten und Liedern singen über mehrere Stunden bis zur nächsten Pause bei Laune halten. Die Verständigung mit der Sprechanlage ist auf der Autobahn deutlich besser als im Auto von vorne nach hinten. Unterkunft haben wir in der Jugendherberge gefunden. Da dies von Claudia bereits zu Hause berücksichtigt wurde, kommen wir mit kleinem Handgepäck aus und das große Gepäck bleibt am Motorrad.

Bereits um 10 Uhr rollen wir am nächsten Morgen in Puttgarden auf die Fähre nach Dänemark. Auf dem Ticket der Vogelfluglinie steht ganz selbstverständlich ein Motorrad und vier Personen. Bis wir mit unseren kleinen Treppensteigern an Deck sind, hat die Fähre den Hafen bereits verlassen.



Kaum eine Stunde später sind wir in Dänemark. Etwa 20 Minuten nach dem letzten Auto verlassen auch wir den Hafen. Nachdem wir aus der Fähre raus waren, mussten erst einmal Bananen gegessen werden, das Beiwagenverdeck musste runter und dementsprechend die Kinder angezogen werden. Dies dauert halt alles seine Zeit.

Diese Übungen werden wir noch perfektionieren. Franziska lernt beim Verdeckabbau zu helfen und Frederik kann sich bald selber an- und abschnallen. Hilfreich ist jetzt das der Verdeckbügel nach einer kleinen Änderung nicht jedes Mal im Boot verstaут werden muss, sondern griffbereit an Ort und Stelle bleibt. Diese Prozedur ereilt uns die ersten Tage wetterbedingt mehrfach pro Tag. Bei Nieselregen wird es im Boot trotz Lüftung schnell zu warm und bei Sonne ist ohne Verdeck eine Jacke notwendig. Dies alles teilweise im halbstündlichen Wechsel. Über den Bordfunk kommen jetzt meist genaue Angaben über das Wohlbefinden im Boot.

Nach einer Rast bei der über drei Kilometer langen Farö-Brücke besuchen wir das Feuerwehrmuseum bei Schloss Gavno. Unser Ziel ist Roskilde, wo wir mit wunderschönem Blick auf die Stadt direkt am Fjord zelten. Den nächsten Tag verbringen wir bei den Wikingern. Am Hafen liegen in einer Halle vier ausgegrabene Wikingerschiffe. Neben an gibt es eine Werft, wo diese Schiffe nachgebaut werden. Die alten Techniken der Holzbearbeitung und das anschließende Segeln mit diesen Nachbauten haben viele neue Erkenntnisse über die Schiffe geliefert. Besonders von der Werft, auf der immer irgendwo gespalten, gesägt oder mit der Axt gearbeitet wird, waren unsere beiden Kleingermanen begeistert.

Weiter geht's über Kopenhagen und die neue Öresundbrücke zum Solotarif nach Malmö in Schweden. Auch wenn die Fährverbindung vielleicht aufregender war, ist die Brücke mit zwei Kindern stressfreier und vor allen Dingen schneller. Nach einem Zwischenstopp an einer alten Wasserschlossruine finden wir auf einem Zeltplatz direkt an der Ostsee einen ruhigen Stellplatz in einem kleinen Wäldchen. Obwohl auf allen Campingplätzen kostenlose Gas- oder Elektroherde stehen, ist es gemütlicher sich mit Blick auf die See auf ei-

nem Campingherd ein mehrgängiges Menü zu bereiten. Unser Ausflugsprogramm führt zu dem mittelalterlichen Gutshof „Glimmingehus“. Hier und auch in anderen Museen ist es ein Vorteil in der Hauptferienzeit unterwegs zu sein. Die meisten Aktionen zum Zuschauen und Mitmachen werden nur in den Ferien angeboten. So können wir hier einen Schmied beobachten und Lehmziegel selber machen. Bevor es weiter geht, legen wir noch einen Waschtage ein und erwandern eine der größten Schiffssatzungen der Wikinger in Schweden „Ales Stenar“. Alle historischen Sehenswürdigkeiten sind immer mit englischsprachigen und oft auch mit deutschen Erklärungen versehen.

Über Kristianstad geht es weiter nach Osby. Dort erwartet uns am nächsten Morgen das BRIO-Spielzeugmuseum. In den vielen Vitrinen entdecken alle großen und kleinen Kinder die Entwicklung vieler Spielzeuge aus der wohl bekanntesten schwed-

verkauf. Bei den hier deutlich günstigeren Preisen kommt dann schnell die Frage nach Platzreserven im Beiwagen auf.

Unsere weitere Fahrt geht durch endlose Wälder und an unzähligen Seen vorbei ins Glasreich. Die kleinen, teilweise geschotterten Straßen lassen sich auch mit einem tiefliegenden Gespann problemlos bewältigen. In Hovmanstorp errichten wir unsere Falthütte direkt am See. Campingplätze ohne eigenen See gibt es in Südschweden sowieso nicht. Die Bademöglichkeit in Sichtweite ist ideal. Auch 20 Meter vom Sandstrand entfernt hat das Wasser noch Stehhöhe für die Kinder. Genau dieser Sand und die Holzvorkommen sind der Grund für die hier angesiedelte Glasindustrie. Trotz Bustrismus sind die Glashütten hier weniger überlaufen als im Bayerischen Wald. Dies bringt unsere Kinder immer in die erste Reihe. Anschließend gibt es Teller zum selber Bemalen. Fertig eingebrannt sollen unsere Gemälde sogar spül-



dischen Spielwarenfabrik. Ergänzt wird dies durch eine in einem alten Eisenbahnwaggon untergebrachte Märklin-Eisenbahnsammlung, eine Barbiepuppenausstellung und natürlich reichlich Spielmöglichkeiten mit den aktuellen Produkten sowie dem dazugehörigen Werks-

maschinenfest sein. Bevor es wieder Richtung Ostsee geht, besichtigen wir noch eine alte Handpapierfabrik und ein Designcenter für schwedische Gebrauchsgegenstände. Auch hier ist, wie schon so oft, an unsere kleinen Gespannfahrer gedacht. Papier, Wasserfarben, Holz und Schreiner-



werkzeug stehen unseren Jungkünstlern kostenlos zur Verfügung. Bei solch spannenden Pausen vergehen ganz schnell mehrere Stunden.

Überhaupt hat sich unser Tagesablauf inzwischen gut eingespielt. Das Zelt bleibt zwei bis drei Nächte auf einem Campingplatz stehen. Von dort gibt es dann Fahrten mit 30 bis 50 Kilometern zu den Ausflugszielen oder auch mal einen Spazier- oder Faulenzertag. Meist lässt sich dieser mit Waschen und Einkaufen verbinden. Durch die geringen Platzreserven müssen wir etwa jeden zweiten Tag einkaufen und einmal die Woche ein paar Teile waschen. Einkaufen ist ganz spannend. Das Angebot in den Supermärkten ist viel reichhaltiger und vor allen Dingen anders als zu Hause. Das Abenteuer Supermarkt sieht dann meist so aus, dass Claudia mit dem Wörterbuch die Beschriftung entziffert und ich versuche die Kinder davon abzuhalten, alles in den Einkaufswagen zu packen. Von Vorteil ist hier auf jeden Fall, dass unsere Kinder fast alles essen. Es gibt spannende Dinge wie Tubenkäse mit Rentierfleisch, Moltebeer-Marmelade, Blaubeersuppe oder eingelegten Hering in den verschiedensten Geschmacksrichtungen.

Gegenüber den Wäldern der letzten Tage ist die Landschaft auf der Insel Öland ein krasser Gegensatz. Der Süden der über eine Brücke erreichbaren Insel ist eine Ma-

gersteppe, die durch den steinigen Boden, den ständigen Wind und die Beweidung mit Schafen entstanden ist. Unsere Ziele sind hier die Wikingersiedlung Eketorp, die Vogelflugwarte und der Lange Jan, ein Leuchtturm auf der Südspitze der Insel. Eketorp ist eine Dorfanlage aus dem vierten Jahrhundert. Aufgrund von Ausgrabungen wurde die Entwicklung dieses Siedlungsplatzes über etwa 1000 Jahre erforscht. Heute ergibt dies ein in weiten Teilen rekonstruiertes Runddorf in der Bauweise der verschiedenen Jahrhunderte. Für uns ist es ein Spaß durch die verschiedenen Häuser zu laufen und gemeinsam zu raten, ob dies ein Stall oder ein Wohnhaus war. Lebendig wird dies nicht nur durch unsere Kinder, sondern auch durch die für die Besiedlungszeit typischen Haustiere. Es ist gar nicht so einfach ein freilaufendes Schwein zu streicheln. In der Museumswerkstatt lernen wir Wolle zu spinnen, mit Pflanzen zu färben und anschließend aus fünf bunten Fäden ein Armband zu flechten. Absolute Attraktion ist aber die nachgebaute Steinschleuder. Sechs Leute können damit einen fünf Kilos schweren Stein dreihundert Meter weit schleudern. Dies bekommen in den nächsten Tagen alle Campingplatznachbarn von Frederik erzählt. Ob sie wollen oder nicht. Franziska ist mehr von unserem nächsten Ziel begeistert. In der Vogelflugwarte gibt es Modelle von Flügeln, Federn und ande-

ren wichtigen Vogelteilen. An der Decke kreisen präparierte Seevögel. Danach klettern wir auf den Langen Jan. Von diesem Leuchtturm können wir Mauersegler mal von oben beobachten und stellen fest, dass von hier auch ein großes Gespann ganz klein aussieht.

Bevor es nach Västervik weitergeht, müssen wir mal wieder unseren kompletten Hausrat mit Zelt, Schlafsäcken, Kocher, Gasflasche, Kühltasche, Tisch und vier Hockern auf drei Rädern verstauen. Zumindest Frederik scheint im Moment aus dem Alter, in dem helfen Spaß macht, raus zu sein. Aber mit Prospekten von Brjo, Malsachen, Murneln oder auf dem Spielplatz ist er wenigstens dazu zu bewegen uns nicht im Weg zu stehen. Meist sind wir dann trotz ausgiebigem Frühstück und Spielen gegen 11 Uhr unterwegs. Am frühen Nachmittag gibt es dann an einem See oder einer anderen netten Stelle eine mindestens einstündige Picknick- und Spielpause, bevor wir gegen 18 Uhr den nächsten Campingplatz anfahren. Dieser ist dann oft nicht mehr als 150 Kilometer von unserem Startpunkt am Morgen entfernt.

Unser Ziel in Västervik ist die schwedische Jumbofahrt. Etwa 100 Gespanne hatten sich auf dem Campingplatz versammelt, um bei schönstem Wetter eine Ausfahrt mit behinderten Kindern und Jugendlichen zu machen. Nach einer Erklärung räumen Frederik und Franziska freiwillig „ihren“ Beiwagen. Der Svenska Sidvagnsklubben organisierte ein für alle Teilnehmer und Angehörigen gelungenes Wochenende. Angefangen vom Begrüßungskaffee mit Schnittchen, kostenlosem Zelten, Begleitung der Ausfahrt mit drei Reisebussen für Angehörige und Eltern der Behinderten, gemeinsamem Mittagessen und Besichtigung einer Landwirtschaftsschule bis hin zum Abendessen, Tombola und anschließendem Tanz mit Livemusik. Claudia und die Kinder hatten auch oder vielleicht wegen der einmal anderen Perspektive aus dem Reisebus eine schöne Ausfahrt. Neben einigen Gespannen aus Norwegen und





England waren auch etwa 10 überwiegend norddeutsche Gespannfahrer dabei. Es war auf jeden Fall ein tolles Erlebnis, an solch einer gut organisierten Veranstaltung teilzunehmen.

In Bankeryd bei Jönköping hat der Vätterbygdens MC direkt am Vätternsee ein Clubgelände, das als Campingplatz allen Motorradfahrern von Juni bis September offen steht. Dies ist kein Fünfsterneplatz, aber es gibt dort das Nötigste wie Toiletten, warme Dusche und eine Kochplatte. Das Clubhaus wird nur abends geöffnet. Gemeinsam mit einigen Holländern, ein paar Deutschen und dem täglich wechselnden Personal vom MC haben wir dort fast eine ganze Woche verbracht. Die Umgebung von Jönköping bietet die vielfältigsten Möglichkeiten. Die beiden „Hauptattraktionen“ haben wir uns allerdings für einen späteren Zeitpunkt aufgespart: das weltweit einzige Streichholzmuseum und das Werkmuseum von Husqvarna. Dort soll der Schwerpunkt nicht unbedingt bei den Motorrädern sondern bei Nähmaschinen und Schusswaffen liegen. Der Einfluss solch einer traditionsreichen Großindustrie ist in Husqvarna, welches heute ein Vorort von Jönköping ist, zu sehen. Alte Fabriken, Arbeitersiedlungen aus der Jahrhundertwende, Werkskindergarten und Schule prägen neben modernsten Einkaufszentren das Stadtbild.

Der etwas außerhalb der Stadt gelegene Taberg ist für uns genau das richtige Ziel für einen Spaziergang mit Picknick. Die Aussicht von diesem 343 Meter hohen Felsen auf den etwa 200 Meter tiefer liegenden Vätternsee ist beeindruckend. Angesichts dieses 120 Kilometer langen und 14 Kilometer breiten Sees fragt Franziska ob wir schon wieder am Meer sind. Bevor wir Richtung Göteborg weiterfahren verbringen wir noch einen ganzen Tag im Dumme Mosse. Quatschende Holzstege, Sumpfwiesen, Pfützen, in denen die Gummistiefel stecken bleiben könnten und die dort vorkommenden Pflanzen bieten jede Menge Abenteuer. Daumen dicke, mannshohe Schachtelhalme habe ich auch noch nie gesehen. Nach solch anstrengenden Unternehmungen nutzen die Kinder die Zeit, um auf dem Weg zum Zeltplatz ein Nickerchen zu machen. Leider haben wir es nicht so gut und müssen fahren oder zu minde-

tens aufpassen, dass man nicht hinten runter fällt. Für uns als Kleinkindertouristenführer bedeutet dies, dass wir bis spät abends noch von putzmunteren Wikingern zum Spielen aufgefordert werden. Die Planung für den nächsten Tag mit Studium von Karte und Reiseführer geschieht dann häufig beim Schein der Gaslaterne. Und gespült werden muss auch noch.

Dies umgehen wir kurzfristig indem wir es uns auf dem Seeweg von Göteborg nach Frederikshavn am Buffet gut gehen lassen. Für Claudia gehört eine längere Fahrradfahrt mit Buffet einfach zu einem vernünftigen Skandinavienurlaub. Da schmeckt man dann ganz deutlich die Nachteile einer Brückenverbindung. Pluspunkte können die Brücken auf jeden Fall beim Preis sammeln. Warum wir für ein Gespann bei der Stena-Line fast den dreifachen Motorradpreis zahlen müssen, konnte uns auch auf schriftliche Nachfrage keiner beantworten. Den Tarifbestimmungen nach wird ein Motorradgespann mit einem Auto bis sechs Meter Länge gleichgesetzt.

Beim Entladen der Fähre fahren wir zügig dem nächstbesten LKW hinterher und sind bereits nach zwei Minuten aus dem Hafen. Nach einer Stunde sind wir bereits quer durch Nordjütland an der Nordsee und bauen unser Zelt in Lönstrup auf. Bei leichtem Nieselregen sitzen wir am nächsten Morgen im Aufenthaltsraum des Campingplatzes und feiern Franziskas dritten Geburtstag. Die drei Kerzen für das Geburtstagstörtchen sind bereits von zu Hause mitgereist. Anschließend geht's an den Nordseestrand. Die Besteigung der Wanderdüne von Rubjerg Knude müssen wir wegen Sandsturm abbrechen. Der dahinter liegende 23 Meter hohe Leuchtturm musste 1968 seinen Dienst einstellen, weil er vom Meer hinter den Dünen nicht mehr zu sehen ist. Heute dient er als Flugsandmuseum. Weniger stürmisch ist es in Hirtshals im Nordseemuseum. Neben Aquarien mit verschiedensten Nordseebewohnern von der Qualle über Haie bis zum Seehund wird dort über die Nordsee als Arbeitsplatz der Fischer berichtet. Begehbare Kajüten und eine alte Kommandobrücke laden außer dem üblichen Kinderparadies zum Spielen ein. Die Dekoration des Ozeanarium, einem Becken für drei- bis viertausend Schwarmfische, ist nicht zur Nachahmung

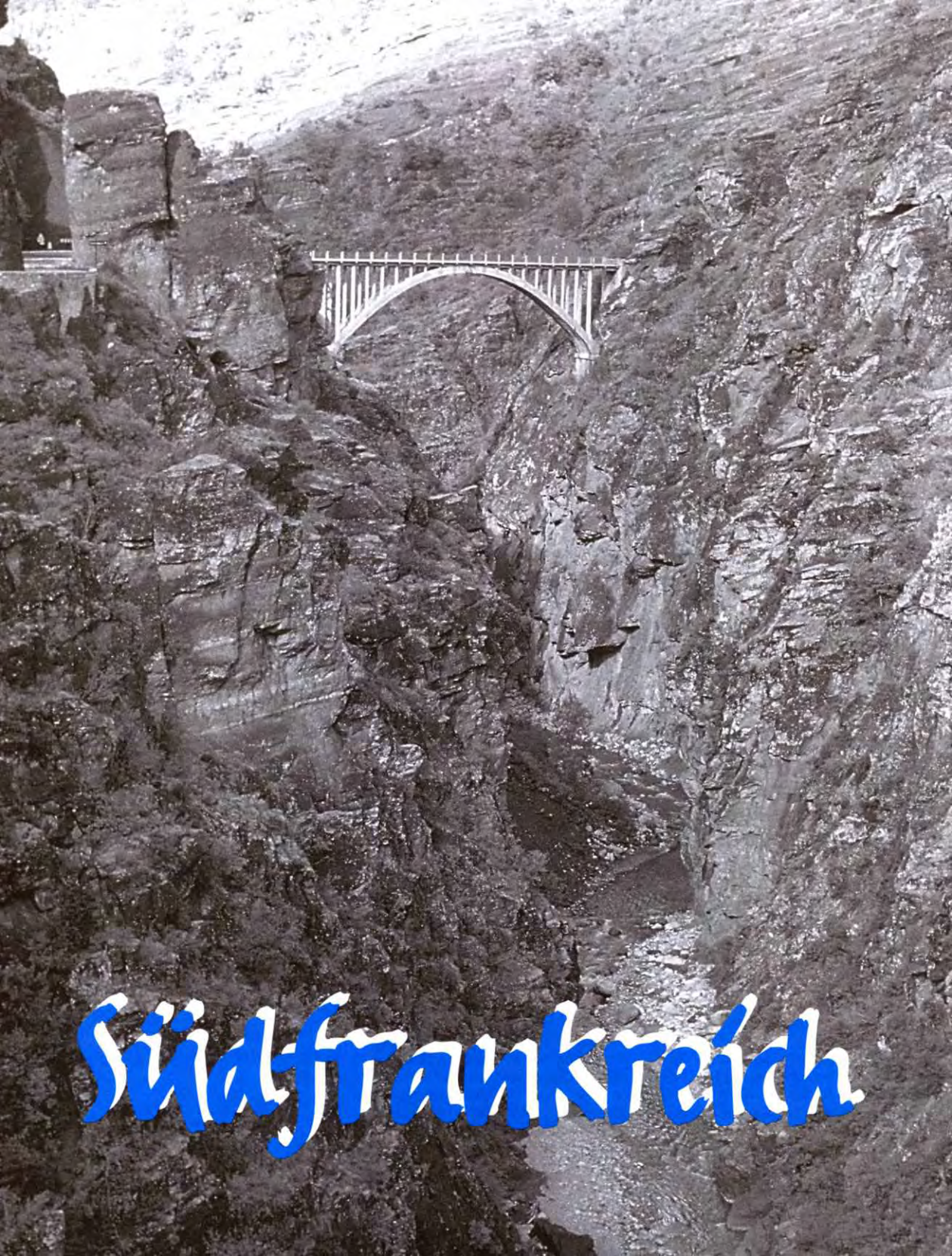
für Hobbyaquarianer geeignet. In dem mit 4,5 Millionen Liter größten Kaltwasseraquarium Europas wurde zu Dekorationszwecken ein kompletter hölzerner Schiffs-kutter versenkt.

Unser Boot ist aus Kunststoff und wartet am nächsten Morgen auf die Heimfahrt. Die letzten beiden Autobahnetappen von jeweils 500 Kilometern unterbrechen wir, wie auch schon auf der Hinfahrt, in einer Jugendherberge. Kappeln an der Schlei ist ein schönes Städtchen für einen Bummel. Direkt an der Drehbrücke lassen wir den Urlaub in einem netten Restaurant Revue passieren. Der Kauf der Sprechanlage hat sich auf jeden Fall bewährt. Ich glaube nicht, dass wir ohne diese solch lange Strecken hätten fahren können. Außerdem weiß ich jetzt besser was unsere Kinder während der Fahrt sehen und welche Fragen sich daraus ergeben. Auch wenn mancher jetzt sagt, er möchte beim Motorradfahren seine Ruhe haben: Mit zwei quengeligen Kindern macht es auch keinen Spaß. Streit um das Mikrofon gab es selten. Meist haben die beiden abwechselnd geschlafen oder gemeinsam gesungen. Wenn sie dies unbedingt nicht ohne Mikrofon tun wollten, habe ich die komplette Sprechanlage abgeschaltet. Auch dann kann man die Kinder noch bis 130 km/h gut singen hören.

Nach 3601 Kilometern auf dem Gespann und 19 Nächten im Zelt zieht es uns doch wieder ins eigene Bett. Zum Abschluss werden wir auf den letzten 50 Kilometern noch einmal richtig nass. In den drei Wochen, die wir unterwegs waren, haben wir nie im Nassen ein- oder auspacken müssen. Auf dieses Abenteuer kann ich aber gerne verzichten. Dafür sind wir um einige schöne „Erfahrungen“ im wahrsten Sinne des Wortes reicher.

Die Anfangs erwähnte Fehlermeldung muss auf jeden Fall korrigiert werden. „Man kann auch mit mehr als drei Personen auf einem Motorrad mit Beiwagen reisen.“ Es muss ja nicht mit der Deutschen Bahn sein.

Michael Tubes



Südfrankreich



SÜDFRANKREICH

Eine der schönsten und abwechslungsreichsten Gegenden, die ich kenne. Die meisten Leute machen aber den Fehler, den Begriff „Südfrankreich“ ausschließlich auf die Provence zu beschränken. Das ist natürlich grundverkehrt und sie wissen garnicht, was sie alles versäumen.

Auf der IMOT habe ich mich sehr nett mit Babs Berschneider unterhalten. Dabei sind wir übereingekommen, dass ich meiner Chefin Lixi Laufer ab und zu „untreu“ sein und für die BALLHUPE den einen oder anderen Reisebericht schreiben werde. Über meine zweite Heimat Schottland wurde ja schon etwas veröffentlicht, hier jetzt meine dritte Heimat, der Süden Frankreichs, über den es sehr viel zu erzählen gibt. Ich werde das im Lauf der Zeit auch tun. Anfangen möchte ich im Osten entlang der Grenze zur Schweiz und Italien. Hier findet man eine ganze Reihe der schönsten und wildesten Pässe über die Alpen. Einige Tips und Vorschläge für eine Tour hierher sollen das Thema für diesen Bericht hier werden. Ausgangspunkt für diese Tour ist das kleine Dorf Gruffy, etwa 15 km südlich von Annecy am Westrand der französischen Alpen gelegen. Einen Kilometer außerhalb des Dorfes ist eine Schlucht, die „Gorges du Cheran“ und hier, in halber Höhe auf einem Felsvorsprung steht ein Hotel, das uns immer als Ausgangsquartier dient. Probiert hier mal den grünen Schnaps „Chartreuse“ (sprich: „Schartrös“) oder einen „Episkopal“. Ihr könnt ruhig sagen, dass ich Euch das empfohlen hätte. Ich bin hier fast wie zuhause und die Chefin, Madame Savary, spricht fließend deutsch. Tel. 0033 / 450 52 5113 Fax 450 52 5733. Von hier aus geht es dann frühmorgens südlich in Richtung Chate-lard und weiter über den Col du Frene (950m) nach St.Pierre im Tal der Maurienne. Leider hat man im Laufe der Zeit die-



ses eigentlich schöne Tal mit Industrie und Betonbauten völlig verschandelt. Gott sei Dank kommt man recht zügig vorwärts. In la Chambre kommt so eine Art Erlösung. Es ist zwar ein „Umweg“, wenn man so will, aber es lohnt sich. Hier können wir rechts weg und in einem weiten Bogen auf die D 927 Richtung St.Etienne und St.Columban. Ab hier beginnt die Auffahrt zum Col du Glandon (1908 m) und nur 2,5 km weiter der Col de la Croix de Fer (2067 m). Es ist eine wirklich wunderschöne Strecke hier hinauf. Die vielen Autos sind ein wenig lästig, werden aber übertroffen von einer Spezies besonders gestörter Mitmenschen: Radfahrer! Diese Buntkombi-Kasperl mit diesem absolut idiotisch aussehenden eiförmigen Helm, unter dem sie so saublöde hervorgucken. Manche haben ja echt einen Hau weg. Man glaubt es garnicht, mit was für einem Affenzahn einige von denen die Pässe herunter rasen. Mitunter wird man sogar von ihnen überholt! Das Übelste dabei ist, daß man sie nicht kommen hört. Man ist bei der Kurve ja auch mit sich selber beschäftigt. Plötzlich sind sie da

und glauben, typisch für diese Dratesel-neurotiker, immer und überall Vorfahrt zu haben. Da sie selbstverständlich beide Straßenseiten für sich beanspruchen (wie die Schafe in Schottland, die einen ähnlich niedrigen Intelligenzquotienten haben, natürlich bevorzugt in unübersichtlichen Kurven), kann es zu recht brenzlichen Situationen kommen, wenn sie einem hirnlos entgegenrasen, während man grade einen Paß hinauffährt. Daß sie dann auch noch schimpfen, versteht sich von selbst. Es sind übrigens nicht die Franzosen, sondern fast immer unsere geliebten Landsleute, die sich so aufführen. Einen haben wir uns bei solch einer Gelegenheit dann mal vorgeknöpft!

Ob ich da voreingenommen bin? Ja klar!

Über St.Jean d'Arves geht es jetzt jedenfalls wieder bergab nach St.Jean de Maurienne. Wir sind wieder auf der Hauptstraße in diesem hässlichen Tal. Aber nicht lange. In St.Michel de Maurienne geht es



wieder rechts ab auf die D 902 hinauf zum Col du Telegraphe (1566 m). Dieser Paß ist, landschaftlich gesehen, relativ langweilig. Wir fahren da nur drüber, weil er halt im Weg steht. Allerdings kann man in der Paßhöhen-Kneipe recht gut Brotzeit machen, seit der Besitzer gewechselt hat.

Es ist jetzt nichtmehr all zu weit zum nächsten Paß. Der hat es in sich. Es ist der Col du Galibier (2646 m). Die Auf- wie die Abfahrt sind landschaftlich wie fahrerisch sehr interessant. Oben hat man eine fantastische Rundschau. Bei der Runterfahrt kommt man dann noch zum Col du Lautaret (2068 m), den man aber kaum bemerkt. Nicht zuletzt deshalb, weil immer Autos vor dem Paßhöhenschild parken und es verdecken. Über eine ziemlich eintönige Strecke

fahren wir jetzt nach Briançon, der angeblich höchstgelegenen Stadt Europas. Na ja, viel merkt man nicht davon. Es ist halt auch nur so ein Kaff. Eine riesige Zitadelle haben sie hier. Ein monströser Klotz am Berg links unserer Fahrtrichtung. Allerdings sollte man nicht zu viel danach schauen, weil es hier aufpassen heißt! Ebenfalls links in diesem Gewirr von Straßen und Ecken geht es nämlich an einer leicht zu übersehenden Abzweigung auf die D 902 hinauf zum Col d'Izoard (2360 m). Am

Flüßchen Cerveyrete entlang geht es jetzt wieder bergauf. Nach etwa 12 km erreicht man das Dorf Cervieres. Hier steht, in Fahrtrichtung links, das kleine Hotel „Col d'Izoard“, eine empfehlenswerte Bleibe für die Nacht. Es wird von 4 jungen Leuten geführt und ist sehr preiswert. Das Dorf selbst lohnt ebenfalls einen Besuch. Uralte, manchmal halb zerfallene Häuser und teilweise ziemlich schrullige Einwohner kann man hier bewundern. Versucht an der Bar mal den Schnaps namens „Jeunepis“ (sprich: „Schönnepi“). Danach wundert man sich über nichts mehr!

An nächsten Morgen geht es dann rauf auf den Berg. Wenn man nach kurzer Strecke zurückblickt, hat man einen wunderschönen Blick auf das Dorf. Es ist sowieso ein besonders schöner Paß. Speziell die Südseite. Eine richtige Mondlandschaft. Es gibt da bei der großen Felsnadel auch eine gute Stelle, wo man gut stehen bleiben und ohne andere zu behindern in Ruhe seine Fotos machen kann.

Nach der Abzweigung zum Chateau Queyras (links) kommt man hoch über dem Fluß Guil in die „Combe du Que-





yras", eine wilde Schlucht und in der Folge zur Stadt Guillore. Hier hält man sich links und kommt so auf die Straße hinauf zum Col de Vars (2109 m). Der Ort Vars wurde zum „Skiparadies“ umgebaut. Eine entsetzliche Betonwüste ist entstanden. Wenn im Winter genug Schnee liegt, wird das alles ja gnädig zugedeckt, im Sommer dagegen Aber man muß hier ja nicht bleiben.

Der nächste Ort ist Barcelonnette. Hier steht man nun vor der Qual der Wahl. Gleich 6 Pässe sind von hier aus zu erreichen und man muß sich entscheiden. Wir haben uns entschieden! Wir beschlossen, alle sechs zu fahren. Jetzt kommt es darauf an, wie spät es ist. Zu unserem nächsten Übernachtungsort, von dem aus man sämtliche dieser Pässe erreichen kann gibt es von hier aus zwei Routen. Ist es später als 15 Uhr, rate ich die Kürzere zu wählen. Im Falle dieses Berichtes hier machen wir das jetzt auch. Dazu fahren wir durch Barcelonnette durch bis zum anderen Ortsende und halten uns links über den Bach. Hier sieht man schon die Schilder „Col de la Cayolle“ und „Col d'Allos“. Wieder bleiben wir links und fahren Richtung „Cayolle“. Jetzt kommt man in die wunderschöne „Gorges du Bachelard“, eine Schlucht mit einer nur einspurigen Strasse. Danach geht es dann rauf zum Col de la Cayolle (2296 m). Auch eine schöne Strecke mit einer Reihe von Brücken. Am „Ende“ dieser Route erreichen wir Guillaumes, wo wir für die kommenden 2 Nächte bleiben. Früher hatte Didier, ein sehr lieber Freund von mir hier das Hotel Renaissance, wo er eine Country-Bar eingerichtet hatte. Leider musste er den uralten Bau aus „Sicherheitsgründen“ schließen. Auch französische Beamte sind kleinkariert, faul und korrupt. Didier ist inzwischen in die Nähe von St.Tropez (ein, nebenbei bemerkt, elendes Scheißkaff!) umgezogen und Mitinhaber der einzigen Squaredance-Schule in der Provence. In Guillaumes gibt es seit her nur noch ein einziges Hotel, wo man sich rechtzeitig anmelden sollte. Es heißt „Les Chaudrons“, liegt in Fahrtrichtung rechts mitten im Ort und hat die Telefon- und Faxnummer 0033 / 493 05 50 01. Guillaumes liegt sehr günstig für unsere nächsten Pläne. Am nächsten Tag fahren wir Richtung Valberg. Im Ort selbst markiert das „Croix de Valberg“ mit 1821 m die Passhöhe. Von hier aus weiterfahren in



Richtung St.Sauveur. Jetzt kommt man über den Col de Couillole (1678 m). Die Auffahrt ist noch nicht gar so berauschend. Auf der anderen Seite jedoch wird's echt toll. Man passiert das uralte Bergdorf Roubion, das mit seiner spektakulären Lage einige sehr schöne Fotomotive bietet. In St.Sauveur angelangt, links auf die Hauptstrasse in Richtung St.Etienne de Tinee abzweigen. Jetzt geht es erst mal zügig das Tinee-Tal hinauf. Nichts all zu Großartiges, aber das ist ja wurscht. Schließlich erwartet uns sozusagen der „Höhepunkt“ dieser Reise. Am sogenannten „Pont Haut“ geht es rechts hinauf zum Restefond la Bonette, mit 2802 Metern der höchste befahrbare Paß Europas. Nicht übel, die Strecke hier rauf. Es zieht sich ein wenig, wird aber nie langweilig. Daß man ganz da oben dann eine grandiose Aussicht hat, brauche ich wohl nicht extra zu erwähnen. Vor der Passhöhe kommt man durch die Ruinen einer alten Militärstation. Auf der anderen Seite steht ein aus Stein gebautes Fort. Manchmal sind noch Soldaten da, aber nicht immer. Ja klar, kann man da überall rumstöbern. Unten kommt man dann wieder nach Barcelonnette, wo wir diesmal in Richtung Col d'Allos fahren. Durch die Gorges de Malaune erreicht man die Passhöhe mit 2240 Metern. Der Allos ist nicht unbedingt der tollste aller Pässe, aber wenn wir schon mal da sind.....Auf

der Fahrt nach unten kommt man jetzt durch den Ort la Foux d'Allos. Auch so ein aus Beton kreierte Ski-„Paradies“. Zurn Kotzen! Aber wer weiß, vielleicht gibt's ja auch Leute, denen sowas gefällt. Unten, auf der anderen Seite, liegt der Ort Colmars mit seinen alten Militäranlagen. Nicht uninteressant, das Ganze. In Colmars heißt es wieder aufpassen. Am Ortsende geht es nämlich links ab auf die D 2 hinauf zum wilden Col du Champs (2045 m). Die Strasse hinauf hat's in sich. Man muß durch mehrere, unangenehm breite Abflussrinnen für irgendwelche, bei Trockenheit nicht vorhandene, Gebirgsbäche hoppeln. Wir sind da mal bei einem Unwetter hineingeraten. Das heißt, das Gewitter kam, als wir schon da oben waren. Wir wären ja nie und nimmer da raufgefahren, wenn wir vorher gewusst hätten....! Aber es war zu spät. Wir saßen in der Falle. Mein lieber Herr Gesangsverein!!! Da kam ganz schön was angeplätschert! Wir mussten die Maschinen einzeln durch die knietiefen Sturzbäche balancieren. Eine üble Fummelei. Vom Wasser, das uns in die Stiefel lief, eiskalt natürlich, ganz zu schweigen. Ringsum schlugen die Blitze ein. Einer sogar schräg unterhalb unseres Standortes! Da kommt Freude und Zuversicht auf, das kann ich Euch sagen! Wir wollen ja nun nicht hoffen, dass Euch, liebe Leser, dort Ähnliches widerfährt. Der Col des Champs ist näm-



wunderschön an den Berg gebauten mittelalterlichen Ort mit Zugbrücken und einer Zitadelle hoch über dem kleinen Städtchen. Im Ort gibt es sogar ein kleines Motorradmuseum, das man ruhig einmal besuchen sollte. Der Weg dorthin ist beschildert. Wer will, kann jetzt noch eine Route fahren, die zu den ganz besonderen hier in den französischen Alpen zählt. Ein echter Insider-Tipp und man sollte die Maschine schon einigermaßen im Griff haben. In Entrevaux geht eine Strasse, die D 911, hinauf zum Col de Felines (930 m). Oben kommt man zu einer Gabelung und hält sich hier links auf der D 10 zum Col du Trebuchet (1141 m). Bis zum Dorf la Rochette eine etwas fummelige Strecke! Nach einigen Kilometern kommt die Einmündung zur Hauptstrasse D 211 A, wo man rechts in Richtung Puget-Theniers fährt.

Aber nur bis zum Col de St. Paphel. Das ist jedoch kein

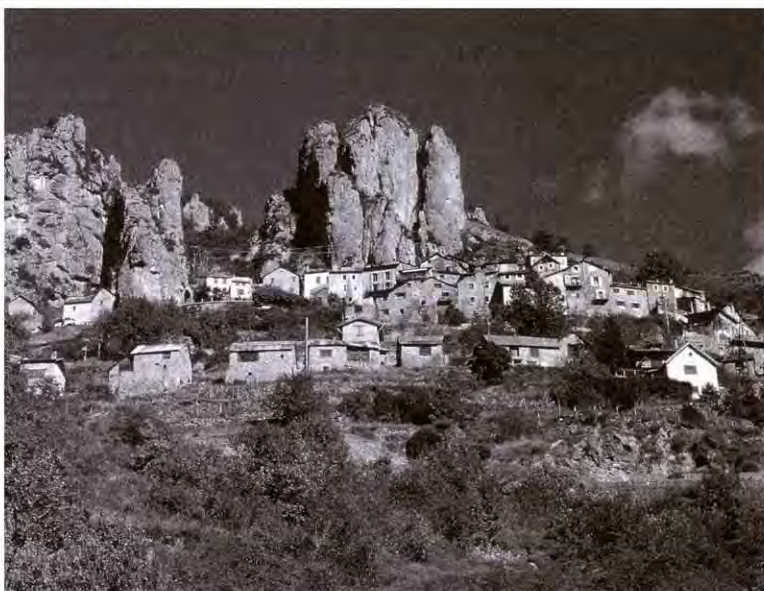
Pass, sondern nur eine Weggabelung, an der man nun rechts ab auf die D 27 fährt. Eine wilde Strecke! Nach etwa 25 km kommt man in das Dorf Toudon. Mitten im Ort, rechts unten gegenüber der Schule, ist ein kleines Restaurant. Hier gibt es keine Touristen. Hierher kommen ausschließlich Einheimische und Eingeweihte. Solltet Ihr um die Mittagszeit dort sein, geht hier essen!!! Für ein Spottgeld gibt es hier ein überirdisch gutes Menü, dessen einzelne Gänge derart gigantisch sind, dass man spätestens nach dem dritten Gang dem Platzen nahe ist. Aber oh Schicksalsschlag: da kommen noch zwei Gänge!!! Ich habe noch nie für so wenig Geld so hervorragend gegessen.

Von Toudon aus fährt man dann über Bonson nach Gilette, hält sich kurz Richtung Nice und fährt dann auf der Hauptstrasse N 202 links über Villars und Puget-Theniers wieder nach Entrevaux. Die Schleife schließt sich. Von hier aus geht es jetzt weiter in den Grand Canyon du Verdon und die Innere Provence.

Darüber erzähle ich aber in meiner nächsten Geschichte.

Michael Schuhmacher

pich ein hübscher Pass mit unzähligen Marmeltieren. Man hört sie überall pfeifen. Wenn man schnell genug gucken kann, sieht man sie sogar. Nach endloser Kurverei kommt man auf der anderen Seite nach St. Martin und weiter nach Süden wieder nach Guillaumes. Ein weiterer rotweingetränkter Abend steht bevor. Man verlässt den hübschen Ort mit seiner Burgruine dann am nächsten Tag nach Süden durch die wunderschöne Daluis-Schlucht mit der abenteuerlich gebauten Brücke. Die Felswände hier sind aus rotem Gestein, wie man es schon am Col de Couillote gesehen hat. Hier ist es nur viel intensiver und gewaltiger. Kurz hinter dem Dorf Castellet erreicht man die Hauptstrasse und zum Schluß dieses Berichtes hab ich noch einen ganz speziellen Tip. Man fährt erst mal links rum und kommt nach wenigen Kilometern nach Entrevaux, einem



**Michael REITZ
Generalagentur**Am Kirchberg 31a
63454 HanauTel: 06181 / 74990
Fax: 06181 / 77115**Lebens-
Kranken-
Sachversicherungen
& Investmentfonds****Die Gothaer Unfall-Versicherung**

☐ Neuantrag		Bereits Kunde der Gothaer ☐ nein ☐ ja		Agtr/Orga - Nr.	
Versicherungs-Nr.		Nr. einer bereits bestehenden Versicherung		Marketingsschlüssel	
Antragsteller (Name, Vorname)				☐ männlich ☐ weiblich	☐ ledig /alleinstehend ☐ verheiratet /zus. lebend
Geburtsdatum	Nationalität	Geburtsland	Wohnhaft in D seit	Derzeitiger Beruf / Branche	☐ angestellt ☐ selbständig ☐ öffentl. Dienst
Anschrift / Straße, Haus-Nr.		LKZ/PLZ		Ort Ortszusatz	Telefon

Beginn und Ablauf der Versicherung	Versicherungsbeginn (12.00 Uhr) (Tag der Änderung)	Versicherungsablauf (12.00 Uhr) (Stammfälligkeit)	Der Versicherungsvertrag wird zunächst für die vereinbarte Dauer abgeschlossen, er verlängert sich danach stillschweigend um jeweils ein Jahr, sofern er nicht gekündigt wird.
------------------------------------	---	--	--

Angaben zur Beitragszahlung	Einzugsermächtigung (LSV) ☐ wie bisher Die jeweils fälligen Beiträge sollen bis auf Widerruf zu Lasten des folgenden Kontos abgebucht werden.		abweichende Zahlweise ☐ jährlich ☐ 1/2 jährlich ☐ 1/4 jährlich ☐ monatlich (nur bei LSV)
	Konto-Nr.	Kontoinhaber (Vorname, Name - falls nicht Antragsteller)	
	Bankleitzahl	Geldinstitut (Name und Ort)	

Zu versichernde Person (Name, Vorname)	Geboren am
	Geboren am
	Geboren am

Empfangsbekanntnis: Ich bestätige, dass ich die nachstehend angekreuzten Versicherungsbedingungen und Kundeninformationen vor Antragstellung erhalten habe. Gothaer Unfallversicherungsbedingungen VUB 95 Stand 04 97	
Unterschrift:	

- Invalidität mit verbesserter Gliedertaxe mit Progression, 350%-Staffel. Leistung bei Vollinvalidität. - Kapitalleistung im Todesfall. - erweitertes Unfall-Krankenhaustagegeld mit Genesungsgeld bis 365 Tagen. - Bergungskosten.	50.000 DM	F 7,80 DM A 8,60 DM B 12,00 DM K 5,10 DM	Der monatliche Beitrag beträgt entsprechend Meiner beruflichen Tätigkeit *(Siehe unter Gefahrengruppen) Monatliche Beitragsrate Einschließlich 7% Ratenzuschlag Und gesetzlicher Versicherungs-Steuer (z.Zt. 15%)
	175.000 DM		
	20.000 DM		
	25 DM (in den ersten 10 Tagen verdoppelt)		
	5.000 DM		

Gefahrengruppen

- F: Weibliche Personen ohne körperliche Berufstätigkeit
A: Weibliche Personen mit körperlicher Berufstätigkeit, auch wenn nur gelegentlich
Männliche Personen ohne körperliche Berufstätigkeit
B: Männliche Personen mit körperlicher Berufstätigkeit, auch wenn nur gelegentlich
K: Kinder bis 15 Jahren

Hatte die zu versichernde Person in den letzten 5 Jahren Unfälle; leidet oder litt sie an Krankheiten / Gebrechen? (Wenn ja, bitte Beiblatt beifügen) ☐ nein ☐ ja	Werden wegen Kurzsichtigkeit Augengläser mit einer Stärke von mehr als minus 8 Dioptrien getragen? ☐ nein ☐ ja
---	--

Wiederrufsrecht des Antragstellers bei einer neuen Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr: Mir ist bekannt, daß ich innerhalb einer Frist von 14 Tagen ab Unterzeichnung des Antrages meine auf diese Änderung gerichtete Willenserklärung gegenüber dem Versicherer schriftlich widerrufen kann, auch wenn dieser den Antrag bereits angenommen hat. Die Frist beginnt mit dieser Belehrung über mein Widerrufsrecht und deren Bestätigung durch meine Unterschrift. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Das Widerrufsrecht besteht nicht, wenn und soweit der Versicherer mir auf diesen Wunsch sofortigen Versicherungsschutz gewährt oder wenn die Versicherung nach dem Inhalt des Antrages für meine bereits ausgeübte gewerbliche oder selbständige berufliche Tätigkeit bestimmt ist. Schlussklärung des Antragstellers: Die gegenseitigen Rechte und Pflichten richten sich nach diesem Antrag, von dem mir bei Antragsstellung eine Durchschrift ausgehändigt wird, der Gothaer Versicherungsbank sowie nach den Versicherungsbedingungen, die den jeweils beantragten Änderungen sowie dem bisherigen Versicherungsverhältnis zugrundelegen. Besondere Vereinbarungen wurden nicht getroffen und mündliche Zusagen nicht gegeben. Ich halte mich an meinen Antrag einen Monat gebunden.	Ort, Datum: Antragstellung: Unterschrift des Antragstellers Kontoinhaber: Unterschrift, falls nicht Antragsteller
---	--



TERMINE

MOTORISME OOSTENDE VZW & DUINHELM VZW

nodigen u uit een dagje per zijspan voor te stellen aan een andersvalide vous invitent a preposer une excursion d'une journee en side a un moins-valide 23 STE Duinhelmerit in Oostende (België)

Zaterdag 9 Juni 2001

SAMEDI le 9 JUIN 2001

Dit jaar vast en zeker kortere rit

Nombre de kilometres adapte au prix du carburant

Elk jaar is de aanvraag van passagiers groter!

Le nombre de passagers eventuels monte chaque annee

Verzamelaarsplaats / Rassemblement: Rietmusstraat 24 in Oostende.

Situatieschets volgt na inschrijving

Plan de lieu de concentre suit apres inscription

Believe onderstaand gedeelte van dit formulier, degelijk ingevuld, terug te sturen uiterlijk, liefst vroeger, tegen 26 mei ek. Niets uitkomst welkom.

Veillez remplir le present formulaire, au plus vite que possible, avant le 26 mai prochain Nouveaux participants sont la bienvenue. A retourner a l'adresse ci-dessous.

INFO

MOTORTOERISME OOSTENDE

p.a. Jan OLSEN

Stefanieplein, 39 - B-8400 OOSTENDE

Tel. 059/70 20 78

Buitenland - Etranger, 32 59 70 20 78

Fax - Telecopie 059 / 51 51 27

Buitenland - Etranger, 2 59 51 51 27

Kampeeremogelijkheid - Camping

Gratis voor zijspanpiloten

Gratuit pour les pilotes de sides

Duo's : 250,- Bf.

Duo's : 250,- Bf.

Nadere inlichtingen samen met bevestiging van inschrijving
Renseignements ulterieurs lors de la confirmation d'inscription

Naam / Nom:

Voornaam / Prenom:

Adres / Adresse:

Gemeente / Commune:

Postcode / Code postale:

Open / Gesloten - Side car - Ouvert- Ferme?

Duo?:

Voorkeur / Preference: Duinhelmer

Camping?

Aantal deelgenomen Duinhelmerritten

Nombre de participations Duinhelm: Neemt onder eigen verantwoordelijkheid deel aan Duinhelmerit 2001

Participe sous sa propre responsabilite au Duinhelm 2001

Datum + handtekening / Date + signature

Verantwoordelijke voor uitgave en opstel: Jan Olsen - Stefanieplein 39 - 8400 Oostende

FIRST- CLASSIC - DAY

Das Motorrad-Festival mit Stil.

Am Sonntag den 19. August 2001 ist es wieder so weit: Zum mittlerweile 12. Mal treffen sich zahlreiche Liebhaber und Besitzer von klassischen Motorrädern auf dem Gelände der Dampfbier-Brauerei in Essen Borbeck.

Kenner der Oldtimer-Szene sprechen vom FIRST-CLASSIC-DAY seit langem als „Deutschlands stilvolles Motorrad-Festival“. Und in der Tat herrscht zwischen den alten Backsteingebäuden eine wirklich einmalige Atmosphäre, die Teilnehmer und Besucher gleichermaßen begeistert.

Schon traditionell sind auch die Programmpunkte: JAPAN-CLASSIC-MEETING, LADY'S-CUPTOMBOLA, LIVEMUSIK, versch. CLUB-Präsentationen, INFO & TEILEMARKT, sowie die zahlreichen Prämierungen! ...und das alles für weiterhin nur 2,- DM Eintritt bzw. Teilnehmergebühr! Kinder sind frei. Ich hoffe man sieht sich!

Uwe Wybiralla / Veranstalter
Tel. & Fax 0209 - 209157
Homepage www.dampf.de

Hallo!

Da das Antenne Bayern Team freundlicherweise sein Sommerfest in Ingolstadt veranstaltet und sich dazu idealerweise das traditionelle Wochenende unseres geheiligten Treffens auf dem der Maria geweihten Beinberg (also der Wallfahrtskirche bei Gachenbach nahe der B300 etwas südlich von Schrobhausen) ausgesucht hat sieht sich der CPMI (als Club Partnerschaftlicher Motorradfahrer Ingolstadt) gezwungen, sein Motorradtreffen auf das Wochenende vom 29.6. bis 1.7.01 am selben Ort zu gleichen Konditionen vorzuziehen. Denn der Klügere gibt nach! Ich bin als alter Luftfahrtspezi ja üblicherweise an verlängerte Lieferzeiten gewohnt und weiß deshalb gar nicht, wie ich mit dem frühen Termin umgehen soll. Ihr wisst das aber bestimmt und kommt gerne auch früher (für die Männer eh kein Problem, oder?) Ich würde mich freuen, Euch als Motorrad- und/oder Studienkollegen, gerne auch mit Freunden dort wiederzusehen.

Bis die Tage, Thomas Bauer, Tel.: 0841 / 59214

„HINAUF, HINAUF ZUM SCHLOß ...“

unter diesem historischen Motto veranstaltet die MID (MOTORRAD INITIATIVE DEUTSCHLAND) das 3. Hambacher Bikerfest am 04. August 2001 mit Festveranstaltung, Biker-Hochzeit, Demo-Fahrt durchs Elmsteiner Tal, Verleihung des Preises für motorradfreundliche Städte 03. – 05. Bikerparty in Esthal/Waldfesthalle kostenloser Campground und Live-Musik
Info: 0228 / 948 16 12 Hotel-Info: 06321 / 926 892



Einladung zur 20. Hohensyburger Dreiecksfahrt 2001

Liebe Motorradfreunde,
die Evangelische Stiftung Volmarstein hat uns auch in diesem Jahr zu einer Ausfahrt mit behinderten Kindern eingeladen. Diese findet am Samstag, 30.06.2001 statt. Wie immer treffen wir uns in der Evangelischen Stiftung Volmarstein vor dem Oskar Funke Haus.
Der Tagesablauf ist wie folgt vorgesehen: Um 10.00 Uhr Abfahrt vom Oskar Funke Haus. Auch in diesem Jahr soll es über landschaftlich schöne Strecken zum Technischen Hilfswerk Iserlohn gehen. Die Freunde vom THW waren von den letztjährigen Fahrten so begeistert, dass sie auch in diesem Jahr darum baten, als Zielpunkt

angesteuert zu werden. Die Unterkunft des THW befindet sich im Iserlohrner Ortsteil Kalthof. Dieser liegt an der B 233 zwischen Iserlohn und Schwerte. Neben der einzigen Tankstelle des Ortes fährt man in die Straße „Kalthofer Feld“ und biegt nach ca. 100 Metern links ab. Am Ende der Straße befindet sich auf der linken Seite die Unterkunft. Ab der Tankstelle ist das THW auch durch an Lichtmasten befindlichen Hinweisschildern ausgeschildert. Nach einem für alle Teilnehmer kostenfreiem Mittagessen starten wir gegen 16.00 Uhr zur Rückfahrt.
Wichtig: Bitte denkt daran, für die Kinder Helme und Schutzkleidung mitzubringen und das die Fahrt bei jedem Wetter stattfindet. Also immer schön die Teller leer essen,

damit wir wieder ein solches Kaiserwetter wie im letzten Jahr haben (es war wohl das schönste Wochenende im ganzen „Sommer“). Wir hoffen auf rege Teilnahme und bitten auch um Benachrichtigung von Gespannfahrern aus Euerem Bekanntenkreis. Selbstverständlich sind auch Solofahrer gern gesehen. Und vielleicht ist ja auch bei den daheimgebliebenen Partnern, / Kindern Interesse geweckt, mal beim THW reinzuschauen.
Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen! Bei Rückfragen stehen Euch gerne zur Verfügung:
Frank Maihoff (Betreuer im Oskar Funke Haus) Tel: 02335/5836
Thomas May
Tel: 02373/398717 (ab 20.00 Uhr)

BVDM - Service

In diesem Jahr findet der Gespannfahrerlehrgang für Anfänger des BVDM - Service am 7. bis 9. September 2001 statt. Der Veranstaltungsort ist die Jugendherberge in Schloß Burg Wermelskirchen. Der Kurs mit Vollpension und Lehrmittel kostet 380,00 DM, BVDM - Mitglieder 350,00 DM (keine Schnupperrnitielschaft). Wir bieten neben praktischen Übungen auch theoretischen Unterricht mit Vorträgen, Dias, Videos und Modellen.

Die Gespanne werden vom Veranstalter gestellt.
Nähere Informationen und Ausschreibung sind anzufordern bei:
BVDM - Service c / o H.W. Sassenhagen Graf Bernadotte - Str. 35 51469 Bergisch Gladbach Tele. Nr.: 02202 / 44171 AB

BVHK

(Bundesverband der Hersteller und Importeure von Krafträdern mit Beiwagen e.V.) lädt ein:
16. Gespannfahrerlehrgang für Anfänger
Der Termin ist vom 31. August bis zum 02. September 2001.
Bei diesem Lehrgang stehen ca. 10 bis 12 Gespanne zur Verfügung und 8 bis 10 Instrukturen werden die Neulinge unterrichten. In der Theorie wird die gesamte Problematik des Gespannfahrens durchleuchtet.
Da nur 30 Personen an dem Lehrgang teilnehmen können, wird um rechtzeitige Meldungen gebeten.
Falk Hartmann
Postfach 1254
55205 Ingelheim am Rhein
Tel.: 06132 / 2373, Fax: 06132 / 1874

Einladung Zum Motorradtreffen in Zepernick

Liebe Gespannfahrer!
Wie bereits in den vergangenen Jahren, wollen wir auch in diesem Jahr unser Motorrad Gespanntreffen mit Kindern der Schule für Körperbehinderte Berlin-Buch durchführen. Es findet am Wochenende vom 06.07.2001 bis 08.07.2001 auf dem Sportplatz in Zepernick statt. Höhepunkte der Veranstaltung werden u.a. sein:
Fahrt mit den Kindern in den Gespannen zu einem Reiterhof mit über 50 Fjordpferden Fahrten mit der Zepernicker Feuerwehr gegen 18.00 Uhr Lagerfeuer auf dem Sportplatz Zepernick mit Live-Musik am Fr. und Sa für Verpflegung auf dem Sportplatz ist gesorgt
Übernachtungsmöglichkeiten:
1. Zelten auf dem Sportplatz im eigenen Zelt (Waschgelegenheit und WC am Sportplatz)
2. Übernachtung in einem Hotel, Voranmeldung und Buchung bitte selbst vornehmen Leo's Restauration, Inh. Leo Rink, Schönower Straße 59, 16341 Zepernick
Tel 030 9450090, Fax. 030 94500922 Frühstück je + 5,00 DM

Hotel Lindener Hof, Karl Marx Straße 4, 16321 Lindenberg
Tel. 030 940030, Fax 030 94003333, www.lindenerhof.de
Ausflugsmöglichkeiten:
Schiffshebewerk Niederfinow (bei Eberswalde), techn. Denkmal, erbaut 1927 - 1934. Schorfl, eide mit Jagdschloß Hubertusstock (Regierungverhandlungen zwischen Erich Honecker und E.J. Strauß), Wildpark in Groß Schönebeck, Werbellinsee Waldsiedlung Wandlitz (nicht mehr im Originalzustand), jetzt Brandenburgklinik Stadtbefestigung und Museum der Stadt Bernau (historisch) Flugplatz Eberswalde, Flugplatz Straußberg (ehemalige russische Militärflugplätze) Spreewald, ca 100 km entfernt Bundeshauptstadt Berlin, Deutscher Reichstag, Brandenburger Tor, Potsdamer Platz, Staatl. Museen zu Berlin, Preussischer Kulturbesitz, Landeshauptstadt Potsdam, Filmpark Babelsberg, Schosser und Gärten zu Potsdam Schloß Sanssouci

Info bei:
Gunther Giese, 13125 Berlin, Straße 43, Nr. 24. Tel. 030 9412637



Zu guter letzt.....

In den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts, als das Sudelfeld noch ein Insidertipp war und von Streckensperrungen und ähnlichem Blödsinn noch keine Rede war, begab sich folgendes:

Wir fuhren zu viert über Bayrisch Zell rauf zum Sudelfeld. Peter mit der BMW R 75/5, Hans mit der neuen HONDA CB 750, Bernhard mit der Laverda 750 SF und ich als Schlusslicht mit der 350er Ducati. Alles relativ neue Motorräder, bis auf die Laverda, die war nagelneu. Jungfräulich sozusagen. An Tag vorher beim Händler abgeholt. Und so fuhr Bernhard eben vorne weg. Er hatte von Anfang an ein wenig Probleme mit der verkehrten Mimik von Bremse und Schaltung:

Bremse links, Schaltung rechts; ihr wisst schon. Nun bei einigen Situationen stellten sich bei mir schon die Nackenhaare auf, aber es ging soweit alles gut. Bis zur fünften oder sechsten Kehre, – so genau weiß ich das Heute nicht mehr (Alzheimer) –, irgendwie war der Berni einfach zu schnell und statt zu Bremsen drückte er den nächsten Gang hinein. Die Kurve war viel zu

schnell da, also voll in die Vorderbremse, schon in leichter Schräglage. Es kam wie es kommen musste. Das Vorderad rutschte weg, Berni aktivierte die Lederbremse und die Laverda rutschte auf Fußraste, Auspuff und Lenker Richtung Randstein. Ein ganz „normaler“ Ausrutscher, könnte man sagen, wenn sich nicht Plötzlich das Motorrad im Randstein gefangen hätte. Es stellte sich wieder in die Senkrechte und folgte schön brav dem Verlauf der Straße, ohne Berni. Wir blieben natürlich sofort stehen und kümmerten uns um den Abgeworfenen Reiter. Nix passiert, außer ein paar Kratzern auf der neuen Lederkombi. Also machten wir uns auf, die Laverda einzusammeln. Die liegt sicher hinter der nächsten Linkskurve! Oder der nächsten Rechtskurve!! Oder der übernächsten Linkskurve!!! u.s.w. Kann doch nicht sein. Auf der rechten Seite ein ein Meter hohes Balkengelände, links steile Felsen. Die Laverda ist weg! Zwei entgegenkommende Autofahrer, welche auch angehalten hatten, sagten aus: Sie hätten die Laverda ca. 500 Meter vorher gesehen und an einen Gag alla „Vorsicht Kamera“ gedacht. Sie sei richtig schön auf der rechten Seite um die Kurve gefahren und im

Rückspiegel verschwunden. Also noch mal zurück und suchen. Über einen Kilometer nichts!!! Das kann doch nicht war sein. Geklaut kann sie doch keiner haben, wir hatten doch gleich nachgesehen. Suchen, suchen, suchen. Dann endlich nach über zwei Stunden, als wir schon aufgeben und die Polizei einschalten wollten, der erlösende Aufschrei von Berni: Da hängt sie! Ca. 700 Meter nach der Unfallstelle: ein steil abfallender Hang, so steil, dass man nicht hinuntergehen konnte, etwa 100 Meter tief. Aus dieser Wand wuchs etwa fünf Meter unterhalb der Straße ein Baum und genau hier hatte sich die Laverda niedergelassen und schaukelte leicht hin und her. Jetzt ist guter Rat teuer. Erst ein herbeigerufener Abschleppunternehmer mit Kranwagen löste das Problem. Der Berni wurde am Haken hinab gelassen und mit der Laverda wieder hoch geholt. Ein paar Kratzer im Auspuff, ein Verbogener Fußraste, ein abgebrochener Blinker und 60 Mark für die Bergung waren die ganzen Schäden, die zu beklagen waren.

Berni wurde in der folge öfter gefragt, ob er sein Motorrad immer Vorausschickt.

Fritz

Zu Verkaufen:

BMW Gore Tex Anzug	Gr.52/54	600,-DM
BMW Gore Tex Hose		
„Marakesch“	Gr.52/54	250,-DM
BMW Gore Tex Jacke		
„Freedom2 Damen	Gr.42	250,-DM
2teil. Ledercombi schwarz	Gr.50	250,-DM
2teil. Ledercombi rot/weiß	Gr.50	300,-DM
2teil. Ledercombi blau/farbig	Gr.50	400,-DM
2teil. Protektoren Sicherheits-Ledercombi		
weiß/gelb	Gr.52	700,-DM
rukka Regenkombi	Gr.50	50,-DM

Alle Teile im sehrguten-neuwertigen Zustand
Tel.: 05545 / 201

Aus GEWINN zu Verkaufen:

Aprillia SL 1000 Falco (schwarz) Bj. 6.2000 (ausgeliefert 4.2001) Noch keine Zulassung!!! DM 17.500,-
Kinderhelm ZETA X junior Fiberglass, ca. 650gr., gr.L., neuwertig! DM 60,-

Verkaufe:

Walter – Schwinge,
VB: 987,65 DM
Tel.: 08193/999660
Babs & Bobby

! Achtung !

• **Gespannfahrer** •

! Achtung !

Für Langstreckenpokal und Sachsenmeisterschaft 2001 im Zweiradrallyesport sucht die Klasse „Gespanne“ dringend weitere Teilnehmer (auch Neueinsteiger). Motorleistung und Typ der Gespanne sind belanglos. Bei ein wenig Orientierungssinn und Durchhaltevermögen gibt's eine Menge Spaß. Beispielsweise bei der 1000 km Fahrt des MC Freitals durch Deutschland werden Etappen mit Sonderprüfungen (z B. Slaloms) veranstaltet. Gefahren wird nach STVO und Bordbuch.

Berichte/Fotos zu den vergangenen Veranstaltungen der letzten Jahre können im Internet (<http://home.t-online.de/home/uwe.demuth>) angesehen werden. Kontakt: Detlef Goedigk - 030/605 55 92 oder 0172/381 44 63



In der
nächsten
Ball-
Hupe
erwartet
Euch:

„Lasst Euch mal
überraschen, Ver-
sprechen werd
ich gar nichts!
Tragt selbst ein-
mal zum gelin-
gen der BallHu-
pe bei, lasst Euch
etwas einfallen
und schreibt
mir!“

Babs B.

MIT DEM MOTORRAD
durch Deutschland

Minotel Deutschland
eröffnet Ihnen die Möglichkeit
Land & Leute – vor allem jedoch
Straßen aller Art – einfach anders
kennenzulernen.
Wir haben speziell für »Biker«
Touren durch Nord-Mittel- und
Süd-Deutschland zusammenge-
stellt, die durch regionale
Roadmaps (abzurufen bei Minotel
Deutschland) unterstützt werden.

50 Minotels bieten Ihnen
spezielle Tages-/Wochenend-
touren. Bestellen Sie sich
noch heute Ihren Minotel-
Motorrad-Führer.

Hot-Line: 089/53 29 59-0

MINOTEL DEUTSCHLAND · St.-Paul-Strasse 9 · D-80336 München
Telefon 089/53 29 59-0 · Fax 089/18 44 16 · www.minotel.de · info@minotel.de

Mein Hotel...

MINOTEL
Deutschland

Internationaler
Verbund
mittelständischer
privater
Kornforhotels

*Euch allen einen **AJEMBERAUBEND** schönen Sommer, fahrt bitte Unfallfrei, lasst die Karnikel und sonstiges Getier
möglichst am Leben und schickt mir ne Karte – von wo auch immer (Hongkong, Vancouver, San Franci-
sco, Bangkok...(und demm Vzwo Himmel – Italien!!!))!*

Viele liebe Grüße an alle Leser, Andrea & Matze Fuchs sowie dem MC Wiesloch !

Die Redaktion samt Babs der Berschneiderin!!!



Achtung:

**unbedingt den
Redaktionsschluss
beachten!**

Zuschriften, die nach diesem
Datum eingehen, können für
das nächste Heft nicht mehr
berücksichtigt werden.

Bitte alle Beiträge **maschinell
geschrieben, oder E-Mail** an
die Redaktion. Wir freuen uns
über alle Zuschriften, auch Bil-

der. Jeder Einsender erklärt
sich mit einer möglichen re-
daktionellen Bearbeitung ein-
verstanden. (**Adressierten
und frankierten Briefum-
schlag für die Rücksendung
beilegen!**)

**Namentlich gekennzeichnete
Artikel, sowie alle Anzei-
gen, geben die Meinung des
Verfassers und nicht die**

**Meinung der Redaktion
oder des Herausgebers
wieder.**

**Redaktionsschluss
für die
BALLHUPE 3/01
3. August
2001**

BVDM

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Mehr Freiheit für Dich

Wir setzen uns für Euch ein (z.B.):

gegen Streckensperrungen
gegen Reifenbindungen
gegen Lärmuntersuchungen
... für mehr Gerechtigkeit !



Die Interessenvertretung aller Motorradfahrer

☐ MITGLIEDSCHAFT

☐ SCHNUPPERMITGLIEDSCHAFT

Mitgliedsnummer
(wird vom BVDM ausgefüllt)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Name / Vorname

Straße / Postfach

PLZ / Wohnort

Motorradclub

BVDM - Verein:

☐ Ja / ☐ Nein

Ehepartner
von Mitglied



Nationalität

Geb.- Datum

Beruf

Ort

Datum

Unterschrift*

Für Rückfragen und
weitere Informationen
wende Dich bitte
an unsere Geschäftsstelle

BVDM
Geschäftsstelle
Carl-Zeis-Straße 8
55129 Mainz

Tel.: 06181 / 503280
Fax: 06181 / 503281

Öffnungszeiten:

Mo., Di., Mi. 8.00 - 16.30
Do. 8.00 - 17.30
Fr. 8.00 - 14.00
Mittagspause 12.00 - 12.30

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit einverstanden, daß der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. den von mir laut Beschluß der Hauptversammlung zu zahlenden Jahresbeitrag von meinem Konto Nr. _____ BLZ: _____

bei _____ mittels Einzugsbeleg abbuchen läßt.

Name: _____ Vorname: _____

Mitgliedsnummer (falls bekannt): _____

Ort _____ Datum _____

Unterschrift*: _____

* bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters