

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



BALLHUPE



Politik

Tips & Termine

kann passieren ...

Reise Gardasee

ELEFANTENTREFFEN 2002

Leserbriefe

JHV 2002

EDITORIAL

EDITORIAL

Liebe Leser

In der September-Ausgabe der Ballhupe wurde die neue Satzung veröffentlicht, hierbei ist leider ein Fehler bei der Veröffentlichung aufgetreten. Die Satzung ist natürlich nicht seit 29. April 2001 gültig, sondern nur der Entwurf für einen Beschluss auf der kommenden Jahreshauptversammlung. Wir bitten diesen Fehler zu entschuldigen.

Das Europäische Gespannfahrtreffen fand vom 07. bis 09. September in Sankt Andreasberg im Harz statt. Wir nutzten diese Gelegenheit und führten dort am 08. September auch die Bundesbeiratsitzung durch. Mit Frank Klemens reiste ich bereits am Freitag an und wir waren bis Sonntag bei dem Treffen mit anwesend. Leider waren bei der Beiratsitzung sehr wenige anwesend, von den 105 eingeladenen Mitgliedern waren nur 16 gekommen.

Am darauffolgenden Mittwoch traf ich mich dann mit Harald Hormel in Berlin, dort hatten wir einen Gesprächstermin im Verkehrsministerium. Hierüber hat Harald einen Beitrag veröffentlicht.

Die Geschäftsstelle hat nun auch ein neues Aussehen bekommen. Am 10. Oktober fuhr Babs mit mir nach Mainz, wo bereits Frank auf uns wartete und wir räumten die Geschäftsstelle aus. Am Donnerstag wurden dann mit Hilfe von Michael Lenzen die Wände mit neuer Farben versehen und alles wieder eingeräumt. An dieser Stelle möchte ich mich auch noch ganz besonders bei Wolfgang Schmitz für die neuen Büromöbel bedanken.

Am Flughafen in München war am 27. Oktober die Abschlussveranstaltung der Aktion „Ankommen statt Umkommen 2001“. Ingrid Crha und Christian Könitzer betreuten dort einen Infostand und machten für uns Werbung. Auch hier hat Christian einen Beitrag geschrieben.

Bei der Vorstandssitzung am 03. November wurde u.a. auch über die neue Unfallversicherung verhandelt, zu diesem Zweck war auch Stefan Bobe mit eingeladen und anwesend.

Abschließend möchte ich noch einmal auf die EURO-Umstellung im Januar erinnern und an den neuen Jahresbeitrag in Höhe von 48 EURO, dazu dann an anderer Stelle von Frank mehr.

HaJo



Hans-Joachim Lierbach

Vorsitzender

INHALT

Politik		Hommage	
Ankommen statt Umkommen	4	Vivre la Gummikuh	31/32
Weltweite Bestimmung für Motorräder	5		
BVDM bei Staatssekretär	6/7	Reise	
		Gardasee Occidentale	33-38
		- Traumstraße der Welt -	
JahresHauptVersammlung			
Anträge zur nächsten JHV	8		
Leistungspakete des BVDM	9		
		Neuheit	
Elefantentreffen 2002		Honda präsentiert den neuen	
Kaffeestand / Helfer Anmeldung	10	umweltfreundlichen 125er Roller	39
Einladung / Anfahrtsskizze	11		
		Rechtsecke	
Regional		Ablenkungsmanöver	40
Landesverband Rhein-Ruhr	12-16	Hoffentlich Versichert	41
Elsassrallye 2001	17-19		
		Preisrätsel	
Deutschlandfahrt	20	es gibt etwas zu gewinnen ...	42
Tourenzielfahrt	21		
		Ifz	
Leserbriefe		Richtig einmotten	43
Kurze Tage - Lange Trip's	22	Sicher durch die Eiszeit	44/45
wenn wieder der Herbst ...	23	Mehr Licht mehr Sicht	45
alles um Erika Sieveke ...	24/25		
		Verkaufe	46
Ganz Aktuell		Schon gehört ???	47
Schwefelarter Kraftstoff	26		
		Buchbesprechung	
Jubilare		Elefantentreffen	48
Bernd Lange Ausgezeichnet	27		
Wir Gratulieren den Runden ...	28		
		Kann passieren ...	
Tipp's & Test's		Traummotorrad oder	
Mein Freund „Rauchende Socke“ ...	29	männermordende BRUNHILDE	49
PinLock Antibeschlag	30		
Schraubertipp	30	Termine	50
		Redaktionsschluss für BallHupe 1/2002	50

IMPRESSUM

Herausgeber:
Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion
Babs Berschneider
Riedlinger Weg 2
86949 Schöffelding
Tel.: 0 81 93/99 65 36
E-Mail: Babs@apodemus.de oder
Ballhupe@apodemus.de

ständige Mitarbeiter
Carsten R. Hoenic
Bobby Berschneider

Anzeigen
Babs Berschneider

Technische Leitung
Bobby Berschneider

Presse Service
Michael Lenzen
Wuppertaler Str. 9, 51145 Köln
Tel: 02203/2952-26 Fax: -61
Email: 110363.1126@compuserve.com

Litho und Satz:
Apodemus Werbung
86949 Schöffelding

Druck:
Kessler Verlagsdruckerei Bobingen

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :
Hans-Joachim Griesbach
Friedenheimer Str. 64
80686 München
Tel.: 089/58929955
Fax: 089/54662596
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.: 0 81 23/92006
E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:
Carl-Zeiss-Str. 8
55129 MAINZ
Tel.: 061 31/503280
Fax: 061 31/503281
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 und
Reisebericht „Gardasee“
Alfred Müller



Abschlussveranstaltung zur Aktion „Ankommen statt Umkommen 2001“

Ein ohrenbetäubender Knall erschüttert das Gelände des BMW-Fahrertrainings nahe dem Flughafen München. Glas splittert, Blech verformt sich und dann herrscht erst mal Stille. Mancher mag jetzt wohl an Horrorszenarios und Flugzeugkatastrophen denken, doch in mitten des Geländes befindet sich lediglich ein völlig deformierter PKW, der so eben aus einer Höhe von fünfzig Metern im freien Fall nach unten rauschte und dort unbarmherzig aufschlug. Die Aufprallenergie ist in etwa ebenso hoch, wie bei einer Kollision mit einem festen Hindernis aus ungefähr 50km/h. Und während die zahlreichen Besucher noch staunen, biegen bereits die Retter, in diesem Fall das BRK und die Flughafenfeuerwehr München in das Gelände ein und beginnen sofort mit der fachmännischen Rettung, bzw. Bergung des bewegungslosen Dummies.

Doch diese Simulation war nicht die einzige Attraktion bei der Abschlussveranstaltung der Bayerischen Verkehrssicherheitsaktion „Ankommen statt Umkommen“, an der sich der BVDM heuer erstmals beteiligte. Neben zahlreichen Infoständen der Polizei, und weiterer Vereine und Verbände im Dienste der Verkehrssicherheit, war auch die BMW Group mit einem Fahrzeug der Unfallforschung vor Ort und demonstrierte eindrucksvoll das Auslösen von Airbagsystemen.

Für uns Motorradfahrer besonders informativ war vor allem der Infostand der Obersten Baubehörde des Bayerischen Innenministeriums.

Dipl. Ing. Volker Spahn erläuterte mir die neusten Forschungsergebnisse. Schwere Motorradunfälle ereignen sich hauptsächlich auf Landstraßen und bei genauerer Untersuchung stellen sich bestimmte Streckenabschnitte als besonders gefährlich heraus:

Auf insgesamt knapp	58 Kilometern
waren 1997 - 1999	34 Getötete
und	103 Schwerverletzte
zu beklagen	

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung dieser Unfälle und zur Verringerung der Unfall-



folgen wurden bereits getroffen und von den einzelnen Straßenbauämtern, z.T. als Pilotprojekte, an verschiedenen Stellen in Bayern umgesetzt:

- Verbesserung der optischen Führung bzw. bauliche Verbesserungen in Kurven
- Verdeutlichung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbieten
- Freihalten der Seitenräume von gefährlichen Hindernissen
- gezielte Öffentlichkeitsarbeit



- Erfassung und Bearbeitung durch die Unfallkommissionen vor Ort

Nicht zu vergessen sind auch die an Unfall-schwerpunkten probeweise montierten Leitplanken (Siehe auch ausführlichen Bericht in der letzten BallHuPe) :

Foto 1: hier handelt es sich um einen nachträglich anzubringenden Unterfahrschutz, der im Ernstfall ein gewisses Maß der Bewegungsenergie der auftreffenden Motorradfahrer umwandeln kann und vor allem das Hängenbleiben an den Befestigungspfeosten verhindern soll.

Foto 2: hier handelt es sich um ein Modell, das in der Schweiz bereits verwendet wird. Charakteristisch ist das Kastenprofil am oberen Ende der Leitplanke, das bei einer Kollision von schräg oben die Verletzungen vermindern soll.

Abschließend ist zu bemerken, dass die gesamte Aktion ein wichtiger Schritt zu mehr Sicherheit für Zweiradfahrer im Straßenverkehr war und wir als BVDM uns daran gerne beteiligten und bei Bedarf auch im nächsten Jahr beteiligen werden.

Christian Könitzer
Regionalbüro Bayern Ost



Weltweite Bestimmungen für Motorräder

Das globale Ausmaß der FEMA-Arbeit für die Interessen der Motorradfahrer

Die FEMA war in der letzten Zeit sehr aktiv in den globalen Angelegenheiten, die in den Arbeitsgruppen (Working Parties) der europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen diskutiert wurden, die sich mit weltweiten technischen Vorschriften (WP.29) und Straßensicherheit (WP.1) beschäftigen.

Die FEMA nimmt an diesen Besprechungen immer dann teil, wenn für Motorradfahrer interessante Punkte behandelt werden. Die FEMA, der MRF (Motorcycle Riders' Foundation, USA), die American Motorcyclist Association (AMA, amerikanische Schwesterorganisation der FIM) und die Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) haben sich zur weltweiten Zusammenarbeit vereint, um die Interessen der Motorradfahrer auf Ebene der Vereinten Nationen zu Vertreten.

In der Woche vom 10.-14. September zählte es sich wirklich aus, dass die FEMA in Genf anwesend war, wo wichtige Themen wie Fahren mit Abblendlicht bei Tag für Autos, Intelligente Geschwindigkeitsadaption (ISA), Methoden zur Geräuschmessung beim Auto wie auch über Reifenmarkenbindung, die Definition für Mopeds und Motorräder und Argumente für strengere Anti-Manipulations Methoden diskutiert wurde.

FAHREN MIT ABBLENDLICHT BEI TAG (DRL)

Die Abmachung zwischen der Europäischen Kommission und der Autoindustrie gefährdete beinahe die Entwicklungen im Bereich $\geq$ Fahren mit Abblendlicht bei Tag für alle Fahrzeuge" innerhalb der Vereinten Nationen, wo eine Studie der Mitgliedsstaaten stattgefunden hatte. Die FEMA führt zur Zeit eine Kampagne zum Ausschluss von Autos aus diesem Europäischen Abkommen zum Fahren mit Abblendlicht bei Tag durch und zeigte Argumente von weltweiter Gültig-

keit auf: den fehlenden Beweis, dass die Verkehrssicherheit durch Fahren mit Abblendlicht bei Tag gestiegen sei und den Verlust der Auffälligkeit für gefährdete Verkehrsteilnehmer, wenn das Fahren mit Abblendlicht bei Tag für alle Fahrzeuge eingeführt werden würde. Die WP.1 informierte, dass weitere Forschungen betrieben werden würden – die FEMA wird sie weiterhin scharf beobachten.

INTELLIGENTE GESCHWINDIGKEITS-ANPASSUNG (ISA)

Die FEMA brachte ihre Unterstützung für die Haltung der deutschen Regierung gegen ISA zum Ausdruck. Diese Systeme stehen im Gegensatz zu einem der Grundprinzipien der internationalen Verkehrsrichtlinien: dem Fahrer eines Fahrzeuges kann zu keinem Zeitpunkt die Kontrolle entzogen werden. Wir widerlegten ebenso das gängige Argument, ISA und Geschwindigkeitsbegrenzer seien gleiche Technologien. Geschwindigkeitsbegrenzer regulieren auf eine bestimmte Endgeschwindigkeit hin, lassen dem Fahrer jedoch die Möglichkeit, seinen Fahrstil anzupassen, während ISA-Systeme die Geschwindigkeit nach vor Ort gegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen durch das Zulassen von Fremdeinwirkung reduzieren. Die WP.1 erkannte, dass dieser Punkt noch genauerer Forschungen bedarf. Lasst uns dafür sorgen, dass sich der gesunde Menschenverstand durchsetzt!

METHODEN ZUR GERÄUSCHMESSUNG BEI AUTOS

Obwohl dieses Thema Motorräder nicht direkt betrifft, ist es wichtig, die Standpunkte in diesen Diskussionen zu kennen, um Präzedenzfälle parat zu haben, wenn eine Methodik für Motorräder in Betracht gezogen wird. Es gibt scheinbar eine Übereinstimmung, die Geräuschmessung eher mit leichtem Gas als mit Vollgas vorzunehmen. Das ist ganz offensichtlich ein positiver Aspekt was das Antriebsgeräusch anbelangt. Autoreifen wurden ebenfalls als hoher prozentualer Anteil an der Gesamtlärmentwicklung genannt. Motorräder haben dieses Problem nicht, also muss wenn die Diskussion

auf Motorradlärm kommt, akzeptiert werden, dass das kein Thema ist. Die weitere Senkung von Geräuschgrenzwerten wird Thema eines europäischen Antrages sein, der 2003 veröffentlicht werden soll. Die FEMA argumentiert, dass die wahre Lösung, das Problem Motorradlärm anzupacken sei eher mit einer zwangsweisen Durchsetzung zu erreichen als Grenzwerte unter typengemäßer Gesetzgebung herabzusetzen.

ANTI-MANIPULATION

Argumente, strengere Anti-Manipulationsmaßnahmen für Motorräder einzuführen wurden während einer Diskussion um die Definition von Mopeds und Motorrädern laut. Die dafür genannten Gründe waren Lärm und Leistungszunahme. Die WP.1 schien das Gegenargument der FEMA zu akzeptieren, dass die europäische typengemäße Gesetzgebung gerade zwei Jahre zuvor in Kraft getreten war und es zu früh sei, ihre Effizienz zu bewerten.

Bob Tomlins, amtierender Generalsekretär der FEMA, Teilnehmer an den UN-Meetings, sagte: $\geq$ es ist sehr wichtig, dass die Interessen der Motorradfahrer im globalen Harmonisierungsprozess Vertreten werden. Die Fahrerverbände auf der ganzen Welt haben das verstanden und versuchen durch ihre Zusammenarbeit gemeinsam sicherzustellen, dass die Motorräder die wir in zwanzig Jahren kaufen und fahren werden auch Motorräder sind, die wir kaufen und fahren wollen."

Auch abgesehen von der Teilnahme an UN-Meetings ist die FEMA sehr aktiv und hat ein inoffizielles Dokument über die Ansichten der Fahrer/Verbraucher über die gewünschten Prioritäten bei globalen technischen Vorschriften für Motorräder vorgelegt. Eine gute Neuigkeit ist, dass die WP 29 zugestimmt hat, es bei einer kommenden Sitzungen Anfang November zu berücksichtigen. Wir werden Euch auf dem Laufenden halten ...

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung Heike Weller



BVDM bei Staatssekretär Stephan Hilsberg

Gemischte Gefühle bei Gesprächen am 12. September 2001

Drei Themenbereiche standen im Mittelpunkt eines Gespräches des BVDM mit Stephan Hilsberg, parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen. Überlagert wurden die Erörterungen zur Umweltuntersuchung für motorisierte Zweiräder, die Neugestaltung der Kfz-Steuer sowie die Problematik des Tagesfahrlichts für alle Fahrzeuge im Berliner Ministerium durch die am Vortag stattgefundenen Terrorereignisse des 11. September 2001.

So fragten sich BVDM-Vorsitzender HaJo Griesbach und Harald Hormel, ob der vorbereitete Termin überhaupt stattfinden werde. Umso erfreulicher war dann der zur Verfügung stehende großzügige Zeitrahmen. Das Gesprächsklima sowie die Ergebnisse zeigen, dass der BVDM mit seiner Arbeit als Interessenvertretung der Motorradfahrer den richtigen Weg eingeschlagen und mit Staatssekretär Stephan Hilsberg, welcher durch Christoph Albus unterstützt wurde, einen interessierten und offenen Gesprächspartner gefunden hat.

Bei der Umweltuntersuchung zeichnen sich im wesentlichen die auch schon der in der letzten Ballhupe vorab veröffentlichten Einzelheiten ab. So soll die Umweltuntersuchung nicht jährlich, sondern nur in Zu-

sammenhang mit den normalen TÜV-Terminen (Hauptuntersuchung – HU) fällig werden. Diese Frist wird allerdings für Motorräder ohne Einspritzung und G-Kat dann im Rahmen einer Felduntersuchung dahingehend überprüft, ob diese Motorräder genügend stabile Einstellwerte aufweisen. Für die Motorräder soll die Hauptuntersuchung (HU) und Umweltuntersuchung verordnungsrechtlich zusammengeführt werden. Darin wird dann der Bereich der Kraftrad-Abgasuntersuchung (KAU) eine eigenständige Teiluntersuchung. Dies ist nicht für die Kraft-rad-Geräuschuntersuchung (KGU) vorgesehen. Diese soll als nicht obligatorischer Block neben der KAU nur bei konkretem Anlass durchgeführt werden. Allerdings soll bei den Vorschriften der HU verstärkt auf die „normale“ Überprüfung des ordnungsgemäßen Zustands der Auspuff- und Luftfilteranlage eingegangen werden, damit die Prüfer zu verstärkter Aufmerksamkeit hinsichtlich möglicher Defekte und/oder Manipulationen aufgefordert werden. Die Plakette für den Auspuff ist entgegen unserer Auffassung immer noch nicht vom Tisch. Allerdings soll sie jetzt nicht mehr als Prüf-, sondern als „Lebenszeit-Plakette“ vergeben werden. Dies bedeutet dann auch, dass bei einem Austausch mit einer anderen zugelassenen Auspuffanlage nicht extra zum TÜV marschiert werden muss, sondern die Plakette erst bei der nächsten regulären Hauptuntersuchung vergeben wird. Dies macht nach BVDM-Meinung eine solche Plakette erst Recht unsinnig. Kleben um des Klebens willen oder Hauptsache eine Plakette.

Die BVDM-Forderung nach einer Verlängerung der Frist für die erste Hauptuntersuchung nach der Neuzulassung auf 3 Jahre wurde von Staatssekretär Hilsberg offen aufgenommen. Er weist allerdings darauf hin, dass dann Motorräder auch von der sich verstärkenden Diskussion mit erfasst werden, wenn es um eine Verringerung der TÜV-Intervalle für ältere Fahrzeuge geht. Hier wird der BVDM-Vorstand das weitere Vorgehen noch intensiv beraten. Allerdings zeichnete sich auch schon bei der Berliner

Besprechung ab, dass es keine Sicherheit vor verkürzten Prüffristen für ältere Motorräder geben wird, auch wenn diese ihren Sonderstatus bei der Frist der ersten Untersuchung behalten. Im Zweifel ist eventuell zu befürchten, dass wir bei dem Nachteilen gleichgestellt werden und Vorteile wegen einer angeblichen Sonderrolle trotzdem nicht genießen dürfen.

Der Vorstand ist an Eurer Meinung interessiert, welchen Weg wir einschlagen sollen: Erste Prüfung nach 3 Jahren und einjährige Prüfung für ältere Motorräder mit einer höheren Wahrscheinlichkeit in Kauf nehmen, oder erste Prüfung wie bisher nach 2 Jahren und mit etwas höherer Wahrscheinlichkeit eine einjährige Prüfung älterer Motorräder verhindern???

Schreibt Eure Meinung an die Geschäftsstelle, Carl-Zeiss-Str. 8, 55129 Mainz, sendet ein Fax an 06131/503280 oder mailt uns an info@bvdm.de.

Zunächst soll nun ein zwischen den Ministerien für Verkehr und Umwelt abgestimmter Regierungsentwurf einer Rechtsverordnung zur Umweltuntersuchung vorgelegt werden. Der BVDM wird innerhalb des offiziellen Beteiligungsverfahrens als Fachverbände dazu ausführlich Stellung nehmen und vorhandene Missstände anprangern können. Der Bereich der Kosten wird bis dahin ebenfalls geklärt sein müssen. Auf unsere Forderung nach einer Begrenzung des Preises für eine Umweltuntersuchung unter Einbeziehung des Verhältnisses der HU-Kosten zwischen Pkw und Motorrad haben wir erneut hingewiesen. In diesem Rahmen wird dann auch unsere Lobbyarbeit bei den Fachministerien der Bundesländer zur Unterstützung unserer Forderungen ansetzen. Verlässliche Zeitplanungen sind unseres Wissens angesichts anderer aktueller Schwerpunktthemen in der Politik nicht bekannt.

Eine Reform der Kfz-Steuer für Motorräder ist wohl für 2002 nicht mehr zu erwarten. Staatssekretär Hilsberg wies auf die Federführung durch das Bundesfinanzministerium hin. Er betonte jedoch auch, dass



sich die Bundesregierung der sozialen Komponente einer Erhöhung für schadstoffarme, ältere Fahrzeuge bewusst sei, da diese zu einem überdurchschnittlich hohen Anteil von Personen mit niedrigerem Einkommen gefahren würden. Er wolle diesen Gesichtspunkt in die Diskussion verstärkt mit einbringen.

Des weiteren sei für eine Besserstellung von schadstoffarmen Fahrzeugen die Festlegung der Schadstoffnormen Euro II und II durch die Europäische Union notwendig. (Hier herrscht jedoch Unklarheit über den ab 2006 anzuwendenden Fahrzyklus für die Prüfung vor, so dass deren Verabschiedung offen ist. Zwischen unserer europäischen Dachorganisation FEMA und dem Herstellerverband ACEM ist es dazu entgegen der früher einheitlichen Meinung mittlerweile zu einer Auseinandersetzung gekommen – die Redaktion)

Die BVDM-Vorstellungen für eine technisch und finanziell machbare und somit attraktive Nachrüstnorm werden von Seiten des Bundesverkehrsministeriums grundsätzlich begrüßt. Hier sollen die Fachgespräche nach der Normenfestlegung auf europäischer Ebene weitergeführt werden. Staatssekretär Hils-

berg will sich auch der Forderung nach ausreichenden Übergangsfristen annehmen, welche alleine für die Schaffung der technischen Voraussetzung von Nachrüstungen notwendig sein werden.

HaJo Griesbach und Harald Hormel bewerteten für den BVDM die Gesprächsergebnisse zum schadstoffarmen Motorrad und der Kfz-Steuer abschließend soweit positiv, dass es hier wohl mittelfristig zwar zu einer steuerlichen Verteuerung nicht schadstoffarmen Motorräder kommen wird, hier allerdings mit ausreichenden Übergangsfristen, Nachrüstmöglichkeiten und einer unter Pkw-Niveau angesiedelten Höhe des Steuersatzes zur zumindest teilweisen Berücksichtigung der Interessen der Motorradfahrerinnen und -Fahrer gerechnet werden kann.

Die momentan auf Ebene der Europäischen Union laufende Diskussion zur Einführung des Tagesfahrlichts für Pkw wird von Staatssekretär Hilsberg kritisch gesehen. Die BVDM-Auffassung, dass die vorgesehenen technischen Vorrichtungen bei Pkw zum automatischen Fahren mit Licht zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit für motorisierte Zweiräder führen, wird von ihm ebenfalls als relevant angesehen.

Die durch das alleinige Tagesfahrlicht für motorisierte Zweiräder erreichte Aufmerksamkeit und erhöhte Wahrnehmung wird dann verloren gehen. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob dies ein Sektor ist, der innerhalb der Europäischen Union unbedingt harmonisiert werden muss.

Das Bundesverkehrsministerium will unser Ansinnen durch die Forderung nach einer Verkehrsuntersuchung auf europäischer Ebene mit dem Schwerpunkt der Einbeziehung der südlichen Länder unterstützen, sodass nach Vorliegen der Ergebnisse entsprechende Mehrheiten in der Kommission gegen das obligatorische Tagesfahrlicht für alle Fahrzeuge gesucht werden sollen.

Zum Abschluss des Gesprächs wurde ein regelmäßiger Meinungsaustausch auf dieser Ebene vereinbart, welcher die laufenden Kontakte zwischen den Fachabteilungen des Verkehrsministeriums und dem BVDM ergänzen soll. Dieses Angebot wird der BVDM gerne aufgreifen und für die Motorradfahrerinnen und -Fahrer positiv nutzen.

H.H.



Das Foto zeigt von links nach rechts Harald Hormel, HaJo Griesbach, Staatssekretär Stephan Hilsberg und Christoph Albus



ANTRÄGE ZUR NÄCHSTEN JHV

Bei der nächsten Jahreshauptversammlung soll die Satzung in ihrer neuen Fassung komplett beschlossen werden, wie sie ja bereits veröffentlicht wurde.

Die Satzungsänderung ist hauptsächlich wegen der geänderten Gesetzgebung zur Gemeinnützigkeit erforderlich.

Weitere Anträge sind natürlich möglich, die bitte bis spätestens 31. Januar 2002 an die Geschäftsstelle zu richten sind. Alle Anträge und die Tagesordnung der JHV werden dann nach dem Elefantentreffen im kommenden Februar verschickt.

An dieser Stelle möchte ich bereits vorab zur JHV 2002 Einladen, die am 27. April 2002 um 14 Uhr im Naturfreundehaus in Königstein / Sächsische Schweiz stattfinden wird.

Zimmerreservierung ist möglich, hier zwei Kontaktadressen.

Naturfreundehaus Königstein
(Sächsische Schweiz)
Halbestadt 13 in 01824 Königstein
Tel. 035022/99480
Fax 035022/43471
Ü/VP 32 EURO
Ü/HP 29 EURO
(Kinder ermäßigt)

Das Haus ist an diesem Wochenende ausgebucht, bitte unbedingt mit Angaben, dass Ihr unter der Reservierung BVDM/Kunath buchen möchtet.

Touristeninformation, Zimmervermittlung
Schreiberberg 2 in 01824 Königstein
Tel. 035021/68261 oder 68892
Mo - Fr 9.00-12.00 und 14.00-18.00 Uhr
Sa 9.00-12.00 Uhr

Ein Campingplatz mit sanitären Anlagen und Gaststätte befindet sich auf der anderen Elbseite, zu erreichen per Straße über Bad Schandau oder mit der Fähre, wo allerdings nur ca. 5 Mopeds Platz haben.

Camping Königstein
Inh. Jürgen Mascher
Schandauer Str. 25 e in 01824 Königstein
Tel./Fax 035021/68224
Ü 4.09 EURO,
Kind (6 - 14 Jahre) 3,07 EURO
Auto und Wohnwagen, Wohnmobil
6,14 EURO
Auto 3,07 EURO
Zelt 3,07 EURO
Motorrad 2,05 EURO
Diese Preise sind von 2001, werden sich aber nicht ändern.

Auch haben wir für dieses Jahr wieder eine Kinderbetreuung organisiert, wo unsere Kids von 13 bis 18 Uhr in gute Hände gegeben werden können, hierfür hat sich eine Erzieherin bereiterklärt. Kosten wird die Betreuung 15,- EURO pro Kind. Anmeldungen sind dringend notwendig, da ggf. ein 2. Erzieher notwendig wird, und an mich zu richten.

Gesucht wird:

Einen Referenten oder Referentin für Versicherungen, der möglichst in Branche beschäftigt ist.

Unser jetziger Referent hat die Branche gewechselt und möchte sein Ehrenamt zur Verfügung stellen, der immer auf dem aktuellen Stand ist. Bitte wendet Euch an die Geschäftsstelle.

Als ich bei der JHV Ende April wieder für das Amt des Sportwartes kandidierte, wusste ich noch nicht wie weit meine berufliche Veränderung sich auf die Verbandsarbeit auswirkt. Heute weiß ich es und ziehe die Bremse!

Deshalb stelle ich mein Amt bei der JHV in Dresden zur Verfügung. Nun gilt es einen Nachfolger zu finden. Also, wer den Umgang mit der Landkarte beherrscht, Teamfähig ist, ein bisschen Fantasie hat und schon immer wissen wollte, wie die Verbandsarbeit aussieht, der kann sich bei mir melden. Ich erkläre dann meinen Job und auch andere Aufgaben des BVDM.

Ihr erreicht mich unter 0511/331379 und sprecht auf den AB, da ich Schichtdienst habe.

Matthias Nötel

HaJo





Die auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung beschlossene Beitragserhöhung auf 48,- EURO hat allgemein sehr viele Fragen aufgeworfen. Einerseits belegen die Fakten die Notwendigkeit einer Beitrags-erhöhung, andererseits stößt diese relativ starke Anhebung verständlicherweise bei einigen Mitgliedern auf Unverständnis. Wie der Vorstand auf der JHV dargelegt hat, ist diese Erhöhung aber zwingend notwendig, um unsere Arbeit im bisherigen Umfang weiter leisten und vor allem die Geschäftsstelle weiter Betreiben zu können. Die Zuschüsse des Arbeitsamtes für unseren Geschäftsstellenleiter Frank Klemens sind ab September entfallen, so dass wir die vollen Kosten tragen müssen.

Das ist ohne einen erhöhten Mitgliedsbeitrag nicht zu finanzieren.

Auch die politische Arbeit ist ohne einen finanziellen Mehraufwand, der alleine schon durch den für den zuständigen Referenten weiteren Weg (statt Bonn nach Berlin) entsteht, nicht mehr zu leisten.

Zudem erweitern wir regelmäßig unser Leistungspaket, zum Beispiel die Versicherungen, so dass auch hier höhere Kosten auf uns zu kommen.

Deshalb listen wir hier noch einmal unser Leistungs-paket auf, das auch künftig regelmäßig erweitert werden soll.

Leistungspakete des BVDM

Der BVDM gliedert sich in drei große Gruppen auf: **Einzelmittglieder, Vereine und kooperative Mitglieder.**

Für jede Gruppe haben wir ein geeignetes und interessantes Angebot zusammengestellt.

Leistungspaket für Einzelmittglieder:

- viermal jährlich eine Ballhupe frei Haus
- einmal jährlich den großen BVDM Touren- und Treffenkalender frei Haus mit der Möglichkeit, eigene Termine aufnehmen zu lassen.
- vergünstigter Einkauf über den BVDM-Service
- vergünstigter Einkauf bei vielen Händlern
- geringerer Eintritt bei BVDM-Veranstaltungen
- Veranstalter-Haftpflichtversicherung, kostenlos über den Mitgliedsbeitrag
- Gruppen-Unfall-Versicherung, kostenlos über den Mitgliedsbeitrag (gilt nicht für kooperative Mitglieder)
- Einzelunfallversicherung zu günstigen Konditionen (gilt nicht für kooperative Mitglieder)
- In- und Auslandschutzbrief für alle auf den Halter zugelassene Fahrzeuge (Auto und Motorrad, oder mehrere Motorräder) zu einem günstigen Preis
- kostenlose Beratung in Versicherungsfragen
- Hilfestellung bei Veranstaltungen, Verleih von Messe- und Ausstellungsmaterial, weitgehend kostenlos
- Lederleasing für Kinder
- Technische Weiterbildung und Beratung, teilweise kostenlos, Seminare für Mitglieder zu ermäßigten Preisen
- kostenlose Beratung in Fragen zum Verkehrsrecht
- vergünstigte Teilnahme an BVDM-Sicherheitstrainings nach DVR-Standard
- kostenlose Beratung in Fragen des Vereinsrechts
- vergünstigte Teilnahme bei Veranstaltungen bei Moto-Aktiv
- und natürlich die Interessenvertretung

Zusätzliches Leistungspaket für Vereine:

- Mitgliederverwaltung und Beitragserhebung für den Verein auf Wunsch
- Information durch Rundschreiben
- Arbeitsmittel (Papier, Stempel etc.) größtenteils kostenlos
- Versorgung der Vereinszeitschrift mit aktuellen Informationen über den Ballhupe-Agentur-Dienst kostenlos
- Unterstützung durch Ärzte der AMA bei eigenen Veranstaltungen



Zusätzliches Leistungsangebot für kooperative Vereine:

- vergünstigte Anzeigen in der Ballhupe
- Werbung mit der Mitgliedschaft im BVDM
- Information durch Rundschreiben
- Unterstützung bei Veranstaltungen



Elefantentreffen vom 01.02.02 – 03.02.02

Der Rennsportclub Pfaffenhofen e.V. wird selbstverständlich auch 2002 das Elefantentreffen im Bayrischen Wald mit seinem schon fast traditionellem Kaffeestand unterstützen.

Den Teilnehmern steht wieder KOSTENLOS (eine kleine Spende ist natürlich willkommen) heißer Kaffee und Tee zur Verfügung. Hierfür stehen wir am Freitag den 01.02.2002 auf der Autobahn BAB A92 München – Deggendorf, Richtung Deggendorf auf dem 2. Parkplatz (ausgeschildert „mit WC“) nach dem Autobahnkreuz Neufahrn (km 41,5) in der Zeit von 11.00 Uhr bis 17.00Uhr für die Motorradfahrer bei jedem Wetter bereit. Wie bereits in den vergangenen Jahren ge-

wohnt haben wir wieder einen Gasstrahler zum Aufwärmen dabei. Sollte es regnen oder schneien, bauen wir wieder unsere geschlossenen Pavillons zum Unterstellen auf.

Bei der letztjährigen Aktion konnten wir ca. 180 Motorradfahrer begrüßen und mit wärmenden Getränken sowie „Handkuchen“ versorgen. Wir freuen uns auch in diesem Jahr wieder auf zahlreichen Besuch und hoffen, dass wieder wie in den vergangenen Jahren auch die weit gereisten Biker aus Italien, Schweiz, Frankreich, Spanien, Portugal und Marokko bei uns wieder einen „Boxenstopp“ einlegen.



Mit freundlichen Grüßen
Klaus Burgstaller
1. Schriftführer

Helferanmeldung für das Elefantentreffen 2002 in Thurmansbang/Solla, Bayrischer Wald



Ich stelle mich für das Elefantentreffen 2002 als Helfer zur Verfügung:

Anmeldungen bitte an: Renate Seeger, am Flutgraben 64, 51067 KÖLN, Tel./Fax: 0221/691908

NAME: _____ Alter: _____ Jahre

Anschrift: _____

Telefon: _____ Telefax: _____

Anreisetag: _____ Abreisetag: _____

Ich bin zum Helfen bereit:

Montag Dienstag Mittwoch Donnerstag Freitag Samstag Sonntag

Eine Unterkunft: besorge ich mir selbst / besorgt mir der BVDM

Ich übernachte: im Zelt / in einer Unterkunft / im Matratzenlager

Ich komme mit _____ weiteren Helfern

Ort: _____ Datum: _____ Unterschrift: _____

Nichtzutreffendes bitte streichen!



Einladung zum 46. ET 2002

Fünfundvierzig Elefantentreffen liegen hinter uns. Ein gutes Dutzend davon hat schon im Bayerischen Wald stattgefunden, und dennoch wächst immer wieder gegen Ende des Jahres die Vorfreude, und Spannung kommt auf: Wie wird das Wetter Ende Januar sein? Sind die Straßen befahrbar? Welche von unseren Freunden und Bekannten treffen wir wieder? Schützt die Winterkleidung ausreichend und ist die Batterie auch bei der Kälte stark genug?

Für die Organisatoren ergeben sich noch ein paar Fragen mehr und auch solche anderer Art. Sie kreisen um die Anzahl der Besucher und Helfer, den Materialbedarf, die Zusammenarbeit mit Ämtern, Firmen und Körperschaften, die Erfüllung der behördlichen Auflagen und natürlich um das liebe Geld. All das kann aber unsere Begeisterung für das große alte Elefantentreffen nicht mindern.

Ich lade jeden von Euch herzlich ein, nach Thurmansbang-Solla an die Stock-Car-Bahn zu kommen und den Reiz des traditionsreichsten Wintertreffens für Motorradfahrer zu Erleben. Ihr seid als Besucher

oder als Helfer ebenso willkommen. Der Eintritt kostet 15,- Euro, BVDM-Mitglieder zahlen die Hälfte.

Helfer zahlen keinen Eintritt, brauchen nicht mit dem Motorrad anzureisen und werden während der Einsatzzeiten beköstigt. Bei der Quartiersuche und der Vermittlung von Fahrgemeinschaften sind wir behilflich. Wenn alles gut klappt, erhalten sie ein Taschengeld.

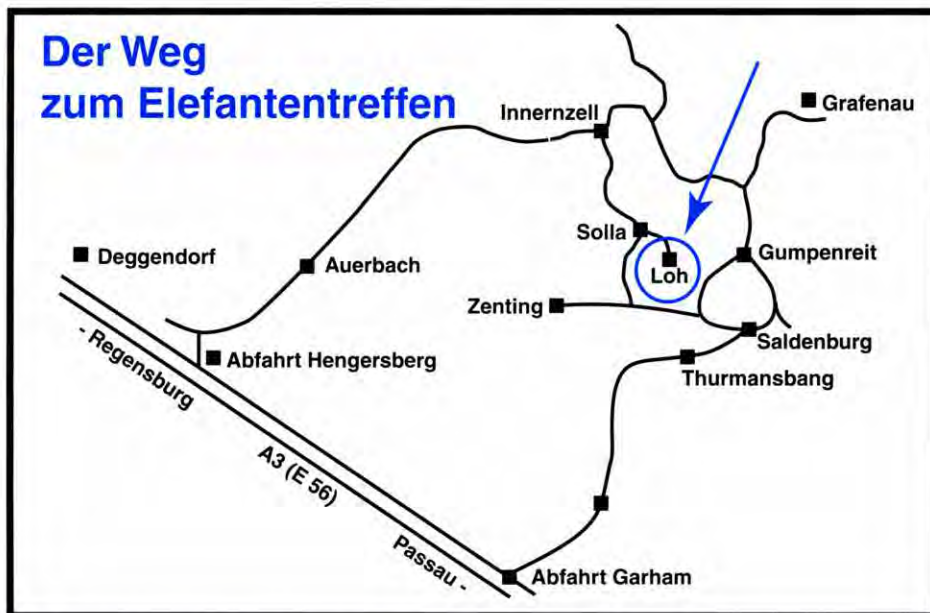
Was steht einer Anmeldung als Helfer jetzt noch im Wege? Telefonische Auskunft erteilt der Schreiber dieser Zeilen unter 02191 - 65872 (auch Fax). Informationen über das Elefantentreffen gibt es auch im Internet unter www.bvdm.de/elefanten

Helfer-Anmeldungen bitte an:

Renate Seeger, Am Flutgraben 64, 51067 Köln

E-mail: renate.seeger.rs@bayer-ag.de

Horst Orlowski



Bitte beachtet auch die Buchbesprechung vom Elefantentreffen auf Seite 42 ! Es gibt auch etwas zu gewinnen!!!



Landesverband Rhein-Ruhr e.V.

im Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Jahresrückblick über einige unserer Veranstaltungen 2001



Wer rastet der rostet - LVRR Sicherheitstrainings 2001

Zum Entrostern nach der Winterpause führten wir an zwei Wochenenden im April vier BVDM-Sicherheitstrainings in Langenfeld durch. Das Wetter war an allen Trainingstagen gut, die zahlreichen Wünsche nach Regen konnten leider an keinem der Tage erfüllt werden. Wir werden im nächsten Jahr nachbessern (oder für die Bremsübungen auf nasser Fahrbahn wieder den Gartenschlauch bemühen). Wie bei unseren Trainings üblich, wurde auch wieder auf das leibliche Wohl geachtet. Die Verpflegungsmannschaft bestand aus Claudia, Michael, Bernd, Horst und Wolfgang. Insgesamt 78 Teilnehmer nutzten die Gelegenheit zur Wiedereingewöhnung, davon rund ein Drittel Teilnehmerinnen! 30 Teilnehmer kamen aus dem Mitgliederkreis des LVRR; 7 Teilnehmer dürfen wir als neue Mitglieder in LVRR und BVDM begrüßen. Unsere Trainings-Termine für die kommende Saison werden wir rechtzeitig im LV-Rundbrief, im Touren- und Treffen-Kalender und unter www.bvdm.de bekannt geben.

WS

BVDM-Stand bei der Polo-Fete am 05.05.01 in Düsseldorf

Nach Ankündigungen in Presse, Radio und Fernsehen kamen ca. 18.000 Besucher zur Polo-Biker-Fete in den Reisholzer Hafen. Das LV-Zelt mit dem LV- und BVDM-Info Stand wurde direkt neben „Brösel“ vom Semmel-

verlach aufgebaut. Da es vermutlich nichts wichtigeres gibt als eine Bierdose vom Werner-Schöpfer signieren oder sich mit ihm fotografieren zu lassen, konnten wir eine kilometerlange Warteschlange mit BVDM und LVRR-Informationen versorgen. Bilder und Videos vom Elefantentreffen sorgten ebenfalls für reges Interesse. Kartonweise wurden Touren- und Treffen-Kalender, Ballhupen und ET-Programmhefte verteilt. Für die Polo-Tombola zu Gunsten der Kinder-Krebshilfe Düsseldorf wurden wieder Preise gestiftet. Unter anderem eine Teilnahme für ein BVDM-Sicherheitstraining. Erste-Hilfe-Sets aus dem Bestand des BVDM-Service wurden mit Sonderpreis ausverkauft. Es konnten zwei weitere Neumitglieder gewonnen werden. Einen davon, Jochen, konnten wir am folgenden Clubabend erstmals begrüßen. Vielen Dank an die Standbesetzung Arno, Rosemarie, Engelbert, Michael, Alfred, Bernd und Wolfgang.

WS

LVRR- und ET-Helfer- treffen in der Eifel 06.07-08.07.2001

Zum fünften LVRR- und ET-Helfertreffen in der Eifel kamen 63 Besucher, darunter 18 Kinder. Es waren 20 Helfer des Elefantentreffens dabei. Auch die bayerischen Freunde aus Loh, Helga und Rudi Poschinger fanden den Weg zum Nürburgring. Im Wohnmobil mitgebracht wurde von Ihnen 30 l Wolferstätter im Fass, Leberkäs und frisches Bauernbrot aus Solla. Zusammen mit den leckeren Schwenkbraten von unserem Metzger in Döttingen und noch etlichen Bit's war ein schöner Abend mit vielen Benzingesprächen garantiert. Vom eingeladenen BVDM-Vorstand fanden sich HaJo (mit Tochter) und Bernhard ein. Das druckfrische Elefanten-

treffen-Fotobüchlein wurde von HaJo mitgebracht und konnte exklusiv gekauft werden. Die traditionelle Jux-Rallye fand erstmals am Samstag statt, ausgerichtet von Bernd und Willi. Ausgearbeitet war sie von Lorenz, der leider durch die Arbeit verhindert war. Die Strecke war sehr schön mit vielen kleinen und kleinsten Sträßchen. Aufgaben waren z.B. Kirschkerne weitspucken und Holz sägen. Gleichzeitig fand am Nürburgring der Oldtimer-Grandprix statt. Einige unserer Besucher nutzten hier die Gelegenheit zum „Benzin riechen“. Im Anschluss an das Treffen fand die LV-Eifelwoche statt mit vielen Kindern, Enkelkindern und viel Spaß. Dank an die Helfer Horst, Bernd, Willi, Uli, Diana und Wolfgang.

WS

Luxemburg Ori, 17. - 19.08.2001

Hallo Leute, ich möchte Euch heute ein wenig über die Luxemburg Ori erzählen um vielleicht den ein oder anderen dafür zu interessieren. Begonnen hat alles 1989 nachdem ein gewisser Sauerländer jedes Mal wenn ich ihn traf auf mich eingeredet hat doch wieder eine Orientierungsfahrt in Luxemburg zu organisieren. Nun, ich habe mich Breitschlagen lassen, da die Voraussetzungen mit einer wunderschönen Landschaft, guten Straßen, netten Leuten, schönen Quartieren und einem prima Campingplatz besser nicht hätten sein können.

So trafen sich am letzten Augustwochenende 1989 bei herrlichstem Sommerwetter 44 Motorradfahrer nebst Anhang auf dem Campingplatz in Kautenbach zu einer ORI der etwas härten Art mit Schotter, Feldwegen usw.. Im Laufe der Jahre hat sich, was die Streckenführung angeht, so einiges verändert, so fahren wir mittlerweile fast aus-



Bernd Luchtenberg mit Bodyguard und Fan's ...

schließlich über Asphalt oder aber wirklich nur über sehr gut zu bewältigende Feldwege. Wir haben damit nicht nur der Entwicklung der Motorräder (teure Verkleidungen, tiefhängende Gespanne usw.), sondern und vor allem auch den Wünschen der Teilnehmer Rechnung getragen. Auch wurde zwischenzeitlich neben der „Profiklasse“ eine wie wir sie nennen „Touristenklasse“ eingeführt, die im wesentlichen die gleiche Strecke, jedoch ohne jede Zeitwertung bewältigen muss. Interessant und richtig was für die Beruhigung der Nerven ist das Rahmenprogramm. Wir

treffen uns zum großen Teil bereits am Freitag, um am Abend gemütlich beim Grillen, Musik machen (jedes Instrument ist willkommen), schmutzige Lieder singen usw. das Wochenende einzuläuten. Nach der Ori am Samstag (ca. 100 - 120 Km, ca. 4 Std. von 13 - 17 Uhr) hat bis zur Siegerehrung jeder genug Zeit um sich frisch zu machen, Essen zu gehen oder auf dem Campingplatz sein Grillfleisch zu verwerten. So ca. um 20:30 Uhr findet dann die mit Spannung erwartete Siegerehrung statt, anschließend siehe Samstag. So wie dieser Bericht ist dann auch leider wieder eine Luxemburg Ori zu Ende und es geht am Sonntag mit dem festen Vorsatz bei der 14. Luxemburg Ori wieder dabei zu sein Richtung Heimat.

Ingo Bläske



... was es nicht alles gibt...



Deutschlandfahrt

31.08. – 02.09.2001

Wie alljährlich fand Anfang September die Deutschlandfahrt statt, diesmal mit Zielort Witzenhausen in der Nähe von Kassel. Für unseren Verein (LVRR) ist diese BVDM Veranstaltung von hohem Stellenwert, egal ob als Teilnehmer oder Helfer. Martin Schumann signalisierte uns, dass er in diesem Jahr nicht so viele Helfer benötigen würde. So ergab es sich, dass wir mehrere Mannschaften mit insgesamt 15 LV-Startern melden konnten. Wie so oft gingen unsere Mannschaftsmeldungen mal wieder zu spät bei Martin ein. Dadurch stand trotz erhöhter Zahl der Mannschaftsnennungen nur ein Pokal zur Vergabe. Aber Trödelei muss halt bestraft werden, und somit gingen wir leer aus. Wir persönlich (Willi/Britta BMW R100GS) fuhren einige Streckenabschnitte zu dritt, d.h. mit Wolfgang Werner (CBX) und Wolfgang Schmitz (BMW R80 GS). Dieses Zusammensetzung ergab sich zufällig an unserem Startpunkt Kröterberg. Das Trio entpuppte sich als ein zügiges, aufeinander eingestelltes Team. Aber schon nach kurzer Zeit wurde der Zusammenhalt auf eine harte Probe gestellt. Erlebnisse wie: Umleitungen in Ostdeutschland (Wolfgangs Freundschaft lebt), Schwingenbruch von Wolfgang Werner, Bruch des Schalthebels von Wolfgang Schmitz und mein rauchender Anlasser (ab da musste Britta schieben!), sprengten das Team. Dafür sahen und hörten wir den „Ich-schaffes-noch-ich-schaffes-noch-ich-schaffes-noch“ zum Brocken hinauffahren, sahen den Mittelpunkt Deutschlands, führten heiße Diskussionen über T-Shirtfarben in der Villa Löwenherz und Navigationssysteme im Vergleich zum Freestyle. Übrigens entsteht zu Letzterem (Orientierung) im kommenden Jahr ein LV-Workshop. Für ein Bier in Einbeck blieb jedoch leider keine Zeit, ebenso wenig die Raucherpausen für Britta. Alle Achtung habe ich für das Gespann Claudia und Michael Tubes, welches den zweiten Platz in der Teamwertung geschafft hatte, wo doch mit drei Rädern der östliche Teil Deutschlands nicht so einfach zu bewältigen ist. Alles in allem sind wir alle heil, zufrieden und bei schönem Wetter ins Ziel gekommen. Mit Vorfreude auf Berlin sind wir nach der Siegerehrung Sonntags nach Hause gefahren. Willi Tiegelkamp





Langes LVRR **Trialwochenende** mit
Elmar Heuer **21.-23.09.01**



Die seit 1997 angebotenen Trialkurse haben sich im Veranstaltungskalender des LVRR fest etabliert. Erstmals waren wir im Europa-Trial-Trainings-Zentrum des MSC Großheubach bei Miltenberg am Main. Damit die im Vergleich zu Bilstain oder Gressenich weitere Anfahrt sich lohnt, wurde das Wochenende um den ganzen Freitag verlängert. Die 13 Teilnehmer und drei Trainer fanden sich bereits am Donnerstag Abend ein. Ein leichter Regen ließ uns eine große Markise und das LV-Zelt aufbauen. Das Wetter beim Training war jedoch bis Sonntag spitzenmäßig schön. Gefahren wurde auf Elmar's Trialmaschinen, er brachte seine sechs Gas 200 mit. Nach gemeinsamen Frühstück wurde gegen 10.00 Uhr gestartet. Die Teilnehmer wurden je nach Erfahrung in Gruppen von Anfänger bis Fast-

Weltmeister aufgeteilt und von den Trainern hervorragend betreut. Bei vielen Teilnehmern

zeigt das regelmäßige Training bei unseren Trialveranstaltungen gute Erfolge. Das Gelände in Großheubach besteht aus alten Steinbrüchen mit den dazugehörigen Abraumhalden. Es ist sehr weitläufig und bietet mehr als wir Hobby-Trialer je unter die zwei Räder nehmen können. Das Training in Sektionen wurde durch ausgedehnte Trial-Touren aufgelockert. Abends ließen wir den Grill arbeiten und köpften einige Flaschen mit Wein und Bier. Für die beim Motorrad fahren so wichtige Fitness und Maschinenbeherrschung werden wir in der kommenden Saison im Mai und im September je einen Termin anbieten. Im Oktober 2002 gibt es eine Trial-Woche mit Elmar in Frankreich unter dem Motto „Trial und Leben Genießen“. Im Departement Ardeche auf 600 Höhenmeter mit Flugzeug-ähnlicher Aussicht auf einem 44 Hektar! großen Übungsgelände bleibt sicher kein Wunsch offen. Von den Gastgebern werden wir mit sehr guter und reichhaltiger Vollpension verwöhnt. Info dazu im LV-Rundbrief und im Touren- und Treffen-Kalender.

WS





Der Wiederholungstäter oder muss es den immer die Dicke sein? Elsassrallye2001

Im vergangenen Jahr wollte ich nach längerer Pause wieder mal zur Elsassrallye. Da ich im Normalbetrieb ein großes Gespann fahre war die Frage: Wer fährt mit? Die Familie mit kleinem Sohn lehnte dankend ab. Auch im Freundeskreis wollte keiner mit, oder Sie führen selbst. Bei der Suche nach dem wie mach ich es jetzt stolperte ich über unsere MZ. Sie gammelte so vor sich hin, war aber fahrbereit. Vier Wochen putzte, reparierte und verbesserte ich ihre Ausstattung. Heraus kam ein echter „Sachsen – Blitz ...“. Auf der Fahrt gab es zwei Vorkommnisse. : Erstens brach eine Halteklammer vom Seitendeckel dieser wurde mit einem Gummiband befestigt. Zweitens löste sich der altersschwache Gasgriffgummi auf hier half ein Stück Fahrradschlauch. Ansonsten war fahren angesagt, das klappte so gut das ich die Rallye gewonnen habe. Es hat so viel Spaß gemacht dass das Fahrzeug für dieses Jahr schon fest stand. Dieses Jahr waren die Vorbereitungen um ein vielfaches kürzer. Ich erneuerte die Griffgummis und spendierte der MZ einen Seitenständer. Ach ich habe ja den Seitendeckel ganz vergessen. Auch er bekam eine neue Klammer, Zündung, Luftdruck und die Kette habe ich auch noch kontrolliert. So wurde die MZ am Dienstag vor Fronleichnam gepackt. Zelt, Schlafsack und der Rest vom kleinen Outdoorpaket musste auch noch mit. Zelten ist ja lustig und schon die Reisekasse, Landkarten für die Rallye und den Jahreswettbewerb Gebirgszüge in den Tankrucksack. So ging es am Mittwoch um 10:30 nach Frühstück, Küsschen und Winke-Winke in Richtung Süden. Damit es etwas schneller ging wählte ich die Autobahn bis zur Eifel. Von hier aus sollte es nur noch Landstraße sein. Trotz des super Wetters war hier nur wenig Verkehr und ich war um 13⁰⁰ schon an der Mosel. Hier fand ich einen prima Parkplatz mit Aussicht auf Mosel und Weinberge für die Mittagspause. Im Moseltal war der

Verkehr wieder etwas dicker, aber ab der ersten Hunsrückstraße war ich fast allein. Für den LVRR-Jahreswettbewerb ging es kreuz und querdurch Hunsrück und Pfalz immer auf kleinen Straßen. Um 16:30 kam ich südlich von Kaiserslautern am Motorradtreff Johanniskreuz an. Die richtige Zeit um einen großen Kaffee zu trinken und die Seele baumeln zu lassen. Weiter ging es durch den Pfälzer Wald zum Tagesziel Dörrenbach. Hier gibt es einen Minicampingplatz mitten im Ort, mit neuem Sanitärhaus und humanen Preisen. Ich melde uns an, denn zwischen 20⁰⁰ und 21⁰⁰ erwarte ich meinen Bruder Willi. Ganze 22 DM steht auf der Rechnung für zwei Personen, zwei Motorrädern, ein Zelt und warmen Duschen. Schnell noch eine Flasche Roten als Betthupferl für uns zwei geholt dann gehe ich um 20:30 ins Dorf, der Magen meldet sich. Als ich in der Straßenwirtschaft sitze höre ich Willi einfliegen. 15 Minuten später sitzen wir zwei bei Flammkuchen und Weinschorle einfach köstlich. Nach dem Betthupferl unter sternklarem Himmel träumen wir recht süß. Am nächsten Morgen kitzelt uns die Sonne schon sehr früh aus den Schlafsäcken. Dadurch planen wir eine kleine Extratour. Wir fahren erst einmal durch die Weinberge Richtung Neustadt und machen ein Foto für den Jahreswettbewerb. Auf dem Rückweg zum Weintor in Schweigen, das ist der Startpunkt zur Elsassrallye, finden wir eine offene Bäckerei und das Frühstück ist gesichert. Am Weintor treffen wir Axel und Iris. Iris überrascht uns mit ihrem eigenen Motorrad, hat sie doch heimlich im Frühjahr den Führerschein gemacht. Nach und nach treffen immer mehr Freunde und Bekannte

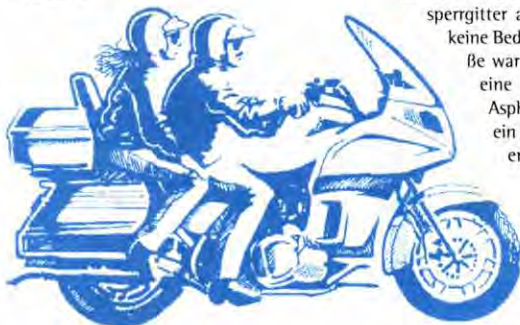


ein. Nach kurzer Lagebesprechung ist klar dass dieses

Jahr die Zielfahrt sehr einfach und kurz ist. Die Meisten wählen die Schnellstraße um den schönen Tag in Orbey zu genießen. Wir, eine Sechsergruppe, wählen den längeren Weg über die Berge. Da für die meisten von uns das Jahr sehr dürrig angefangen hat, haben wir großen Kurvenhunger. Aber auch wir sind bei aller Gemütlichkeit um 17⁰⁰ in Orbey. Hier ist erst einmal großes Hallo und wir genehmigen uns ein Begrüßungsbier. Anschließend fahren wir zum Zeltplatz. Er liegt etwas oberhalb der Stadt am Hang mit sehr vielen schönen alten Bäumen. Er ist auch sehr preiswert, hat warme kostenlose und saubere Duschen. Während ich unser Zelt aufbaue fährt Willi zum Supermarkt, besorgt Durstlöcher und Frühstücksproviant. Außer uns zelten auch Axel und Iris sowie Mike und Bettina. Gemeinsam gehen wir zum Abendessen es gibt wieder Flammkuchen diesmal nach Elsassart auch sehr lecker. Anschließend sind wir noch mal im Hotel um den Zeitplan für den nächsten Tag zu erfragen. Als wir wieder auf dem Zeltplatz angekommen ist es bereits Dunkel und bald träumen wir vom nächsten Tag. Die Sonne weckt uns wieder und Willi besorgt für uns



alle Baguette. Es ist schon erstaunlich, dass die Grenze den Geschmack so verbessert. Um 11⁰⁰ ist Fahrerbesprechung wir haben vorher schon getankt, eine neue Michelinkarte besorgt und Schreibzeug mit Kartenbrett ist auch dabei. Bernd verteilt die Bordkarten mit Startzeit, eine Streckenkopie die in die Michelinkarte übertragen werden muss und hängt die Fahrzeiten aus. Ich muss um 12:31 als erster auf die Strecke. Alle lachen und meinen sie brauchen gar keine Karte mehr, jetzt könnte man die Strecke hinter der MZ riechen. Wir sollen im ersten Abschnitt einen 40 km/h Schnitt-



fahren. Auf den großen Landstraßen eine schwierige Sache, denn moderne Trecker sind schneller. Aber eine Ori ohne Unvorhergesehenes wäre keine richtige Ori, so hat Bernd die Streckenlänge um ca. 5Km zu kurz berechnet. Dadurch kamen wir auf den letzten 15 Km zu echtem Fahrspaß und mussten den Pass zur ZK1 in flotter Fahrt erklimmen. Ab hier ging es weiter nach Chinesenzeichen, und die hatten es in sich. Nach 6 Km kam eine 5 Km lange unbefestigte Waldstraße. Diese kostete eine Menge Zeit, erst recht als uns der Langholzlasten entgegen kam. Als Zweites Schmäckerl erzählte Bernd bei der Fahrerbesprechung von einem Ab-

sperrgitter auf der Straße das für uns keine Bedeutung haben soll. Die Straße war schnell gefunden und war eine kleines hübsches Asphaltband gerade so breit wie ein Auto. Als mir ein großer Esel entgegen kam dachte ich, jetzt bist du aber schnell nach Italien gekommen.

Es sollte aber noch nicht alles gewesen sein was auf diesem Weg passieren konnte.

Einige Kurven weiter versperrte ein Bagger den Weg. Man war gerade dabei die Böschung zu einer Hauseinfahrt mit Felsbrocken neu zu befestigen. Zuerst wurde beratschlagt welcher Brocken den der Richtige sei für das zu füllende Loch, dann entdeckte man meine MZ und erkundigte sich nach den technischen Daten sowie dem Herstellungsland von so einem Unikat. Als ich von der DDR sprach gab es ungläubiges Kopfschütteln und man wand sich wieder dem Bagger zu. Da jetzt ein neuer Brocken geholt werden musste konnte ich die Engstelle passieren. Es waren etwa 10 Minuten vergangen und abends erzählten noch mehr von dem Baggererlebnis. Von hier ab rollte es auf der Strecke prima. Ich gab mich dem Kurvenschmauß hin und war recht früh im Ziel. Das war

auch gut so, den hier fing es zum ersten mal an zu regnen. Nach und nach kamen auch die Anderen und ein jeder hatte viel zu erzählen. Wir nutzten eine Regenpause um zum Zelt zu fahren und machten uns für abends Landfein. Der Abend begann wie es schon fast Tradition ist mit dem großen Schinken essen. Es ist kein Pflichtessen aber die meisten nehmen daran teil und nutzen die Zeit um private Kontakte zu pflegen. Anschließend wurde langsam der Tisch mit den Ehrenpreisen und den heiß begehrten Wanderpokalen aufgebaut. Jetzt konnte Bernd mit der Siegerehrung beginnen. Die Platzierungen mit den Wanderpokalen sind immer hoch interessant, so bekommt der Letzte die „Rote Laterne“ mit dem Ansporn es im nächsten Jahr besser zu machen. Ein weiterer Pokal ist für den besten Fahrer eines V-Motorrades das nicht aus Japan kommt. Zum wiederholten male ging er an Günter dem Weißwurstrocker und seiner Harley. Wo bleiben bloß die ganzen italienischen V Fahrer? Der Gespannpokal ging an Pfeiffer mit 10 F, wer wissen will warum sollte mal selbst mitmachen. Wer den BMW Zweizylinderpokal erfahren möchte muss ganz vorne mit dabei sein den die Konkurrenz ist sehr groß. Diesmal gewann ihn Peter Auf der Heide der auch Gesamtsieger wurde. Für mich und die Emmi reichte es zum siebten Platz, auch ganz nett wie ich meine. Als Dankeschön für Bernd und zur Auflockerung der Siegerehrung gab Willi seinen Scherm von Omen Tön zum besten. Anschließend wurde wie immer viel Benzin geredet. Um im nächsten Jahr die Veranstaltung nicht so abrupt am Freitag enden zu lassen soll ein Programmpunkt für den Samstag in der Ausschreibung bekannt gegeben werden. Auch... der schönste Abend hat ein Ende und so bestiegen wir Zeltschläfer den Campingberg um in den wohlverdienten Schlummersack zu rutschen. In dieser Nacht schickte uns der Wettergott seinen Fotografen, er hatte wohl ein Großauftrag zu erfüllen. Mit jeder Menge Getöse und Blitzlicht kam er seiner Arbeit nach. Der nächste Morgen war doch reichlich durchwachsen.



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
Gepflegte Erdinger Biere**

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

**Haager Straße 4 • 85435 Erding
Tel. 08122/88092-0 • Fax 7098
www.mayrwirt.erding.com**



Zum Abfahrtstermin zeigten sich erste blaue Löcher, die die Straße trockneten und unsere Stimmung hob. Zuerst ging unsere Fahrt in den Kaiserstuhl wieder auf Fotosafari. Da der Schwarzwald von den Wolken her seinem Namen alle Ehre machte beschlossen wir den Rückzug in den Elsass. Von hier aus ging es wieder in den Pfälzer Wald und dann ins Pfälzer Bergland immer auf kleinen Straßen und ohne Regen. Da ein trockenes weiterkommen Richtung Norden uns nicht möglich erschien beendeten wir den Tag auf dem Campingplatz in Wolfstein bei Essen und Bier. Am nächsten Morgen war es trocken, aber der Himmel versprach nichts Gutes. Nach dem verstauen der Campingausrüstung suchten wir eine Frühstücksgelageheit. Diese fanden wir in einem Schnellrestaurant, nicht das mit dem großem M. Für 10 DM gab es Brötchen, Wurst, Käse, Marmelade und Kaffee satt. Danach sah der Himmel immer noch nicht besser aus und wir beschlossen auf direkterem Weg nach Hause zu fahren. So ging es in den Hunsrück, dann zur Mosel und von hier aus in die Eifel. Im Ahrtal wurde ein letztes Mal getankt und dann ab über die Autobahn zügig nach Hause. Der heimische Kuchen und Kaffee zog uns doch magisch an. Leider war dieses verlängerte Wochenende nun schon wieder zu Ende. Die Emmi ist auch dieses Jahr wieder problemlos die 1700 Km gelaufen. Noch mal Dankeschön an Bernd Keggenhoff und seiner Familie die auch dieses Jahr wieder eine außergewöhnliche Rallye in einer tollen Motorrad-gegend veranstalteten.

Vielleicht bin ich ja im nächsten Jahr wieder

Wiederholungstäter

MZ Pit.



ACHTUNG NEU:

Regionalbüro Münsterland

Hubert & Petra Bückner
Korbmacherweg 14
59348 Lüdinghausen

Regionalbüro Bergisches Land

Rainer Vooes
Heckinghauser Str. 196
42289 Wuppertal
Tel.: 0202/ 626928
oder 0171/ 2637725
Email: BVDM.Bergisches-Land@gmx.de

Hiermit möchte ich wieder einmal alle Regionalbüros Bitten mich bei der Arbeit für die BallHupe zu unterstützen. Bitte, wenn ihr Veranstaltungen jegwelcher Art habt, gebt mir (rechtzeitig) Bescheid. Ich werde diese gerne in der BallHupe veröffentlichen. Bilder werden auch sehr gerne von mir genommen. Ihr solltet nur eines Beachten: DEN REDAKTIONSSCHLUSSssssss!!!

Falls ihr Fragen habt, ruft mich an!!!

Vielen Dank im voraus und ein schönes neues

Jahr,



Eure Nudel Babs Berschneider



Kleiner Kommentar zur Deutschlandfahrt 2001

Wie sollte es anders sein, als wir am Donnerstag Mittag unsere Motorräder bestiegen, um nach Witzenhausen zu fahren, - fing es natürlich an zu regnen -. Aber oh Wunder, es lies nach und wir sind dann noch fast trocken angekommen.

Die Kontrollen lagen dieses mal so Klasse, dass es für uns kein Problem war, gleich zur Zielstadt zu fahren um dort unser Quartier für das gesamte Wochenende zu nehmen. Nach kurzen Problemen im Hotel, irgendwie war unsere Reservierung untergegangen, konnten wir unsere sieben Sachen unterbringen und das Wochenende „Deutschlandfahrt“ mit einem gemütlichem Essen und Beisammensein mit den ersten Anwesenden für die Fahrt starten.

Unser Frühstück bekamen wir sogar vor der eigentlich üblichen Zeit und so konnten wir am Freitag Morgen mit allen guten Vorsätzen (möglichst viele Punkte zu erfahren) loslegen. Unsere erste Hauptkontrolle erreichten wir auch locker bis 8.00 Uhr. Aber dann - wie wir es nun mal gerne machen, hält man ja auch ein kleines Pläuschchen mit den netten Leuten an den Kontrollen. Und z.B. Thomas Thiel versorgte uns gerne mit Informationen über die nicht gerade schnellste Verbindung zur den Nebenkontrollen aber sicherlich die landschaftlich reizvollste Variante. Somit war unser Zeitraster der ersten 2,5 Stunden schnell erledigt. Aber was soll's. Unsere erste Prämisse lautet sowieso jedes Jahr - schöne Strecken fahren, Spaß haben -. Und unser Sohn Markus mit seinen 4 Jahren, der wirklich tapfer im Beiwagen durchhält, braucht halt ab und zu auch mal eine nicht eingeplante Pause und Bewegung.

An dieser Stelle auch gleich ein großes Lob an die Veranstalter der diesjährigen Tour. Es wurden wirklich schöne Strecken ausgewählt und interessante Nebenkontrollen.

Nun denn unser ersten Tag verlief wirklich gut, wenn man davon absieht, dass wir im Verlauf der Fahrt doch den ein oder anderen Punkt weglassen mussten, um mit unserem Zeitplan nicht ganz aus dem Ruder zu laufen. Und das allerbeste am ersten Tag, wir hatten gutes Wetter, ist ja kaum zu glauben.

Wir haben es natürlich auch geschafft, pünktlich zur Nachtkontrolle zu gelangen, denn so ein kleines bisschen Ehrgeiz hat man ja doch, also wenigstens im Zeitplan bleiben, nicht ADW und nicht gerade als letzter ankommen.

Der Samstag begann dann auch wieder pünktlich, allerdings in der ersten halben Stunde ziemlich Nass. Aber eben nur die erste halbe Stunde und der Rest des Tages war dann wieder schön und trocken. Und auch am Samstag bestätigte sich der Eindruck vom Vortag. Ausgesprochen schöne Motorradstrecken.

Am Ziel angekommen, wiederholte sich ein schon sehr vertrautes Hallo nach allen Seiten. Es ist doch immer wieder schöne, wenn man alte Bekannte nach einem Jahr wiedersieht, und sich auf Anhieb wieder nett unterhalten kann, und dass, obwohl man die meisten ja wirklich nur einmal im Jahr zur Deutschlandfahrt sieht. Irgendwie sind wir ja fast doch schon so etwas wie eine Deutschlandfahrt-Familie.

Das anschließende Beisammensein mit Siegerehrung in der Bürgerhalle funktionierte ausgesprochen gut. Der Saal war von der Größe her optimal, die Verpflegung ausgesprochen gut.

Sogar die musikalische Mundharmonikaeinlage ist von den Teilnehmern gebührend honoriert worden.

Leider kommen aber auch jedes Jahr am Ziel wieder die gleichen Diskussionen auf. Diese und Jene haben wieder ganz offensichtlich nicht die vorgegebenen Regeln eingehalten. An der und der Hauptkontrolle waren die Zeiten nicht zu schaffen (Baustellen - Umleitungen) und so weiter und so weiter.

Vielleicht sollten die, die jedes Jahr wieder ein wenig rummeckern mal darüber Nachdenken, wie schwierig es ist, eine Veranstaltung in diesem Rahmen vorzubereiten. Die Kontrollen werden Monate vorher angefahren und so kann es wirklich vorkommen, dass zur eigentlichen Fahrt, die ein oder andere Veränderung im Straßenbau vorhanden sein kann. Man kann aber auch nicht erwarten, dass die komplette Fahrt eine Woche vor Beginn der Deutschlandfahrt noch einmal abgefahren wird, um auf solche Hindernisse aufmerksam zu machen. Dann sind die Unterlagen eh schon alle verteilt.

Also vielleicht nicht so viel schimpfen, sondern mal überlegen, wieviel Arbeit die einzelnen hatten, die Fahrt überhaupt auf die Beine zu stellen.

Viel Trauriger finde ich persönlich jedes Jahr, dass immer wieder von einigen Mitfahrern die Regeln gebrochen werden. Ist es denn wirklich so wichtig einen Pokal mit nach Hause zu nehmen???? Auch wenn man dafür die Fairness gegenüber den anderen Mitfahrern vergisst. Viel ehrlicher wäre es doch, einen Pokal zu erfahren, den man sich wirklich verdient hat. Und es gibt doch genug Teilnehmer, die uns zeigen, dass auch das möglich ist!!!!!!

Martin wäre sicherlich dankbar für jedwede Art von Verbesserungsvorschlägen, die die Ausschreibung und den Ablauf der Deutschlandfahrt betreffen. Also nicht nur nölen sondern versuchen es besser zu gestalten. Damit der Anreiz der Deutschlandfahrt erhalten bleibt und wir alle weiterhin einmal im Jahr teilnehmen können. Denn wenn wir mal ehrlich sind, fahren wir doch alle immer wieder gerne mit. Ob nun als Streckenposten oder als teilnehmender Fahrer. (So geht es jedenfalls uns, und wir haben schon reichlich Erfahrung als Streckenposten sowie als Fahrer sammeln können).

Also noch mal danke für die wirklich gelungene Veranstaltung und auf ein Wiedersehen in Berlin

Karola, Winfried und Markus



25. BVDM-Deutschlandfahrt 2002

Die nächste Deutschlandfahrt findet wie bereits einigen bekannt ist vom Freitag 30.08.02 bis Sonntag 01.09.02 in Werder / Havel bei Berlin statt.

Die Siegerehrung wird auf dem Gelände der Jugendfreizeitstätte „Inselparadies Petzow“ in Werder/Petzow statt. Dort können alle Teilnehmer und Helfer in preisgünstigen Doppelzimmern übernachten. Schon jetzt

suche ich für diese Veranstaltung Helfer, die am Freitag und Samstag Zeit und Lust haben, am Gelingen der Deutschlandfahrt ein wenig beizutragen (Wenn's geht aus dem Raum Berlin). Wer natürlich lieber das Veranstaltungsgebiet um Berlin herum mit dem Motorrad erkunden möchte und vielleicht nach erfolgreicher Tour einen Pokal oder mit nach Hause nehmen will, kann natürlich auch

mit fahren. Ausschreibungen sind ab kommenden Frühjahr 2002 bei mir erhältlich. Martin Schumann, Raiffeisenstr. 102, 47259 Duisburg Tel.: 0203/789822; em@il : Martin-Schumann@t-online.de

Bis in Werder bei Berlin
Euer Martin

Tourenzielfahrt 2002

Zum Redaktionsschluss von dieser Ausgabe konnte ich noch keine vollständige Ausschreibung vorlegen.

Nur so viel:

Es sollten Ortschaften angefahren werden, die an so genannten Touristikstraßen liegen (z.B. „Deutsche Ferienstraße“, „Bier- und Burgen-

straße“ etc.) Als Nachweis dient ein Foto vom Ortsschild. Des weiteren gibt es Bonuspunkte für das Alter des Teilnehmers, sowie der PS-Leistung des Motorrades. Gewertet wird der Ortsname, wobei die einzelnen Buchstaben einen bestimmten Wertungsschlüssel haben.

Matthias Nötel



Touristikwettbewerb 2002



Beim Touristikwettbewerb können während des Wertungszeitraumes 10 Einzelfahrten und 2 Rundfahrten zu verschiedenen Zielen in Europa durchgeführt werden.

Als Ziele gelten u.a.:

Veranstaltungen des BVDM

(50% Bonus)

Motorradtreffen

Motorradsportveranstaltungen

Motorradausstellungen und Museen

Passstraßen über 2500m ü. N.N.

Europäische Hauptstädte

Gewertet wird die Entfernung vom Wohnort bis zum Ziel in Km/Luftlinie.

Außerdem gibt es eine Klasseneinteilung entsprechend der Motorleistung des Motorrades. Soweit in groben Zügen zu den Jahreswettbewerben. Die Wettbewerbe kosten je 5EURO (Verrechnungsscheck oder Briefmarken). Ab sofort könnt ihr bei mir die kompletten Wertungshefte erhalten.



Matthias Nötel
Celler Straße 81
30161 Hannover



Kurze Tage - lange Trips

Wenn ich an den kürzer werdenden Tagen eine schöne Motorradtour machen will muss ich entweder bei Dunkelheit mit viel Feuchtigkeit in der Luft starten und erst wieder bei Dunkelheit zurückkommen oder eben über Nacht ausbleiben.

Nun ist aber einerseits das Fahren bei Dunkelheit recht gefährlich und andererseits macht es mir auch wenig Spaß mit taufeuchten Klamotten über die Highway zu düsen. Wenn ich nicht über Nacht ausbleiben will ist guter Rat teuer.

Um an den schönen aber kurzen Herbsttagen mit dem Krad einen großen Aktionsradius genießen zu können habe ich unlängst beschlossen vom »Pfad der Tugend« abzuweichen und mein Krad auf dem Anhänger jeweils dorthin zu bringen wo das Fahrvergnügen eigentlich erst beginnt.

Hier kurz meine Erfahrungen mit der neuen Art zu reisen.

Der erste Schritt in dieser Richtung waren Erkundigungen nach den Konditionen zu denen man Motorradtransportanhänger leihen kann. In Regensburg fand ich auf Anhieb gleich drei Verleiher (zwei davon die Motorradzubehörhändler Hein Gericke und Polo), die solche Anhänger verleihen. Die Mietpreise bewegen sich pro Tag zwischen 25,- und 64,- DM Auch die Art der gebotenen Anhänger ist höchst unterschiedlich Von schweren Plattformanhängern (Leergewicht 300 Kg) bis zu leichtgewichtigen Exemplaren (Leergewicht 125 Kg) ist alles geboten. Meine Wahl fiel auf den von »Polo« angebotenen Anhänger, welcher wegen geringem Eigengewicht auch mit 2 leichten Enduros beladen von meinem Wagen mit bescheidener Anhängelast von 500 Kg (ungebremst) gezogen werden darf. Bei meinen Erkundigungen fand ich abschließend ungebremste Motorradtransport-

anhänger. Wer einen normale PKW hat darf selten mehr als 700 Kg ungebremst ziehen. Man sollte wissen, daß man dann meist zwei ausgewachsene Motorräder mit einem Leihanhänger nicht mehr ziehen darf. Die Wochenendmiete von »Polo Regensburg« mit DM 50,- kann ich nur als höchst moderat bezeichnen. Bei solchen Mietpreisen ist der Gedanke an die Anschaffung eines solchen Anhängers schnell vom Tisch..

Der nächste Schritt war die Montage einer Anhängerkupplung an mein Auto. Da ich ein gängiges deutsches Modell fahre, hatte die Firma »ATU-Autoteile« alles Material lagernd und berechnete mit Montage den bescheidenen Festpreis von 463,- DM. Die TÜV-Abnahme erfolgte gegen getrennte Berechnung für 76,50 DM im Hause, so, daß der ganze Einbau an einem Nachmittag erfolgen konnte. So problemlos hatte ich mir das eigentlich gar nicht vorgestellt.

Beim Ausleihen erhielt ich zum Anhänger einen Satz Zurrösen und zehn Spanngurte kostenlos. Das Beladen des Anhängers war auch für mich als Ungeübten unter Mithilfe meines Mitfahrers problemlos in ein zehn Minuten gemacht. Ohne Helfer gestaltet sich das Aufladen wahrscheinlich zu einem schwierigen Unterfangen, da man das Krad gleichzeitig halten und verzurren muss. Pro Zweirad braucht man je zwei Gurte rechts links. Dann wird der »Bock« fest in die Federn gedrückt und die Leinen stramm gezogen. Schon sitzt das Moped bombenfest. Ein fünfter Gurt sichert noch gegen Vor- oder Zurückrollen und schon ist die Fuhr reisefertig. Vor der Abfahrt fliegt noch die Motorradkleidung in den Wagen und wir rollen um sieben Uhr morgens auf die Autobahn. Die 270 Kilometer bis Heilbronn absolviert das Gespann bei Tempo „80 plus Mehrwertsteuer“ in gut drei Stunden. Hat man sich erst einmal daran gewöhnt auf der rechten Spur mit konstanter Geschwindigkeit zu rollen

stellt man fest, daß Durchschnittsgeschwindigkeiten im Bereich von 80 km/h realisierbar sind. Dies hat mich genauso positiv beeindruckt wie die Tatsache, daß man den Anhänger im Fahrbetrieb kaum spürt. Bei gelassener Fahrweise verbraucht der Wagen nur etwa einen Liter mehr als im Solobetrieb. Der Spritverbrauch von knapp unter acht Litern auf Hundert Kilometern war in meinem Falle eindeutig weniger als der, der beiden Motorräder zusammen genommen.. Irgendwann so kurz nach Zehn haben wir uns dann zwischen Heilbronn und Stuttgart nahe einer Autobahnausfahrt einen schönen Stellplatz gesucht und das »Gespann« abgestellt. Das Abladen der Kräder ging zu zweit noch flotter als das Aufladen vor drei Stunden. Die schon etwas fortgeschrittene Tageszeit bringt uns fast schon angenehme Temperaturen und gestattet uns mit normaler Motorradkleidung zu unserer Schwarzwaldtour aufzubrechen. Mit nur wenig Gepäck im Topcase touren wir Minuten später entlang des Neckar und fühlen uns wie im Urlaub. Ohne unser »Sitzfleisch« auf 270 Kilometer Anreise beansprucht zu haben gestaltet sich die Schwarzwaldrundfahrt mit 380 Kilometern dann zum reinen Vergnügen. Der Wegfall der anstrengenden Anfahrt lässt einem die Tour wie einen »Miniurlaub« erscheinen. Pünktlich mit hereinbrechender Dunkelheit erreichen wir knapp neun Stunden später den brav wartenden Wagen, werfen uns wieder in die Alltagsklamotten und schnallen die Bikes auf den Hänger. Gut drei Stunden später schiebe ich den Anhänger vor die heimische Garage, wir laden die Enduros ab und stellen beide fest, daß sich die Investition der Anhängerkupplung im höchsten Maße gelohnt hat. Am nächsten Morgen gebe ich den Anhänger auf dem Weg zur Arbeit zurück und bin sicher ihn nicht das letzte Mal geliehen zu haben.

Rainer Michtl



... wenn wieder der Herbst in 'Land zieht

Hallo Babs!

Immer wenn wieder der Herbst ins Land zieht mache ich mir wieder Gedanken zum Thema eines Saisonkennzeichens. Also eigentlich ist die Einführung der Saisonkennzeichen doch eine tolle Sache für ALLE Motorradfahrer. Und wenn ich das so schreibe meine ich wirklich ALLE Motorradfahrer. Für viele ist es doch ein finanzieller Fortschritt im Winter weder Fiskus noch Versicherung füttern zu müssen. Zwar „muss“ ich schon seit fünf Jahren ohne die „magischen“ 4 kleinen Ziffern auf dem „Bleche“ leben aber dafür durchzieht mich jeden Herbst pünktlich zum ersten November immer so ein wohlig warmes Gefühl der Freude wenn ich aufs Krad steige.

Denn spätestens wenn ich mit gleichgesinnten Freunden bei einer schönen Tagestour am ersten Novemberwochenende den Tag der (abwesenden) Weicheier mit sanft eingeschalteter Griffheizung feiere, weiß ich, daß nun die Straße wieder den richtigen Motorradfahrern gehört. Dann greife ich wieder zu einem zusätzlichen Pullover, knöpfe das Futter in die Endurojacke und lege vorsichtshalber warme Handschuhe ins Topcase. Was ist das für ein tolles Gefühl vom Motorrad aus rechts und links der Straße zum Schloss Linderhof in den Bächlein Eisränder im Sonnenlicht glitzern zu sehen.

Ist das nicht ein herrliches Gefühl als nahezu einziger Motorradfahrer im Namenlos-Tal (hinter Reute in Tirol) die schneeweiß überzuckerten Hänge seilich der Straße warm eingepackt durch das Helmvisier zu Genießen?

Etwas später sitze ich dann bei Tiroler Gröstl gemütlich in der milden Novembersonne auf der Terrasse des Gasthofes „Zur Gemütlichkeit“ in der Auffahrt zum Hahntennjoch und treffe nur noch wenige, aber dafür um so hochkarätigere Motorradfahrer. Und wie ich dann zwei Stunden später sanft über die geschwungenen Sträßchen bei Seefeld und Leutsch fahre gilt allen Inhabern von Saisonkennzeichen mein aufrichtiger Dank uns „richtigen“ Motorradfahrern wunderschöne leere Straßen zur Verfügung gestellt zu haben.

Rainer

PS: Ich danke Peter für die schönen Fotos!





Babs, vielen Dank für Deine stark motivierenden Zeilen aus der BallHupe September. Ich habe sie mir zu Herzen genommen und das Strickzeug liegen lassen, wo es schon ein paar Jahre liegt. Ich habe den Fahrlehrer gewechselt. Es gibt sie noch, die „netten“. Es hat ihm Spaß gemacht, mir in 4 Wochen den nötigen „Schliff“ für die 1er Prüfung beizubringen. Mir hat das Lernen bei Andreas Bittner ebenso Spaß gemacht. Einen Tag nach der bestandenen Prüfung habe ich mir gleich eine

gebrauchte XAMMJA 535 gekauft und so steht im kommenden Sommer dem Cruisen in Dänemark nichts mehr im Wege.

Mit meinen Motorradkameraden kann ich nun auch „leistungsmäßig“ mithalten. Nun ist meine Motorradwelt wieder in Ordnung. Also, rauf auf die Piste und los geht's.

Erika Sieveke
(OMJA Motorrad)
September 2001

Liebe Erika,
meine allerherzlichsten
Gratulationen zum bestandenen 1er! Du
kannst mit recht Stolz auf Dich sein und bist
in jeder Hinsicht eine Bereicherung für den
BVDM!!! Ich freue mich Dich kennen gelernt zu haben – vielleicht
treibt es Dich ja mal bei einem Urlaub mit dem Bike in den Süden?
Das ist auf jeden Fall eine Einladung von mir !

Deine Babs



hey Babs,
in meinem Urlaub in Portugal kam ich endlich mal dazu die „Ball hupe“ zu lesen. fand ich ganz gut und dann las ich den Leserbrief von Erika.

vorab muss ich sagen, daß ich gut 10 Jahre Fahrlehrer ausgebildet habe und jetzt eine Fahrschule besitze, mit dem Schwerpunkt der Zweiradausbildung.

zuerst muss ich über meinen Kollegen sagen: Kack.....kein tolle Reklame für den Berufsstand....

andererseits muss ich aber auch sagen, das Erika ein bisschen selbst schuld hat, wenn sie sich so eine schei... Fahrschule auswählt. es gibt da in der Wahl der Fahrschule himmelweite unterschiede (wollen wir wetten auch in Bayern).

hier einige Kriterien zur richtigen Wahl:

1. fährt der Typ selber Motorrad?
2. begleitet er mich während der praktischen Ausbildung mit seinem eigenen Krad mit.
3. hat er entsprechende Schutzkleidung für jeden Schüler (vom Helm bis zu den stiefeln).
4. besitzt er eine gut funktionierende Gegensprechanlage, sodass der Schüler sich mit dem Fahrlehrer während der Motorradstunden unterhalten kann.
5. hat er für kleine wie für große Leute entsprechende Motorräder zur Verfügung (ich selber habe 8 zur Auswahl).
6. macht er entsprechende Sonderfahrten wie z.b. eine längere Überlandfahrt durchs hiesige Kalletal, (schöne kurvenreiche Gegend genial zum Motorradfahren und gar nicht so weit weg von Helpup)

7. bietet er nach der Ausbildung ein Feedback und ein Sicherheitstraining an
8. bietet er nach der Ausbildung Hilfe zum richtigen Kauf der eigenen Schutzkleidung und des eigenen Motorrades

wenn Erika sich ein bisschen umgehört hätte, hätte sie auch in ihrer Gegend so eine Fahrschule gefunden. demotivierende Sprüche der Prüfer in Bielefeld, die mir alle bekannt sind, hätte sich so einer ebenfalls gespart.

was Erika angeht soll sie bloß denn Lappen machen weil Motorrad fahren nun mal eins der tollsten Hobbys ist die es gibt, aber wem sag ich das....

Michel



Hallo, guten Morgen,
betr. Dem Leserbrief von Erika Sieveke in BaHu Sept. 01 habe ich den Tipp: Ferienfahrerschule in Gifhorn. Nach einer Pleite mit gleich 2 Fahrschulen reichte es mir, ich wollte den Einser im Winter! Fehlanzeige?

Anfang Januar 97 besprach ich das Problem mit Frau Greiner, Mitte Februar reiste ich an und am 28.02.97 hatte ich den Einser in der Tasche, nachdem ich Theorie und etliche Fahrstunden schon in Pinneberg hinter mich gebracht hatte.

Ich bin bei Familie Greiner herzlich aufgenommen worden, getröstet („Bei uns hat schon ein 72-Jähriger den Führerschein gemacht!“) und man hat mich bestens betreut. Die Auswahl an Fahrschulfahrzeugen ist beachtlich (1997 eine BMW F650, eine

BMW R850, eine Suzuki LS650 und eine Harley 883!!!), da findet jeder „SEIN“ Moped. 1998 war ich zu einer 2-tägigen Fahrschulausfahrt bei Greiners und habe andere „ehemalige“ Fahrschüler kennen gelernt. Alle waren sehr zufrieden, so wie ich auch.

Theorie ist reine Übungssache, sollte man zu Hause machen, finde ich, aber so'n Urlaub mit vielen Fahrstunden hat was. Falls ich noch mal den 2er mache, würde ich es wieder so machen, für ein Appartement habe ich '97 50DEM/Tag Bezahlt. Durch die preiswerteren Fahrstunden dort und die höhere Effizienz der teilweise bis zu 3 Stunden am Tag bringt es aber mehr als der Kleckerkram der heimischen Fahrschulen.

Mittlerweile habe ich fast 38.000 KM Moped hinter mich gebracht und werde wohl bis ins

Alter fahren (übrigens mit meinen Töchtern, 8 und 11 Jahre).

Bitte gebt den Tipp weiter, vielleicht kann einigen dadurch geholfen werden. Hier fing ich damals auch schon an zu glauben, dass ich den 1er nie kriege!

(PS: Meines Wissens dürfen „Führerscheinneulinge“, also die ganz „ohne“, nicht mehr in Ferienfahrerschulen machen?)

viele liebe Grüße an Euch alle
Heike Stich

Ferienfahrerschule Greiner
Celler Str. 35
38518 Gifhorn
Tel.: 05371/4215

Antwort zum Thema Ferienfahrerschule
von Gerd Tonnemacher, Fahrschullehrer
aus Lemgo

Ich kann in einer Ferienfahrerschule jeden Führerschein erwerben – Ohne jede Einschränkung! (Führerschein 2. Klasse)
Ferienfahrerschule bedeutet nur, das die Fahrschule die Möglichkeit bietet, jeden Tag am theoretischen Unterricht teilnehmen zu können, die Entsprechende Ausstattung vorhanden ist und das nötige Personal praktische Ausbildung gestellt werden kann. Ferner muss die Möglichkeit zur Übernachtung gewährleistet sein. Ob dies jetzt in einem angeschlossenen Hotel oder einer Pension in der nächsten Ortschaft ist, spielt hierbei keine Rolle.

Darauf hinweisen möchte ich aber auf den Stress während der Ausbildung: Ich muss innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums die vorgeschriebenen theoretischen Ausbildungsstunden absolvieren, die von Fahrschüler zu Fahrschüler unterschiedlichen Ausbildungsfahrten bis zur Prüfungsreife und die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Sonderfahrten – Autobahn, Landstraße und Nachtfahrt. Und was mache ich wenn ich die Prüfung nicht bestehe?

Kann ich meinen Urlaub verlängern, habe ich die Möglichkeit zur nächsten Prüfung noch einmal anzureisen? Ganz schlimm natürlich wenn ich bereits in der theoretischen durchfalle. Eventuell muss ich die praktische Prüfung mitbezahlen ohne sie gemacht zu haben!

Auch möchte ich auf die teilweise Extrem hohen Kosten für Unterkunft und Ver-

pflegung hinweisen, denn Leben will man ja auch. Es ist also nicht alles Gold was glänzt, von Urlaub kann in meinen Augen hier keine Rede mehr sein.

Was noch wichtig ist in diesem Zusammenhang: Innerhalb Europas gibt es für Fahranfänger innerhalb der 2jährigen Probezeit in einigen Ländern enorme Einschränkungen – Nachtfahrverbot und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Desgleichen gilt für den Führerschein A1, besser bekannt als 125er. Ist der Fahrer noch keine 18 Jahre, kann es auch hier Einschränkungen geben. Hier sollte jeder, bevor er ins Ausland fährt bei einem Autoclub – ADAC!ACE etc. – erkundigen. Ich hoffe, ich konnte Euch damit etwas weiterhelfen, stehe aber für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Mit den besten Bikergrüßen
Gerd Tonnemacher

Elefantentreffen in
Thurmansbang /
Solla vom
01.02. bis
03.02.2002

Ural und Dnepr

Klassische Gespanne & Motorräder aus Russland

Kostenlose INFO jetzt anfordern !! Kostenlose Anlieferung bundesweit !!!

Finanzierung auch ohne Anzahlung !! Eigener Ersatzteilkatalog !!

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

Hauptimporteur für Deutschland
Blatzheimerstr. 5, 53909 Zulpich
Tel.: 0 22 52 / 94 28 0
Fax: 0 22 52 / 94 28 20

Gespanne ab 5.990,-DM

Enfield

Die Klassiker aus Indien

HAUBRICH

www.haubrich.com

Enfield ab 7.850,- DM



Bernd Lange (SPD):

„Schwefelarmer Kraftstoff schnell und für alle, Verbot von Normalbenzin verhindert!“

Das Europäische Parlament (EP) hat heute in Brüssel den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Einführung von schwefelfreiem Kraftstoff noch einmal entscheidend verbessert. Nach der heutigen Meinungsbildung im Parlament fand sich eine breite Mehrheit, den Termin für die Einführung besserer Kraftstoffqualitäten vorzuziehen: Nach Willen des EP soll schwefelfreier Kraftstoff (mit einem Schwefelanteil von unter 10 ppm) ab dem Jahr 2008 verpflichtend sein; das phasing-in muss ab 2005 beginnen, damit dieser umweltfreundliche Kraftstoff für jeden erreichbar wird. Zudem dürfen und sollen die Mitgliedstaaten das vorzeitige Inverkehrbringen dieser Kraftstoffe steuerlich fördern.

Bernd Lange, in der SPD-Fraktion zuständig für diese Gesetzgebung, begrüßte das Ergebnis grundsätzlich: „Mit diesen Fristen erzielen wir einen entscheidenden Fortschritt für die Luftreinhaltung gerade in den Städten:

Denn alle Autos, egal wie alt, emittieren damit weniger Schadstoffe, vor allem Stickoxide und Partikel. Wir brauchen schwefelfreie Kraftstoffe möglichst flächendeckend und möglichst bald, weil dadurch die Abgasemissionen im Verkehrsbereich sofort deutlich gesenkt werden. Andererseits müssen diese Kraftstoffe schnell im Markt verfügbar sein, weil neue, bessere Motor- und Abgasreinigungstechnologien darauf angewiesen sind, die dazu beitragen, den Verbrauch von Kraftfahrzeugen deutlich zu senken.“

Das EP folgte auch dem Antrag von Lange und lehnte den Vorschlag der Kommission ab, ab dem Jahr 2005 Normalbenzin vom Markt zu nehmen. Lange:

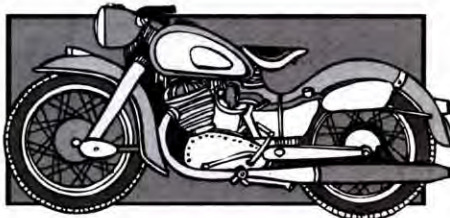
„Die Frage der Oktanzahl hat keine umweltpolitische Relevanz, sondern ist allein marktpolitisch begründet. Es ist sicher richtig, dass der Anteil des Normalbenzins im Markt immer weiter zurückgeht, weil immer mehr hochentwickelte Fahrzeuge auf Superbenzin angewiesen sind. Dennoch sollte das billigere Normalbenzin für die - häufig einkommens-

schwächeren - Besitzer von älteren Fahrzeugen weiterhin zur Verfügung stehen.“

Das Parlament ist davon überzeugt, dass eine europäische Abgaspolitik nur dann wirksam ist, wenn sie aus einem Guss ist. Deswegen fordert das EP, dass auch Fahrzeuge wie Trecker, Bagger oder Baumaschinen ab 2008 nur noch mit schwefelfreiem Kraftstoff betankt werden dürfen. Dies ist ein wichtiger Punkt, denn in einigen EU-Ländern werden diese Maschinen bis heute mit Heizöl betrieben, das einen Schwefelgehalt von bis zu 2000 ppm haben darf - damit macht ein einzelner Bagger alle Erfolge zunichte, die bei den Pkw schon heute erreicht werden.

Der Ministerrat wird aufgefordert, seiner umweltpolitischen Verantwortung gerecht zu werden und die Änderungen des EP zu unterstützen. Lange abschließend: „Ich werde mich dafür einsetzen, dass die Ausnahmeregelung für Normalbenzin auch weiterhin bestehen bleibt“.

Kontakt: Europabüro Bernd Lange in Hannover, Ansprechpartnerin: Petra Herrmann, Tel: +49/511/1674-210; E-Mail: Bernd.Lange@spd.de <mailto:Bernd.Lange@spd.de>





Bernd Lange für Verdienste um das Allgemeinwohl ausgezeichnet

Der hannoversche Europaabgeordnete erhält Bundesverdienstkreuz



Der Europaabgeordnete Bernd Lange aus Burgdorf bei Hannover ist vom Bundespräsidenten mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet worden. Im Rahmen einer Feierstunde im Europäischen Parlament in Straßburg wurde der Verdienstorden am Abend des gestrigen 24. Oktober 2001 überreicht.

Der 45-jährige Sozialdemokrat, der dem Europäischen Parlament seit 1994 angehört, erhält die Auszeichnung insbesondere für seine erfolgreiche parlamentarische Arbeit, vor allem in den Bereichen der Automobil- und der Luftqualitätspolitik. Im Ergebnis gehen die schädlichen Abgase deutlich zurück, obwohl es immer mehr Kraftfahrzeuge gibt und der Verkehr weiter ansteigt (siehe Anlage).

Lange hat sich bereits während der Schulzeit in der Schülerverwaltung engagiert und in seiner Heimatstadt Varel im Landkreis Friesland um ein selbstverwaltetes Jugendzentrum gerungen. Nachdem er als Schüler in die SPD eingetreten war, hat er in und für seine Partei vielfältige Funktionen wahrgenommen. Darüber hinaus beteiligte Lange

sich in weiteren Bereichen an der Ausgestaltung unseres Gemeinwesens, z.B. in verschiedenen Vertretungsgremien oder als Jugendschöffe.

Zur Zeit ist Lange Vorsitzender der SPD in seinem Wohnort Burgdorf und ist für die Arbeitnehmerseite Mitglied im Aufsichtsrat der Salzgitter AG, Stahl und Technologie.

Bernd Lange ist im Europäischen Parlament Mitglied im Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik und stellv. Mitglied im Ausschuss für Industrie, Außenhandel, Forschung und Energie. Außerdem ist er Mitglied der Delegation des EP für die Beziehungen zu Südafrika.

Langes Wahlbereich umfasst in Niedersachsen die Region Hannover, die Landkreise Nienburg, Diepholz, Celle, Uelzen, Lüneburg, Lüneburg, Harburg, Peine und Gifhorn sowie die kreisfreien Städte Wolfsburg und Salzgitter.

Kontakt: Europabüro Bernd Lange in Hannover, Ansprechpartnerin: Petra Herrmann, Tel: +49/511/1674-210; E-Mail: Bernd.Lange@spd.de

„Immer weniger schädliche Abgase, obwohl die Zahl der Fahrzeuge stetig steigt – dank der neuen europäischen Gesetze!“

Einige der Gesetzgebungen, die Bernd Lange, der Automobilexperte der sozialdemokratischen Fraktion im Europäischen Parlament, gestaltet oder mitgestaltet hat und die zu einer Verbesserung der Luftqualität in Europa geführt haben:



www.hollenstedterhof.de
hollenstedterhof@t-online.de



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 Crosser
- Geführte Touren mit Cross - Schnupperkurs auf KTM LC 4 (ab 6 Personen)
- Chef fährt selbst Ducati 916 und Husqvarna 610 TC



Abgasemission von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (EURO III und EURO IV Regelungen) RL 96/69/EG, Amtsbl. L282 vom 1.11.1996 und RL 98/69/EG, Amtsbl. L350 vom 28.12.1998 RL 01/01/EG, Amtsbl. L35 vom 6.2.2001 (Grenzwerte für die On-Board-Diagnose) KOM 2000/487 (Grenzwerte für den Kaltstart, erste Lesung im EP am 15.5.2001)

Einführung eines Überwachungssystem für die CO₂-Emissionen von neuen Pkw Entscheidung Nr. 1753/2000, Amtsbl. L202 vom 10.8.2000

Informationen über den Kraftstoffverbrauch von neuen Pkw RL 99/94/EG, Amtsbl. L12 vom 18.1.2000

Emissionen von Dieselmotoren (EURO III und EURO IV für Lkw und Busse) RL 96/01/EG, Amtsbl. L40 vom 17.2.1996 und RL 99/96/EG, Amtsbl. L44 vom 16.2.2000

Abgase von zwei- und dreirädrigen Fahrzeugen KOM 2000/314 (zweite Lesung im EP im Dezember 2001)

Abgas- und Lärmemissionen von Freizeitgeräten (u.a. Sportboote) KOM 2000/369 (erste Lesung im EP am 4.7.2001)

Emissionen aus Verbrennungsmotoren für mobile Geräte (Rasenmäher, Kettensägen u.ä.) RL 97/68/EG, Amtsbl. L59 vom 27.2.1997; KOM 2000/840 (erste Lesung im EP am 2.10.2001)

Diese Gesetzgebung sehen unter anderem deutliche Absenkungen der zulässigen Grenzwerte um bis zu 70% und Anforderungen für die Dauerhaltbarkeit der abgasreduzierenden Einrichtungen vor. Über 70 VW-Golf mit EURO IV-Zulassung emittieren heute soviel, wie ein Pkw in den 70er Jahren

„Das Auto wird unsere Mobilität auf längere Sicht bestimmen“, dessen ist sich Bernd Lange sicher, „deshalb müssen wir es so umweltgerecht wie möglich machen.“ Daher ist die Ausgestaltung wichtiger Gesetze für eine

verbesserte Automobiltechnik bei Kraftfahrzeugen entscheidend. Dies sind Bereiche, die sowohl umweltpolitisch als auch für die wirtschaftliche Entwicklung in Niedersachsen von zentraler Bedeutung sind. Heute geht es zudem darum, den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge als wichtigen Beitrag zur Klimapolitik deutlich zu senken und diese Fahrzeuge so recyclingfähig wie möglich zu machen. Autos müssen abgasärmer, kraftstoffsparender und wiederverwertbarer werden. Das derart zukunftssträchtige Automobil sichert nicht nur unsere ökologischen Lebensgrundlagen, sondern auch Arbeitsplätze in einem wichtigen Industriebereich.

Mehrere Studien belegen den Erfolg der europäischen Gesetzgebung. Hier ist eine Tremod-Berechnung des IFEU-Institutes aus Heidelberg abgedruckt, welche die zu erwartenden Reduzierungen der verkehrsbedingten schädlichen Abgase trotz des ansteigenden Verkehrs aufzeigt.

Auch dieses Jahr hatten wieder einige langjährige Mitglieder einen runden Geburtstag und der Vorstand möchte auf diesem Weg herzlich gratulieren und alles erdenklich Gute wünschen.

WIR GRATULIEREN:

Stolze 90 Jahre ist Max Eberhard geworden. 80 Jahre alt wurde Wolfgang Dill.

Den 70. Geburtstag feierten Waltraud Goldammer, Rainer Menkhoff, Kurt Schwarzkamp und Hermann Tennie.

Das Alter von 60 Jahren erreichten

Erika Sieveke, Elisabeth Keck, Gisela Brill, Hans Fürtmann, Wilfried Widder, Klaus Kunath, Wolfgang Ziegenberg, Reinhold Klöppel, Peter Joh. Brunner, Heinrich Prenzel, Hans Dieter Klingbeil, Richard Schönfelder, Kurt Beiner, Klaus Schepers, Heinz Müller und Dietrich Hütter.



Mein Freund „Rauchende Socke“...

SPIKE, ist ein Freund, der nichts Auslassen kann!

Motorradtreffen, Urlaubsfahrten, Elefantentreffen, auf nach Pisa – weil er ne richtige Mafiatorte möcht – einfach so, bei jedem Wetter... SPIKE ist genau so ein Spinner wie ich es vor 15 Jahren war. Motorradfahren bis man den Hintern nicht mehr spürt.

Er hat sich aber immer über den Immensen Kettenverschleiß aufgeregt (ich damals auch; 18.000 km in sechs Monaten!!!) – man will ja immerhin fahren und nicht laufend Werkeln! Als ich das CLS – Chain Lube System vorgestellt habe, hat er Zugeschlagen. „Schlaues Kerlchen“! Jetzt hat er seine 70 000 km mit einem Kettensatz runter und der Dauertest mit dem CLS 200µ hat nicht nur bei ihm mehr als nur Bestanden.

Die Erfinder, Dipl.-Ing. Frank Wachsmann und Heiko Höbelt erklären die Idee und technische Daten des CLS 200µ so: Ein Mikroprozessorgesteuertes selbstaktivierendes Kettenschmiersystem mit elektronischer Regelung des Ölflusses über einen Drehschalter mit 11 Einstellmöglichkeiten und automatischem Ölviskositätsausgleich. Stromverbrauch in Ruhe 130µA (zu Beginn 200µA, daher der Name 200µ). Puh, jetzt muss ich erst mal Luft holen!!!

Als SPIKE („Rauchende Socke“) das zum ersten Mal hörte, dachte er auch an Einbauarbeiten bis zum Abwinken. Nix da, er war

Hocherstaunt wie relativ einfach es doch war. Im Übrigen kenn ich da noch Helmut Hofmann (HIT Motorradreisen), der auch schon über 70.000 km auf einer Kette runter hat und das CLS im höchsten Maße lobt!!! Inzwischen ist nicht nur Zeit vergangen, es gibt auch eine Neuerung sowie eine neue Anbauanleitung in der alle Werte enthalten sind.

Wenn ich SPIKE jetzt frage wieviel Zeit er doch mehr zu Biken hat, zeigt er mir nur ein Breit-rundes-Grinsen das Bände spricht – wenn ich ihn mal wieder sehe!!! Auf meine Frage hin, wieviel Geld er sich nun auf diese Weise erspart, antwortet er: Für das System investierte er, 389,-DM dazu kommt noch 13,- DM für 1,3 Liter Haftöl, das Ritzel welches er ausgetauscht hat 56,- DM. Alles in allem 458,-DM! Im Gegensatz zu dem, was er früher an Kettensätzen, Werkstattkosten und für Kettenspray ausgegeben hat, ergibt das eine Ersparnis von knapp 2000 DM auf 75 000 km. Das muss man sich mal Vorstellen, GEFAHREN AUF EINER KETTE!!! Meiner Meinung nach ist das schon ganz schön viel Geld. Das System gibt es übrigens in Zukunft auch bei den Messen, auf denen CLS – Chain Lube Systems ausstellt. Wer jetzt noch nicht schlau genug ist, oder mir nicht

glaubt – dem kann ich auch nicht weiter helfen – ! Eines weiß ich jedoch mit Sicherheit, SPIKE wird in Zukunft noch weniger erreichbar sein, seine Hände mit „normaler Fettercreme“ einreiben und die gesparte Kohle regelmäßig in ITALIEN für noch größere Mafia-Torten ausgeben!



Viel Spaß beim Fahren SPIKE und schick mir mal ne Karte...



Ein großes Lob an die Hersteller
Babs Berschneider



PinLock-Antibesschlag-Visier

Was ist ein PinLock-Visier?

Es ist ein Patentiertes Visier, das über zwei Nieten im Original-Visier gehalten wird.

Dazu wird mittels Schablone (für jedes Visier gibt es spezielle Schablonen) zwei Löcher in das Original Visier gebohrt und die beiden durchsichtigen Nieten reingesetzt. Diese Nieten sind konisch gefertigt und können so mittels z.B. eines Küchenmessers verstellt werden, damit das PinLock-Visier über seinen umlaufenden Silikonstreifen eng am Original-Visier anliegt.

Das Silikon sorgt für einen Hohlraum

zwischen den Visieren, was für den Anti-beschlag-Effekt ausschlaggebend ist.

In der Praxis fällt der Rand des PinLock fast gar nicht auf. Auch die Nieten nimmt man nicht war. Die Antibeschlagwirkung ist hervorragend und das Visier hat sich auch bei Stundenlanger Regenfahrt bewährt.

Mein Tipp: Das beste was man als Schmuttelwetter-Fahrer vor Augen haben sollte. Zu kaufen gibt es das Visier nur beim Goto Helmstudio, welches auch die Montage vornimmt. Der Preis 44DM.

Matthias Nötel

Elefantentreffen

vom 01.02. bis

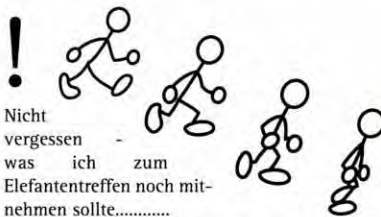
03.02.2002

in

Thurmansbang /

Solla,

Bayrischer Wald



Nicht vergessen -

was ich zum Elefantentreffen noch mitnehmen sollte.....

pfundweis warme Socken, á lange Underbumbl (Unterhosen), T-Shirt lang, Pullover, á warme Hos (Hose), Aspirin, Tempos, Handschuh, Schal, Mütze, Taschenwärmer (?), ... jemanden zum Kuscheln (Schlafsack und Teddy) Kocher (am besten mit Koch oder Köchin - GRINN'S Tee (an Jagertee!) ein tragbares Schwein..... (was zum Essen!), Zelt (Heringe nicht vergessen!!!)

Hering? (für den Morgen danach!) Gummi's (Verhüterli!), Streichhölzer oder Feuerzeug, Brot, Käse Eier Zwiebel Wurst und Bier für 'n Durscht,

Klopapier (falls keines zur Hand sein sollte!), Ersatzschuhe, Zettel und Stift (wegen Adressenaustausch!!!) und und und ... - Fotoapparat!!! usw. usw!



Schraubertipp

Wer seine Garage nicht am Haus hat und auch nicht über fließendes Wasser in selber verfügt, hat sicherlich schon überlegt wie er seine besudelten „Pratzen“ sauber macht.

Eine günstige Sache sind feuchte Tücher im Spender. Was dem Babypopo gut tut, verhilft den Händen zu annehmender Sauberkeit, um nicht das Lenkrad vom Auto einzuschmieren. Zuhause angekommen kann man immer noch in die Handwaschpaste greifen.

Matthias Nötel.





VIVRE LA GUMMIKUH

Eine Geschichte einer BMW R50 in Frankreich

Ich liebe sie, meine gute, alte 1955er BMW R50. Ob Sommer oder Winter, treu dient sie mir mit ihren 26 PS, der Earl-Schwinge, den Einzelsitzen, dem 24 Liter Schorsch-Meyer-Tank und den Satteltaschen aus ehemaligen Polizeibeständen. Sie springt brav an, hält ihre Spur, federt mich durch die Unebenheiten und Schlaglöcher, muckt auch bei schlechtem Wetter nicht und mit einem Verbrauch von 4 bis 5 Litern auf Hundert Kilometern, kann man lange Strecken auch ohne Tankstops zurück legen. Zugegeben, die Autobahn ist nicht ihr Ding, die 145 Km/H schafft sie zwar noch, aber, dies wollen wir der alten Dame doch nicht zumuten. Bei 100 bis 120 Km/H schnurrt sie zufrieden dahin und die Landstraßen sind ihr bevorzugtes Revier. Ja die Bremsen der 50er brauchen eine starke Hand und in Linkskurven setzt der Hauptständer schon Mal auf. Kontakte und eine Ersatzzündspule sind auch empfehlenswert und wer das Öl regelmäßig wechselt und die Ventil einstellt den belohnt sie mit vielen Kilometern.

An einem Winterabend, ich polierte gerade den schon etwas mitgenommen Chrom und die noch gut erhalten, schwarze Lackierung, mit der weißen Doppel-Linierung, da beschwerte sie sich bei mir. Der lästige 'Stop and Go' Stadtverkehr würde ihrer Kupplung und den Bremsen nicht gut tun. Auch die Autobahnen rund um's Rhein-Main-Gebiet wären viel zu überfüllt und selbst ihre bevorzugte Strecke durchs Wispertal wäre am Wochenende nun auch überlastet. Von der jungen

Generation, der Chrom-Protz-Cruisern und PS-Überfliegern fühle sie sich auch nicht respektiert. Traurig hörte ich ihren Worten zu und ängstlich fragte ich sie, ob sie mir den Dienst quittieren wolle? Nein, lächelte sie, aber ich würde doch sowieso viel Zeit in meiner zweiten Heimat, Burgund verbringen und warum ich sie nicht mitnehmen würde? Verdutzt schaute ich sie an. Kennst Du denn Frankreich, fragte ich sie? Nun lachte sie verschmitzt auf und kam ins träumen. 'Natürlich kenne ich Frankreich. Es muss so um 59 gewesen sein, da hatte mein Vorbesitzer mich verliebt angeschaut, sanft meine Rundungen des hinteren Kotflügels gestreichelt und gemeint: 'Liebchen, Italien und Österreich kennen wir nun schon, Deutschland und die Schweiz haben wir auch schon abgegrast, wie wäre es mit Frankreich?' Sie schwärmte mir von den Kurven, den wilden Landschaften und dem echten, französischen TOTAL Super verbleit vor. Sie Erzählte mir wie sie gemeinsam mit ihrem Vorbesitzer in einem Feld bei Mond heller Nacht den Sternenhimmel genossen hätte und in Dijon mit einem 500er Terrot-Gespann geflirtet hatte. Ihre Ausführungen berührten mich und eine leichte Eifersucht auf meinen Vorgänger stieg in mir auf. Mit ernstem Gesicht meinte ich, ob sie nicht Angst habe enttäuscht zu werden? Vielleicht waren die Erinnerungen viel schöner als die heutige Realität? Ich erinnerte sie auch daran, daß sie damals eine junge Dame war und ihr die Kilometer vielleicht doch zuviel würden. Oh, dies war nicht der richtige Ton. Eingeschnappt meinte sie, ich sollte mich lieber ein Mal um ihre linke Fußdichtung kümmern, den Luftfilter reinigen und ihr ein Paar neue Metzler Block C spendieren und dann würden wir sehen wer von uns beiden länger Durchhalten würde.

Ich entschuldigte mich angemessen und ging sofort an die Fußdichtung des linken Zylinders. Ich versprach ihr, mir es zu überlegen. Zu Weihnachten war's dann soweit. Sie bekam den Satz Metzler Block C, der Luftfilter wurde gereinigt und anstelle von Weihnachtsgeschenk spendierte ich einen Satz neuer Zündkerzen, Zündspule und Kontakte. Aus Frankreich hatte ich mir einen schweren Roten Burgunder und für sie echtes TOTAL Super verbleit mitgebracht. Ich goss uns einen guten Schluck ein und eröffnete Ihre, daß es im Frühjahr soweit wäre, sie würde nach Frankreich übersiedeln. Sie hätte sich vor Freude beinahe an ihrem Super verbleit verschluckt, ließ aber keinen Tropfen verkommen.

Am 30. April war es dann soweit. Die Satteltaschen wurden gepackt, der Tankrucksack festgezurt und das restliche TOTAL in den Tank gefüllt. Wir wollten am 1. Mai bei der Veteranenausfahrt des Motorradclubs in Beaune mit dabei sein. Bei dem Wort 'Veteranenausfahrt' schluckte sie zwar, sagte aber nichts, denn heimlich hoffte sie dort ihre alte Liebe, dem 500er Terrot-Gespann zu begegnen. Beim ersten Tritt sprang sie an und als wir die Tore von Mainz hinter uns ließen, schnurrt sie als ob sie gerade das Werk in München verlassen hätte. Auf der Weinstraße ging es durch die Pfalz und bei Wissembourg überquerten wir die Grenze. Durch die Nord Vogesen preschten wir in Richtung Straßburg und auf der Route de Vin ging es über Selestat in Richtung Colmar. Sie war nicht zu bremsen. Über den Cole de la Schlucht ging es wieder in die Vogesen und eine Kurve nach der anderen wurden die neuen Block C rundgefahren. Bei Thann protestierte ich und wollte nun Rast machen.



HOMMAGE

Süffisant lachte sie und meinte wer von uns beiden wohl Schwierigkeiten mit den Kilometern hätte, sie könne noch locker 100 Kilometer weiter fahren. Mit der Ausrede, daß es dort keinen Elsässer Tokay Pinot Gris mehr gebe, setzte ich mich durch. Ich erzählte natürlich nichts von meinen Schmerzen in den Schulterblättern und schwärmte nur von dem Wein und Essen. Sie bekam eine Runde Total Super verbleibt spendiert und zufrieden machten wir uns auf in Richtung Belfort, Montbéliard und Besançon.

Im Doubstal passierte es dann. Die Kurven und das schöne Wetter genießend achtet ich nicht auf die Geschwindigkeit und brummt mit sechzig durch eine Ortschaft. Im Augenwinkel sah ich ihn noch, aber zu spät um zu bremsen. Der Blick eines Gendarms auf eine K 75 folgte uns und im Rückspiegel sah ich ihn aufsteigen und uns folgen. Scheiße dachte ich, aber Madame meinte ich solle mir nicht gleich in die Hosen machen und kräftig am Gashahn drehen. Ich dachte jetzt ist ihr das Super verbleit zu Kopf gestiegen, aber sie beharrt darauf, daß wir es schaffen könnten. Ihre jüngere Schwester wäre etwas übergewichtig und auf den kurvigen Sträßchen würden wir ihr locker davon tanzen. Also schön, ich drehte auf und die sonore Kampf-ansage an den wassergekühlten 3 Zylinder ertönte aus der Endtöpfen des Boxers. Tatsächlich konnte ich nach einigen Kurven den Gendarm im Rückspiegel nicht mehr sehen. Der Hauptständer sprühte Funken in den Linkskurven und der Sturzbügel in den Rechtskurven, als wir dahinfliegen wie Schorsch Meyer bei der 39er Tourist Trophy. 'Ich hab's Dir doch gesagt,' sprach sie mit einem verschmitzten Lachen. Aber dann kam die lange Gerade mit einer Steigung und im Nu überholte uns die blaue K 75 und der Gendarm winkte und ran. Sauer meinte sie, sie konnte ja nicht wissen, daß da eine Steigung kommen würde und hätte ich früher aufgedreht hätten wir es locker geschafft. Verstimmt und mit ungutem Gefühl erklärte ich ihr, sie solle sich jetzt bitte zurückhalten, ich müßte die Suppe mit dem Gendarmen jetzt auslöfeln. Als beide Maschinen auf den Hauptständern waren kam der Polizist, grüßend, die Hand am Helm, auf mich zu. 'Bon jour Monsieur. Parlez Vous francais?' Ich überlegt ob ich zugeben sollte oder so tun als ob ich ihn nicht verstand, aber eine Eingebung ließ mich ehrlich sein. Er ging um die

R 50 herum, betrachtete sie in allen Einzelheiten und zu meinem Ärger merkte ich, daß sie das auch noch genoss. Ich würde gleich eine Strafzettel bekommen und sie flirtete mit einem Gendarmen! Das würde ein Nachspiel haben! Freundlich kam der Gendarm auf mich zu und entschuldigte sich mich angehalten zu haben, aber sein Vater wäre auch schon Gendarm gewesen und hätte genauso eine Maschine gefahren. Er wollte sie sich nur mal aus der Nähe anschauen. Die Maschine wäre ja noch so gut in Schuss und hätte einfach eine hinreißende, klassische Linie. Ich hatte das Gefühl als ob meiner Madame vor Stolz die Zylinder auf mindestens 750 ccm anschwellen und würdigte sie keines Blickes sondern plauderte mit dem Polizist. Als er ihr zum Abschied noch zärtlich über den hinteren Kotflügel streichelte und sie einen leichten Seufzer von sich gab platzte mir fast der Kragen, aber Gott sei Dank hörte er ihr anzügliches Geräusch nicht. 'Ich hab' Dir doch gesagt, du sollst Dir nicht gleich in die Lederhose machen', meinte sie keck. 'Bitte halt jetzt den Mund, es reicht,' sagte ich verstimmt. Sie hielt mir vor daß ich unfair sei. Sie habe mich vor einem Knollen bewahrt und aus gekränktem Stolz würde ich eine Szene machen. Typisch Mann! Ich sagte nichts mehr, rauchte eine Zigarette und lies meinen Zorn verpuffen. 'OK, ich hab' vielleicht ein bisschen übertrieben, aber lass' uns den Tag deswegen nicht verderben', meinte sie und wir schlossen Frieden. Die letzten 100 Kilometer verbrachten wir in trauter Zweisamkeit und genossen die untergehende Sonne über den Dächern von Beaune.

'Sei so lieb und geh mir noch mal kurz über den Chrom', raspelte sie am nächsten Morgen süßlich. 'Am Tank ist auch noch etwas Staub und bitte wisch' mir die Fliegen aus dem Gesicht (Scheinwerfer): Sie kam mir vor wie ein Teenager vor dem Rendezvous und dann klickte es bei mir. Ich sag' nur 500er Terrot. Auf dem Place Madeleine war schon munteres Treiben und die Luft mit Zweitakt – Dunst geschwängert. Als wir ankamen gab es große Wiedersehensfreude. Jean-Claude mit seiner R69S, Francois mit der Royal Enfield Interceptor, Jean-Philippe auf seiner Bonnie und viele alte Freunde mehr. 'Kannst du denn das nie lassen', fragte sie mich säuerlich, als ich Jean-Claudes R69S bewunderte. Auf ihre sportliche Schwester war sie immer schon eifersüchtig gewesen und als Christophe mit

seiner rauch – silbernen R 90 S auftauchte war es ganz aus. 'Jetzt willst Du vielleicht auch noch Minderjährige verführen,' fauchte sie mich an, als ich einen Blick auf die 900er warf. 'Immer schön langsam, erstens ist Deine Schwester schon 25 und zweitens habe ich sie nicht angerührt', verteidigte ich mich aber sie würdigte mich jetzt keines Blickes mehr. Das änderte sich, als ein freundlicher Alter Herr auf seinem 500er Terrot Gespann auf den Platz rollte. 'Chris, ich kann's nicht fassen, da Dijon 59 er ist es, der schwere Brummer! Bitte lass' uns ein wenig näher ran, er hat mich noch nicht gesehen.' Dies war nicht nötig den Jerome aus Dijon parkte genau neben uns. Jerome und ich entfernten uns dezent, denn wir wollten nicht indiskret sein. 'Sie sind überhaupt nicht älter geworden', meinte Terrot und sie antwortete, leicht mit dem Bremslicht flackernd: 'Sie sind so liebenswürdig, aber das ein oder andere Fältchen hätte sie doch bekommen. Er wiederum entschuldigte sich für den kleinen Ölfleck unter sich, aber sie entschuldigte es, damit, daß Jerome sich wohl nicht genügend um ihn kümmern würde.

Es war ein wunderschöner Tag mit herrlichen Kilometern unter Gleichgesinnten, gutem Essen und gutem Wein, sowie einem anständigen Schluck Total Super verbleit. Terrot und Jerome sind seitdem öfters bei uns zu Gast und meine 55er ist zwar Happy, aber meint dauernd eine neu Chromschicht würde ihr sicher gut stehen und im Gesicht (am Scheinwerfer) wäre der Lack wohl auch etwas matt.

Meine Geldbörse bedankt sich bei Herrn Terrot, der ihr immer wieder charmant versichert, daß ihre Reife einen ganz besonderen Charme hätte und dies finde ich auch.

Lang' lebe die Gummikuh! Pardon Madame ERRR Cinquant, wie sie sich hier nennt!



Chris 'The Rolling Barrel'
im Oktober 2001



Gardesana Occidentale

– Traumstraße der Welt –

2000 Mann kämpften sich rund zweieinhalb Jahre durch den Fels, sprengten auf einer Strecke von ca. 30 Kilometern über 70 Tunnel in die Berge. Heraus kam eine der Traumstraßen der Welt: die Gardesana Occidentale, die West-Uferstraße des Gardasees.

Langsam klettert die Sonne über die Zweitausender des Monte Baldo, taucht die Westküste des Sees in gleißendes Licht. Erst eine halbe Stunde später ist's auch am Ostufer richtig hell – Morgenstimmung am Gardasee.

Zwischen Tórbole und Riva del Garda, am Nordende des Sees, flitzen schon vor dem Frühstück die ersten Surfer übers Wasser, Mountain-Biker strampeln durch den Ort Richtung Gebirge. Für einen Motorrad-Urlaub am Gardasee ist eine Tour um die Nordhälfte genau der richtige Anfang. Linksum oder Rechtsrum? Geschmackssache! Im Uhrzeigersinn fährt man länger im Schatten, linksrum ist morgens und abends Sonne – länger Licht für tolle Fotos.

Die Tour beginnt in Riva del Garda. Durch das Gewirr von Einbahnstraßen geht's auf die SS 45 bis Richtung Limone. Gleich hinter Riva wartet der erste lange Tunnel. Die italienischen Straßenbauer arbeiten jedes Jahr außerhalb der Saison an den Tunnels, 2001 haben sie diesem eine neue Beleuchtungsanlage spendiert. Das sollte nicht zu Leichtsinns verleiten – die meisten der folgenden Tunnels sind Extrem

schlecht beleuchtet, manche gar nicht. Gardesana Occidentale heißt die Straße hier am Westufer, ein Name, den man sich merken sollte:

Nach jedem Tunnel gibt die Straße einen anderen Blickwinkel auf den See frei, hinter jeder Kurve ändert sich das Panorama. Und Kurven gibt's genug, längere gerade Straßenstücke praktisch keine.

Nach rund zehn Kilometern liegt plötzlich Limone zu Füßen des Bikers. Limone? Da denkt jeder sofort an Zitronen. Und die gelben Früchte sind auch das Markenzeichen des Ortes. Doch das ist eigentlich eine kleine Mogelpackung: Der Name stammt ursprünglich von „Limes“, was zu Römerzeiten ganz einfach Grenze bedeutete. Trotzdem: Schon die Römer bauten Zitronen am Gardasee an, doch mehr zur Zierde – das Klima war für die Früchte zu rau. Erst im 18. Jahrhundert kam der Durch-



bruch: Ein Adliger erfindet das Zitronentreibhaus, der kommerzielle Anbau begann. Der Erfolg hielt nur bis zum Ersten Weltkrieg: Die italienische Regierung ließ Treibhausteile beschlagnahmen und daraus Unterkünfte für Soldaten bauen. Der Frost machte den Pflanzen den Garaus. Heute gibt's nur noch vereinzelt Zitronenbäume. Damit keiner die Früchte klaubt, werden die Gärten überwacht. Von Limone geht's weiter auf der SS 45 in Richtung Süden. Wieder warten viele Tunnels, eine reizvolle Straßenführung und ein paar Kilometer weiter kann man richtig U-Bahn fahren. Bei Campione di Garda haben die Straßenbauer durch den Berg einen Riesentunnel gesprengt, in der Mitte, unterirdisch, verschiedene Abzweigungen und Zufahrten zur Hauptstraße. Im Tunnel geht's rechts ab zu einem kleinen Strand-Ort. Tipp: Runter fahren, Cappuccino trinken und den Surfern zuschauen.

Nur wenige Kilometer südlich lohnt sich der nächste Abstecher: Gargnano. Schon im 19. Jahrhundert machte hier die High Society Urlaub, baute sich Villen oder wohnte in vornehmen Hotels, die es heute noch gibt. Im Süden schließt sich Bogliaco an, ein Ort, den jeder passionierte Segler kennt. Jedes Jahr startet hier die berühmteste Regatta des Gardasees, die 100 Meilen Segelregatta.

Ab Bogliaco wird die Straße breiter, es gibt kaum noch Tunnels. Dafür jede Menge tolle Landschaft. Die Fahrt in den Süden ist wie eine Reise durch einen Blumengarten, überall an den alten Mauern blühen bunte Sträucher, an den Hängen des Ufers stehen riesige Zypressen. Nächster Stopp in Toscolano Maderno. Die 6900-Einwohner-Stadt, die

ursprünglich aus zwei Orten bestand, liegt auf einer zwei Kilometer langen Halbinsel. Sehenswert: Die Kirche Sant' Andrea in Maderno direkt am Hafen mit ihren Fresken und Wandmalereien. Schon Zeit für ein kleines oder großes Mittagessen? Die Restaurants und Pizzerien an der Hafenpromenade sind durchwegs empfehlenswert. Nach dem Essen empfiehlt sich eine kleine Siesta an der Kirchenmauer im Schatten riesiger Platanen und blühender Oleanderbäume.

Weiter geht's ans Ostufer. Innerhalb von rund 30 Minuten bringt die Fähre für fünf Euro Motorrad und

Fahrer hinüber ans andere Seeufer nach Torri del Benaco. Eine Fahrt übers Wasser ist ein Muss, allein schon wegen der ungewöhnlichen Kulisse der Bergriesen rund um den See. Bei starkem Wind geht's jedoch ganz schön zur Sache und die Besatzung legt dann wegen des hohen Seegangs (zu Recht) Wert darauf, dass man an seinem Motorrad bleibt, damit es nicht umfällt.

Torri del Benaco am Ostufer ist ein Geheimtipp – selbst in der Hochsaison gibt's hier nicht so viele Touristen wie in ihren größeren berühmteren Schwestern am See. Schon die Römer bauten hier eine Siedlung und im 10. Jahrhundert wohnte in Torri sogar ein waschechter König: Berengar I. ließ den ganzen Ort mit einer Mauer umgeben und eine Festung errichten, die zum Teil heute noch steht. Im 14. Jahrhundert bauten die Scaliger dann in Torri eine Burg.

Die Straße am Ostufer heißt Gardesana Orientale, und ist ganz anders als ihr Gegenstück im Westen: Fast ohne Steigungen führt sie nur knapp oberhalb des Wasserspiegels entlang, bössartige Kurven gibt's keine. Neben der Fahrbahn laden ab und zu oft nur zwei, drei Meter breite Kiesstrände zum Baden ein. Schön für Motorradfahrer: Für ein schmales Zweirad gibt's fast immer eine Haltemöglichkeit und so empfiehlt sich ein Pauschen zum Faulenzen oder Gucken am Strand, wie Segler und Surfer mit einem wahren Affenzahn übers Wasser rauschen.

Nach rund 20 Kilometern Fahrt am romantischen Ostufer geht's zu einem der beliebtesten Orte des Gardasees: Malcesine. Motorradfahrer parken am besten am





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>

**Falk
HARTMANN®**

immer die beste Wahl!

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



Rathaus (kostenlos) und dann ab ins Getümmel. Tausende Touristen kommen jeden Tag dorthin, selbst in der Vor- und Nachsaison ist hier viel Betrieb. Die Wirte sind auf den Ansturm vorbereitet, für jeden Geldbeutel und Geschmack ist was dabei: Restaurants oder Stehpizzerien, Eisdielen, Cafés und Bars. Am Ende jeder Gasse gibt's ein neues Oooh-Erlebnis, die Altstadt überrascht mit vielen kleinen Plätzen, auf denen – selbstverständlich – ein Terrassencafé oder –restaurant am anderen ist.

Schöne Souvenirs gibt's direkt am Hafen: Maler lassen sich bei ihrer Arbeit über die Schulter gucken, fertigen in Minutenschnelle romantische Bilder von Motiven rund um den Gardasee an. Ab fünf Euro (inklusive Rahmen) gibt's ein kleines Ölbild.

Schon Johann Wolfgang von Goethe hatte sich in die Schönheit am See verliebt. Am 13. September 1786 saß er versonnen vor der Burg in Malcesine, wollte ein stimmungsvolles Bild zeichnen – und wurde prompt unter Spionageverdacht verhaftet (Das Erlebnis gibt's ausführlich in Goethes „Italienische Reise“ nachzulesen).

Die Altstadt hat noch mehr zu bieten: Kunstgalerien, Geschäfte mit Designer-Bekleidung, schöne Blicke auf den See. Vor allem vom Castello mit dem Burgmuseum, in dem es neben Informationen über die Region auch das Bild zu sehen gibt, das Goethe von der Burg zeichnete. Und vom Hafen gibt's Ausflugsfahrten unterschiedlicher Länge und Preise hinaus auf den See. Außerdem hält die Linienschiffahrt mit Verbindungen z.B. nach Riva. Einen Höhenflug ohne Motorrad gibt's

mit der Seilbahn (2001 komplett renoviert): Sie führt auf den Monte Baldo (Station oberhalb Malcesine).

Auf dem Rückweg nach Norden haben Biker die Qual der Wahl: Am langen Kiesstrand entlangfahren oder lieber einen Abstecher über die Berge? In Malcesine führt eine Panoramastraße (zwei Zufahrten, eine südl. des Zentrums, die andere etwa in Höhe der Burg) ein Stück den Monte Baldo hinauf – sehr steil, sehr kurvig, sehr schön. Die Fahrt geht durch Olivenhaine, oben gibt's tolle Ausblicke auf den See, vor allem auf Malcesine, das in einer Kurve plötzlich weit unten wie eine Spielzeugstadt in der Sonne liegt. Das Panorama währt nur wenige Straßenkilometer, dann geht's wieder auf Seeshöhe im Sonnenuntergang zurück nach Riva.





Auf steinigem Pfaden zum Kreuz des Herrn Passo Croce Domini – Kreuz des Herrn – heißt ein äußerst interessantes Ziel im Nordwesten. Ein Ritt, der's in sich hat. Denn der Weg zum Kreuz des Herrn ist mit Schlaglöchern und steinigem Pfaden gepflastert. Eine wunderschöne Tour mit Ausweichstrecken für die Fahrer von Sportlern.

Vor dem Kurvenspaß im Gebirge steht die Qual der Wahl: Wie hin? Fahrer von Reiseenduros und Straßenmaschinen, die auch vor Schotterstraßen nicht zurückschrecken können sich später austoben, nehmen deshalb am Besten den kürzesten Weg: die SS 240 von Riva nach Storo, weiter zum Lago d' Idro nach Anfo. Achtung, gleich am Ortsanfang geht eine winzige Straße auf Richtung Pso. di Maniva. Hier ist auf Tempo 30 beschränkt. Das ist auch gut so. In tausend unübersichtlichen Kurven geht's innerhalb weniger Kilometer auf rund 1600 Meter. Ab dem Rifugio Rosa di Baremo wird die Straße für ein paar Hundert Meter schottrig, dann wieder asphaltiert. Plötzlich, hinter einer Kurve, scheint Schluss zu sein: Vor einem Tunnel liegt ein Schotterhaufen, die Hälfte der Fahrbahn ist verschüttet. Augen auf und durch, hinter einem Tunnel, in dem viele Steine liegen, und einer Galerie gibt's wieder freie Fahrt, allerdings ein paar hundert Meter auf Schotter, garniert mit schwindelerregenden Abgründen.

Plötzlich wieder Asphalt unter den Rädern – doch was für einer! Slalom um bis zu 30 Zentimeter tiefe Schlaglöcher fordert die volle Konzentration. Immer weiter windet sich die steile, holprige Straße den Berg hinauf, erreicht schließlich einen Sattel und führt auf Schotter zum Passo Maniva hinunter.

Von der Passhöhe zweigen Straßen in alle Himmelsrichtungen ab. Die schönste führt weiter zum Passo di Croce Domini. Serpentin und schnelle Straßenstücke führen über die Goletto di Crocette (1990 Meter) zum Gioio di Bala auf fast 2200 Meter. Vor der Auffahrt zu einer Radarstation geht's nach links auf einen Schotterweg. Nach wenigen hundert Metern wird die Straße breit, es gibt wieder Asphalt, doch auch diese Fahrbahndecke ist löchrig wie ein Schweizer Käse.

Schließlich haben die Straßenbauer offensichtlich aufgegeben, auf Schotter fährt man weiter auf zum Passo Croce Domini (1892). Auf der Passhöhe hier steht ein wunderschönes Rifugio mit Sonnenterrasse. Hier gabelt sich die Straße, die Tour führt weiter nach rechts. Die Straße ist eng, oft nicht breiter als drei Meter, doch der Asphalt ist bis auf die vielen Kuhlfladen griffig – Schluss mit Schlaglochpiste. In unzähligen Kurven aller Radien geht's runter ins Tal des Bächleins Caffaro und dann immer an seinem Bett entlang. Satt 20 Kilometer dauert die Abfahrt vom Croce Domini bis nach Bagolino. Das Nest war im Mittelalter ziemlich reich – in der Gegend wurde Erz abgebaut – eine Durchfahrt lohnt auf alle Fälle. Kirchenfans sollten sich San Rocco (15. Jahrhundert, guterhaltene Fresken) ansehen.

Noch Lust auf Pässe? Bitteschön: Von Bagolino geht's wieder auf zum Passo di Maniva. Die Straße ist asphaltiert, Extrem kurvig und bietet vor allem im oberen Teil tolle Ausblicke auf Bagolino, das immer kleiner wird und schließlich 900 Meter tiefer liegt.

Sicher ist es jetzt längst Mittag. Zeit zum Essen. Eine Einkehr auf der Passhöhe ist ein Muss. Es gibt zwei Gebäude,

• Tschechien • Slowakei •
• Südtirol • Trentino • Venetien •
• Toscana • Ostalpen • Schweiz •
• Oberitalienische Seen • Türkei •
• Slowenien • Istrien • Elsass •
• Frankreich • Korsika • Schottland •
• Andalusien • Südostasien •
• Kreta • Thailand •
• Australien •

HIT-Motorradreisen

G m b H

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

Mit Freunden auf Tour

p.z.B.: 2 Tage Tschechien, HP ab 150,- EUR

9 Tage Slowakei-Rundfahrt, HP 900,- EUR

7 Tage Nordthailand Enduro nur 540,- EUR

Kostenlose Prospekte & Infos unter:

☎ 0911 / 28 78 505 • Fax: 0911 / 26 39 76

info@hit-motorradreisen.de

www.hit-motorradreisen.de

links ein Ristorante, rechts eine Pizzeria, die dem gleichen Betreiber gehören. Wenn es kühl ist (und das ist es oft) brennen in beiden





Gebäuden offene Kamine, vor denen man einen Cappuccino trinken und sich wärmen kann, in der Pizzeria steht auch noch ein Kachelofen mitten im Raum. Die Küche ist hervorragend, die Preise sind moderat, für den kleinen Appetit sind Käse, Salami und roher Schinken empfehlenswert.

Bleibt noch die letzte der vier Strecken runter vom Pso. di Maniva, Richtung Còllo. Und die macht richtig Spaß, ein sehr schnelles Stück Straße. Auf sehr grobem Asphalt führt sie zunächst in vielen Serpentinaen steil runter – 800 Höhenmeter in zwölf Kilometer. Dann geht es am Mello entlang, der in kleinen und großen Biegungen gemächlich ins Tal plätschert.

Bei Tavèrnole links nochmal rauf ins Gebirge, doch hier warten nur sanfte Hügel bis 1000 Meter. Das Sträßchen, das über die winzigen Dörfer Ville, Navorio, Forno und schließlich Vestone führt, bietet immer wieder neue Panoramen auf grüne Wiesen und einsame Gehöfte. Hier ist das alte Italien zu Hause, weit weg vom Tourismus.

In Vestone entweder zurück zum Lago d' Idro oder die SS 237 nach Salò und auf der Gardesana Occidentale zurück nach Riva del Garda.

Fahrer von Sportlern machen die Tour am Besten umgekehrt: Riva, Salò, Vesone, Tavèrnole, Còllo, Pso. di Maniva, rauf bis zur Radarstation, zurück, runter nach Bagolino. Von dort einen Abstecher zum Pso. Croce Domini, wieder zurück nach Bagolino, Bondone, Storo, Riva del Garda.

Alfred Müller



Honda präsentiert neuen umweltfreundlichen 125er Roller

**Erfüllt EURO 2
Markteinführung
im Januar 2002
- mit CBS -
Bremsssystem
ausgestattet**

Offenbach - Rollerfreunden, die sich mittels umweltfreundlicher 4-TaktTechnologie fortbewegen möchten, bietet Honda nun mit dem SH125 eine Alternative zum bereits bewährten @125.

Der SH125 wurde auf der Bologna Motor Show für das Modelljahr 2001 erstmals vorgestellt. Nun wird er ab 2002 auch in Deutschland zu haben sein. Der schlanke, bedienungsfreundliche Roller mit 16-Zoll-Rädern ist mit einem emissionsarmen 125cm³-Viertaktmotor ausgestattet. Bekannt ist dieser saubere, leise und leistungsstarke Antrieb aus dem Hightech-Roller @125, der neue Maßstäbe in puncto Leistung und Umweltfreundlichkeit in seiner Klasse setzte.

Ein hocheffektives computergesteuertes Sekundärluftsystem liefert durch die gezielte Zufuhr von Frischluft in den Auslasskanal den erforderlichen Sauerstoff zur Verbrennung und Umwandlung von Schadstoffen. Die so minimierten Schadstoffe werden durch einen in die Auspuffanlage integrierten Metallkatalysator weiter

reduziert. Darüber freut sich auch die Umwelt, denn der SH125 hält damit jetzt schon die geplante EURO-2-Norm ein.

Durch die schlanken Proportionen und die niedrige Sitzhöhe ist der SH125 für Fahrer aller Größen bestens geeignet. Das flache Trittbrett erlaubt viel Beinfreiheit und einen großen Durchstieg, der vor allem für die „berockte“ Damenwelt von Vorteil ist.

Mehrere Staufächer und ein Gepäckhaken erlauben die Mitnahme vom schnellen Einkauf im Supermarkt oder jeder Menge Kleinigkeiten.

Wie bereits der @125 so ist auch der SH125 mit dem hondaeigenen CBS-Bremsssystem ausgestattet. In modifizierter Form kommt es auch bei hubraumstarken Motorrädern wie der Honda Gold Wing zum Einsatz. Im SH125 arbeitet das System wie folgt: Der rechte Bremshebel betätigt wie bei einer herkömmlichen Bremsanlage die Vorderradbremse. Über den linken Bremshebel werden die Trommelbremse am Hinterrad und die Scheibenbremse des Vorderrads betätigt. Alte Zweirad-Hasen und Rollerneulinge erreichen damit gleichermaßen kürzere Bremswege.

Der SH125 wird im Januar 2002 bei den Honda Vertragshändlern sein. Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt EURO 3.050,- inkl. 16% MwSt. zuzüglich Nebenkosten. Im Lieferumfang und Preis des 2002er Modells ist auch ein TopCase aus dem Original-Honda-Zubehörprogramm enthalten.





Ablenkungsmanöver

Grundsätzlich wird ja immer empfohlen, zu anderen Verkehrsteilnehmern Blickkontakt aufzunehmen, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Wohin es führen kann, wenn man diese Empfehlung falsch versteht, zeigt folgender Motorradfahrer-Fall, den das Oberlandesgericht (OLG) Hamm (DAR 1999, S. 24) entschieden hat.

Wilhelm Brause kann es nicht fassen; seit 4 km blockiert Gottfried Gluffke in seinem Diesel mit 120 km/h die linke Spur der Autobahn. Brause wird es zu bunt, er schaltet zweimal runter und zieht rechts an dem PKW vorbei. Wild gestikulierend zeigt Brause dem Dieseltreiber, was er von ihm hält.

Knapp an dem Auto vorbei, will Brause seine Fahrt auf der linken Spur fortsetzen, als er völlig überrascht feststellen musste, daß die linke Spur soeben von Bulli Bullmann in seinem 30-Tonner besetzt wurde. Bullmann wollte einem anderen LKW-Fahrer das Auffahren auf die Autobahn ermöglichen. Zum Bremsen reichte die Zeit nicht, Brause schiebt den zu spät bemerkten LKW unfreiwillig von hinten an.

Er verklagt Bullmann und dessen Versicherer auf Schadensersatz und Schmerzensgeld, weil er meint, Bullmann habe gegen § 7 Absatz 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) verstoßen. Da-

nach durfte Bullmann nur dann den Fahrstreifen wechseln, wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Das Gericht wies die Klage ab. Ein Verschulden des Bullmann sei nicht feststellbar. In Frage käme allein, daß er beim Fahrspurwechsel den sich von hinten nähernden Kradfahrer hätte erkennen können. Die Richter bejahten dies und meinten sogar, ein optimaler Verkehrsteilnehmer hätte die Annäherung des Mopedfahrers vorhersehen und den Unfall vermeiden können. Damit müsste Bullmann eigentlich für die so genannte Betriebsgefahr seines LKW einstehen – und zwar unabhängig davon, ob ihm ein Verschulden zur Last gelegt werden kann oder nicht.

Aber die Verantwortung für den Unfall gaben die Richter dann doch dem Brause. Er habe den vor ihm fahrenden Gluffke grob verkehrswidrig rechts überholt, sei dann mit überhöhter

Geschwindigkeit von der rechten auf die linke Spur gewechselt und mangels der erforderlichen Aufmerksamkeit auf den vor ihm fahrenden LKW gebrezzelt. Damit habe Brause seinerseits gegen § 7 Absatz 5 StVO verstoßen.

Dem Bullmann wollte die Hammer Richter danach nicht einmal einen Teil der Haftung für die Schäden auferlegen. Selbst wenn der Unfall für Bullmann nicht unvermeidbar war, überwiege das grobe Verschulden Brauses derart, daß die verschuldensunabhängige Haftung des Bullmann für die Betriebsgefahr des LKW nicht in Betracht komme. Brause muss also seinen eigenen Schaden und den am LKW zu hundert Prozent tragen.

Der Schlingel hat es auch nicht anders verdient. Wer verbotswidrig rechts überholt, sollte eben genau aufpassen, daß man – und vor Allem: es – ihn nicht erwischt. Man sieht also:

Nicht immer ist ein Blickkontakt mit anderen Verkehrsteilnehmer dafür geeignet, Unfälle zu vermeiden. Also:

Fahrt vorsichtig, liebe Freunde.

Noch Fragen dazu?
Kurzmitteilung
an den
Verfasser genügt.

Carsten R. Hoenig,
Rechtsanwalt in Berlin
– <http://www.kanzlei-hoenig.de>



Hoffentlich versichert

Wie einfach selbst honorierte Mitglieder unserer Gesellschaft zu Straftätern (gemacht) werden können, zeigt folgender Fall.

Als Graf Gottfried von Gluffke sich vor zwanzig Jahren seinen neuen Softchopper zulegte, Schloss er auch einen Haftpflichtversicherungsvertrag ab. Das Versicherungsunternehmen sorgte seit dieser Zeit für die vom Pflichtversicherungsgesetz vorgeschriebene Deckung. Gluffke erteilte dem Versicherer eine Lastschriftermächtigung, von der einmal jährlich Gebrauch gemacht wurde.

Im Jahre 2000 nahm das Übel seinen Lauf. Gluffke wechselte seinen Wohnsitz und gleichzeitig seine Bankverbindung. Pflichtbewusst, wie ein Aristokrat nun einmal ist, teilte er diese Veränderung auch rechtzeitig seinem Haftpflichtversicherer mit.

Allerdings vermisste er am Jahresanfang die eigentlich fällige Abbuchung der Versicherungsprämie von seinem Konto. Also meldete er sich telefonisch bei dem Versicherer, der ihm mitteilte, daß die Information des Anschriften- und Bankwechsels in dem Nirwana des Unternehmens untergegangen sein müsse; er möge noch einmal schriftlich mitteilen, wo er wohne und von wem sein Geld verwaltet werde.

Etwas vorsichtiger geworden brachte Gluffke den Brief mit den gewünschten Angaben persönlich bei der Niederlassung des Versicherers vorbei. Der freundlichen Mitarbeiterin teilte er zudem noch mit, daß er über die Wintermonate sein Quartier in den sonnigen Süden verlegen wird und wie er dort zu

erreichen sei. Die Versicherungsangestellte versicherte, daß dann ja mit Sicherheit nichts schiefgehen könne.

Als Gluffke dann aus seinem Winterexil zurückkehrte, staunte er nicht schlecht über die bei ihm zwischenzeitlich eingegangene Post. Der Versicherer hatte geschrieben, daß die fällige Prämie nicht abgebucht werden konnte und deswegen der Versicherungsvertrag gekündigt wurde. Die Zulassungsstelle beim Polizeipräsidenten hatte „Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung“ des Mopeds eingeleitet und wollte dafür DM 210,00 Verwaltungsgebühren haben. Da Gluffke das Kennzeichen nicht rechtzeitig zur Entstempelung vorgelegt hatte, wurde obendrein ein Verwahrungsgeld in Höhe von DM 40,00 verhängt.

Und schließlich hatte sich die Staatsanwaltschaft an den Grafen gewandt: „Gegen Sie wird ein Ermittlungsverfahren wegen Führen eines Kraftfahrzeuges ohne Versicherungsschutz geführt“. Gluffke möge dazu mal eben Stellung nehmen.

Der freundliche Staatsanwalt teilte auf Nachfrage des von Gluffke beauftragten Strafverteidigers mit, daß der Versicherer der Zulassungsstelle geschrieben habe, es bestehe kein Versicherungsschutz mehr für den Chopper. Gleichwohl sei Gluffke mit dem Moped gefahren. Und das sei bei Strafe verboten, so jedenfalls stehe es in den Paragraphen 1 und 6 des Pflichtversicherungsgesetzes, die bis zu einem Jahr Freiheitsstrafe oder Geldstrafe androhen.

Die Frage war hier, ob Gluffke den Verstoß gegen diese Strafvorschriften auch zu Vertreten hatte. Ja selbstverständlich, meinte der nun nicht mehr ganz so freundliche Staatsanwalt. Schließlich hätte sich Gluffke darum kümmern müssen, daß die Versicherungsprämien rechtzeitig gezahlt werden. Der Einwand, er habe doch eine Lastschriftermächtigung erteilt, dem Versicherer im übrigen alle notwendigen Informationen geliefert, wurde zurückgewiesen. Denn der

Versicherer behauptete nun, er habe von nichts gehört, nichts gesehen und sei auch sonst völlig ahnungslos. Die Mitarbeiterin konnte sich an nichts erinnern. Gluffke hatte ein Beweisproblem.

Mit einigen Mühen ließ sich der Staatsanwalt davon überzeugen, daß das Verschulden Gluffkes nun doch nicht so groß war. Das Strafverfahren wurde gegen Zahlung einer dreistelligen Geldbuße eingestellt. Freude kam angesichts der bis dahin angefallenen Kosten, Gebühren und der verlorenen Nerven dennoch nicht auf.

Um nicht ein ähnliches Schicksal erleiden zu müssen, sollte man – auch wenn es umständlich ist – peinlichst darauf achten, später nachweisen zu können, daß die Mitteilung über die Änderung der Bankverbindung beim Empfänger auch angekommen ist: Entweder man läßt sich den Empfang vom Versicherer quittieren oder schickt solcherlei Informationen per Einschreiben gegen Rückschein. Wenn der Versicherer gleichwohl die Prämie nicht abbucht, sollte man eben die Prämien selbst überweisen und den Zahlungsbeleg gut aufheben. Und: Fahrt vorsichtig, liebe Freunde. Noch Fragen dazu? Kurzmitteilung an den Verfasser genügt.

Carsten R. Hoenig,
Rechtsanwalt in Berlin
- <http://www.kanzlei-hoenig> -



Liebe Leser,

dieses Jahr habe ich Euch zum Jahresabschluss eine ganz besondere Überraschung bereit. Wer die BallHuPe gelesen hat, und auch sonst auf dem Stand der Dinge ist, sollte die 5 Fragen beantworten können. Zu gewinnen gibt es je eine von 10 Elefantentreffen-Büchern von Alfred Müller (siehe Buchbesprechung auf Seite 48), eine von 15 Eintrittskarten zur IMOT (Motorrad-Messe in München) oder je 2 von sechs Freieintrittskarten für das Elefantentreffen (für das ganze Wochenende!!!)

1. Wie lautet die genaue Bezeichnung des Grünen Elefanten?
2. Das wievielte ET findet 2002 statt?
3. Was und Wer wird immer beim ET gebraucht?
4. Wie heißt das Bundesland in dem das ET stattfindet?
5. Wie ist der Spitzname vom Gründer des Elefantentreffens? Ernst „.....“ Leverkus.

Einsendeschluss ist der 31.12.2001

Die Gewinner werden von mir telefonisch benachrichtigt und erhalten ihren Gewinn Postwendend!

Bitte sendet mir die 5 Antworten (ausreichend Frankiert per Brief oder Postkarte!) an:

Redaktion BallHuPe

Babs Berschneider

Riedlinger Weg 2

86949 Schöffelding



Euren Namen und Absender nicht vergessen!!!!

Achtung die Redaktion hat eine neue Telefonnummer:

Tel.: 08193 / 99 65 36 Fax: 08193 / 999 660



Richtig „einmotten“:

WINTERKUR FÜR MOTORRÄDER

Essen (Ifz) - Egal ob ein Saison- oder Dauerkennzeichen das Motorradheck zierte: Mit den ersten kalten Oktobertagen endet für viele Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer die Zweiradsaison. Wer nach dem Winter frisch in den Frühling starten möchte, sollte seiner Maschine eine „Kur“ für den Winter zukommen lassen. Die Techniker des Instituts für Zweiradsicherheit (Ifz) verraten das richtige Rezept.

Wer rastet, der rostet. Das gilt besonders für Motorräder, die ohne Vorbereitung in den Winterschlaf geschickt werden. Denn auch im Stand nagt der Zahn der Zeit. An einer gründlichen Reinigung vor dem Einmotten führt deshalb kein Weg vorbei.

Schmutzreste binden Feuchtigkeit und begünstigen Korrosion, daher wird die Maschine mit reichlich Wasser und umweltverträglichen Zusätzen abgewaschen und gut getrocknet.

Autowaschanlagen sind hier ein idealer Platz für die Winterwäsche. Hier sorgen Ölabscheider dafür, dass Fett- und Ölreste nicht ins Grundwasser oder in die Kanalisation gelangen. Keinen harten Strahl auf die Maschine richten, denn so wird Feuchtigkeit in die Lager gepresst. Festgerostete Schrauben und Achsen können die Folge sein. Lack und Chrom werden gründlich mit einer schützenden Schicht Konservierungsspray überzogen oder mit einer Lackversiegelung behandelt. Bremscheiben und -sätze müssen vorher abgedeckt werden.

Für verschmutzte Antriebsketten gibt es im Fach- und Zubehörhandel spezielle Reiniger, die altes Schmierfett ohne Rückstände entfernen. Danach gehört frisches Ketten Spray auf die Antriebskette. Vor allem dem Raum zwischen den Laufrollen ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Motoröl kann bei längeren Standzeiten aggressiv wirken und die Metalloberflächen des Motors angreifen. Deshalb empfehlen die ifzExperten vor dem Winterschlaf eine Füllung mit frischem Motoröl samt neuem Filter auch außerhalb des Wechselintervalls.

Um Kondenswasserbildung im Tank vorzubeugen, kann dieser randvoll aufgetankt werden. Benzin enthält leichtflüchtige Bestandteile, die im Laufe der Zeit verdunsten und Schmutzreste im Vergaser zurück lassen.

Deshalb sollten die Schwimmerkammern entleert werden. Viele Motorräder verfügen über eine Ablassschraube am tiefsten Punkt der Schwimmerkammer.

Damit die Reifen auch im Frühjahr noch einwandfrei rund drehen, muss der vorgeschriebene Luftdruck unbedingt eingehalten werden. Bei längeren Standzeiten darf es ruhig etwas mehr sein, um möglichen Druckverlust auszugleichen. Auch beide Räder sollten freigestellt sein um einer Verformung der Karkasse vorzubeugen. Montageständer aus dem Fach- und Zubehörhandel bieten eine gute Abstellmöglichkeit bei entlastetem Vorder- und Hinterrad. Auch Kanthölzer unter dem Motor leisten wertvolle Dienste, um eine Unwucht zu vermeiden.

Die Batterie sollte ausgebaut und an einem trockenen, kühlen Ort gelagert werden. „Batteriewächter“ halten die Spannung des Akkus konstant. Eine Plane schützt das Motorrad vor Schmutz und Staub. Unbedingt darauf achten, dass sich unter der Falgarage kein Kondenswasser sammelt.

Informationen und Tipps zur technischen Pflege und für ein sicheres Motorradfahren gibt es in der Broschüre „Motorrad-Tips“ von DEKRA und Ifz, die beim Institut für Zweiradsicherheit gegen Einsendung eines mit 1,50 frankierten und adressierten C5-Rückumschlags kostenlos abgerufen werden kann.

Motorradfahren im Herbst und Winter

SICHER DURCH DIE EISZEIT

Essen (Ifz) - Während viele Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer mit Beginn der kalten Jahreszeit ihre Maschinen in den Winterschlaf schicken, gewinnen immer mehr „Unerschrockene“ auch dem Fahren bei Herbststürmen und Minusgraden seine positiven Seiten ab. Worauf es für Mensch und Maschine im Herbst und Winter ankommt, erläutert das Institut für Zweiradsicherheit (Ifz).

Nebel, Laub, Raureif, überfrierende Nässe, Schnee oder Frost gehören in der kalten Jahreszeit zu den ständigen Begleitern auf zwei Rädern. Diese äußeren Umstände stellen besondere Anforderungen an das Fahrverhalten, die Fahrerausrüstung und den Zustand des Motorrades.

Fahrverhalten

Herbstzeit ist Erntezeit; deshalb muss vor allem in ländlichen Gegenden mit verschmutzten Fahrbahnen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen gerechnet werden. Auch hier gilt: Erhöhte Aufmerksamkeit und permanente Bremsbereitschaft vermindern das Unfallrisiko. Plötzliches Beschleunigen ist ebenso riskant wie zu scharfes Bremsen und ruckartiges Einlenken, was natürlich auch für die Winterzeit gilt.

In den Wintermonaten tauchen Motorräder nur noch vereinzelt im Straßenverkehr auf. Entsprechend geringer ist daher auch die Wahrnehmung der anderen Verkehrsteilnehmer, die in der Regel nicht mehr mit motorisierten Zweirädern rechnen.

Da sich gleichzeitig die Sichtverhältnisse verschlechtern und ebenfalls viele Pkw mit Fahrlicht unterwegs sind, wie dies sonst ausschließlich nur für motorisierte Zweiräder am Tage gilt, ist die Silhouette von Motorrädern und Rollern besonders schwer aus-zunehmen.



Oberstes Gebot ist jetzt eine besonders defensive und vorausschauende Fahrweise. Dies umso mehr, als feuchtes Laub und Raureif die Straßen in eine tückische Rutschbahn verwandeln können.

Fahrerausrüstung

Wer friert, verliert schnell sein Konzentrationsvermögen. Kalte Finger verhindern ein sicheres Bedienen von Bremse, Kupplung und Schaltern. Oftmals ist durch Kälte oder Glätte kein sicherer Stand beim Ampelstopp vorhanden.

Deshalb ist eine zweckmäßige Kleidung besonders im Herbst und Winter wichtig. Während sich herkömmliches Leder mit Wasser vollsaugt und so schnell zum Auskühlen beiträgt, bieten Fahreranzüge aus Textil, oftmals mit einer Klimamembran versehen, einen guten Kälte- und Nässe-schutz.

Zeitgemäße Motorradfunktionsbekleidung aus Textil oder Leder verfügen an besonders sturzgefährdeten Stellen über Protektoren. Hierzu gehören Schultern, Ellbogen, Rücken, Hüfte, Knie und Schienbein. Ältere Bekleidung lässt sich nachträglich leicht mit Protektoren ausstatten, da im Motorrad-fachhandel universale und genormte CE-Protektoren gekauft werden können.

Handschuhe sollten wasserdicht sein und mit der Stulpe unter den Jackenärmel geschoben werden, damit kein abfließendes Wasser eindringen kann. Entsprechend sollten auch die Hosenbeine über den Stiefeln getragen werden. Als zusätzlicher Kälteschutz haben sich „Fingerlinge“ aus Seide oder Kunstfasern bewährt, die unter dem Handschuh getragen werden.

Wer sich auch in der „Eiszeit“ nicht von seiner Lederausrüstung trennen will, dem empfehlen die Essener Zweiradexperten einen wasserdichten Thermoanzug, der über die Kombi gezogen wird. Für alle Bekleidungsstücke gilt: Nicht zu eng wählen, um die Bewegungsfreiheit nicht einzuschränken. Auch Winterbekleidung muss



groß genug gewählt werden, um unter der „Außenhaut“ noch genügend Raum und Bewegungsfreiheit für wärmende Wäsche zu lassen. Je mehr Kleiderschichten nach dem „Zwiebelprinzip“ übereinander getragen werden, umso besser ist die isolierende Wirkung.

Da der Atem wärmer ist als die Außenluft, beschlägt das Helmvisier im Herbst und Winter sehr schnell. Antibeschlagmittel sollten sparsam angewendet werden, weil sie bei häufigem Auftrag einen Schmierfilm bilden, der eine klare Sicht verhindert. Deshalb vor jeder neuen Anwendung das Visier mit klarem Wasser unter Zugabe von etwas Spülmittel reinigen.

„Soforthilfe“ gegen Beschlagen bringt das leichte Öffnen des Visiers. Sturmhauben und Halstücher bieten einen zuverlässigen Schutz gegen Kälte, dürfen aber nicht über die Nase gezogen werden, weil sie die Sauerstoffzufuhr behindern. Müdigkeit und Erkältungen wären die Folge.

Motorrad

In Sachen Fitness darf die Maschine dem Menschen in nichts nachstehen. Ein gründlicher Wintercheck des Motorrades gehört deshalb zur Pflichtübung der „Eisbären“.

Die Mindestprofiltiefe der Reifen von 1,6 Millimetern bietet im Winter keine Sicherheit. Deshalb vor dem Start in die kalte Saison im Zweifelsfall neue Reifen aufziehen und diese vorsichtig auf den ersten 100 Kilometern „einfahren“, um Trennmittel restlos zu entfernen.

Um Rahmen, Felgen, Lack- und Kunststoffteile vor Schmutz und Salzwasser zu schützen, sollte ihre Oberfläche mit einem Pflegeöl behandelt werden. Zusätzlich wirken Konservierungswachs und Chrompaste. Öl und Wachs dürfen dabei nicht auf die Bremscheiben gelangen.

Um Schäden durch Streusalz vorzubeugen, muss das Motorrad nach Schnee- und Eisfahrten regelmäßig mit viel Wasser abgewaschen werden. Am besten eignen sich hierfür Autowaschplätze mit speziellen Öl- und Schadstoffabscheidern. Der Wasserstrahl darf nicht zu hart sein und nicht auf Lager und elektrische Bauteile gerichtet werden. Nach sorgfältiger Trocknung sollte das Motorrad erneut konserviert werden.

Elektrische Heizgriffe aus dem Fach- und Zubehörhandel halten die Innenflächen der Hände warm, gegen eisigen Fahrtwind schützen Lenkerstulpen.

Stopp bei Glatteis

Wer die Tipps der Zweiradexperten beherzigt, wird auch im Winter seine Freude auf zwei Rädern erleben. Doch Vorsicht: Bildet sich Glatteis, gehört das Motorrad nicht auf die Straße.

Weitere Infos über sicheres Motorradfahren sind beim Institut für Zweiradsicherheit in der Broschüre „Motorrad-Tips“ von DEKRA und Ifz erhältlich. Gegen Einsendung eines mit 1,50 DM frankierten und adressierten C5-Rückumschlags kann die Broschüre kostenlos angefordert werden.

Neue Motorräder ab 2002 mit Dauerlichtschaltung Mehr Licht, mehr Sicht

Der europäische Verband der Motorradhersteller ACEM hat beschlossen, dass ab 2002 neue Motorräder schrittweise mit einer Dauerlichtschaltung ausgerüstet werden sollen. Ab Mitte 2003 werden dann alle Neufahrzeuge serienmäßig über diese technische Neuerung verfügen.

Dauerlichtschaltung bedeutet, dass sich nach Starten des Motors das Abblendlicht automatisch einschaltet. So wird sichergestellt, dass der Fahrer das Einschalten des Abblendlichts per Hand nicht mehr vergessen kann.

Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer des Industrie-Verbands Motorrad

Deutschland e. V. (IVM) begrüßt die von ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles) getroffene Entscheidung. Die Einführung der automatischen Dauerlichtschaltung stellt einen weiteren wichtigen Beitrag der Industrie zur Steigerung der Verkehrssicherheit in Europa dar.

Auch in Deutschland kann die ohnehin schon sehr gute Quote der Abblendlichtnutzer durch dieses Sicherheitselement noch erhöht und somit die Sichtbarkeit von Zweirädern im Straßenverkehr weiter verbessert werden.





VERKAUFE

Eine Alternative zu

Viagra™

„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



**Verkaufe von BMW R100 GS-
PD Bj. 1966**

(alle Preise in EURO)

1 Gepäckträger von Einzelsitzbank
(45.-)

2 Seitenkoffer ohne Schlüssel
30/40 ltr (zus. 100.-)

1 Windschild (45.-)

2 V-Gabelfedern (zus. 20.-)

1 V-Kotflügel schwarz-hoch (35.-)

1 V- Bremszange, neue Klötze
(125.-)

1 Stahlflexleitung zu dto. (30.-)

1 H-Federbein (220.-)

1 Satz Fahrerfußrsten (10.-)
suche 1 Vorderrad ohne Scheibe
und Reifen

Richard Schönfelder,
Augustenstr. 8, 42859 Remscheid
Tel.: 02191/31637



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

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
Anhängerproduktion
ABlkofen 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**

Harro Damenlederkombi

Blau mit Streifen Größe 36 oder
auch als Kinderkombi geeignet

Körpergröße ca. 160cm guter
Zustand FP 200

Tel. 0208-766837

oder

Email h.o.caspers@cityweb.de





Neue, revolutionäre Motorrad Handschuh- Technologie von GORE

Das sensationelle GORE-TEX®-Lederleminat war die Weltneuheit im Motorrad-Bekleidungssegment im letzten Jahr. Jetzt sorgt eine weitere Innovation des amerikanischen Membran- und Komfortspezialisten W. L. Gore & Associates in der Motorradbranche für Furore: GORE-TEX® ExactGrip®.

Die neue Motorrad-Handschuh-Generation für den Sommer verspricht allen Sport-, Scooter-, Chopper- und CruiserFahrern dank eines neuen, revolutionären Herstellungsverfahrens eine wesentlich verbesserte Passform, außergewöhnlichen Tragekomfort und mehr passive Sicherheit. Und perfekter, wind- und wasserdichter, atmungsaktiver Wetterschutz ist - wie bei allen GORE-TEX®Produkten - selbstverständlich inklusive.

„Es ist heiß auf dem Asphalt, das Ziel noch viele Kilometer entfernt. Der Schweiß lässt das Innenfutter der Handschuhe an den Händen kleben und beim Gasgeben und Kuppeln sogar verrutschen. Vom nervigen An- und Ausziehen bei der Pause ganz zu Schweigen...“ Erfahrungen, die wohl jeder Motorradfahrer im Sommer schon gemacht hat. Durch ein neues, zum Patent angemeldetes Montageverfahren ist es Gore jetzt gelungen, das GORE-TEX®-Insert direkt in den Handschuh zu verformen und so die Paßform und den Tragekomfort revolutionär zu verbessern.

Eine „spürbare“ Einheit

Bei den neuen GORE-TEX® ExactGrip®-Handschuhen bilden das Obermaterial und

das Insert dank eines innovativen Herstellungsverfahrens eine „spürbare“ Einheit. Das lästige Verrutschen des Innenhandschuhs beim Gasgeben, Bremsen oder Kuppeln wird so vermieden. Auch sind deutlich weniger Falten im Handschuh zu spüren. Der Grund: Bei der GORETEX® ExactGrip®-Produktion kommt eine neue, stretchfähige Membran zum Einsatz, durch die das Insert passgenau in die Oberform des Handschuhmodells eingebracht werden kann. Neben den schmal fixierten Nähten ist es vor allem der neue Schnitt des Inserts, der sich semidimensional im fertigen Produkt spüren lässt. Die Handschuhe fühlen sich damit nicht nur leichter, weicher und beweglicher an, auch die Atmungsaktivität konnte wesentlich verbessert werden. Schweißnasse Hände beim sommerlichen Motorradfahren gehören damit wohl endgültig der Vergangenheit an.

Mehr Gefühl am Lenker

„Er fühlt sich wie ein leichter Sommerhandschuh ohne Insert an, hat aber funktionell wesentlich mehr zu bieten!“ so eines der Urteile der zahlreichen GORE-TEX® ExactGrip®-Testfahrer. Neben dem hohen Tragekomfort und dem leichten An- und Ausziehen wurden vor allem auch die verbesserte Sensorik und der direktere Griff am Lenker positiv hervorgehoben. Sie machen, so die umfangreichen Testergebnisse, ein präzises und gefühlsvolles Manövrieren und einen dosierten Gasgriff möglich.

Start im Frühjahr 2002

Folgende Gore-Partner starten mit der neuen GORE-TEX® ExactGrip®-Handschuhtechnologie in die Frühjahr/Sommersaison 2002: Dane, Hein Gericke, Held, IXS, Kushitani, Polo.



Training Touren

TRAIL + TRIAL

Motorrad - Training + Touren

Tel. 08869 / 93-256 Fax 08869 / 93-258
trail-trial@t-online.de www.trail-trial.de

Das OFFROAD-Vergnügen





ELEFANTENTREFFEN

innert! Bis vielleicht auf die arme SAU, welche dort auf dem Gepäckträger lag und darauf wartete vier Stunden über dem offenen Feuer gebraten zu werden um dann mit laut grunzendem

Alfred Müller, seines Zeichens Journalist und Buchautor berichtet nicht nur gerne von seinen Reisen, sondern diesmal auch von den lieben Tierchen, welche sich gerne Ende Januar und Anfang Februar bei Eis und Schnee im Bayrischen Wald treffen. Die Einwohner von Thurmansbang/Solla haben dabei schon so einiges erlebt und gesehen. Die lieben Tierchen – eigentlich Elefanten – lassen sich da von Ihren Besitzern in den Witzigsten Formen, Farben und wie auch sonst immer zur Schau stellen. Dabei geht es doch um das Motorrad schlechthin: Dem grünen Elefanten, das Zündapp-Gespann KS 601. Ab und an findet man sogar noch welche auf dem beliebtesten WINTER-Motorradtreffen das es in unseren Gefilden gibt!

Aber um dieses Buch genauer beschreiben zu können, sollte ich vorab schon einmal sagen: ACHTUNG ANSTECKUNGSGEFAHR!!!!

Dieses Buch ist für diejenigen geschrieben, die schon immer dorthin wollten, aber aus einer Millionen Gründe (Zeit, falsches Moped, Krankheit, Warmduscherei, Hämorrhiden und ähnliches) nie die Gelegenheit hatten! Die Ausrede: "ich hatte nie die Passende Anfahrtkarte" könnt ihr euch hier verknäueln, denn selbst an das hat der Buchautor gedacht.

Es stecken jede Menge Informationen darin, welche alle noch künftigen Ausreden in den Wind schießen. Ich selbst war auch schon dort..... Ich werd's bestimmt auch nie vergessen! Das Buch ist auch voll gestopft mit Bildern, bei denen ich sicher bin, dass sich der eine oder andere gerne daran zurück er-

Schmatzen von ein paar Vogelwildern Bikern verspachtelt zu werden. Aber wie der Autor schon schreibt und es jeder Elefantentreffenfreak bestätigen wird, geht es auf jedem Volksfest gefährlicher zu als auf diesem Motorradtreffen.

Dieses kleine Buch wollte ich Euch gerne vorstellen, so als Schmankerl für Weihnachten – zum Verschenken, oder einfach so ohne Grund.... Einfach nur weil ich es ganz gut finde. Das Buch ELEFANTENTREFFEN könnt Ihr bei der Geschäftsstelle in Mainz bestellen. BVDM Geschäftsstelle, Tel.: 06131/503280. Der Wert des Buches ist Persönlich gesehen viel wertvoller als es im Verkauf kostet: 14,80 DEM oder 7,70 Euro. Es kommen noch 2 DEM Versandkosten dazu.

Also Seht es Euch an, macht Euch Geschmack auf das nächste Elefantentreffen welches vom 1. bis 3. Februar 2002 wieder in Thurmansbang/Solla stattfindet. Vielleicht seht ihr ja noch ein paar andere interessante Tierchen, welche ich dann gerne in der nächsten Ballhupe vorstellen werde.....

Viele Grüße Euch Elefantentreibern, Helfern und Besuchern, ein frohes Fest und ein besinnliches neues Jahr.

Babs Berschneider
(D'Nudel)

Weiterhin sind von Alfred Müller erhältlich:
Korsika, Sardinien, Elefantentreffen: 7,70 Euro
Bayerischer Wald: 8,90 Euro
Kroatien, Gardasee: 9,90 Euro
Kroatien Buch&CD: 24,90 Euro

Gardasee – die schönsten Touren

Alfred Müller, BVDM-Mitglied und Autor mehrerer Motorrad-Reisebücher, hat wieder einen neuen Reiseführer speziell für Motorradfahrer geschrieben: Gardasee – die schönsten Touren (ISBN 3-00-008759-1, 9,90 Euro, 120 Seiten, ca. 70 farbige Abbildungen). Im flotten Stil beschreibt Alfred Müller die schönsten Motorradtouren am Gardasee und rauf zu den Pässen ins Gebirge. Außerdem gibt's wie immer viele Tipps für Motorradfahrer, Campingplätze, Karten, Wichtiges für die Reiseplanung und aktuelle Internetadressen. Die Ballhupe druckt exklusiv Auszüge aus dem Buch, das gerade in den Handel kommt. Wenn Du es über den BVDM beziehst, hilft Du Deinem Verband – ein Teil des Verkaufspreises fließt direkt in die Verbandskasse. Und jetzt viel Spaß beim Lesen und Träumen von der nächsten Motorradtour...





Traummotorrad

oder männermordende Brunhilde

Anno 75 im vorigen Jahrhundert ist es passiert. Da kaufte ich mir mein erstes neues Motorrad: Eine YAMAHA 360 ENDURO. Ein Traum!

Kurze Vorgeschichte: ein Jahr zuvor machte ich mich Selbstständig. Ich mietete eine Halle des ehemaligen Sperrholzwerkes in der Nachbarstadt. Ich wollte schon immer mit Motorrädern und Speziell mit Ducati etwas machen. Es wurde so ein richtig kleiner Motorradladen, wie er eben zu einer Kleinstadt passt. Neben Fahrrädern, Mopeds, Motorrädern reparierten wir auch Rasenmäher, Motorsägen etc.. Eben alles was einen Motor hat, aber keine vier Räder. Neben der Ducati-Vertretung bekam ich auch noch die Yamaha-Vertretung. Nun zum Heizen hatte ich eine 900SS. Aber so neben her wäre eine schmutzige ENDURO auch nicht schlecht, dachte ich. Also eine 360er musste her. Am Tag der Lieferung wartete schon ein sehr interessantes Publikum. Meiner Werkstatt gegenüber war nämlich die Ausbildungswerkstätte eines der größten Brillenherstellers der Welt und die Lehrlinge waren natürlich in jeder freien Minute bei mir in der Werkstatt zum Motorräder schauen. Mein Wort hatte Gewicht bei ihnen, irgendwie bin ich im Lauf der Zeit so etwas wie ein Vorbild in Punkto Verkehrsverhalten, Defensives und pfleglichen Umgang mit Fahrzeugen geworden. Also die 360er wurde

ausgepackt und zusammen gebaut, Brief von der Bank geholt und ab zur Zulassungsstelle. Kurz vor Mittag zurück zur Werkstatt, Nummernschild drauf und Probe gefahren!!! Kick, Kick, Kick, PENG!!! Das Luder hat zurück geschlagen wie ein wilder Bronco. Gott sei Dank hatte ich Sicherheitsschuhe an, die mit der Stahleinlage in der Sohle. Also schnell mal die Zündung kontrollieren.



Schmackes und sie läuft. Helm auf und ab nach Hause zum Essen. ... Denkste! Mittlerweile waren so ziemlich alle Lehrlinge eingetroffen um das Übergerät gebührend zu bewundern: zehn links, zehn rechts, ich in der Mitte. Also Kick PENG! (Siehe oben!) Nochmal Kick dereng-peng dereng, Gang rein und einen schönen Start zelebrieren. Von wegen: Rückwärts ans Werk-

statttor gedonnert, Rücklicht zerdeppert, Kotflügel verbogen, Ehe-Juwelen lädiert, Selbstbewusstsein im Keller, grinsende Gesichter rundum. He, die hat ja nen Rückwärtsgang. Die 360er wurde erstmal in die Werkstatt gestellt und mit der Duc nach Hause gefahren. Nachmittags ging ich der Sache auf den Grund. Zündung etwas zurück genommen: jetzt springt sie zwar an, hat aber oben raus zu wenig Leistung. Also alles zurück: Leistung satt, aber eben ein Rauhbatz, bei der Gelegenheit stellte ich fest, dass der Zündzeitpunkt vorwärts und rückwärts annähernd der gleiche ist. Der Motor hatte sehr wenig Schwungmasse und so konnte es passieren, dass wenn er untertourig lief, zurückschlug und rückwärts weiterlief als sei nichts gewesen. Das ganze passierte mir noch zwei mal. Einmal im Gelände bei einer Wasserdurchfahrt an der Böschung mit anschließendem Vollbad und in Imola beim 200-Meilenrennen auf dem Campingplatz (hat mich 120 Mark für ein neues Zelt gekostet, das alte hatte sich nämlich um das Hinterrad gewickelt!). Aber das ist eine andere Geschichte (kommt demnächst). Die Zahl der Interessenten an eine Probefahrt tendierte nach den ersten Startversuchen gegen Null. Ganz im Gegenteil zum Umsatz des örtlichen Orthopäden. Am krassesten erwischte es Charli (ja, genau der mit der 250er DKW aus der ersten Geschichte). Gleich beim ersten Startversuch schlug sie so Brutal zurück, dass Charli's Turnschuh (sowieso ein Witz), der Länge nach aufplatze und erst nach ca. 15 Sekunden wieder vom Himmel viel. Charlie hatte die nächsten sechs Wochen eine schönen Gipsverband am Fuß und einen Heidenhass auf die YAMAHA. Im Ort kam es soweit, dass jeder der irgendwie humpelte oder hinkte gefragt wurde ob er auch versucht habe die 360er zu starten.

Irgendwann hatte sie ihren Spitznamen weg: BRUNHILDE!

Fritz



TERMINE

Eigeninitiative ist gefordert

Ich weiß, für diesen Text, bekomme ich wieder „dresche“. Immerwieder höre ich, ich wohne in , was bietet der BVDM denn bei uns ? Ihr seid ja nur in („der Berliner sagt in Bayern“, „der Bayer sagt im irgendwo im Norden“, u.s.w). Halt immer woanders, nur nicht bei der Betreffenden Person.

Jetzt weiß ich, daß die Personen meistens nicht einen Club, sondern meistens nur einen Stammtisch suchen. Halt einen Ort, wo man sich unter seines gleichen (halt Motorradfahrer/-innen) z.B. zum klönen trifft. Vielleicht nur einmal im Monat, im Sommer mal eine Ausfahrt zusammen macht, u.s.w. Eigentlich kann ich den Leuten nur Antworten, wenn es so etwas in Eurer

Gegend noch nicht gibt, stellt doch mal etwas selbst auf die Beine. Eine Anzeige in der Ballhupe: Suche in der Region Personen zur Gründung eines Stammtisches, Club's , kostet nicht's und die Anzeige selbst macht nicht viel Arbeit. Deshalb mache ich jetzt den Anfang !

Wer hat Lust im Raum Wiesbaden/Rheingau-Taunus-Kreis einen Treff für Motorradfahrer/-innen zu gründen ?

Bei Interesse bitte kurze Mitteilung an:
Frank Klemens
Oestricher Str. 4
65197 Wiesbaden
Tel.: 0611/ 44 19 79
E-Mail: f.klemens@bvdm.de

Die Motorradfreunde Neckar-Odenwald

laden herzlich zu Ihrer traditionellen Winterfahrt ein, Termin: 04.-06.01.2002. Die eigentliche Fahrt findet am Samstag statt. Ausgabe der Fahrtunterlagen um 8.00 Uhr. Für das Leibliche Wohl wird bestens gesorgt sein, vorherige Anmeldung aufgrund begrenzter Teilnehmerzahl unbedingt erforderlich.

eMail-Adresse:
zerahn.uli@web.de
oder Raysworld@web.de.
Eure MFNO (Mitglied im BVDM)
i.A. Schriftführer
Reinhard Lasar
Raysworld@web.de

IMOT in München vom 1. bis 3. Februar 2002 Saisoneneröffnung für Motorradfans

München. Die Internationale Motorrad-Ausstellung IMOT präsentiert auch 2002 wieder frühzeitig alle Neuheiten für die kommende Saison. Die Verkaufsmesse in den modernen Hallen des M.O.C ist vom 1. bis 3. Februar 2002 täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet. Über 200 Anbieter aus zwölf Nationen stellen auf insgesamt 20.000 Quadratmetern ihre aktuellen Produkte aus. Mit einer Mischung aus Ausstellung, Verkauf und attraktivem Rahmenprogramm zieht die IMOT seit 1994 jedes Jahr zahlreiche Motorrad- und Rollerfans aus

dem süddeutschen Raum, den neuen Bundesländern, Österreich, Italien und Slowenien an. Auch bei der neunten Motorrad-Messe in München rechnen die Veranstalter wieder mit regem Zulauf. „Das Informationsbedürfnis im Vorfeld der beginnenden Motorradsaison ist riesig“, erklärt Geschäftsführerin Lixi Laufer. Neben verschiedenen MotorradShows sorgen eine attraktive Modenschau auf der Präsentationsbühne, Experten-Talks rund ums Bike und eine Trial-Show für Hintergrundinformation und Unterhaltung.

Zu erreichen ist das Ausstellungsgelände M.O.C, in der Lilienthalallee im Norden Münchens über die Autobahnausfahrt München-Freimann (A9), in München über den Frankfurter Ring und per U-Bahn mit der U6 (Station „Kieferngarten“). Eintrittspreise: 10 Euro, ermäßigt 8 Euro. Informationen: 07071/156-91 oder unter www.imot.de.

IMOT Messe- und Veranstaltungs GmbH
Petra Berzins, Telefon: (0 70 71) 1 56-91,
Telefax: (0 70 71) 1 56-11
E-Mail: IMOT@wortwerkstatt.de

Elefantentreffen vom 01.02.-03.02.2002

Die Horex und Gespann- freunde Mainkling e. V.

Wintertreffen vom 11.01.02
bis 13.01.02

Sommertreffen vom 12.07.02
bis 14.07.02

Mainkling bei Crailsheim,
Kr. Schwäbisch Hall
Info: Tel.: 07959 / 634



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
Komforthotels

Internet-Auftritt moderner gestalten

Wir wollen unsere Internet-Seiten nicht nur inhaltlich aktueller und informativer gestalten, sondern auch das äußere Erscheinungsbild attraktiver und interessanter machen. Deshalb suchen wir einen erfahrenen (Hobby-) Grafiker oder Designer, der sich um die optische Aufwertung unseres Internetauftrittes kümmert. Wer gute Anregungen und Ideen hat, wie wir unseren Verband und seine Leistung im world wide web interes-
santer darstellen können, setzt sich bitte mir Michael Lenzen, Telefon 02203/295251, Email 110363.1126@compuserve.com in Verbindung. lz

*Ich wünsche Euch
allen ein gesegnetes
Weihnachtsfest und
ein gutes neues Jahr.
Gebt acht im Stra-
ßenverkehr, nehmt
auf andere Rücksicht
und achtet vor allem
auch auf die Kinder.*

*Eure Babs
Berschneider*



**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 wie-
der.**

**Redaktionsschluss
für die
BALLHUPE 1/02
4. Februar
2002**

BVDM

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Mehr Freiheit für Dich

Wir setzen uns für Euch ein (z.B.):

gegen Straßensperrungen
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-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz

Tel.: 0 61 31 / 50 32 80
Fax: 0 61 31 / 50 32 81

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