

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



BALLHUPE



Rechtsecke

Reise **Ligurien**

Leserbriefe

JHV 2002

Wüstenfüchse

EDITORIAL



Liebe Motorradfreunde,

für viele hat die Motorradsaison bereits begonnen und auch die meisten Autofahrer haben sich bereits wieder auf uns eingestellt. An dieser Stelle möchte ich Euch trotzdem bitten, fahrt umsichtig, um auch dieses Jahr wieder unfallfrei zu beenden.

Auch in diesem Jahr waren wir wieder auf der Motorradmesse in Dortmund vertreten. Claudia und Frank unterstützte ich beim Aufbau und am ersten Messtag, ab Freitag war dann Dagmar und Ralf Berlin mit auf dem Stand vertreten.

Vor unserer Jahreshauptversammlung führten wir unsere erste Beiratssitzung in diesem Jahr durch. Hierbei gab Horst Orlowski seinen Rücktritt als Referent Elefantentreffen bekannt, als Nachfolger wurde Wolfgang Schmitz berufen. An dieser Stelle möchte ich mich im Namen des Vorstands ganz herzlich bei Horst für die jahrelange und hervorragende Organisation des Elefantentreffen bedanken.

Durch unseren plötzlich und unerwartet verstorbenen Referenten Tourentrophy Edgar Müller war auch dieser Posten neu zu besetzen, wobei uns Michael Tubes seine Hilfe angeboten hat.

Michael ist auch erfolgreich gewesen und Peter Aufderheide hat sich bereiterklärt, das Referat Tourentrophy im Sinne von Edgar weiterzuführen und wurde zum Referenten berufen.

Die Jahreshauptversammlung war dieses Jahr relativ schwach besucht, was vielleicht für viele Mitglieder an der weiteren Anfahrt lag, aber bestimmt auch an den schlechten Wettervorhersagen. Verabschiedet wurde die Satzung in der überarbeiteten Form, wie sie bereits in der Ballhupe abgedruckt war. Im Vorstand wurde Rainer Michtl als neuer Sportwart gewählt, nachdem Matthias Nötel aus privaten Gründen die Funktion nicht länger ausführen kann. Auch hier möchte ich Matthias für die langjährige Tätigkeit im Vorstand danken.

Mit DB-Autozug möchten wir unsere Zusammenarbeit vertiefen. Um erste Analysen zu erarbeiten, die bestimmt auch für weitere Vorteile unsererseits relevant sind, brauchen wir Eure Mithilfe. Mehr hierzu in einem anderen Beitrag in dieser Ballhupe.

Vom 09. bis 12. Mai führt der Deutsche Bundestag ihre Freundschaftsfahrt von Berlin nach Brüssel durch. Der BVDM wird mit Harald Hornel, Christof Hillebrand, Frank Klemens und mir die Teiletappe vom Edersee bis zum Nürburgring begleiten.

Allzeit unfallfreie Fahrt

Hans-Joachim Lierke



INHALT

FEMA		Rechtsecke	
Neuer Generalsekretär	4	Unnützes Hin und Herfahren...	25
Krafträder müssen berücksichtigt ...	5		
JahresHauptVersammlung		Technik	
JHV 2002	6 - 8	Kraftmeier XJR 1300	26 - 28
Die NEUEN	9	Bücher Bücher Bücher	29
Deutschlandfahrt	10	Motorrad-Menschen	
		Coupes Moto Légende	30 - 35
Reglement Ergänzungen		Reise	
Tourenzielfahrt	11	Ligurische Impressionen	36 - 40
Who do's what?		Aktuell	41
Wer macht was	12 - 15		
Gesucht wird		Wüstenföche	
Achtung	15 - 16	Russenpower in der Wüste	42 - 49
Gespannfahren		A - T - A	
... mal auf die andere	17	Adressen-Termine-Ansprechpartner	50
Änderungen		Redaktionsschluss für BallHuPe 3/2002	50
Ideen für neue Rubriken	18		
Anregungen			
Gebt Gas, Mädels	19		
Leserbriefe	20 - 23		
Achtung			
Mitglieder aufgepasst	24		
T-Shirt mit Airbrush			

Liebe Leser,
die Ausgabe 3/02 liegt auf der
Intermot aus! Bitte viele Kon-
struktive Zuschriften an die
Redaktion und den Redaktions-
schluss einhalten!
Besten Dank, die Nudel.



Foto - Titelseite und
Bericht „Russenpower“
Adriane Köster

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. Hoenig
Bobby Berschneider

Anzeigen
Babs Berschneider

Technische Leitung
Bobby Berschneider

Presse Service
Michael Lenzen
Wuppertaler Str. 9, 51145 Köln
Tel: 022 03/2952-26 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.: 089/58 92 99 55
Fax: 089/54 66 25 96
E-mail: hajo.griesbach@bvdm.de

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

Firmendienste:
Ralf Köhl
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 31/50 32 80
Fax: 061 31/50 32 81
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



FEMA's neuer Generalsekretär gewählt !

Ab July 2002 wird die Föderation der Europäischen Motorradverbände (FEMA) ihren neuen Generalsekretär haben. Während ihrer Sitzung am 2. Februar 2002 in Antwerpen (Belgien) wurde Antonio Perlot von den FEMA Mitgliedsverbänden einstimmig in sein neues Amt gewählt

Antonio Perlot begann seine Arbeit für die FEMA im Februar letzten Jahres als Kampagnenbeauftragter. Er zeigte gleich die entsprechenden Fähigkeiten und die Professionalität, um bei den europäischen Institutionen die Interessen der Motorradfahrer deutlich zu machen. In dieser Zeit profitierte er am meisten von seiner Vergangenheit als Berater in der Öffentlichkeitsarbeit und von seiner Ausbildung auf dem Gebiet Internationaler Verbindungen.

Nach seiner Wahl erklärte Antonio Perlot: "ich freue mich auf diese neue Aufgabe und möchte der FEMA für ihr Vertrauen danken.

2001 war in beruflicher Hinsicht sehr lohnend für mich, hauptsächlich dank der effizienten Zusammenarbeit im Team ist es uns gelungen, das FEMA Sekretariat aufzubauen, was uns guten Erfolge eingebracht hat. Ich zähle für die FEMA sehr auf diese Teamleistung, damit die Förderung der Zweiräder bei den Institutionen weiterhin betrieben werden kann. Das ist im gegenwärtigen Stadium von größter Wichtigkeit, wo die EU ihre Prioritäten im Bereich Verkehr für 2002 - 2010 setzt."

Der vorherige Generalsekretär, Simon Milward, setzt seine Motorradtour um die Welt fort, die er im Januar 2000 begann. Ende letzten Jahres informierte er uns darüber, dass er nicht zurückkehren würde, um für die FEMA zu arbeiten. Milward aus Los Angeles: „ich habe eine Menge durch die Arbeit für die FEMA gelernt und ich bin froh, dass ich ein Teil ihrer Entwicklung war. Es ist großartig, jetzt ein so starkes

Team dort zu haben. Ich bin im Moment damit beschäftigt Fundraising für ein asiatisches Projekt zu betreiben, bei dem Motorräder die Gesundheit von Millionen Mitmenschen verbessern könnten. Wir haben bisher 56 000 \$ zusammen. Nach Südamerika und Afrika könnte ich herausfinden, ob die Europäer so spendabel sind wie die Amerikaner. Ich werde zurück kommen !" Wir wünschen ihm eine erfolgreiche Fortsetzung seiner Tour und alles gute für die Zukunft.

Das Drei-Mann-Team der FEMA wird also mit Antonio Perlot als Generalsekretär, Bob Tomlins, dem zur Zeit amtierenden Generalsekretär, der dann zu seiner vorherigen Stellung als Vertreter des Generalsekretärs zurückkehren wird und Christina Gesios, Verwaltung, bestehen bleiben.

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung Heike Weller

Selbsttragende, rahmenlose Stahlblechkonstruktionen

– vom Roller bis zum Big-Bike –

Jeden Samstag von
10.00 - 12.00 Uhr:
Benzinratsch

Bundesweiter
Abhol- und
Lieferservice: DM 350,-

Wir sind umgezogen:

Fritz Heigl Fahrzeugbau:
Gespannbau
Seitenwagen- und
Anhängersproduktion
Aßkofen 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 Raumausnutzung**

Diese Firma ist im
Ba & Bo Test:

Sehr GUT



Verkehrspolitik der Europäischen Union für 2010:

Krafträder müssen berücksichtigt werden!

Motorradfahrer verbreiten die Botschaft, die Europäische Verkehrspolitik müsse den Beitrag, den Krafträder zum heutigen Verkehr leisten, anerkennen.

Diese Reaktion der FEMA, der Institution zur Vertretung der Interessen der Motorradfahrer in Europa resultiert aus der Nichtbeachtung von Krafträdern durch die Europäische Kommission in der Originalversion des „Weißbuches zur Europäischen Verkehrspolitik für 2010“ Unterstützung für den Standpunkt der Motorradfahrer gab es kürzlich durch den für dieses Thema verantwortlichen Parlamentarier, Herrn Izquierdo Collado.

Das Weißbuch hat das Ziel, nationalen und regionalen Behörden Vorschläge über gute Maßnahmen zu unterbreiten, um die in Europa bestehenden Probleme der verstopften Innenstädte, Straßensicherheit und unange-

messener Straßengebühren in Angriff zu nehmen. Es ist äußerst wichtig, dass Krafträder in diesem Dokument gründlich berücksichtigt werden, damit sie nicht übersehen werden, wenn Maßnahmen zur Verbesserung der heutigen Verkehrsschwächen ergriffen werden.

Die FEMA bedauert die Tatsache, daß den Interessenvertretungen der Bürger nicht die Möglichkeit eingeräumt wurde, an diesem Entwurf mitzuarbeiten. Das ist ein großer Schritt zurück vom 1996 veröffentlichten „Bürgernetzwerk“ „Green Paper“ (öffentliches Diskussionspapier über die Regierungspolitik), wo der Beitrag der Krafträder zur Verbesserung der innerstädtischen Mobilität klar erkannt wurde.

Mehr als 20 Millionen Menschen in der Europäischen Union wählen Krafträder als ein alltägliches Transportmittel aus. Diese Millionen europäischer Bürger zu vernachlässigen wäre nicht nur diskriminierend, sondern würde auch zu einer Nichtbeachtung der Krafträder durch regionale Behörden bei ihren Verkehrsplänen führen und so die volle Ausnutzung der riesigen Vorteile dieser „Pro-Mobilitäts“-Fahrzeuge im heutigen Verkehrswesen verhindern

Die FEMA hat außerdem große Bedenken wegen der großen Zahl an Motorradunfällen, die im Weißbuch aufgezeigt werden, jedoch ohne Angabe der Unfallursachen. Ein Forschungsprojekt, genannt MAIDS (Motorcycle Accidents In Depth Study – Studie über tödliche Motorradunfälle), das zur Zeit von der ACEM (europäische Industrievereinigung) durchgeführt wird, wird diese Ursachen bestimmen. Die Ergebnisse der MAIDS-Studie müssen in Betracht gezogen werden, um auf dem Gebiet der Straßensicherheit angemessene Lösungen finden zu können und die Kosten gerecht und angemessen anzusetzen, wenn ein besseres Straßengebührensysteem für jedes Transportmittel entwickelt werden wird.

Vertreter einer demokratisch gewählten Institution, dem Europäischen Parlament haben ebenfalls zugunsten der Krafträder auf das Weißbuch reagiert. Neben dem Berichterstatter Izquierdo Collado selbst, brachte der motorradfahrende deutsche Europäische Parlamentarier Bernd Lange einen Zusatz als Teil der Meinung des Europäischen Parlamentes auf den Tisch, der verdeutlichte, dass „motorisierte Zweiräder eine Schlüsselrolle in den Städten spielen müssen und deshalb in ein ganzheitliches Mobilitätssystem eingeschlossen werden müssen.“

Die FEMA setzt ihre Kampagnenarbeit bei den Mitgliedern des Europäischen Parlamentes fort, um noch mehr Unterstützung zu bekommen und um sicher zu stellen, daß Krafträder die Beachtung finden, die sie für ihren bedeutenden Platz, den sie auf Europas Straßen einnehmen, verdienen.

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung Heike Weller

Für weitere Informationen, bitte an das FEMA-Büro wenden.



Jahreshauptversammlung am 27.04.2002

im Naturfreundehaus Königstein/ Sächsische Schweiz

TOP 1 Begrüßung durch den Gastgeber und den Vorstand

Die Begrüßung erfolgte durch den Gastgeber und Organisator der Jahreshauptversammlung und Leiter des Regionalbüros Sachsen Klaus Kunath.

Der 1. Vorsitzende Hans-Joachim Griesbach eröffnete die JHV 2002, begrüßte die 56 stimmberechtigten Mitglieder und alle anderen Anwesenden.

Zu Beginn bat er die Teilnehmer aufzustehen, um eine Gedenkminute für die verstorbenen Mitglieder und Motorradfahrer/-innen einzulegen.

TOP 2 Änderung der Satzung

Die Neufassung der Hauptsatzung, die bereits in der Ballhupe veröffentlicht wurde, wurde verlesen. Die Abstimmung endete einstimmig mit einer Enthaltung.

Damit ist Satzungsänderung von der Mitgliederversammlung beschlossen und somit tritt die Satzung in ihrer neuen Form in Kraft.

TOP 3 Bericht des Bundesvorstandes

Hans-Joachim Griesbach, der auf der vorigen Mitgliederversammlung zum 1. Vorsitzenden gewählt, berichtete von einem schweren ersten Jahr im Vorstand. Erstes Jahr auch, weil der Vorstand bei der letzten Wahl auf 5 Positionen neu besetzt wurde. Er hat auf verschiedenen Veranstaltungen (z.B. Messen, Maßnahmen für die Verkehrssicherheit, Motorradtreffen u.v.m.) den Verband repräsentiert.

Michael Lenzen, 2. Vorsitzender, hat im Jahr 2001 viele Pressemitteilungen herausgegeben, die Werbung für das Elefantenreffen-Programmheft und die Stände

gemacht, und auch u.a. eine Aktion „sichere Straßen“ mit dem Schatzmeister Bernhard Reckmann durchgeführt, bei der Leitplankenprotektoren angebracht wurden. Weitere Aktionen sind für dieses Jahr geplant, für die er sich Unterstützung von BVDM-Club's wünscht. Auch für einen attraktiven Internetauftritt werden noch Mitglieder gesucht, die den 2. Vorsitzenden dabei unterstützen.

Claudia Steinke berichtete von der Übergabe ihres vorherigen Amtes im Vorstand als Schatzmeisterin und von der Umgewöhnung bzw. Umstellung zu ihren Aufgaben als 2. Vorsitzende. Sie hat u.a. auf Messeständen mitgearbeitet, wobei ihr aufgefallen ist, daß besonders in der Ausrüstung eines Messestandes ein großer Nachholbedarf liegt. Dieser Aufgabe wird sie sich u.a. zukünftig widmen.

Der Sportwart Mathias Nötel berichtete über die Veranstaltungen des letzten Jahres, für die zu einem späteren Zeitpunkt der Versammlung, die Siegerehrung durchführte. Weiterhin kündigte er, aus zeitlichen Gründen durch eine berufliche Veränderung, seinen Rücktritt an und bittet um die Wahl eines Nachfolgers.

Ingrid Crha, Beisitzerin, berichtet von der Mithilfe bei diversen Veranstaltungen in und um München.

Bernhard Reckmann, im letzten Jahr zum Schatzmeister gewählt, sprach seinen besonderen Dank an die ehemalige Kassenprüferin Gisela Brill aus. Diese hatte ihm bei der Auswahl eines neuen Steuerberaters sehr geholfen.

Durch die Kenntnisse des Steuerberaters (er hat ca. 20 Vereine in seiner Obhut), wurde angeraten, die Konten neu aufzuteilen bzw. das Kassenwesen neu zu strukturieren.

Es wurde daraufhin gewiesen, daß sämtliche Rechnungen auf den Verband ausgestellt sein müssen und nicht an einzelne Per-

sonen, ansonsten können die Kosten nicht erstattet werden.

Die Bilanz des Jahres 2001 lag noch nicht vor, da durch die Betriebsprüfung des Finanzamtes das Jahr noch nicht abgeschlossen werden konnte und somit der Übertrag fehlt.

Die Betriebsprüfung hat eine Nachzahlung von 46.000 DM ergeben.

Aus den Reihen der Mitglieder wurde gewünscht, die Rechnungslegung zukünftig offener zu gestalten. Zudem kamen einige Fragen bezüglich der Betriebsprüfung auf. Ralf Kühl erklärte den Anwesenden das System einer Betriebsprüfung und erklärte, daß aus seiner Sicht Bernhard Reckmann in seinem Amt als Schatzmeister eine gute Arbeit leiste.

TOP 4 Bericht der Kassenprüfer

Die Kassenprüfer Renate Wassermann und Bernd Luchtenberg sind leider nicht persönlich anwesend und lassen ihren Bericht durch Horst Orlowski verlesen. Sie bestätigen eine einwandfreie Kassenführung und empfehlen der Versammlung die Entlastung des Vorstandes.

TOP 5 Berichte der Referenten und Ausschussvorsitzenden

Ralf Kühl betreut das Referat Firmendienst und ist zuständig für die Campsite auf der InterMot. Er berichtete von der Erstellung des Touren- und Treffkalenders. Er bat gerade die BVDM Club's um bessere Zusammenarbeit beim veröffentlichen von Veranstaltungen.

Die Vorbereitungen zur InterMot-Campsite sind in vollem Gange und selbstverständlich werden auch in diesem Jahr wieder Helfer gesucht. Anmeldungen sollen bei Horst Orlowski erfolgen.



Weiter wurde der Auftritt des Verbandes auf der Messe IMOT in München von Ralf Kühl organisiert und das Referat Lederleasing betreut, über welches ein Bericht vom Fernsehsender 3 Sat im letzten Jahr erfolgrte.

Babs Berschneider, Referentin der Verbandszeitschrift Ballhupe, wies daraufhin, daß der Redaktionsschluss eingehalten werden soll. Zudem fordert sie die anwesenden Clubvertreter auf, mehr über Aktivitäten zuschreiben.

Frank Klemens von der Geschäftsstelle, berichtete von den Tätigkeiten im Jahr 2001. Zudem trug er die Mitgliederzahlen vor und ergänzte, daß die erhöhte Kündigungszahl auf die auf der letzten Mitgliederversammlung beschlossene Beitragserhöhung zurückzuführen sei.

Martin Schumann, Referent für die Deutschlandfahrt, berichtete vom Verlauf und Ausgang der letztjährigen DF. Er weist daraufhin, daß die diesjährige Deutschlandfahrt um Werder bei Berlin stattfindet und die Ausschreibungen hierfür bereits erhältlich sind. Er bat um rege Anmeldung.

Stephan Bobe, Referent für Versicherungen, wies auf die Änderungen der seit diesem Jahr bestehenden Unfallversicherung für die Mitglieder hin, zudem erklärte er, daß sich ein Nachfolger gefunden hat (Anm. Im letzten Jahr bat er um die Ausschreibung eines Nachfolgers, da er im Hauptberuf nicht mehr in der Versicherungsbranche tätig und somit nicht mehr „auf dem laufenden“ sei.).

Als sein Nachfolger stellte sich Siegfried Bredl der Mitgliederversammlung vor, er ist seit 20 Jahren in der Versicherungsbranche tätig.

Es erfolgte der Hinweis aus den Reihen der Mitglieder, die neue Unfallversicherung mehr als Leistung für Mitglieder herauszustellen und dafür mehr zu werben. Weiter erfolgte der Rückseite des Mitgliedsausweises mit dem Hinweis auf die bestehende Versicherung zu bedrucken.

Horst Orlowski, Referent für das Elefantentreffen, teilte in seinem Bericht mit, daß er erstmals das Elefantentreffen in diesem Jahr

mit einem Kredit für Wechselgeld und die vorher fälligen Rechnungen starten musste. Er betonte, daß dies kein Vorwurf an den amtierenden Vorstand sei.

Die Veranstaltung selbst ist gut gelaufen und der Bericht hierüber ist in der letzten Ausgabe der Ballhupe zu lesen.

Weiter rief er zur Helferanmeldung für das Elefantentreffen im Jahr 2003 auf.

Zum Abschluss seines Berichtes verkündete er seinen Rücktritt. für die Auswahl eines Nachfolgers empfahl er einen seinen langjährigen Stellvertreter, Hein Wieland oder Wolfgang Schmitz.

Wolfgang Schmitz erklärte sich zur Nachfolger von Horst Orlowski bereit, und stellte sich kurz den Anwesenden vor.

Auch der Bericht des Europareferenten Christof Hillebrand wurde verlesen. Er berichtete von Aktivitäten der FEMA (Europäischer Motorradfahrerverband) im Jahre 2001.

Hans Kaiser, zuständig für die Arge Streckensperrung, war nicht persönlich anwesend. Sein Bericht über die Aktivitäten im Jahre 2001 wurde von Claudia Steinke verlesen.

Henning Knudsen, Referent für den Arbeitskreis Organspende, erklärte daß die bisherige Unterstützung des Bundes entfällt und sich dieser somit selbst finanzieren muss.

Der vorgeschlagene Spende zur Erhaltung des wichtigen Arbeitskreises in Höhe von 500 DM,

konnte im letzten Jahr aufgrund der schlechten Finanzlage des BVDM nicht erfüllt werden.

Der Vorstand hatte bei seiner letzten Sitzung vom 27.04.2002 die Spende in diesem Jahr freigegeben, dafür dankte er dem Vorstand.

TOP 6 Ernennung eines Versammlungsleiters

Horst Orlowski und Ralf Kühl wurden als Versammlungsleiter vorgeschlagen. Die Mitgliederversammlung wählte Ralf Kühl mit 33 zu 16 Stimmen.

TOP 7 Entlastung des Bundesvorstandes

Der Versammlungsleiter schlägt die Entlastung des Gesamtvorstandes in einem Wahlvorgang vor. Das nimmt die Versammlung an.

52 Ja / 1 Nein / 1 Enthaltung

Der Vorstand ist somit entlastet.

TOP 8 Neuwahl eines Sportwarts

für die Wahl des Sportwartes stellt sich Rainer Michtl zur Verfügung. Er wird auch Mathias Nötel empfohlen, da er in den letzten Jahren Matthias auch schon unterstützt hat.

54 Ja / 0 Nein / 1 Enthaltung

Rainer Michtl ist zum Sportwart gewählt.

TOP 9 Neuwahl von zwei Kassenprüfern

für die Wahl der Kassenprüfer wurden folgende Personen vorgeschlagen:

Renate Wassermann, Bernd Luchtenberg, Monika Knops

Renate Wassermann	27
Bernd Luchtenberg	44
Monika Knops	32

Es wurden Monika Knops und Bernd Luchtenberg als Kassenprüfer gewählt. Renate Wassermann ist Ersatzkassenprüferin.

TOP 10 Ehrungen

Ehrung der Sieger der Touristikwettbewerbe Matthias Nötel ehrte als letzte Amtshandlung in seiner Tätigkeit als Sportwart des Jahres 2001 die Sieger der Touristikwettbewerbe.

Ehrung der Jubilare Hans-Joachim Griesbach gratulierte den Jubilaren, die in diesem Jahr 35 bzw. 25 Jahre Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer e.V. sind.



Die anwesenden Jubilare wurden mit goldenen bzw. silbernen Ehrennadeln ausgezeichnet.

TOP 11 Anträge

Anders als versehentlich auf der Tagesordnung angegeben war zur Jahreshauptversammlung rechtzeitige ein Antrag eingegangen.

Durch einen Fehler wurde er nicht rechtzeitig veröffentlicht. Zu Beginn der Sitzung hatte der 1. Vorsitzende auf diesen Fehler hingewiesen. Der Antrag wurde zu Beginn der Sitzung verteilt und lag der Versammlung schriftlich vor. Zudem wurde er von Michael Lenzen verlesen.

Der Antrag von Mitglied Bodo Brings sah eine Reduzierung des Beitrages ab dem Jahre 2003 vor. Zudem sollte der im Jahr 2002 mehr gezahlte Beitrag entweder zu-

rückerstattet oder im nächsten Jahr verrechnet werden. Nach der Verlesung des Antrages kamen sechs Wortmeldungen, die den Antrag in seiner Gesamtheit ablehnen. Zudem erfolgten zwei Wortmeldungen, die den ersten Teil des Antrages (die Senkung des Beitrages auf 36 EURO jährlich) befürworteten, den zweiten Teil (die Rückzahlung oder Verrechnung von 12 EURO) wurde jedoch auch komplett abgelehnt.

Abstimmungsergebnis:
für die Beitragssenkung von 48 EURO auf 36 EURO

3 Ja / 49 Nein / 3 Enthaltungen

Die Senkung des Beitrages auf 36 EURO ab dem Jahr 2003 nach dem vorliegenden Antrag ist abgelehnt.

Um Mißverständnisse auszuschließen, wurde über den zweiten Teil des Antrages

(Rückzahlung bzw. Verrechnung in Höhe von 12 EURO aus dem Beitragsjahr 2001) abgestimmt.

0 Ja / 55 Nein / 0 Enthaltungen

Die Rückzahlung bzw. Verrechnung in Höhe von 12 EURO nach dem vorliegenden Antrag ist abgelehnt.

TOP 12 Verschiedenes

Es liegt ein Angebot von C. Koenitzer vor, die Jahreshauptversammlung im Jahr 2003 im Altmühltal stattfinden zu lassen. Der Anbieter stellt sich für die Organisation zur Verfügung.

Die Mitgliederversammlung nimmt das Angebot an.



Horst Orlowski



Der Schaufelraddampfer



Die Anwesenden



Wolfgang Schmitz



*Vielen Dank
für die sieben Jahre die ich für Euch als Sportwart tätig sein durfte.*

Wie ich in der Ballhupe schon erwähnt hatte, stellte ich mein Amt zur JHV in Königstein zur Verfügung. Für Ideen, Anregungen und Kritiken hatte ich immer ein offenes Ohr. Gerade bei der Tourenzielfahrt muss man beim Entwurf „um die Ecke“ schauen. Manchmal ist es mir nicht gelungen und so musste ich nachbessern.

Mit Rainer Michtl steht nun ein kompetenter Nachfolger zur Verfügung. Ich wünsche Rainer Alles Gute und eine glückliche Hand. Ich würde mich freuen, wenn ihr Rainers Ideen und Impulse aufgeschlossen gegenübersteht.

*So long
Matthias Nötel*

neuer Referent Elefantentreffen

Wolfgang Schmitz
Hitdorfer Str. 124
40764 Langenfeld
Tel. 02173/903979
eMail DiWo.Schmitz@t-online.de

neuer Referent Tourentrophy

Peter Aufderheide
Werther Str. 10 b
33615 Bielefeld
Tel. 0521/130680
eMail peter.aufderheide@web.de

neuer Sportwart

Rainer Michtl
Prebrunnallee 4
93049 Regensburg
Tel. 0941/28150
Fax 0941/2085336

Hallo Babs,

So meine lieben BVDM-ler jetzt habt ihr mich also in Königsstein zum Nachfolger von Matthias Nötel zum Bundessportwart gewählt und ich habe von ihm die Unterlagen der 2002er Teilnehmer der Tourenzielfahrt und des Touristikwettbewerbes bekommen. Ich habe mich natürlich gleich in seine Unterlagen vergraben und traurig festgestellt, dass die Zahl derer, die an den Wettbewerben teilnehmen nicht sonderlich groß ist.

Was haltet Ihr davon mir zum Antritt in mein neues Amt ein schönes

Willkommensgeschenk zu machen in dem sich noch viele zur Tourenzielfahrt oder dem Touristikwettbewerb anmelden?

Die Tourenzielfahrt 2002 ist von Matthias so schön ausgearbeitet, daß ich garnicht

verstehen kann, daß bisher nur 12 Leute daran teilnehmen wollen. Auf geht's - gebt Euch einen Ruck und erkundet Deutschlands Touristikstraßen und füllt dabei das Wertungsheft aus.

In Matthias'Unterlagen konnte ich feststellen, daß teilweise immer wieder die selben Leute an den Wettbewerben teilnehmen. Da ich es toll finde, daß manche Mitglieder schon so oft „mit von der Partie“ waren, möchte ich jeden, der schon an 5 Wettbewerben teilgenommen hat für seine Beständigkeit mit einer Urkunde belohnen.

Also hier der Aufruf an alle 5-fachen Tourenzielfahrt- oder Touristikwettbewerbsteilnehmer sich bei mir mit Belegen der Teilnahme zu melden. Bei der 2003er JHV möchte ich Euch dann die Urkunde überreichen.

Rainer

Der Verein hat seit 16.02.2002 einen neuen 1.Vorsitzenden und folglich auch eine neue Anschrift.

MF Jockgrim-Südpfalz e.V.

Klaus-Werner Wallmen
Kastanienstr. 9, 76751 Jockgrim
Tel. 07271/52298
kw@wallmen.de

Kasseler Motorrad Freunde 1958 e.V.

Irene Wernhardt
Knallhütter Str. 45
34134 Kassel
Tel.: 0561/45838



Vorwort

*Herr von Ribbeck auf Ribbeck im Havelland
ein Motorrad in seiner Garage stand.*

*Um kam die schöne Herbsteszeit
und die Sonne leuchtete noch weit und breit,
dann tankte, wenn 's Mittag vom Turme scholl
der von Ribbeck den Tank so richtig voll.*

*Und kamen die Kumpels mit den Moppets daher,
so rief er „Jungs, lasst uns fahr'n in der Gegend
umher.“*

*Und kamen die Mädels, so rief er ganz laut:
„Kommt, wir machen
zur Deutschlandfahrt uns auf.“*

Hallo Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer. Theodor Fontane hat in seinem Gedicht über Ribbeck von Ribbeck im Havelland die goldenen Birnen bekannt gemacht. Wir haben uns in den Kopf gesetzt euch alles andere interessante und ungewöhnliche aus dieser Gegend näher zu bringen. Wir freuen uns, euch hier in Werder im Havelland, dem Zielort der 25. Deutschlandfahrt recht herzlich begrüßen zu können. Im Verlauf der diesjährigen Deutschlandfahrt werdet ihr überrascht sein, wie abwechslungsreich es hier ist. Viele Alleen, Seen, Wälder und einsame Straßen laden zum Verweilen und Entspannen ein. Genießt das Entdecken stiller Winkel, kleiner Dörfer und vieler Sehenswürdigkeiten auch abseits der großen Straßen.

Vielleicht möchtet ihr nach einem spannenden Motorradwochenende noch mehr und macht auch mal einige Tage Urlaub in Brandenburg und Berlin. Wir würden uns freuen, euch hier auch einmal als Urlaubsgäste begrüßen zu können.

Wir wünschen Euch viele pannen- und unfallfreie Motorradkilometer.

Martin Schumann

25 Jahre Deutschlandfahrt -

Hausstrecke zu langweilig? Immer alleine oder mit den gleichen Leuten fahren auch? Dann hätten wir hier eine Alternative für dich!

Wenn du Tourenfahrer bist und Lust hast, am letzten Augustwochenende in jeweils einer anderen schönen Gegend Deutschlands Neues zu entdecken, empfehlen wir die Teilnahme an der BVDM- Deutschlandfahrt. Dabei ist es egal, ob es dir um lustbetontes Motorradfahren in schönen Ecken Deutschlands oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb um den ersten Platz geht; die Deutschlandfahrt des BVDM bietet beides. Jeder Teilnehmer entscheidet für sich selbst, welche Ausprägung für ihn das Richtige ist. Zwölf Hauptkontrollpunkte mit je drei zugehörigen Nebenkontrollpunkte ergeben immerhin 64 mögliche, interessante Zwischenstationen auf der Fahrt zum Zielort. Da jeder Teilnehmer seine persönliche Route aus diesen zahlreichen Möglichkeiten zu-

sammenstellt, wirst du erst am Ziel erstaunt feststellen, wie viele gleichgesinnte Motorradfahrer mit dir den Spaß an der Deutschlandfahrt genießen.

Am Freitag können Haupt- und Nebenkontrollpunkte in der Zeit zwischen 08:00 und 19:00 sowie am Samstag in der Zeit zwischen 08:00 und 14:00 angefahren werden. Das sind die Wertungszeiträume, während dieser Zeiträume können durch das richtige Anfahren der Hauptkontrollen, durch das richtige Beantworten von Fragen an den zugehörigen Nebenkontrollen, Punkte gesammelt werden.

Um eine faire Wertung der Veranstaltung zu ermöglichen, gibt es natürlich einige Spielregeln. Sie sind von den Teilnehmern ein-

zuhalten. In den folgenden Absätzen findest du diese Regeln. Aber keine Angst! Es ist nicht so kompliziert, wie es auf den ersten Blick vielleicht aussieht. Die vielen Wiederholungstäter belegen den Spaßfaktor der





Für die diesjährige Deutschlandfahrt, vom 30.8. bis 1.9. **sind noch Plätze frei.**

Wie schon in der letzten Ballhupe von März 2002 ist der Zielort die Stadt Werder / Petzow an der Havel bei Berlin. Wer noch keine Ausschreibung hat oder vielleicht noch weitere Informationen braucht, kann sie bei mir bekommen. Am besten als eMail, dann kann ich die gewünschten Informationen direkt als eMail zurück senden. Es geht natürlich auch mit der Post. Ich suche auch noch Helfer, wenn's geht aus dem Raum Berlin, die bereit sind am Freitag den 30.8 und am Samstag den 31.9. eine Hauptkontrolle zu besetzen. Alle Helfer sind natürlich auch in diesem Jahr zur Siegerehrung am Samstagabend ins INSELPARADIES Petzow eingeladen.

Martin-Schumann@t-online.de
Martin Schumann, Raiffeisenstr. 102, 47259 Duisburg
Vielleicht bis in Petzow bei Berlin Euer Martin



Ergänzungen zum Reglement der TourenzieIfahrt 2002

Generell gilt der Ausschreibungstext den Matthias verfasst hat.

Änderungen erfolgen in Rücksicht auf jene Teilnehmer, welche entsprechend der Ausschreibung unterwegs waren, generell nicht.

Lediglich dort wo der Text Interpretationsspielraum lässt erfolgen ergänzende Ausführungen.

Sollten dennoch Unklarheiten verbleiben stehe ich gerne mit Rat und Tat zur Verfügung.

Bitte die gewählten 3 Bundesländer auf Seite 1 im Wertungsheft angeben.

Als Ersatz für Ortsschilder können mit Begründung auch andere EINDEUTIGE NACHWEISE verwendet werden.

- Hinweisschilder bzw. Beschriftung von Sehenswürdigkeiten bzw. Amtsbauwerke Museen oder Ähnliches (Dom „Köln“ / Rathaus „Michelbach“ / 5Km rechts historische Römerbrücke „Emden“ / Abwasserzweckverband „Siegen“ / Stadtmuseum „Nürnberg“ / Einwohnermeldeamt „Hammelburg“ / Touristen Information „Bad Tölz“)

- allgemeine amtliche Hinweisschilder („Deutsche Alpenstraße“)
- Wirtshausschilder (z. B.: Gaststätte zur Linde „Eberswalde“)
- Gottesdienststörung (kath. Gottesdienst in der Auferstehungskirche Düren um 10.00 Uhr)

Zusätzlich werden Stempel / Eintrittskarten / Quittungen akzeptiert. Diese müssen EINDEUTIG nachweisen, daß der Teilnehmer den genannten Ort im zugelassenen Zeitraum mit dem Krad besucht hat. Eine Tankquittung alleine erfüllt diesen Zweck beispielsweise nicht weil nur Ort und Zeit aber nicht das KFZ daraus hervorgehen.

Da digitale Bilder „nachbearbeitbar“ sind können nur konventionelle Fotos gewertet werden.

Der Nachweis der 2002er Ziele gestaltet sich sehr aufwendig: Denn oft sind gerade die Orte mit hoher Bezeichnung kleine Orte, welche in der Karte, in der die Touristikstraße genannt ist, nicht ausgedruckt sind. Hier ist der Nachweis mit 2 gestaffelten Kartenkopien (ggf. einer Wanderkarte und einer Straßenkarte) erforderlich.

Zum zusätzlichen Nachweis SOLL für alle 19 Ziele gemeinsam geltend eine Kopie einer Übersichtskarte der zu werteten Bundesländer mit markierten Zielen beigelegt werden.

Der Satz:

..... eine Fotokopie der Ortsbestimmung, die den Namen der Touristikstraße ausweisen muss, beizufügen der Ausschreibung ist deswegen wie folgt zu interpretieren:

Beispiel:

Es wurde der Ort „C“ auf der „Bierstraße“ angefahren. Auf der Straßenkarte ist nur ersichtlich, dass der Ort „A“ und B“ auf der Bierstraße liegen. Der dazwischen liegende Ort „C“ ist auf der Straßenkarte NICHT eingezeichnet Auf der zweiten Karte (z.B. der Wanderkarte) sind aber die Orte „A“, „B“ und „C“ ersichtlich. Somit ist mit der zweiten Kartenkopie der Nachweis erbracht, daß der Ort „C“ auf der „Bierstraße“ liegt. Alternativ gilt immer eine andere Karte oder Kartenskizze (z.B. eine Skizze der „Bierstraße“), welche den genannten Ort als auf der „Bierstraße“ liegend ausweist.

mit freundlichen Grüßen
Rainer



WHO DO'S WHAT??

WER MACHT WAS ?!?!?

(Stand 17.04.2002 08: 40)

BVDM-Vorstand

V1 1. Vorsitzender

Hans-Joachim Griesbach
Friedenheimer Str. 64
80686 München
Tel.: 089/ 58929955 Fax: 54662596
E-mail: hajo.griesbach@bvdm.de

Mobil: 0175/4121298
E-mail: mlz1711@compuserve.de

V4 Beisitzer

Ingrid Crha
Brudermühlstr. 42
81371 München
Tel.: 089/ 7212279
lcrha@gema.de

V2 2. Vorsitzende

Claudia Steinke
Mummelstraße 5
59457 Werl
Tel.: 02922/ 85266
Fax: 02922/ 865405
E-Mail: Claudia@FamilieSteinke.de

V5 Beisitzer

Jörg Bittner
Zur Wetterwarte 10
49082 Osnabrück
Tel./ Fax: 0541/ 55381

V3 2. Vorsitzender/Pressespr.

Michael Lenzen
Wuppertaler Str. 9
51145 Köln
Tel.: 02203/295251
Fax: 02203/295251

V6 Schatzmeister

Bernhard Reckmann
Pastor-Böhm-Str. 3
53844 Troisdorf

Tel.: 02241/ 405601
E-mail: Bernhard.Reckmann@bvdm.de

V7 Sportwart

Rainer Michtl
Prebrunnallee 4
93049 Regensburg
Tel. 0941/28150
Fax 0941/2085336

V8 Kassenprüfer

Monika Knops
Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg
Tel. 0203/ 789822

V9 Kassenprüfer

Bernd Luchtenberg
Emminghausen 70
42929 Wermelskirchen
Tel.: 02193/ 1207
E-Mail: Bernd.Luchtenberg@t-online.de

BVDM-Referate

R1 Geschäftsstelle/ Mitglieder- verwaltung/Service (Mitgliederverwaltung)

Frank Klemens
Carl-Zeiss-Str. 8
55129 Mainz
Tel. 06131/503280
Fax: 06131/503281
E-mail: info@bvdm.de

R 2 BVDM- Verkehrspolitik

Harald Hormel
Spessarttring 33
63486 Bruchköbel
Tel.: 06181/ 78156
Fax: 06181/ 576679
Mobil: 0171/ 7546798
E-mail: HITHormel@compuserve.de

R3 Redaktion Ballhupe

Babs Berschneider
Riedlinger Weg 2
86949 Schöffelding
Tel.: 08193/996536
Fax: 08193/ 999660
E-mail: Babs@apodemus.de

R4 Presseinformationen

siehe 2. Vorsitzender
Michael Lenzen



R6 Internet

siehe Regionalb. Rhein-Neckar/Odenwald
Franz Waldmann

R7 Versicherungs-Service

Siegfried Bredl
Kornfeld 4
86647 Wortelstetten
Tel. 08274/ 1895
Fax: 08274/ 69985

R8 Motorrad und Umwelt

Bernd Luchtenberg
Emminghausen 70
42929 Wermelskirchen
Tel. 02193/ 1207

R9 Justiziar

Carsten R. Hoenig
Pestalozzistr. 66
10627 Berlin
Tel. 030/31014650
Fax 030/31014651
E-Mail: Hoenig@kanzlei-hoenig.de

R10 KFZ-Technik u. Technische Seminare

Klaus Arpert
Schillerstr. 4
37441 Bad Sachsa
Tel./Fax: 05523/3806
E-Mail: Hoenig@berlin.snafu.de

Ralph Kalich
Hirschgarten 5
75053 Gondelsheim
Tel.: 07252/9581-77 Fax:-78

R11 Veteranen

Werner Gottstein
Hauptstr. 33
86859 Holzhausen
Tel. 08241/ 998897
Fax. 08241/ 998904

R12 Vereinsrecht

Dorothee Eckert
Friedhof Str. 16
56271 Kleinmaischeid
Tel. 02689/959717
Fax: 02689/959737

R13 Jugendarbeit- vorübergehend

siehe 2. Beisitzer, Axel Wellinghausen

R14 Zweiradsicherheit DVR

Klaus Schumacher
Feldbergstr. 38
65232 Taunusstein
Tel.: 06128/947682

R15 Straßensperrungen

Hans Kaiser
Humboldstr. 12
67434 Neustadt/W.
Tel.: 06321/2691

R16 Behindertenhilfe

Volker Rihs
Gärtnereiweg 1
30989 Gehrden
Tel. 05108/1857
Vowiri@t-online.de

R17 Elefantentreffen

Wolfgang Schmitz
Hitdorfer Str. 124
40764 Langenfeld
Tel. 02173/903979
eMail DiWo.Schmitz@t-online.de

R18 Gespannfahrerlehrgänge

Horst Werner Sassenhagen
Graf-Bernadotte-Str. 35
51469 Berg.-Gladbach
Tel. 02202/ 44171

R19 Deutschlandfahrt

Martin Schumann
Raiffeisenstraße 102
47259 Duisburg
Tel. 0203/789822
Mail: Martin-Schumann@t-online.de

R20 Sicherheitstraining

Ralf Berlin
Koloniestr. 106
47057 Duisburg
Tel./Fax: 0203/ 373943

E-mail: bvdmttrainings@arcormail.de

R21 Tag d. Motorradfahrers

siehe Referat Firmendienste

R22 Europa

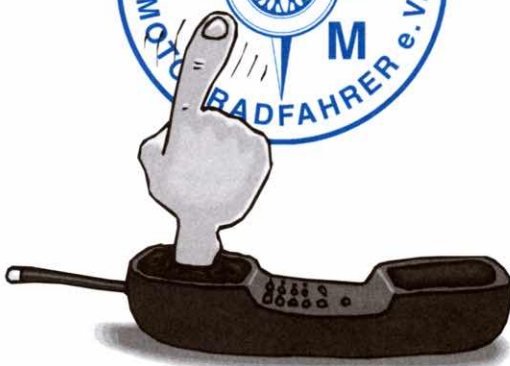
Christof Hillebrand
Carl-Zeiss-Str. 6
55129 Mainz
Tel. 06131/503-247
Fax. 06131/503-266

R23 Firmendienste

Ralf Kühl
Sternstraße 11
85452 Moosinning
Tel. 08123/92006
Fax. 08123/990022
E-MAIL: ralf.kuehl@mokila.de

R29 BVDM-Tourentrophy

Peter Aufderheide
Werther Str. 10 b
33615 Bielefeld
Tel. 0521/130680
eMail peter.aufderheide@web.de





BVDM-Regionalbüros

B0 Koordination/ Reg. Büro Bayern Ost

Christian Könitzer
Schopenauerstraße 42
80807 München
Tel. 089/ 35359927
Mobil : 0171/ 6239512
E-mail: Christian.Koenitzer@bvdm.de
(PLZ 83-85, 94)

B2 Unterfranken

Thomas Bauer
Hauptstraße 2 a
96166 Kirchlauren

B3 Sachsen

Klaus Kunath
Am Galgenberg 52
01257 Dresden
Tel.: 0351/4764240
(PLZ 0)

B4 Bergisches Land

Rainer Vooses
Heckinghauser Str. 196
42289 Wuppertal
Tel.: 0202/ 626 928
Mobil: 0171/ 267725

B5 Rheinland/Pfalz

Jürgen Rheinheimer
Hainweg 7a
67757 Kreimbach
Tel./Fax: 06308/ 1636
Tel.: 0175/ 5690013
(PLZ 67)

B6 Oberpfalz

Fränzi Rauprich-Gissibl
Amselweg 20
92468 Vohenstrauß
Tel.: 09651/ 3336
Franziragi@gmx.de
(PLZ : 92, 93)

B7 Schwarzwald

Joachim Weber
Lindenstr. 3
72348 Rosenfeld
Tel. 07428/37233 Fax. -37234
Mobil. 0171/2300250
(PLZ 70-73/ 75)

B8 Münsterland

Hubert Bucker
Korbmacherweg 14
59348 Lüdinghausen
Tel. 02591/792571
E-mail: hubibuecker@aol.com
(PLZ 4/ 59330- 59399)

B9 Saarland

Klaus Anton
Bornewasserstr. 14
66280 Sulzbach
Tel.: 06897/ 842204
Fax: 040/ 3603228850
Mobil: 0178/ 8422040
E-mail: Motorradklaus@aol.com
(PLZ 66)

B10 Rhein-Main

Uwe Reitz
Postfach 1120
65780 Hattersheim
Tel./Fax. 06190/930045
E-Mail: ReitzUwe@aol.com
(PLZ 60-61/ 63/ 97-98)

B11 Bayern West

Ingrid Crha
Brudermühlstr. 42
81371 München
Tel.: 089/ 7212279
(PLZ 80-82,86,87, 89)

B12 Franken

Roswitha Rösler
Alter Kirchplatz 2
90457 Stein
Tel. 0911/684355

Fax. 0911/684377
Mobil: 0172/8551917
E-Mail: Roswitha.Roesler@t-online
(PLZ 90, 91, 95, 96)

B13 Wiesbaden/Rheingau

Michael Gartner
Kiedricher Str. 33
65343 Eltville
Tel.: 06123/69077-7 Fax: 8
E-Mail: Mgartner@t-online.de
(PLZ 35-36/ 65)

B14 Soest/Sauerland

Claudia Steinke
Mummelstraße 5
59457 Werl
Tel. 02922/ 85266
Fax: 02922/ 865405
E-Mail: ClaudiaSteinke@web.de
(PLZ 50-53/ 57-59 ohne 59330-59399)

B15 Berlin

Wolfgang Schäfer
Lindhorstweg 37
12487 Berlin
Tel. 0173/2301152

B16 Trier und Umgebung

Bernd Fries
Ehranger Str. 45
54293 Trier
Tel./Fax 0651/67114
Mobil: 0173/ 3055768
E-mail: berny@i-navigator.de
(PLZ 54- 56)

B17 Ostwestfalen

Robert Schmidt
Ringstraße 17
32120 Hiddenhausen
Tel./Fax. 05221/689962
E-Mail:RobertJamesSchmidt@teleos-
web.de
(PLZ 30-34/ 37/ 99)

B18 Östlicher Bodensee



Jochen Zimmermann
Nusplinger Str. 31
78580 Bärenthal
Tel.: 07466/7175
Mobil: 0171/9387879
E-mail: Fahrschule-Zimmermann@t-online.de
(PLZ 77-79/ 88)

29364 Langlingen
Tel.: 05082/92330
Fax: 05082/92231
Mobil: 0172/2321733
E-Mail: axel.crossover@t-online.de
(PLZ 21-25/ 29/ 38-39)

Mobil: 0177/ 5185238
E-Mail: F.Waldmann@bvdm.de
(PLZ 64/ 68-69/ 74)

B21 Weser-Ems

Klaus-Peter Claasen
Von-Ketteler-Str. 4
26683 Strücklingen
Tel.: 04498/ 2405
Mobil: 0172/2320390
(PLZ 26-28)

B19 Harz-Heide

Axel Wellinghausen
Kurt-Scheffler-Weg 7

B20 Rhein-Neckar/Odenwald

Franz Waldmann
Schleiermacherstr. 3
68165 Mannheim
Tel.: 0621/41937-07Fax:04

ACHTUNG !!!

Wir vermissen ein paar Mitglieder!

Wer den einen oder den anderen kennt, meldet sich bitte in der Geschäftsstelle.

Adam bei Gerecke Hans-Joachim
Arck Klaus
Barofka Reiner
Becker Hartmut
Behrens Alfred
Biermann Thomas
Block Dieter
Born Rainer
Börner Joachim
Bubanz Dr. Heinz
Buchner Gerd
Buesing Jörg
Burkhardt Horst
Büscher Daniela
Christiansen Michael
Cuadri-Hybl Marco
Dahlmann Thomas
Decker Jürgen
Derkum Wolfgang
Dittmann Rolf
Dittmar Hans-Jörg
Döpfer Michael
Dunkel Peter
Eckermann Klaus
Ehmke Gunnar

Wuppertal
Bonn
Moers
Dortmund
Wülfrath
Saulgau
Leverkusen
Frankfurt
Göttingen
Ratingen
Köln
Mannheim
Zwickau
Gleschendorf
Offenbach
Grettstadt
Rosenheim
Köln
Esslingen
Bad Lauterberg
Hilden
Hengersberg
Marienhäfe
Eicklingen

Erbs
Feld
Fermann
Ferner
Franke
Friedrich
Friedrichs
Füllberg
Getz
Gnass
Golling
Goßler
Grewing
Gruppe
Gundmann
Günter
Hann
Hau
Hoffmann
Jörn
Jung
Kessler
Klaus
Knoche
Koch

Carsten
Friedhelm
Peter
Ralf
Susanne
Henry
Michael
Claus-Peter
Joachim
Rüdiger
Gerd
Matthias
Martina
Michael
Uwe
Hartmut
Jürgen-Michael
Theo
Hans-Joachim
Klaus Uwe
Werner
Detlef
Peters
Susanna
Stephan

Troisdorf
Köln
Duisburg
Bitburg
Leppersdorf
Berlin
Essen
Wienhausen
Hechingen
Ilsede
Nürnberg
Bochum
Heidenheim
Neustadt
Essen
Udelfangen
Berlin
Hannover
Mülheim/ R.
Neuss(Hafen)
Hamburg
Rosdorf-Siebolshausen
Lohmar-Algelt



GESUCHT WIRD...

Kotke	Tanja	Bad Saldefurth	Roth	Carmen	Bad Laaspe
Krause	Peter	Gevelsberg	Roth	Manfred	Bad Laasphe
Krause	Udo	Wanna	Saurer	Herbert	Nürnberg
Kreuzahler	Frank	Bochum	Scharlach	Reimund	Regensburg
Krimphoff	Jens	Mannheim	Schlüter	Bastian	Berlin
Krüger	Gerd	Düsseldorf	Schmerfeld	Jost	
Kübeck-Weidner	Jürgen	Erfstadt	Schmidt	Sascha	Köln-Sürth
Liebich	Christian	Schöneck	Schmidt	Armin	Frankfurt
Mai	Holger	Aachen	Schmitz	Jürgen	
Makulik	Guenther		Schuchert	Stefan	Bochum
Marek	Peter	Baierbrunn	Schulte	Stefan	Saarlouis
Maschmeier	Christian	Braunschweig	Schulte	Dirk	Remscheid
Meudt	Martina	Mühlheim	Schwöpe	Uwe	Glasau
Meyer	Thomas	Bargteheide	Seifert	Wolfgang	Rosenheim
Michel	Reinhard	München	Stache	Angelika	Köln
Mirus	Lutz	Lappersdorf	Stark	Stefan	Berlin
Mörs	Herbert	St. Cloud	Steffenfauseweh	J.	Bielefeld
Moser	Henning	Nürnberg	Steinert	Ulrich	Bülkau
Müller	Roland	Neustadt	Steinkrauss	Ingo Joerg	Mönchengladbach
Nolte	Michael	Reichelsheim	Stiefelhagen	Olaf	Hamburg
Nowitzki	Hans-Gerhard	Dortmund	Stirn	Christina	Wittlich
Oestreich	Georg	Holzminnen	Stollberger-Krause	Angela	Wanna
Peter	Claudia	Eschenburg	Strobel	Hanna	Troisdorf
Pevec	Stefan	Marienraddorf	Thümmers	Barbara	Meerbusch
Pfützner	Rainer	Visselhövede	Trautner	Thimo	Lüneburg
Rackl	Leo	Erpel	Vieth	Ulli	Ehra/Lessien
Rasche	Hans-Ulrich	Löhne	Vomari	Dirk	München
Rauch	Susanne	Altdorf	Wagenlader	Herbert	Quakenbrück
Rauen	Michael	Neustraßburg	Wahl	Erwin	Wuppertal
Rebbe	Manfred	Löhne	Walk	Rolf	Neustadt/W.
Regenhardt	Axel		Weich	Oli	Bamberg
Reichelt	Günter	Karlsruhe	Weronetzki	Rüdiger	Essen
Reiners	Lorenz	Wuppertal	Westenhoff	Peter	Mannheim
Rommel	Kurt	Arnsberg	Wieland	Jürgen	Wehr
Remmele	Barney	Schrobenhausen	Wulf	Susanne	Lübeck-Travemünde
Richter	Hardy	Neubiberg	Young	William Stuart	Hamburg
Richter	Thomas	Dormagen			

...das Kettenschmiersystem von Motorradfahrern für Motorradfahrer

Die Vorteile:

- automatische Kettenpflege
- bis zu 70.000 km mit einem Kettensatz
- während der Fahrt verstellbar
- temperaturgeregt
- bis zu 20.000 km ohne Nachfüllen
- einfache Montage - Einbaulage beliebig
- passend für alle Motorräder - TÜV geprüft
- robuste, wasserdichte Ausführung
- 24 Monate Garantie - keine Verschleißteile

CLs 200µ € 199,-

MIKROPROZESSORGESTEUERTES KETTENSCHMIERSYSTEM für Motorräder

weitere Infos:
 Internet: www.cls200.de Tel: 09566 / 808434
 e-mail: info@cls200.de FAX: 09566 / 808435



Gespannfahren mal auf die andere ...

Wer hat sich nicht schon einmal gewünscht sein Motorrad auch unter sportlichen Aspekten zu bewegen!? Wenn dann dieser Spaß noch auf drei Räder verteilt wird, steigt die Stimmung mindestens um das doppelte. Denn Gespannfahrer sind, bedingt durch ihre gesellige Natur, keine Einzelkämpfer! Da es mit dem Betätigungsfeld für sportlich ambitionierte Gespanntreiber eher spärlich bestellt ist und die meisten Möglichkeiten schon an der Finanzierbarkeit scheitern soll Euch dieser Bericht eine interessante Alternative zeigen.

Wie wärs denn mal mit einer Rallye?

Der Tag, in der Regel ein Samstag, beginnt für die Rallyeteilnehmer sehr früh, das heißt die Nennbestätigung pünktlich zur vorgegebenen Zeit (so gegen 7 Uhr) abgeben, sonst kassiert man die ersten Strafpunkte ohne einen Meter gefahren zu sein. Jetzt erhält der Teilnehmer seine Fahrtunterlagen, bestehend aus einem Landkartenausschnitt,

einer Stempelkarte, die anzufahrenden Orte + Kilometrierung und der Startnummer. Die folgenden Minuten bis zum Start sind wohl die entscheidenden; denn in dieser Zeit hat, im Regelfall, der Kopilot die Strecke auszuarbeiten. Gestartet wird im Minutenabstand und bei den meisten Veranstaltern natürlich gleich mit einer Wertungsprüfung! Die Wertungsprüfungen sind das i-Tüpfelchen jeder Rallye und häufig das Zünglein an der Waage bei den Endplatzierungen. Diese Prüfungen können nach Belieben des Veranstalters gestaltet sein, das heißt zeitlicher Ablauf und die Art der Wertungsprüfungen sind von Rallye zu Rallye unterschiedlich. Sie reichen von Rollprüfungen über Slalomfahrten zu reinen Beschleunigungs- und Brems-Tests bei denen man sich im direkten Vergleich mit anderen Gespannen messen kann. Mit der dazugehörigen Kulisse ist hier für den Spaßfaktor im Besonderen gesorgt und die stressigen Kilometer der Strecke sind nur noch Nebensache. Zurück zur Strecke: Hier ist entscheidend in wie weit man sich mit der Route auseinander gesetzt hat und natürlich die (gute) Zusammenarbeit der Besatzung. Dem Beifahrer wird bei dem Wirrwarr der Straßen und Wege einiges an Orientierungsvermögen abverlangt, denn nicht immer sind Karte und Wirklichkeit gleich zu setzen! Die vorgegebenen Orte

sind in der richtigen Reihenfolge anzufahren, Buchstaben und teilweise vorhandene Durchgangskontrollen dokumentieren mittels Stempelkarte jeden Teilnehmer und geben am Ende Aufschluss über seine eventuellen Strafpunkte. Hier ist nicht unbedingt die Motorleistung und der beste Drift entscheidend, sondern ein kühler Kopf und der Umgang mit Karte, Uhr und Kilometerzähler! Gefahren wird natürlich unter Einhaltung der gültigen STVO; dahingehend wird auch kontrolliert!

So nach rund 250 Kilometern, der eine oder andere benötigt auch ein paar Meter mehr, ist die Hatz durch die verschiedensten Landschaften vorbei und mit der anschließenden Siegerehrung auch ein weiterer Tag im Rallyekalender.

Wer jetzt ein kleines Jucken in seiner rechten Hand verspürt und eventuell die eine oder andere Information (Termine, Vorjahresergebnisse, Nennformulare) erhalten möchte, der schaut am besten auf folgende Internetseite: www.zweiradrallye.de oder ruft folgende Telefon-Nr. an: 0306055592!

IG Gespannfahrer

Sportwart
Eckhard Walter
Rangsdorfer Str. 14
12307 BERLIN



Helft mit!! Damit seid ihr alle gemeint!!!

Ideen für neue Rubriken in der Ballhupe:

„Mein Bike“

(In jeder Ausgabe schildert ein Clubmitglied, wie es zu seinem Krad kam.

(In meinem Falle ergibt das keine Geschichte, denn der Kauf meiner SLR war ausgesprochen prosaisch geplant.) Schon lange vor der Anschaffung in 1998 hatte ich eine Tabelle mit allen für mich kaufentscheidenden Motorrad-Eigenschaften zusammengestellt. In diese trug ich von Fall zu Fall, zum Beispiel nach einer Probefahrt, die Bewertung ein. Irgendwann hatte ich dann von allen für mich grundsätzlich relevanten Motorradtypen eine Bewertung aus MEINER Sicht. Letztlich blieben 3 Fahrzeuge in der engeren Wahl. Als mein Geldbeutel eine Neuanschaffung befürwortete wählte ich von den Dreien die SLR weil ich bei ihr den höchsten Preisnachlass erhielt und sehr gute Inzahlung-nahmekonditionen für mein Vorgängermotorrad geboten wurden.

„Der Tourentipp des Sportwerts“

In jeder Ausgabe gibt der S.-Wart einen Tipp für eine nette Tagestour.

Hier könnten aus meiner Feder zwei Mal im Jahr (Tages-) Tourentipps für den Raum kommen aus dem ich stamme.

„Der kleine Tipp“

In jeder Ausgabe gibt ein Mitglied einen kleinen Schraubertipp.

Fast alle Biker haben mittlerweile hinten auf seinem Bock einen sinnvollen aber keineswegs schönen Gegenstand. Ich meine das Topcase, welches brav alle unsere Tourenutensilien aufnimmt, so wie die Handtaschen den Krimskrams der Damenwelt unterbringen. Das Topcase, bzw. seine Halterung kann aber dann Problem machen, wenn die ENDURO auf der es sich befindet handfeste Schotterpassagen bewältigen soll. Wohl gemerkt ich rede hier nicht von richtigen Geländestrecken sondern nur von Schotterwegen mit mehr Schlaglöchern als Straßenbelag. Durch die Montage am hintersten Ende des Fahrzeuges bekommt es nämlich alle Stöße des Hinterrades in gesteigerter Weise weitergeleitet. Dies führt bei minderwertigen oder großen bzw. schwerbeladenen Topcases manchmal dazu, dass die Kunststoffhaken und Ösen, die dessen Grundplatte mit dem Topcase verbinden brechen. Seltener gibt die Verbindung zwischen Gepäckträger des Bikes und Topcase-Halteplatte den Geist auf. Schon manches Topcase wanderte so während der Fahrt ungewollt in den Straßengraben. Die Abhilfe für dieses Problem besteht darin,

dass man mit einem handelsüblichen Spanngurt Topcase, Halteplatte und Gepäckträger stramm zusammenspannt.

So werden auch geringste Bewegungen der einzelnen Teile gegeneinander verhindert und es kann nichts brechen solange der Gepäckträger nicht den Geist aufgibt.

Wen es stört dass der Inhalt seines halbvollen Topcases auf schlechten Wegen im Topcase umherfliegt, und folglich z.B. die Kamera Schaden nehmen könnte, kann wie folgt einfach Abhilfe schaffen.

Man lege auf den Inhalt des Topcases einfach ein sehr weiches Stück Schaumgummi. Wird das ganze Volumen des Topcases, z.B. in Folge von Einkäufen, benötigt lässt es sich Schaumgummi mühelos zusammendrücken

Das Schaumgummipolster, welches die Strebe so mancher Endurolenker zierte, eignet sich hervorragend um Zettel mit Angaben zur Fahrtroute daran zu befestigen.

„Presseschnipsel rund um's Bike“

In jeder Ausgabe veröffentlicht die Redaktion einen netten Bikerwitz (evtl. m. Bild) oder eine nette Bikeranekdote.

Bei der Tierwelt kann man sich genauso oft täuschen wie bei der Beurteilung der Menschen....

Da meint man einen Bullen vor sich zu haben und stellt dann bei genauerem Hinsehen fest, daß es nur ein Ochse ist.

Leider ginge all' das nur mit einem großen Fundus an Material. – Vielleicht könnte man einmal in der BH (Ballhupe) zur Einsendung von passendem Material aufordern...

MiRa

Gasthof - Hotel

Mayr wirt

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**



Gebt Gas, Mädels!

Motorradfahrerin sucht Motorradfahrerinnen für ein Buch



Wenn's ums Thema Emanzipation geht, lassen sich Deutschlands Frauen nichts mehr vormachen: Es gibt eigene Frauenzeitsungen, Frauenquoten im öffentlichen Dienst, oder im Berufsleben – Frauen erobern auch die letzten Männerbastionen. „Nur beim Thema Motorrad fahren viele Frauen noch immer hinterher. Besser gesagt: hinten drauf“, sagt Luka Graf. In einem Buch will sie jetzt Frauen Mut machen, selbst Gas zu geben.

Jahrelang kannte die 37-jährige Lehrerin und Mutter einer Tochter Motorradfahren nur vom Soziussitz, fuhr mit Ihrem Mann Alfred Müller (BVDM-Mitglied und Reisebuchautor) durch halb Europa. Vor zwei Jahren hat sie es endlich gepackt, den (of-

fenen) Lappen gemacht und gleich ein eigenes Motorrad gekauft. Inzwischen hat sie schon einige tausend Kilometer runtergespult, war schon in den Dolomiten, am Gardasee und jetzt zwei Wochen auf Korsika.

Die Idee für das Buch kam während der Reise. Unter rund 150 Motorradfahrern, die in Savona auf die Fähre warteten, waren eine Menge Frauen – doch nur zwei fuhren selbst. Das selbe Bild auf der Rückfahrt von Bastia nach Livorno. „Das ist keine Einzelerfahrung. Sogar auf Sonntagsausflügen, die weit weniger strapaziös sind, sind Selbstfahrerinnen noch immer Exoten. Die meisten Frauen hocken lieber auf unbequemen Sitzbrötchen, als selbst zu fahren“, hat Luka festgestellt. Viele Frauen haben Bedenken, selbst den Führerschein zu machen: Angst vor der Prüfung, Angst vor der schweren Maschine, Angst vor Unfällen. Sie wissen nicht, was ihnen entgeht. Denn die Frauen, die's gepackt haben, würden die Erfahrung, selbst zu fahren mit nichts tauschen wollen.

Mit Unterstützung von Alfred will Luka jetzt ihre eigenen und die Erfahrung anderer Frauen in ein Buch packen. Ziel: möglichst viele zum Selbstfahren bringen. Also, selbstfahrende BVDM-Frauen, wenn Ihr zum Thema was zu sagen habt, dann her mit Euren Erfahrungen!

Schreibt an die Ballhupe oder direkt an Luka Graf, Abtsrieder Straße 8, 86934 Reichling, oder mailt über www.bike-book.com an Lukas Mann Alfred. Luka wird sich dann mit Euch in Verbindung setzen. Selbstverständlich wird die Ballhupe über den Fortgang des Projektes berichten und Bücher verlosen, sobald das Werk auf dem Markt ist.



Winterzeit und Weicheitour

Für die meisten Motorradfahrer heißt das warten aufs nächste Frühjahr, schrauben oder schrauben lassen, träumen oder planen der nächsten Touren. Ein Teil der Motorradfahrer gönnt sich keine Winterpause. Für sie sind Elefantentreffen oder Kristallrallye wichtig. Bei Einigen ist auch die Wintergespannfahrt vom MC – Sauerland ein wichtiger Termin diesmal zum 26. mal. Seit einem Jahr gehört zu unserem Familienfuhrpark ein MZ- Gespann, so war der diesjährige Termin für uns wieder wichtig. Da die Autobahn nicht die Paradedisziplin eines MZ-Gespannes ist, Durst wie eine Große und Tempo knapp über Lkwniveau, entschließen wir uns das Gespann auf dem Anhänger ins Sauerland zu bringen. Das Ganze hat zwar Weicheikarakter, aber Heizung und Radio sind im Ruhrgebietsstau auch recht schön. Am Startpunkt einem kleinen Gasthof werden die Teilnehmer schon mit Gullaschsuppe und Kaffee versorgt. Nach dem austeilen der Startunterlagen taucht die Frage auf kann die Emmi einen 38 und 40 Schnitt halten. Wir sagen zu Bernd, wir lassen sie einfach mal laufen, im Ziel sehen wir dann ob es geht. Bis zum Start um 13:01 arbeiten wir die Karte aus, genießen die herrliche Sonne und die untypischen Temperaturen. Als es losgeht erhalten wir für den ersten Abschnitt das Blatt mit den Chinesenzeichen und lassen es locker angehen. Da die Emmi weder einen Fahrradtacho noch einen genau gehenden Tacho hat ist das Suchen von kleinen Einfahrten eine Sache von

Gefühl und Glück. Oft finden wir auch eine Sackgasse. Als die ersten ungeteerten Wege auftauchen ist die Emmi in ihrem Element, schmale Spur, große Räder und lange Federwege halten unser Tempo hoch. So liegen wir eigentlich immer gut in der Zeit. Es läuft halt. Aber keine Rallye ohne extra Schwierigkeit. Bernd hat bei einem Zeichen die Pfeilspitze an den verkehrten Weg gemalt. Bis wir wieder in die richtige Richtung unterwegs sind haben wir den Feldweg 3x durchmessen und 10 Minuten von der kostbaren Zeit sind weg. Die Emmi muss jetzt laufen was das Zeug hält aber die Strecke bis zur ZK1 ist zu kurz und die 10 Minuten bleiben. Alle Ankömmlinge haben für den Fehler ein Lächeln über, von größerem Interesse ist hier der gereichte Kaffee und der leckere Kuchen. den fleißigen Händen nochmals ein Dankeschön. Die halbe Stunde Pause war schnell vorüber und nun kam der zweite Teil fahren nach Karte 1:50000. Im nächsten Ort gab es zwei Möglichkeiten, links oder rechts von der Lippe. Wir entscheiden uns für links Bernd meinte rechts schon war die Orientierungskontrolle am Ortsausgang verpasst. So ist das Rallyeleben. Jetzt nach der Kaffeepause merkt man das es noch immer nicht Frühjahr ist. In den Tälern ist es schon kalt. Ein Höhepunkt ist eine Bachdurchfahrt. Als wir diese erreichen steht Norbert mit seiner BMW Funder davor und rätselt ob das Wasser nicht zu hoch ist. Er entscheidet sich für den Rückzug und einen Umweg. Unsere Emmi meistert die Hürde ohne Probleme. Horst seine Moto-Guzzi hat danach ratternde Bremsen, er wird es ihr

wohl verzeihen. Auf dem Weg zum Ziel haben wir in den Schattenstücken schon die ersten Eisstücke. Sie sind das Salz in der Suppe. Jetzt da das Ende näher rückt kündigt sich eine kalte Nacht an und die tief stehende Sonne ärgert uns einige Male bis zum Ziel. Wir verladen schnell die Emmi und gönnen uns einen heißen Kakao, irgendwie ist er nach den letzten kalten Kilometern besser als ein Bier. Nach und nach sind bald alle wieder da und die Gaststätte füllt sich. Um 18:30 beginnt das Abendessen Grünkohl mit Wurst und Rippchen, soviel bis auch der Letzte satt ist. Hierbei wird so manches Bier geleert. Für die, die hier Übernachten kein Problem, für die Anderen muss der Fahrer bei alkoholfreiem bleiben. Beim Essen berichtet Bernd von seiner Schwierigkeit ein Wort für die Zielfahrt zur Elsasserallye zu finden. Nach kurzer Überlegung einigt man sich auf „Weintor“ somit ist auch das Problem gelöst. Nachdem jede Menge Benzin geredet wurde beginnt Bernd mit der Siegerehrung. Für uns reicht es zu einem Platz im Mittelfeld. Die russische Konkurrenz war zu gut. Aber bei allen Teilnehmern stand der Spaß im Vordergrund und der belegte Platz war Nebensache. Es wurde noch einige Zeit weiter geredet und sich ausgetauscht und um 22:00 besteigen wir unseren Weicheitransporter um den Heimweg anzutreten. Als die Heizung brollert und das Radio dudelt stellen wir fest es war ein herrlicher Winter-Frühjahrstag. Es müsste nur mehr davon geben.

MZ Pitt

Tesch – Trevel – Treffen

Nach einer langen aber schönen Anfahrt bin ich am 13.04 nun endlich in Malmédy / Belgien gelandet. Die Wegbeschreibung die mir Bernd über E-Mail schickte war hervorragend, und die letzten Meter waren sehr gut ausgeschildert. Um auf den Zeltplatz zu kommen, musste man durch einen kleinen Fluss fahren (erfrischend).

Die Diavorträge, die ab Mittag in einem Saal stattfanden, waren sehr informativ und lehrreich. Am Abend trafen sich dann alle, ca. 350 Motorradfahrer, am großen Lagerfeuer, welches der „Reiseguru“ Tesch

erlodern lies und erzählten dabei von verschiedenen Reisen, unter anderem durch Patagonien oder eine geplante Weltumrundung. Man lernte viele neue und interessante Leute kennen und redete bis in die Morgenstunden.

Doch am Sonntag war alles wieder vorbei, und man machte sich auf die Heimreise, bei strömenden Regen.

Ich freue mich schon auf das nächste Jahr. Thomas Engelländer

Weitere Informationen unter www.berndtesch.de <<http://www.berndtesch.de/>>





Leserbrief zum Editorial in der Ballhupe Ausgabe März 2002

Hallo Frank,
Dein Vorwort zur Ballhupe, Ausgabe März 2002, habe ich mit großem Interesse gelesen.

Du verweist in Deinem Text mit Recht auf die Leistungen, die der BVDM in der Vergangenheit für alle Motorradfahrer/-innen erbracht hat. Darauf kann der BVDM ohne Zweifel stolz sein. Und die nicht organisierten Motorradfahrer sowie die Mitglieder anderer Interessenvertretungen müssten dem BVDM tatsächlich dafür dankbar sein. Denn vieles von dem, was der BVDM in der Vergangenheit erreicht hat, kommt allen Nutzern motorisierter Fahrzeuge auf zwei und drei Rädern zugute. Deswegen ist der BVDM sicher auch zu Recht Ansprechpartner von Behörden und Institutionen.

Der Blick in die Vergangenheit sollte jedoch den Blick für die Zukunft nicht trüben. Denn in den letzten zwei bis drei Jahren hat es in der Motorradszene einige Veränderungen gegeben, die gravierende Auswirkungen auch auf den BVDM haben werden.

Die Biker Union hat in den letzten Jahren gegenüber dem BVDM gerade im politischen Bereich deutlich an Boden gut gemacht. Zudem hat sie in den letzten Monaten mit einer Werbeoffensive für Neumitglieder begonnen, die sehr erfolgreich angelaufen ist und die Position der BU als der mit Abstand größten Interessenvertretung für Motorradfahrer auch in der Politik stärken wird. Während manche Fahrerverbände in den letzten anderthalb Jahren einen deutlichen Mitgliederschwind zu verzeichnen hatten, befindet sich die BU derzeit im Aufwind.

Gleichzeitig hat sich die MID - Motorradinitiative Deutschland e.V., das Koordinierungsgremium der deutschen Fahrerverbände, zu einer zwischenzeitlich ganz gut funktionierenden Drehscheibe der Zusammenarbeit der Verbände auch im politischen Bereich entwickelt. Die persönlichen Reibereien und die Eifersüchteleien der beteiligten Verbände,

die das konstruktive Arbeiten in der MID in der Anfangszeit sehr schwer gemacht haben, gehören glücklicherweise der Vergangenheit an. Zudem ist mittlerweile eine ausgesprochen realistische Einschätzung dessen, was die MID als Koordinierungsgremium der Verbände leisten kann und wo die Grenzen des derzeit Machbaren sind, Basis aller Aktivitäten der MID geworden.

Der BVDM als Hauptinitiator der MID hat sich Ende 1998 aus dieser Zusammenarbeit verabschiedet und steht seit dieser Zeit bei vielen Themen abseits. Bisher hatte das noch keine großen Auswirkungen. Denn die gewachsenen Strukturen in der Motorradszene, auf die Du ja noch einmal hingewiesen hast, haben dem BVDM an vielen Stellen seinen "Heimvorteil" gesichert. Genau das ist aber gerade dabei, sich mit einiger Geschwindigkeit zu ändern. Und genau diese Entwicklung kann zu einer drastischen Veränderung in Bezug auf den politischen Stellenwert des BVDM führen.

Mit dem Erfolg des "Modells MID" wird es immer schwieriger, der Politik, der Industrie und der Fachpresse zu erklären, warum es sich bei dem ausgesprochen niedrigen Organisationsgrad in der deutschen Motorradszene ein Verband leistet, viel unnütze Energie in die Abgrenzung von anderen Verbänden zu investieren, statt der Zusammenarbeit in der MID neue Impulse zu geben. Diese Frage wurde schon immer gestellt und wird in der Zukunft immer drängender gestellt werden.

Erfolg hat nun mal die Eigenschaft, ab einem bestimmten Zeitpunkt zum Selbstläufer zu werden. Und mit dem weiter zunehmenden Erfolg der MID werden sich alte Gewohnheiten auch in der Motorradszene ändern. Denn Politiker, Industrievertreter und die Fachpresse lassen sich leichter mit positiven Neuigkeiten aus der Gegenwart als mit den Errungenschaften der Vergangenheit ködern. Dadurch könnte der BVDM aber gerade in seinem "Stammrevier" sehr schnell in die Defensive geraten.

Natürlich kann man mir vorwerfen, daß ich als Vorsitzender der BU und in dieser Funktion auch 1. Vorsitzender der MID in der Einschätzung der aktuellen Lage befangen bin. Darauf sollte man sich aber nicht ver-

lassen. Denn wenn eine Lawine einmal losgetreten ist, kommt sie meistens überraschend schnell ins Rutschen und begräbt vieles, was sich ihr in den Weg stellt.

Wie in den letzten Jahren immer wieder betont: die Tür zur MID steht nach wie vor offen. Niemand hat ein Interesse, in den Wunden der Vergangenheit zu bohren und in alte Gewohnheiten zurück zu fallen. Auf der anderen Seite wird es aber langsam Zeit, auch innerhalb des BVDM den offenbar hartnäckigen "Horror märchen" über die MID mal ein paar Fakten entgegen zu stellen. Das Angebot zum konstruktiven Gespräch mit dem BVDM wurde auf der Messe in Dortmund noch einmal erneuert. Es liegt jetzt an Euch, den Faden aufzunehmen.

Es wäre sehr schade, wenn der BVDM den Anschluss verpassen würde. Denn es liegt weder im Interesse der nicht organisierten Motorradfahrer, noch im Interesse der anderen Verbände, wenn sich der BVDM langsam aber sicher zu einem "Traditionsverband alter Kämpfer" weiterentwickeln würde, auf dessen Zusammenkünften im wesentlichen über die gute, alte Zeit und über die Undankbarkeit der Welt philosophiert wird. Die breite Mehrheit der BVDM-Mitglieder wäre mit einer solchen Entwicklung ganz sicher nicht glücklich. Machen wir gemeinsam etwas daraus.

Ride Free

Rolf
BVDM-Mitglied





Gedanken zum Thema: Umweltbelastende Zweitakter ?

Als ich im Sommer 99 meinen Sohn mit seiner Zweitakt-125er auf einer Ausfahrt begleiten durfte genoss ich, hinter ihm fahrend, seinen Zweitaktnebel in vollen Zügen. Prompt philosophierten wir dann, im Biergarten sitzend, über die Ölmengen, welche er mit dem Sprit so ganz nebenbei in die Umwelt verpufft. Als wir begannen den Ölverbrauch seiner YAMAHA 125 DT mit dem meiner 4Takt-Honda zu vergleichen fühlte ich mich anfangs umwelttechnisch klar im Vorteil. Zuhause habe ich mich dann über die echten Zahlenwerte gesetzt und Verblüffendes heraus gefunden. Mein Junior fuhr damals mit einem Liter Zweitakt-Öl etwa neunhundert Kilometer. Dabei verbraucht seine Maschine etwa 5,8 Liter Benzin auf hundert Kilometer. Somit

lässt sich errechnen, daß er mit einem Mischungsverhältnis von etwa eins zu fünfzig fährt, was für eine kastrierte (gedrosselte) 125er ein halbwegs brauchbarer Wert ist. Letztlich braucht er auf tausend Kilometer etwa 1,15 Liter Öl.

Mein Krad braucht laut Hersteller alle dreitausend Kilometer einen Ölwechsel. Die Nachfüllmenge zwischen den Ölwechseln beträgt etwa einen Viertel Liter. Bei jedem Ölwechsel wird 2,15 Liter Öl, und jedes zweite Mal ein Ölfilter, benötigt. Folglich benötigt meine Honda für dreitausend Kilometer etwa 2,5 Liter Motoröl, was einem Ölbedarf von 0,83 Litern auf tausend Kilometern entspricht. Nun bin ich aber keineswegs so „blauäugig“ anzunehmen, daß das

Entsorgen meines Altöls und des Filters umweltneutral erfolgt. Deswegen muss ich feststellen, daß meine Vier-Takt ENDURO die Umwelt nur geringfügig weniger belastet als der Zwei-Takter meines Sohnes. Dürfte mein Sohn aber eine ungedrosselte 125er beispielsweise die 125er Sachs, fahren? so käme er vielleicht sogar mit 0,8 Liter Öl pro Tausend Kilometern aus und würde mit dem serienmäßigen KAT zusätzlich etwas für die Umwelt tun. Und was lernen wir daraus? Solange die Viertaktmotorräder kein Ölwechselintervall von beispielsweise 15000 Kilometern mit folglich nur 0,25 Liter Ölverbrauch auf tausend Kilometer und keinen Kat haben, sollten wir Besitzer von Viertaktern nicht meinen sehr viel sauberer als die „Zweitaktenden“ Kollegen zu sein.

Mit freundlichen Grüßen
MiRa

Bekannte deutsche Hitproduzenten heißen – „modern talking“ – und haben dabei riesigen Erfolg. Müssen wir auch „modern talking = modern reden“ betreiben damit der BVDM riesigen Erfolg hat?

Okay, wenn ich über die Bezeichnung „Sportwart“ meditiere sehe ich im Geiste auch den gerade sechzig gewordenen ehemaligen Topfußballspieler des Vereins „Krumme Wade“ mit einem Netz voller Fußbälle spätabends nach dem Bambinitraining über den Rasen des Hinterwaldstadions von Keim Hängelhausen schleichen. Irgendwie sind leider in unserem Sprachgebrauch die schönen handfesten deutschen Bezeichnungen für genauso schöne handfeste Aufgaben etwas außer Mode gekommen und wirken angestaubt. So - nun benennen wir den Posten einfach neu – wie wäre es den mit: „Action Coordinator“, oder „Activity Manager“ – was, das gefällt Euch nicht, dann nehmt doch „Out door event Director“ oder „Consulting Assistent Departement Bike Sports“ und wenn Euch das immer noch nicht gefällt, ja dann geht´s Euch wie mir denn auf einmal finde ich die Bezeichnung „Sportwart“ gar nicht mehr so schlecht.....

MiRa





Eigentlich lebe ich ja schon vier Jahre recht glücklich mit meiner Kleinen. Natürlich weiß ich, daß es Schöneres gibt, andererseits habe ich mich auch irgendwie schon lange an Ihre kleinen Eigenheiten gewöhnt und möchte so manche ihrer Unzulänglichkeiten garnicht mehr missen.



Der Seitensprung

Auch wenn nicht alles an ihr wunderschön ist, so habe ich doch im Laufe der Zeit gelernt sie unter den schönsten Blickwinkeln zu betrachten und ihre ganz persönlichen Reize zu genießen. Gut, sie hat Trinksitten von denen man eigentlich lieber schweigen sollte, aber wenn ich an ihre knackige schlanke Form, an der kein Kilo zu viel ist, denke vergesse ich das immer wieder gerne. Und bei dem Gedanken wie wohl sich mein Po an ihrem Pölsterchen reiben kann komme ich direkt ins Schwärmen. So ein knackiger Spross einer nicht ganz unfreiwilligen japanisch spanischen Ehe hat schon eine eigene Ausstrahlung. Und wie jeder weiß kann man sich ja auch in knuffige Formen und bisweilen zickiges Gebahre vergucken. Und wenn man schon so lange gemeinsam um die Blocks zieht weiß man auch schon genau wie sie es am liebsten hat, und kann so super glücklich mit ihr leben. In so einer eingefahrenen Beziehungen ist alles so schön vertraut und man wird für das Fehlen von exotischen Höhepunkten durch ein harmonisches Miteinander höchst angenehm entschädigt. Irgendwie habe ich eigentlich meine Kleine so gern wie am ersten Tag.

Aber unlängst, auf dem Regensburger TÜVfestival, konnte ich dem verlockenden Angebot einer anderen, viel jüngeren Schönheit nicht widerstehen und bin mit ihr einfach für eine halbe Stunde durchgebrannt. Ich muss gestehen sie hat es mir mit ihrem Angebot schon recht leicht gemacht, denn wie sie da zu allem bereit herumstand, war meine Widerstandskraft

schon sehr strapaziert. Auf einmal war da wieder das prickelnde Gefühl, das man bei jeder Neuen so überstark spürt. Und was soll ich sagen - als ich ihr dann sanft über die für mich völlig ungewohnten Rundungen strich merkte ich schon daß auch andere Mütter schöne Töchter haben. Bei diesem kurzen Tachtelmechtel zeigte Sie mir freizügig, was so alles in ihr steckt und weckte so allerhand Gelüste auf mehr. Wenn man das Feuer und das Temperament einer anderen spürte zeigte sie einem schnell wie sehr man doch mit der Zeit abstumpft, wenn man immer nur mit der Alten zusammen ist. Bei aller moralischen Bedenklichkeit meiner Tat muss ich zugeben, daß es schon seinen Reiz hat einmal etwas anderes zwischen den Schenkeln zu haben. Selbst wenn die Neue ganz unauffällig einen halben Zentner mehr als meine Kleine auf die Wage bringt so tut das ihrer Faszination keinen Abbruch. Auf ein Mal schaue ich wieder auf Kleinigkeiten, nach denen ich bei meiner Alten schon lange zu achten aufgehört habe. Zwar finde ich bei ihr alles was ich suche am gleichen Fleck wie bei meiner Keinen aber andererseits kann ich nicht leugnen, daß sie fast alles was meine Kleine kann eben ein bisschen eleganter macht. Gut, sie fordert von mir eine andere Position aber mit etwas angewinkelten Beinen macht's auch viel Spaß. Die Hände hingegen finden gleich wonach sie suchen und für das Auge bietet sie sowieso viel mehr. Irgendwie ist es ja ganz nett wenn ich an meine Kleine und das Thema Kurven denke, aber wenn mir eben dann eine Andere zeigt was ihre Interpretation von Kurven ist, könnte ich gleichsam jung verliebt die Kurven entlang fahren

und dabei die Welt vergessen. Plötzlich stelle ich fest, daß man meine Wünsche nach Veränderung der Lage auch willig und folgsam erfüllen kann. Es ist schon toll wenn Sie auf einen Wink mit meinen Hüften, gleichsam unaufgefordert

genau das tut was ich will. Aber wie es so im Leben geht ist nichts von Dauer - und nach einer halben Stunde muss ich mich wieder von ihr trennen. Den restlichen Nachmittag habe ich dann noch verstohlen zu ihr hinübergeblickt, aber sie hat mich schon vergessen und mit vielen anderen geflirt. So musste ich dann am Ende der TÜV-Veranstaltung wieder mit meiner Kleinen Vorlieb nehmen. Als ich mit ihr zur Heimfahrt aufbrach wollte ich eigentlich auf direktem Weg nach Hause. An irgendeiner Ampel auf dem Weg zur heimischen Garage wollte ich dann aber doch kein so herzloser Mensch sein und beschloss meiner Kleinen wieder eine Chance zu geben indem ich es noch Mal mit ihr versuche. Kurz und gut wir waren dann noch ganze dreieinhalb Stunden miteinander unterwegs und die alte Liebe begann gut jedem Kilometer Oberhand zu gewinnen. Nach einer-Stunde mit ihr im Grünen

hatte ich die andere schon fast vergessen und als ich mich meinem Haus näherte wusste ich daß andere vielleicht recht toll sein mögen und alles etwas besser können, aber die Liebe zu einer alten Beziehung nicht so leicht zu untergraben ist. Ich glaube wir werden miteinander noch viel schönes erleben .

Allen die bisher immer noch „Bahnhof“ verstanden haben gestehe ich freimütig, daß meine kleine eine HONDA SLR 650 ist und die „Verführerin“ eine BMW F650 GS war.

Mit freundlichen Grüßen
Rainer



Alle Mitglieder aufgepasst!!!

Alles dreht sich ums liebe Geld, Leider auch beim BVDM. Und leider ist es auch bei uns so, dass längst nicht alle Mitglieder ihren Mitgliedsbeitrag schon bezahlt haben. Wir können aber nur sinnvoll unserer umfangreichen Aufgaben als Interessenvertretung der Motorradfahrer wahrnehmen, wenn wir über die entsprechenden Mittel verfügen. Und die setzen

sich zum allergrößten Teil aus den Mitgliedsbeiträgen zusammen. Ohne diese Gelder könnten wir weder unseren Geschäftsstellenleiter Frank bezahlen, noch in Ausschüssen mitarbeiten oder politische Arbeit leisten. Deshalb noch einmal an alle säumigen Zahler, die die Rechnung übersehen oder das Bezahlen einfach bislang vergessen haben:

Bitte überweist umgehend euren Beitrag. Am Besten erteilt ihr eine Einzugsermächtigung, das erspart Kosten und verhindert, dass ihr vergesst den Mitgliedsbeitrag zu bezahlen. Wer auch nach diesem Aufruf nicht bezahlt, darf sich nicht wundern, wenn eine Mahnung ins Haus flattert.

Eine schöne Saison wünscht

Michael Lenzen.



T-Shirt mit Airbrush

Das im Vorwort abgebildete T-Shirt (BallHupe 1/2002), wurde vom Künstler nach meinen Wünschen gefertigt. Ein Bild meiner VTR und eines von mir in der Lederkombi mit eingeschickt und ein paar Tage später, lag mein T-Shirt in der Post. Selbst die Flickstelle ist abgebildet (allerdings ohne Bestellung!). Weiterhin kann man natürlich Bart, Haarfarbe und -länge, Sitzposition u.s.w. vorgeben. Ich denke, ein wirklich tolles Geschenk (nicht nur für andere!) zudem sehr Exklusiv. Das ganze ist zu bestellen bei: Zapatashirts's, GÖTZ Richardt, 28 Bremen

Selbstverständlich gibt es nach Vorlage des gültigen BVDM-Mitgliedsausweises (in Kopie) einen Preisnachlass von 10 %

Der liebe GÖTZ malt selbstverständlich nicht nur Motorradmotive, Anfragen lohnt sich. Tolle Muster gibt es im Internet unter:

www.zapatashirts.de



Unnützes Hin- und Herfahren verboten

Paragraph 30 der Straßenverkehrsordnung (StVO) schreibt den Verkehrsteilnehmern vor: „Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, ...“ Ob dies außerorts erlaubt ist, entschied das Bayerische Oberste Landgericht (BayObLG) am 28.11.2000 (2 ObOWi 410/00) anlässlich des folgenden Falles:

Sonntagvormittag im August: Die Mopedfahrer des Umlands treffen sich in der „Applauskurve“ auf der Bundesstraße. Wilhelm Brause hatte seine Freundin auf seiner RSV-Mille mitgebracht, um ihr zeigen zu können, wo die Haftgrenze der neuen Stahlgürtelreifen beginnt.

Brause fährt los, etwa 800 Meter bis zum Ortseingangsschild, wendet dort und durchfährt knieschleifend die Kurve. Die Zuschauer applaudieren, Brause wendet weiter oben am Berg und kommt nochmals, das Plastik seiner Kombi auf dem Asphalt abschmirgelnd, durch die Kurve zurück bis zum früheren Wendepunkt. Das Spielchen vollzieht sich ein paar Mal, bis freundliche Polizeibeamte das Terrain betreten. Mütterchen Mü, die in unmittelbarer Nähe des Ortseingangs vergeblich versuchte, ihren Mittagsschlaf auf der Terrasse ihres Einfamilienhauses zu halten, hatte die Freunde und Helfer informiert.

Ein paar Wochen später erhielt Wilhelm Brause den Bußgeldbescheid: DM 150,00 und drei Flens wegen Verstoßes gegen § 1 Absatz 2 StVO.

Brauses Einspruch wird sowohl von der Bußgeldbehörde als auch vom Amtsgericht verworfen. Schließlich entschied das Bay-

ObLG über die Rechtsbeschwerde des Betroffenen; aber auch die Staatsanwaltschaft hatte Rechtsmittel gegen die amtsrichterliche Entscheidung eingelegt.

Das Rechtsmittelgericht stellte zunächst einmal fest, daß nach § 1 Absatz 2 StVO sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, daß andere nicht mehr als unvermeidbar belästigt werden. Voraussetzung ist aber, daß die Beeinträchtigung nach Art und Maß das Verkehrsbedürfnis übersteigt und als störend empfunden wird. Diese Voraussetzung sah das Gericht als gegeben an – auch wenn die Geräuscentwicklung von Brauses Italo-V2 nicht exakt gemessen wurde; es entspräche der Lebenserfahrung, daß bei dem vermeidbaren Fahren eines italienischen Zweizylinders erheblicher Lärm entstehe, meinten die bayerischen Richter – wohl zu Recht.

Brauses Argumentation, nur das innerörtliche sinnlose Hin- und Herfahren sei in § 30 StVO ausdrücklich verboten, ließen die Richter nicht gelten: Die Regelung dieser Vorschrift bedeute nicht, daß vermeidbare außerörtliche Belästigungen erlaubt seien, schrieben sie ihm knapp ins Stammbuch.

Brause nörgelte auch an der Höhe der verhängten Geldbuße herum: Entsprechend den Regelungen im Verwarnungsgeldkatalog sei die Sanktion für einen Verstoß gegen § 1 Abs. 2 StVO lediglich ein Verwarnungsgeld in Höhe von DM 20,00. Die Richter hielten das Bußgeld in Höhe von DM 150,00 in Hinblick auf die „massive Belästigung“ jedoch nicht für unangemessen hoch, zumal Brause schon ein paar Voreintragungen in Flensburg hatte.

Interessant an dieser Entscheidung ist allerdings, daß die Staatsanwaltschaft ebenfalls nicht zufrieden war mit der Entscheidung des Amtsgerichts: Sie wollte mehr, nämlich sogar ein Fahrverbot für Brause!

Nach Ansicht der Strafverfolger habe Brause nämlich die Straße übermäßig genutzt, dadurch daß er ein Rennen veranstaltet habe. Dieser Ansicht widersprachen die Richter allerdings. Brause habe nicht an einem Wettbewerb oder einer Veranstaltung zur Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten teilgenommen.

Das mehrmalige „Durchfahren der Kurve, jeweils hin und her, sei auch nicht als „Sport und Spiel auf der Fahrbahn“ anzusehen. Deswegen habe Brause auch nicht gegen § 31 StVO verstoßen, wonach sportliche und spielerische Tätigkeiten nur auf Spielstraßen erlaubt sind.

Daher sei hier ein Fahrverbot nicht angebracht, weil Brause hier keine grobe oder beharrliche Pflichtverletzung begangen habe.

Insgesamt scheint Brause mit den DM 150,00 gut bedient zu sein. Die Argumentation der bayerischen obersten Landesrichter ist allerdings nicht zwingend. Je nach Blickwinkel ist ein Abweichen nach „unten“ oder „oben“ denkbar.

Man sollte also daran denken, daß es durchaus auch vorübergehend den Führerschein kosten kann, wenn man sinnlos auf öffentlichem Straßenland hin- und herbrezelt. Dafür sind Renntainings auf abgesperrten Strecken wesentlich besser geeignet.

Also:

Fahrt sinnvoll und vorsichtig, liebe Freunde. Noch Fragen dazu? Kurzmitteilung an den Verfasser genügt.

**Carsten R. Hoenig,
Rechtsanwalt in Berlin**

<http://www.kanzlei-hoenig.de>



KRAFTMEIER

Fahrbericht YAMAHA XJR 1300

Seit nunmehr sieben Jahren wildert die bärenstarke YAMAHA im Revier der Naked Bikes. 1995 als XJR 1200 präsentiert und für 1999 auf 1300 Kubikzentimeter aufgestockt, streift die XJR 1300 in der Gunst der Käufer immer noch weit oben durch die Zulassungsstatistik. Ein Grund mehr, mit dem überarbeiteten Hubraumriesen einmal gemeinsam auf die Pirsch zu gehen.

Mächtige Motorräder üben eine eigenartige Anziehungskraft aus. Eleganz durch Kraft, Funktion und Form halten sich im gediegen wirkenden Konzept die Waage. Weg von der modischen Hetze nach dem höher, schneller und weiter. XJR-Fahrer haben das nicht nötig, tümmeln sich lieber in der Gischt der gewaltigen Drehmomentwege. Beeindruckende 105 Nm zerren an der Kette der ungedrosselten 106 PS starken YAMAHA und massieren den fetten 180er-Dunlop Sportmax so, dass es ihm schon mal warm ums Herz werden kann. Das ist gerademal ein schlappes Newtonmeter weniger, als die ungedrosselt über 140 PS starke FZS 1000 Fazer ans Getriebe schickt.

Es ist einfach eine Wonne, mit knapp über Leerlaufdrehzahl im letzten Gang durch die 30 km/h-Zone zu bummeln und bei Auf-

hebung der Geschwindigkeitsbegrenzung nicht mal ans Schalten denken zu müssen. Ein einfacher Dreh am Gasgriff genügt und die Fuhre schiebt tief brummend voran. Dieser ungemein geschmeidig laufende Vierzylinder macht's möglich. Trotz der Luftkühlung dringen keine störenden mechanische Geräusche an die Umwelt. Lediglich hochsensible Naturen stellen gelegentlich ein ganz feines Tickern des Ventiltriebes fest.

Wunderbar lässt sich die 1300er über die Gashand steuern - morgens den letzten Gang rein und abends erst wieder raus. Das ist Big Bike-Feeling pur. Keine Spur von Aggressivität und Eile. Dabei kann sie durchaus, wenn man sie denn lässt. Über 230 km/h, lang liegend und (natürlich ...) völlig stillos sind machbar, jedoch nicht



allen Ernstes zu empfehlen. Ab 160 km/h ist der Winddruck enorm, und ab 200 km/h aufrecht sitzend kaum noch auszuhalten. Wie ein Segel im Wind, den Lenker mit den zu Schraubstöcken mutierten Händen fest verankert – nein, das macht höchstens für 10, 15 Sekunden Spaß. Das ist nicht wirklich ihr Terrain.

Dann nämlich kommt auch das überarbeitete Fahrwerk an seine konzeptbedingten Grenzen. Über 260 Kg Gewicht, verteilt auf zwei Räder, die immerhin 1,5 Meter auseinander stehen – Fakten, die einem agilen Handling nicht gerade zuträglich sind. Trotzdem es an der Straßenlage grundsätzlich nicht viel zu mosen gibt, beginnt die Front leicht um die Hochachse zu rühren. Abhilfe schafft das verkrampte Festhalten am Rohrlenker, ich weiß. Aber wie, frag ich mich, soll das bei 230 km/h funktionieren? Zugegeben, der deutlich ergonomischer geformte Tank leistet durch seinen verbesserten Kniechluss unterstützende Wirkung beim „Knickklammern“, doch mit Genuss hat das nicht mehr viel zu tun.

Lassen wir's also einfach mit der Autobahn-Bolzerei und fahren dieses Motorrad so, wie es eigentlich jeder XJR-Fahrer macht. Mit Ruhe und Gemütlichkeit. Dann fällt auch der Schalter am linken Lenkerende für die neu installierte Warnblinkanlage auf. Dieses sehr nützliche Detail erhöht insbesondere bei Staus in jedem Fall die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer und sollte somit nicht einfach als modischer Schnickschnack abgetan werden. Schon gar nicht für Allwetter-Fahrer. Die werden sich auch über die gute Dosierbarkeit der hydraulisch betätigten Kupplung freuen. Zwar sind die Betätigungskräfte recht hoch, doch erhält der Fahrer dadurch viel Feedback beim langsamen Einkuppeln. Das Fünfganggetriebe hingegen kann sein Alter nicht ganz verleugnen. Ohne ein unangenehmes „Klock“ lässt sich die erste Fahrstufe im Stand definitiv nicht einlegen. Einmal in Bewegung, kann von barocker Schaltmimik jedoch keine Rede mehr sein.

Die Vorderradführung und das hintere Federsystem des aktuellen Jahrgangs wurden kräftig überarbeitet und spürbar straffer abgestimmt. Durch Feinarbeit konnte das Gewicht der 43er Telegabel zudem

um 100 Gramm reduziert werden, so dass die ungefederten Massen geringer ausfallen. Vorn und hinten sorgen veränderte Feder-/Dämpfungsabstimmungen an den beiden hochwertigen Öhlins-Federbeinen für mehr Reserven und dadurch erhöhten Fahrkomfort. Somit gibt sich die XJR nicht mehr ganz so behäbig wie das Vorgängermodell. Der Negativfederweg fällt nicht mehr so groß aus und wenn es doch einmal auf Block geht, fangen die weichen Anschlagdämpfer die Stöße komfortabler ab. Das alles wirkt sich beim Fahren äußerst vorteilhaft aus, wenngleich es aus der 1300er wie bereits erwähnt, längst noch kein Handling-Star macht.

Dafür lockt die XJR mit zwei sehr bequemen Sitzplätzen, die zum Touren geradezu einladen. Der recht stark nach hinten gekröpfte Rohrlenker unterstützt die abgeklärte Stimmung des Fahrers. Zu keiner Zeit provoziert sie zu sportlicher Gangart. In Verbindung mit ihrer urwüchsigen Kraftentfaltung gibt sie sich souverän wie ein großer Cruiser. Allerdings ist sie auch kein Kostverächter. Im Schnitt genehmigt sich das Vergaser-Triebwerk 7,5 Liter Normalbenzin auf hundert Kilometern. Unter vollen Segeln sind über 10 Liter keine Seltenheit. Eigentlich schade, vereiteln die ungezügelten Trinksitten doch eine bessere Reichweite. Spätestens nach 230 Kilometern wird das Reserve-Fass angeschlagen. Dies geschieht durch das Umlegen des konventionellen Benzinahnes.

Bereits die erste XJR 1300 erbt die Bremsanlage der sportlichen R-Modelle. Eine prächtiger Nachlass, der die große YAMAHA bei Bedarf mächtig einbremst

und obendrein bestens dosierbar ist. Im Gegensatz zur verschlimmbesserten R1-Bremse des 2002er-Jahrgangs, sind die Vierkolben-Festsättel der XJR nicht mit Leichtmetall- sondern mit Stahlkolben ausgerüstet. Dabei fällt das Aufstellmoment mit den montierten Dunlop Sportmax-Radialreifen niedrig aus. Auch die Haftung geht vollkommen in Ordnung. Noch bevor die Haftungsgrenze erreicht ist, setzt auf der linken Seite der Hauptständer hart auf und mahnt zur mehr Zurückhaltung. Wer jedoch mit der XJR 1300 bereits in diesem Bereich unterwegs ist, sollte die alte Schule der klassischen Big Bikes beherrschen. Mit Hanging off und anderen Sperenzchen ist



mit ihr kein Blumentopf zu gewinnen. Es sei denn, er legt es auf einen kräftigen Applaus der Zuschauer an. Doch demjenigen, dem es gelingt, die fahrfertigen 262 Kg sportlich und auf sauberer Linie, stets mit etwas Zug am Hinterrad auf der Ideallinie zu bewegen, wird mit ihr selbst hier so manchen Stich machen können. Und sei es spätestens durch das gewaltige Drehmoment am Kurvenausgang.

Ural und Dnepr

Klassische Gespanne & Motorräder aus Russland

Enfield

Die Klassiker aus Indien

Kostenlose INFO jetzt anfordern !!

Kostenlose Anlieferung bundesweit !!!

Finanzierung auch ohne Anzahlung !!

Eigener Ersatzteilkatalog !!

NEU !
Ural mit 750ccm & Katalysator

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

NEU !
Royal Enfield mit E.-Starter

HAUBRICH

Udo Haubrich GmbH
Generalimporteur für Deutschland
Blatzheimerstr. 5, 53909 Zülpich
Tel.: 0 22 52 / 94 28 0
Fax: 0 22 52 / 94 28 29

www.haubrich.com



FAZIT:

Kein Wunder, dass die YAMAHA XJR 1300 in der Saison 2001 mit 2.888 neu zugelassenen Exemplaren selbst nach sieben Jahren noch auf Platz 11 der Zulassungsstatistik zu finden ist. In der überarbeiteten Version dürfte sie nochmals Auftrieb bekommen. Ihr schlichtes und eigenständiges Auftreten, der überaus kräftige und seidenweich laufende Vierzylinder, sowie die hohe Alltags- und Tourentauglichkeit sind Qualitäten, die nicht nur Spaß machen, sondern auch eine hohe Zweckmäßigkeit erfüllen. Die zu weiche Fahrwerksabstimmung des Vorgängermodells ist passé und die ordentlichen Öhlins-Federbeine am Heck verrichten ihren Dienst nun noch ordentlicher. Wer also nichts gegen einen starken Orkan, beziehungsweise zusätzliche Fitness-Stunden in der Muckie-Bude einzuwenden hat, und für durchgestylte Sporttourer nicht mehr als ein mildes Lächeln übrig hat, wird mit der YAMAHA über lange Jahre viel Spaß haben.

Text: Ulrich Hoffmann
Fotos: Hoffmann / Werk



Technische Daten:

Motor:

Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, DOHC, 4 Ventile je Zylinder, Bohrung x Hub 79 x 63,8 mm, Hubraum 1251 ccm, Verdichtung 9,7:1, 4 Mikuni-

Gleichdruckvergaser ø37mm, Leistung 106 PS (auch mit 98 PS lieferbar) bei 8.000 /min-1, max. Drehmoment 105 Nm bei 6.000 min-1, elektronische Zündung, E-Starter, 5-Gang-Getriebe, Doppelschleifenrohrrahmen aus Stahl, Radstand 1.510 mm, Nachlauf 100 mm, Lenkkopfwinkel 64,5°, Sitzhöhe 775 mm, Tankinhalt 21/4,5 Liter, Reifen vorn/hinten: 120/70-17 180/55-17, Radführung vorn: Telegabel, hinten: Zwei Gasdruck-Federbeine, Hinterradantrieb über Kette, Federweg vorn/hinten: 130/120 mm, Bremsen vorn: Doppel-Scheibenbremse ø 298 mm, hinten: Einzelscheibe ø 267 mm, Gewicht fahrfertig 262 kg

Praxis:

Beschleunigung 0-100 in 3,6 sek., Höchstgeschwindigkeit 235 km/h, Verbrauch 7,5 Liter Normal bleifrei/100 km, 2 Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung

Preis:

2002: 9.480 Euro



**MOTORROUTE
HOTELS**



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 € 55
- Doppelzimmer mit Frühstücksbuffet € 80
- 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, Husqvarna und KTM

INTERNET: www.hollenstedterhof.de E-MAIL: hollenstedterhof@t-online.de



Hotelführer für motorisierte Biker Ausgabe 2002

Nunmehr im 7. Jahr erscheint der beliebte Hotelführer für Motorradfahrer.

Jetzt mit Deutschland, Frankreich, Österreich, Schweiz, Oberitalien/Südtirol in einem Band.

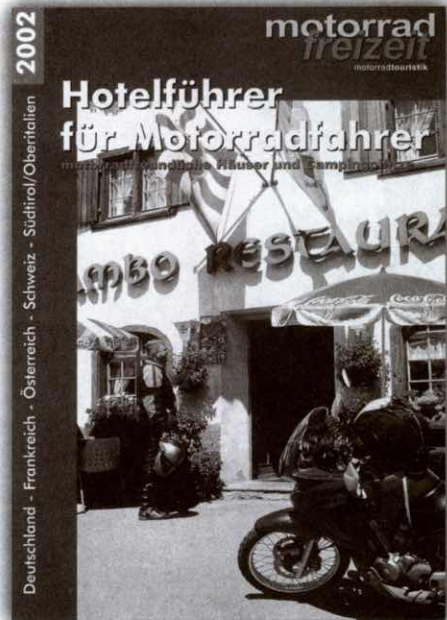
Die Ausgabe 2002 ist im neuen Outfit erschienen. Alle Preise und Hoteldaten wurden wie jedes Jahr komplett überarbeitet.

Jeder interessierte Motorradfahrer sieht sofort, wo, mit welchem Komfort und zu welchem Preis er sein Hauptbettchen kann. Außerdem sind bei jedem Hotel die für Motorradfahrer relevanten Informationen

über Tourenvorschläge, Möglichkeiten der Kleidungs-trocknung sowie die Unterstellmöglichkeiten für Motorräder aufgeführt.

Zum Preis von Euro 9,80 berücksichtigt der über 200 Seiten starke Katalog im mitnahme-freundlichen Satteltaschenformat (DIN A 5) auch zahlreiche Campingplätze.

Er kann direkt beim Hersteller (DiCom GmbH, motorradfreizeit Tel. 08167/ 696370, Fax 08167/ 696372, E-mail: dicom@motorradfreizeit.de), oder im Buchhandel (ISBN 3-932462-22-X) bestellt werden.



Reiseführer für Motorradfahrer von motorradfreizeit

Die bisher erschienenen Bände Südtirol/Dolomiten und Österreich/Alpen wurden für die Saison 2002 um die Ausgabe Schweiz/Alpen erweitert.

Die Reiseführer enthalten auf jeweils ca. 140 Seiten, neben den schönsten Reiseberichten der jeweiligen Region auch Wissens-wertes über Land&Leute, Sehenswertes, Regionen, Ge-schichte, Kultur usw. und bieten deshalb auch Informationen ab-seits der Motorradtour.

Alle Touren finden sich auch im mitgelieferten separaten Tourenset als Karte für den Tankrucksack. Das Tourenset enthält zusätzlich eine Hotel-

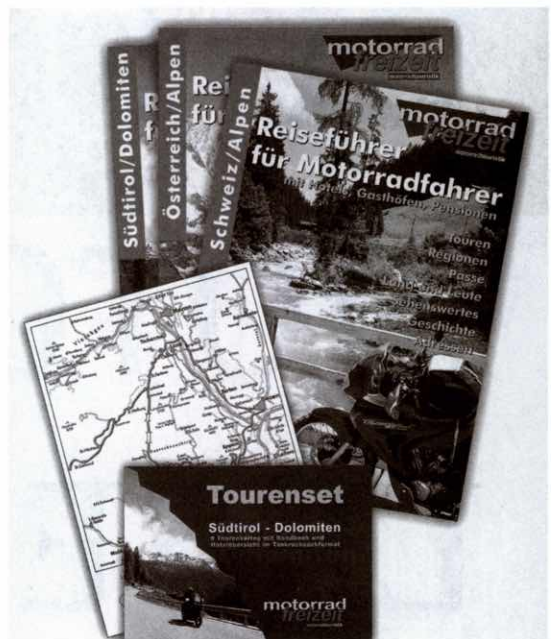
übersicht mit Preisen und Informationen.

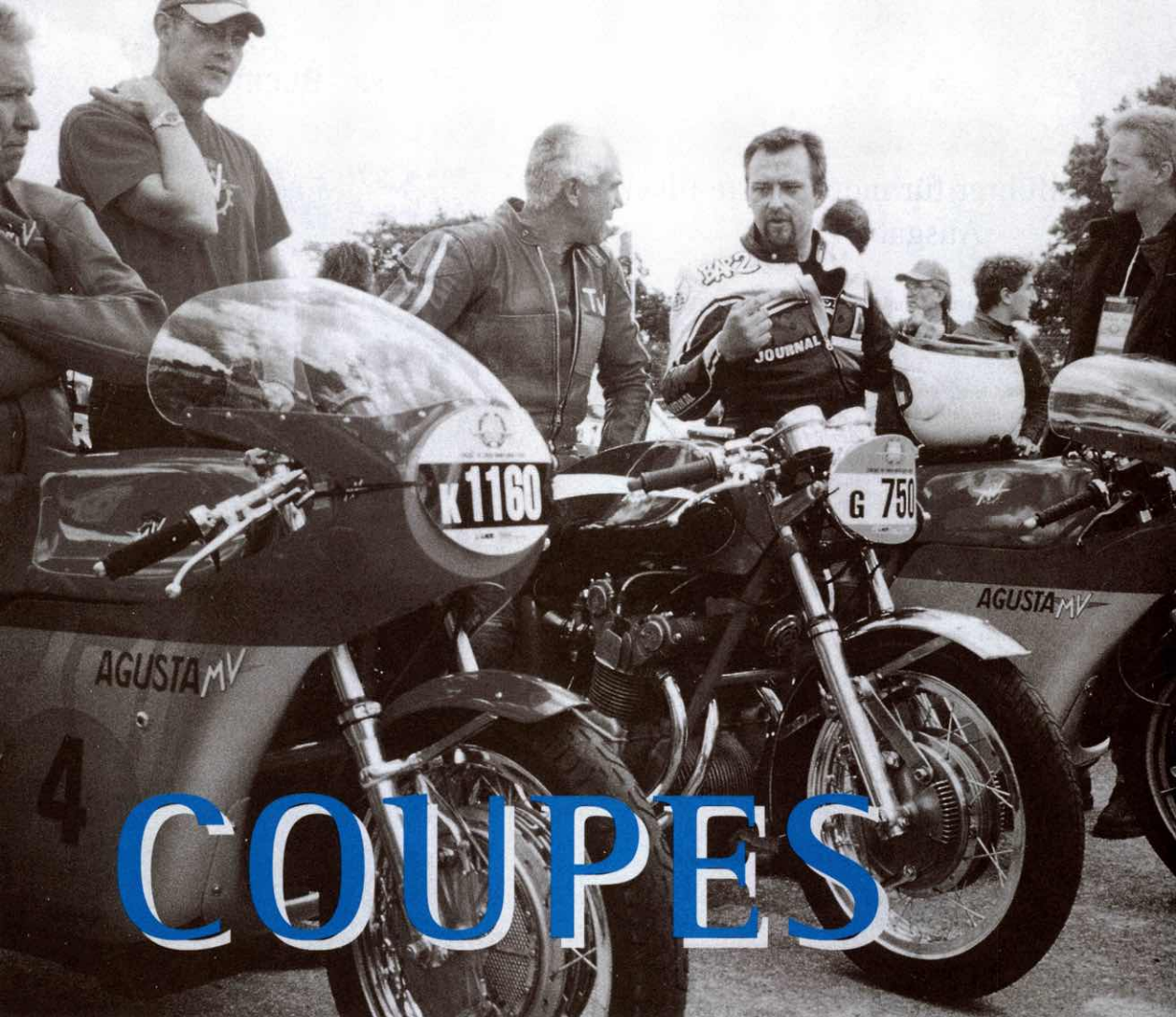
Die Reiseführer können zum Preis von Euro 9,80/Ausgabe direkt beim Hersteller (DiCom GmbH, motorradfreizeit Tel. 08167/ 696370, Fax 08167/ 696372, email: dicom@motorradfreizeit.de), oder im Buchhandel bestellt werden:

Reiseführer Südtirol/Dolomiten:
ISBN - 3-932462-20-3

Reiseführer Österreich/Alpen:
ISBN - 3-932462-19-X

Reiseführer Schweiz/Alpen:
ISBN - 3-932462-21-1





COUPES

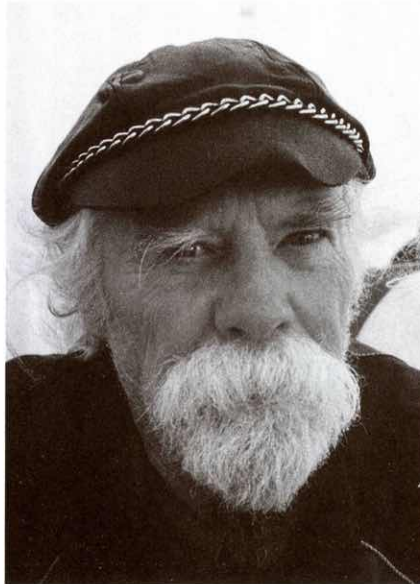
MOTO

LÉGENDE –



VEREINIGTES EUROPA MAL ANDERS!

Sturmböen treiben die schwarzen Regenwolken über den Himmel und ich frage mich ob ich die Regenkombi gleich anziehen soll, oder erst wenn's los geht. In meinem Herzen aber lacht die Sonne, denn ich bin unterwegs in Richtung Monthlery – Linas. Auf dieser ehrwürdigen Rennstrecke mit Schikanen und Steilkurve, findet jedes Jahr, Ende Mai, das größte Treffen für klassische Motorräder in Frankreich statt. Dieses Mal freue ich mich besonders, denn mein Freund und Motorradjournalist Oluf Zierl (REISE MOTORRAD, MO, BIKERS NEWS, BIKERS LIFE) kommt mit einem befreundeten Club aus Le Mans. Petrus meint es gut mit mir und ich darf die Straßen zwischen dem Burgund und Paris trocken genießen. Meine Triumph scheint die Kurven im Auxerois auch zu gefallen und ehe ich mich versehe sind wir vor den Toren von Paris. Je näher wir kommen, desto mehr Motorräder sind an den Tankstellen und auf den Parkplätzen zu sehen. Mitten im hektischen Treiben des Pariser Berufsverkehrs tauchen vor mir zwei englische Klassiker auf. Eine Velocette und eine AJS aus den 60er Jahren. Der verbeulte Teekessel und die Nummernschilder lassen keinen Zweifel daran, dass auch die Besitzer aus dem Königreich von der Insel stammen. An der nächsten Ampel ruft einer der Fahrer mir zu: „Do you speak English?“ Unter Hupen und französischen Flüchen fädeln wir uns aus dem Verkehr. Die Maschinen aufgebockt und den Helm abgesetzt, erkenne ich dass die Piloten ein Ehepaar mitte siebzig ist. John und Sandra stellen sie sich vor. Ja, leider haben sie sich verfahren und wollten wissen, ob ich den Weg nach Monthlery kenne? Deutliche Erleichterung kann ich in ihren Gesichtern erkennen, als ich dies bejahte und mitteile, dass ich auch dorthin unterwegs bin. Keine 15 Minuten später sind wir im Gedränge vor dem Haupteingang. Solo-Maschinen, Gespanne und Bussen mit Hängern die voll beladen sind mit Schätzen der Zweirad – Geschichte zwängen sich durch das Nadelöhr am Eingang. Durch einen Tunnel geht es ins



Oluf Zierl

Innere der Rennstrecke, wo Camping für alle Klassiker, Clubs Händler und das Fahrerlager ein harmonisches Nebeneinander erleben. „Oh, over there!“ Ruft Sandra entzückt, denn sie hat die Zelte ihrer englischen Freunde entdeckt.

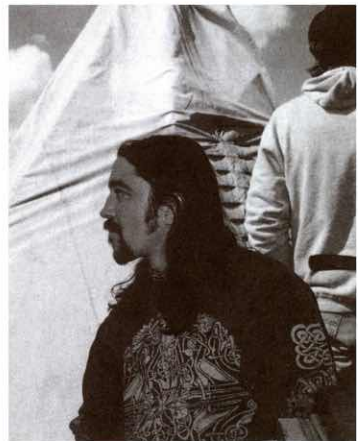
Aus Dankbarkeit für die Hilfe bietet sie mir einen Tee an, aber mit gerunzelter Stirn schaut John auf seine Uhr. „Six o' clock, it is time for a drink!“ Ohne zögern zückt er eine Flasche Single Malt und wie von Geisterhand gebracht, tauchen auch 2 Gläser auf. „Cheers, to a Fun – Weekend!“

Nun mache ich mich auf zu meiner Herberge um Oluf zu treffen. Er hatte nicht ganz soviel Glück mit Petrus wie ich. 250 Kilometer Regenfahrt hinterlassen Spuren auf Motorrad und Kleidung. Campingplätze, Hotels, Bars und Restaurants quellen über von Bikern aller Länder. Überall knattert, bollert und dröhnt es. Die Luft vibriert und riecht nach einer Mischung aus Rizinus und 2 Takt – Dunst. Wir gönnen uns ein warmes

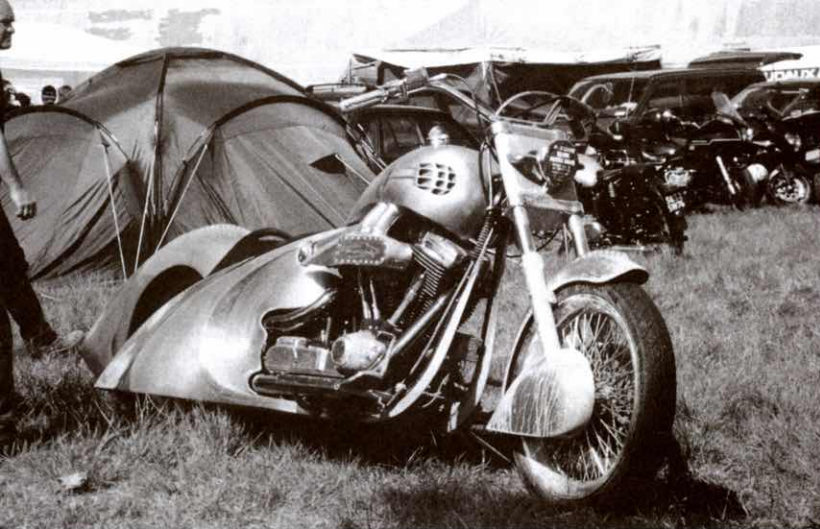
Mal und beenden es mit Café und Cognac. Vivre la France. Seelig und mit Vorfreude auf die kommenden zwei Tage schlafen wir ein.

Punkt 7.00 Uhr werde ich vom Grollen eines V 2 – Motors geweckt. Luigi hat genau vor meinem Fenster seine Duc Mike Hailwood Replica mit offenen Türen gestartet. Und während ich den Vorhang zurückziehe um mich von der Sonne blenden zu lassen rauscht er schon die Strasse in Richtung Rennstrecke davon. Ich bin sicher heute wird Luigi es Giacomo Agostini und Phil Read zeigen, denn beide MV Agusta Champions sind auch da. Kenny Roberts, der Kanadier Yvon Duhamel und viele andere Legenden des Rennsports haben auch ihre Teilnahme angekündigt. Nach kurzem Frühstück ist es endlich soweit. Oluf und ich ziehen zur Rennstrecke. Die Schnellstraße dorthin ist völlig dicht mit Autos, aber nach französischer Manier schlängeln wir uns zwischen der stehenden Blechlawine durch und werden sogar von den Gendarmen aufgefordert zügig durchzufahren. Endlich

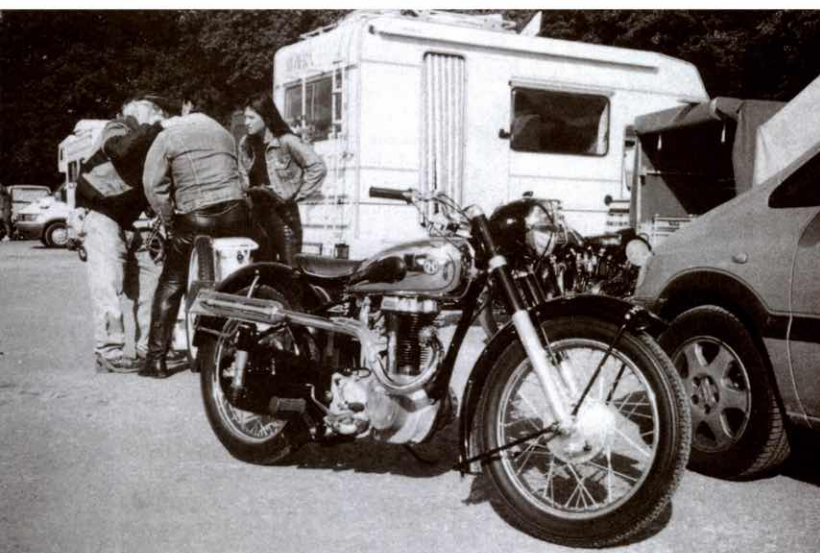
sind wir wieder im Hexenkessel des Geschehens. Oluf hat sofort den Indianischen Wigwam seiner Freunde aus Le Mans ent-



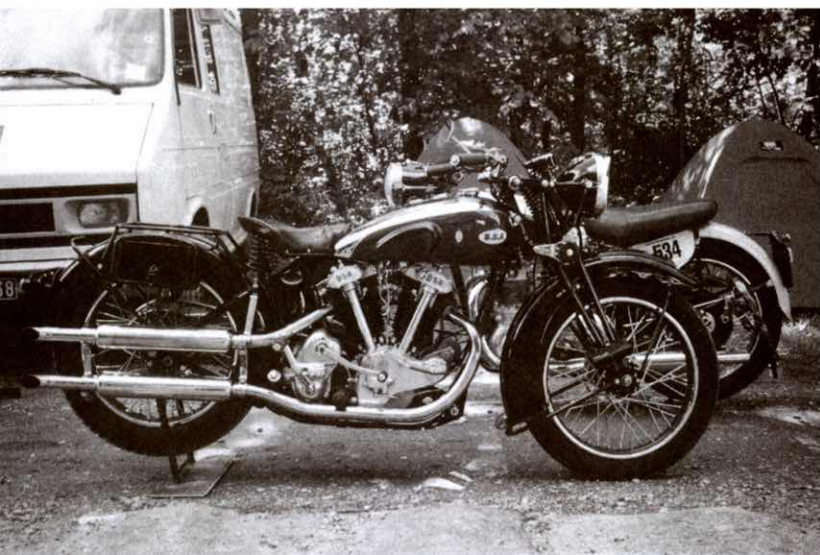
ein französischer Indianer



*Die Eigenbau -
Alu Harley von Francois*



*Die Horex aus Künzelsau
war ein Star*



*Ja, auch BSA baute
V - Motoren*



deckt und mit großem Hallo werden wir in deren Zeltlager begrüßt. Pastis gefällig? Es ist doch schon 9.00 Uhr. Francois und Pascal, die Künstlerbrüder die seit 25 Jahren nur Harley fahren, lassen sich erweichen und bringen mir einen Kaffee. Pascal zeigt mir mit Stolz das handschriftlich verfasste Menue für das Wochenende. Selbst so früh am Morgen, läuft mir das Wasser im Munde zusammen und er meint wann immer wir wollen, können wir dazu stossen. Nun brennt es uns aber unter den Fingern. Bewaffnet mit Kameras und Notizblock ziehen wir los. Überall blitzt der Chrom, donnern die Motoren und flinke Finger stellen den Vergaser ein, ziehen die letzten Schrauben fest oder wischen sich das Öl aus dem Gesicht. Triumph, AJS, Matchless, Harley, BMW, Honda, Kawa, Guzzi, Ducati, Norton, Laverda,....., soweit das Auge reicht nur Schätze. Von Zustand 1 bis hin zur abgerittenen Gurke ist alles da. Und dann schlägt es mir die Sprache. Ein Areal von 1 Kilometer Länge und fast genauso breit, ist für die Marke Vincent Reserviert. Mir treten die Augen fast aus dem Kopf. Ja, ne Vincent hab' ich schon mal gesehen, aber Hunderte, dass eben noch nicht. Black Shadow, Black Knight, Rapid und sogar eine Black Lightning. Nein, keine Museumsstücke, die werden gefahren. Aus aller Herren Länder sind sie gekommen um mir dieses Spektakel vor zu führen.



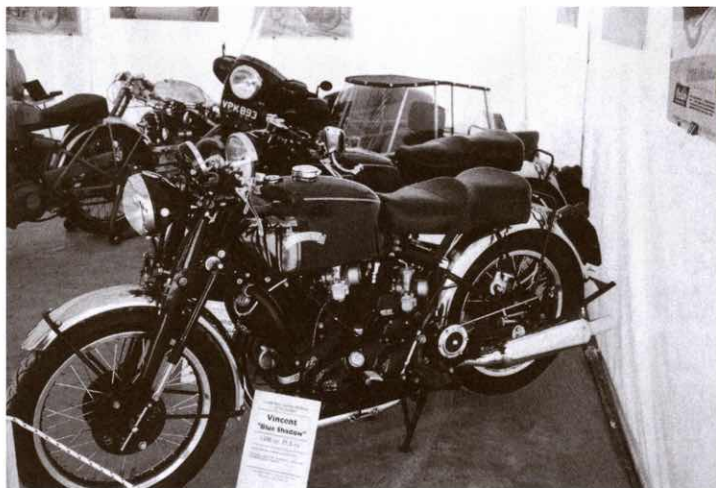
Unser Camp

„Halt doch mal die Kamera!“ Nicht einmal 30 Minuten und Olufs erster Film ist voll. Keine 15 Minuten später schon der Zweite und auch ich muss den Film wechseln. „Oluf vien!! Nous sommes ici!“ Ruft es hinter einem blauen Kleinbus hervor. Es ist Jean-Luc, Lebenskünstler und Motorradhändler für klassische Maschinen. Wir lassen uns zwischen einer OK SUPREME Rennmaschine mit JAP - Motor einer Velocette Thruxton und weiteren Maschinen, auf den Camping Stühlen nieder. Dies Mal ist es nicht der Pastis sondern ein edler roter Tropfen aus Bordeaux. Oluf raunt mir auf Deutsch zu, dass wir ruhig ein Glas nehmen sollten, denn Jean-Luc Keller sei exzellent. Und wahrlich einen so seidenweichen Rotwein habe ich selten getrunken und schon gar nicht um 10.00 Uhr früh.

Wir ziehen weiter und das Donnern nimmt zu. Nun werden in allen Lagern die Rennmaschinen aufgewärmt. Wir ziehen zur

Sammelstelle vor der Einfahrt zur Rennstrecke. Hier kann man die Maschinen und Fahrer bewundern. Nein, es werden keine Rennen gefahren, aber eingeteilt nach Jahrgängen werden Vorführungsläufe gestartet. Und wer glaubt die alten Schätzchen werden geschont, der irrt. Als ging es um den Grand Prix Titel, heizen die Fahrer ihre Maschinen in die Steilkurve und durch die Schikane. Oluf ist ganz heiss auf die Maschinen der zwanziger und dreißiger Jahre, während ich den Maschinen der fünfziger, sechziger und siebziger Jahren meine Aufmerksamkeit widme. Und da ist sie! Die 500er MV Agusta - 3 Zylinder Siegermaschine von Giacomo Agostini. Rot - Silber und der Startnummer eins Sammy Miller hat die Startnummer 2 mit seiner 57er, 500er - 4 Zylinder Gilera und schickt auf Startnummer 3 noch seine 52er Vincent Black - Lightning auf die Strecke. Phil Read lässt sich auf einer MV 850 Magni sehen und Walter Villa auf einer Kawa 750 H 2 R. Und ich bin mitten drin. Mein Presseausweis ermöglicht es mir auf das Startfeld zu gehen und plötzlich ruft ein Herr: „Where is my pusher?“ Es ist Yvon Duhamel der ebenfalls auf einer Kawa 750 H2R ver-

zweifelt seine Starthelfer sucht. Mit baumelnder Kamera vor der Brust und Schweiß auf der Stirn springe ich ein und so kann er doch noch Kenny Roberts auf seiner YAMAHA 500 OW hinterher jagen. Ich schwebe auf Wolke Sieben! Nach soviel Aufregung machen wir eine Runde durch das Lager der Clubs und Händler. Poster, Bücher, Klamotten, Helme, Plaketten, Teile, ganze Motorräder alles was das Herz begehrt. „Christof!“ Ruft es hinter uns her und was sehe ich da? Den Stand von QGDF. Ihr wisst nicht wer das ist? Also gut ich werde es Euch sagen. Ihr Zeichen ist ein grüner Elefant. Die 4 Buchstaben stehen für, frei übersetzt ‚Vier eiskalte Typen‘. Es ist ein Verein der die Kunst um das Motorrad fördert und ihr Name und Logo kommt von unserem ‚Elefanten Treffen‘. Die vier Gründer sind Fans unseres Wintertreffens und waren im Jahre 2000 dabei. Denis Sire, Maler und Comic-Zeichner hat sich davon so inspirieren lassen, dass er seiner Phantasie freien Lauf lies und Poster und Postkarten mit surrealistischen Elefanten - Treffen - Szenen kreiert hat. Wer Interesse hat kann sich an mich wenden. Stephane Contale, President des Vereins sorgt für gute



Selten! Vincent BLUE SHADOW

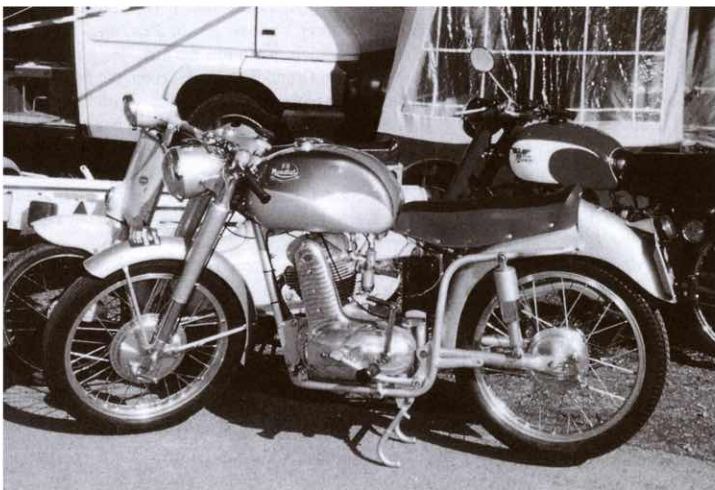
Unterhaltung und so bringt er Christian Debarre (Joe Bar – Team), Frank Margerin (Lucien – französischer Rock und Motorrad-Comic) und den Maler Denis Sire zusammen und diese toben ihre Kreativität vor dem Publikum aus. Oluf ist begeistert von einigen Arbeiten von Denis und Stephane ist beeindruckt von Olufs Foto Archiv. Wir wollen gerade weiter als ein Franzose auf Oluf zustürmt und einen Wortschwall nachdem anderen auf ihn abschießt. „Chris, was will der denn?“ möchte Oluf etwas verdattert wissen. Der immer noch redende Franzose zückt seine Kamera, es blitzt und Oluf ist im Kasten. Tja, so ne Überraschung, Oluf hat auch Fans in Frankreich! Der Franzose hat Oluf's Harley Bibel gelesen und konnte sein Glück kaum fassen, sein Idol „LIFE“ zu erleben! Strahlenden zieht er von dannen und erklärt seinen Freunden, mit den Armen in der Luft fuchtelnd, welch erhebender Moment es war und wen sie da vor sich hatten.

Oluf zieht los um nach einer französischen Einzylinder 4 Takt Maschine aus den 20er oder 30er Jahren zu suchen und ich bummle durch die Menge. Überall steigen nun Gerüche von Steaks, Grillwürstchen und anderen Köstlichkeiten auf. Am Triton Club France Zelt treffe Jean-Philippe und dieser verköstigt mich mit den herrliche gewürzten Merguez Würstchen und einem

Zwischen durch schießen Kinder und Halbwüchsige, mit ihren Eigenbau – Fuffies, Mobiletten oder dem Velosolex. Man hört Englisch, Französisch, Deutsch, Italienisch und Holländisch. Genauso vielfältig sind die Nummernschilder. Jung und Alt, Männlein wie Weiblein, Franzose wie Engländer, Deutscher wie Italiener, alle genießen das bunte Treiben. Man schraubt, man schwätzt, ist und trinkt und folgt mit offenem Munde dem Treiben auf der Rennstrecke.

Ich entdeckte die Fahrer – Bar und hier hat jeder Zugang und kann mit seinem Idol schwätzen. Ob Agostini oder Phil Read, und auch die anderen geben bereitwillig Auskunft, Autogramme oder lassen sich ablichten. Vorausgesetzt man kommt in ihre Nähe denn der Andrang ist wahnsinnig. Im Fahrerlager beobachte ich bekannte Größen an ruhmreichen Maschinen schrauben. Auch hier macht man keinen Unterschied zwischen Stars und Publikum.

Meine Füße tun weh, Kopf und Herz sind gefüllt mit unvergesslichen Eindrücken und ich falle fast über eine Norton Manx, die aus einer Gasse herauskommt. 12 Stunden sind wie im Flug vergangen und ich lasse mich bei Pascal und Francois nieder. Oluf's Gesicht hat durch UV-Strahlung die Farbe des Rotweins angenommen und auch er



„Ganz selten! Mondial im TOP Zustand



schwebt auf Wolke sieben, trotz platt getretener Füße. Unser Fazit! Eines der tollsten Veranstaltungen der Szene. Warum? Die Rennstrecke hat eine tolle Lage. Es gibt alles zu sehen was das Bikerherz begehrt. Ist das alles? Nein! Hier wird Motorrad gelebt. Es ist eine Veranstaltung zum anfassen. Sicher wird dem ein oder anderen Germanen, die etwas chaotische Organisationen stören, aber irgendwie klappt dann doch alles. Das Motto ist: 'Spaß für jedermann' und es wird gelebt. Wohltuend war auch das Fehlen der teutonischen Besserwisser und der Satz: 'Die Schraube da ist aber nicht original! Früher bin ich ja auch Horex-NSU-Zündapp-BMW-DKW gefahren!' Hier gilt: Hauptsache es knattert, fährt, kracht stinkt und macht Spaß.

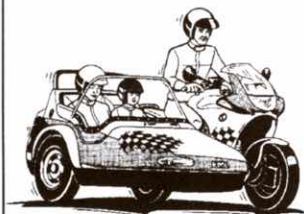
*Würden unsere Politiker
ein genauso harmonisches
Nebeneinander wie wir
Motorradfahrer pflegen,
dann ginge es unserem
Vereinigten Europa um
einiges besser.*

*Santé Francois,
Cheers John, Prost Oluf,
Salute Luigi!*

*Nächstes Jahr bin ich
wieder mit dabei!*



Chris
'The Rolling Barrel'
im Mai 2002



Mitglied im BVHK
Mitglied im BVDM

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

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

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

<http://Hartmann.Motorrad.Net>



immer die beste Wahl!

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



Ligurische Impressionen



Es war im kalten Winter, als ein vom Frost genervtes BVDM Mitglied im warmen Badewasser liegend seine Fernsehzeitschrift durchblätterte und eigentlich gar nicht so recht bei der Sache

war, weil es eigentlich im Geiste schon wieder über frühlingshafte Straßen am Meer entlang fahren wollte.

Doch auf einmal fand der winterliche Leser zwischen Tipps zum Be-

reiten toller Soßen und Häkelanleitungen für „ältere Mädchen“ doch glatt ein verführerisch aufgemachten Bildbericht der Landschaft rund um die italienischen Orte von „Cinque Terre“.



Bald darauf landete die herausgerissene Zeitschriftenseite unter der Nase seines ebenfalls motorradfahrenden Bekannten und eine Urlaubsidee war aus dem Nichts geboren. Die italienische Region Ligurien, in deren Mitte die Stadt Genua sitzt, stellt aus deutscher Sicht die nächste Mittelmeerküste dar, welche ein bergiges, und somit für Motorradfahrer interessantes, Hinterland zu bieten hat. Mit der im Artikel genannten Fax-Nummer ließ sich die „Schnapsidee“ ohne Zeitverlust in eine Anfrage bei der italienischen Tourismusbehörde umwandeln. Als wenige Tage später im kühlen Deutschland ein Kuvert mit ein paar Prospekten voller sonniger Bildern aus Ligurien ins Haus flatterte waren schon Gespräche mit den jeweiligen Eheleichen zu Gunsten einer Woche Sonne erfolgreich gelaufen. Zwei genehmigte Urlaubsanträge besiegelten den Reiseplan vier Wochen später. Nach dem Reservieren eines Leihanhängers zum Krad-Transport und dem Kauf von passenden Landkarten folgte ein langer Planungsabend. Nur ein paar Tage später, so etwa Mitte März, rollte ein Auto mit zwei Krädern hinten dran auf den

Autobahn nach Süden. Die beiden gut gelaunten Insassen hatten alles, was man für einen Frühlingsurlaub auf zwei Rädern braucht, in den Wagen geworfen und das „Ego“ von Arbeitsstress und Winterfrust auf Sonne und Entspannung umgeschaltet. Nachdem die Wegweiser „München“ und „Garmisch“ im Rückspiegel verblassten, nahm die Fuhre die Bundesstraße über den Zirler Berg nach Innsbruck unter die Räder. So spart man sich die vignettenpflichtige österreichische Autobahn im Inntal.

Etwas später wurde der Sparwunsch der Insassen, welche die mautpflichtige Brennerautobahn auf der gleichnamigen Bundesstraße umfahren wollten, von einem „netten“ Polizisten des Alpenstaates durch kassieren von 21 Euro vereitelt. Das Befahren vorgenannter Straße ist für Fahrzeuge mit Anhänger leider verboten. So bewegte sich das Gespann ab diesem Punkt viele Hundert Kilometer, vorbei am Gardasee auf der Autostrada bis Mantova. Danach folgten hundert Kilometers Landstraße bis Parma. Für den Rest der Anfahrt nahm man wieder die Autobahn unter die sechs Räder und erreichte bald das Auto-

- **Türkei • Istrien • Elsass •**
- **Tschechien • Slowakei •**
- **Südtirol • Trentino • Venetien •**
- **Toscana • Ostalpen • Schweiz •**
- **Oberitalienische Seen • Slowenien •**
- **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

z.B.: 2 Tage Tschechien, HP ab 150,- EUR
9 Tage Slowakei und Fahrt, 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





bahn Kreuz nördlich von La Spezia. Nach der letzten halben Stunde Autostrada Richtung Genua bog der Wagen etwas nördlich der berühmten Orte von „Cinque Terre“ zum Meer hin ab. In der gewählten Jahreszeit kann man ruhig auf's Geradenwohl reisen. Wer am Meer ein paar Kilometer entlang fährt und in jedem offenen Campingplatz fragt, wird schnell und problemlos ein Quartier finden. Nur sei's hier für den Leser angemerkt, dass dieser Teil Italiens schon lange Zeit, vor allem für die Italiener selbst, eine gefragte Ferienregion ist. Dem zur Folge darf man kein allzu niedriges Preisniveau erwarten. Dafür erhält der Tourist aber i.d.R. Campingplätze, Hotels und Restaurants auf hohem Standard. Nahe der Ortschaft Deiva Marina fand sich dann auch direkt am Meer ein wunderschöner Campingplatz auf dessen Parkplatz das Ge-

spann nun fünf Tage ausruhen durfte. Als besonders angenehm erwies sich dort die Möglichkeit an Stelle des Zeltens eine voll ausgestattete Blockhütte mieten zu können. Angesichts noch kühler Nächte fand diese Alternative sofort Zustimmung. Die Ligurische Landschaft ist hier so abwechslungsreich, dass im Umkreis von gut fünfzig Kilometern Sehenswertes locker für zwei Wochen zu finden wäre. Und wenn Petrus sonniges „T-Shirt-Wetter“ mit knappen zwanzig Grad Wärme spendiert, erhält jedes Urlaubsziel gleich von vornherein die volle Punktzahl. Drum ging es nun fünf Tage lang Mal ein bisschen am Meer entlang, Mal ins bergige Hinterland auf Entdeckungstour. Der Tourismus beschränkt sich hier, wie in vielen Gegenden auf den schmalen Küstenstreifen. Abseits bekannter Orte wie La Spezia oder Portofino umfängt den

Reisenden italienisches Leben in all' seiner Ursprünglichkeit. Die saisonbedingt noch nicht überfüllten Touristenorte faszinieren ebenso wie das Hügelland im Norden. Man kann durchaus erleben, dass sich in einem Touristenmekka wie dem Ort Lerici gerade einmal ein einziger dunkelhäutiger Andenkenverkäufer auf den Reisenden stürzt. Da verwundert es auch nicht weiter, dass sogar ein Motorrad, das versehentlich mit steckendem Zündschlüssel an der Strandpromenade zwei Stunden geparkt wurde, genauso vorgefunden wird wie es abgestellt wurde. Ob nun die Schlussfolgerung, alle Italiener seien seit neuestem ehrlich, zutrifft überlasse ich der geneigten Leserschaft. Auch im Lande der Pizzas hat ja bekannter Maßen der Euro Einzug gehalten. Darüber, in wie weit hierdurch der Urlaub vereinfacht wird, haben schon



genügend andere geschrieben, zu erwähnen sind jedoch amüsante Folgen der Euro-einführung. Ist es nicht beruhigend zu bemerken, daß auch die Italiener mit dem neuen Geld so ihre liebe Not haben? Jedenfalls schmeckten die Eisportionen für 1 Euro 14 Cent genauso gut, wie sie im letzten Jahr für zweitausend Lira geschmeckt hätten. In den Bergen wiederum verwöhnen unzählige kleine Straßen mit ihren engen Kurven das Bikerherz und jedes der malerischen Bergdörfer wäre eine Erkundung zu Fuß wert. Die Ortschaften, die meist oben auf den Erhebungen thronen, lassen den Touristen glauben, dass hier die Zeit ein bisschen stehen geblieben sei. Die roten Mönch und Nonne-Dächer, der eng zusammen geduckten Häuschen erzeugen eine mediterrane Secenerie von großem Charme. Zwischen den unverputzten

Natursteinmauern der alten Häuser schlängeln sich enge Gassen, in welche sich nur selten ein Fahrzeug mit deutscher Nummer verirren dürfte. Dem Hobbyfotografen gilt die Empfehlung in dieser Gegend den Reservefilm niemals zu vergessen, da die Vielzahl der Motive überwältigend ist. Wenn man schon nicht die Zeit und Muße hat, überall dort, wo der Ort den Stop verdient hätte, anzuhalten sollte man wenigstens gegen Mittag in einem dieser „göttlichen“ Orte energisch auf den „Kill-Schalter“ drücken und sich zum Essen in der örtlichen Trattoria niederlassen. Zwischen tütenhosentragenden Jugendlichen und Arbeitern im Blaumann taucht der Tourist in den italienischen Alltag ein und wird auch ohne große Sprachkenntnisse von dem unbeschwerteren Lebensgefühl umfungen. Mit ein paar, vom Lateinunter-

richt herübergeretteten, Vokabeln im Hinterkopf kann man der mündlich vorgetragenen Speisekarte immer wieder einzelne Worte entnehmen. Und wenn man diese im Sinne einer Bestellung mit einem freundlichen Lächeln auf den Lippen wiederholt, kann man sicher sein etwas wohlschmeckendes bestellt zu haben. Und da man weiß, dass eigentlich alles was in Italien auf den Tisch kommt gut schmeckt, kann sowieso nichts schief gehen. Will man aber das Herz des Wirtes gewinnen verzichtet man auf sein gewohntes Bierchen und ordert „uno mezzo litro di vino da casa“, denn wer den Hauswein bestellt zeigt, daß er den Wirt für einen Weinkenner hält. Kaum ein Gast der nach dem „Primo“ und dem „Secundo“ das „Dolce“ genossen hat verlässt das Lokal nicht mit dem Gefühl mit Gott und der Welt in Einklang zu leben. Das



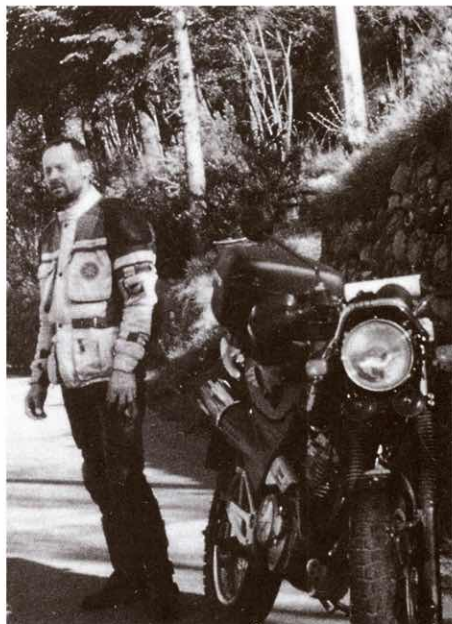
REISE

ist eben Italien. Und unwillkürlich entsteht das Gefühl, dass die Gäste, dort wo Touristen seltener hinkommen, bedeutend lieber gesehen werden.

Die Verkehrsdichte im Hinterland lässt das normaler Weise quirlig lebendige Italien vergessen, da man die sauber ausgebauten Verkehrswege meist ganz für sich alleine hat. Wer den Verlauf der Straßen im allgemeinen und den der Via Aurelia (SS1) im Besonderen verfolgt, könnte Spätes halber meinen Ligurische Straßenplaner würden „von Amts wegen“ für jeden Meter gerader Strecke hart bestraft. Nun aber ganz im Ernst, auch ein weit gereister Motorradfahrer wird in wenigen Gegenden der Erde mehr Kurven pro Kilometer als hier finden. Kann man auf Kurvenhatz 'la „Super Moto“ verzichten, genießt der fünfte Gang in dieser Gegend eine unerwartete Schonzeit. Der Biker kann hier zwar grundsätzlich mit jeder Art Motorrad

turen, aber auf einer leichten Maschine lassen sich die gewundenen Sträßchen so unbeschwert genießen wie es dem Lande angemessen erscheint. Schon wenige Kilometer hinter der Küste erheben sich die gerundeten Berge auf teilweise bis zu eintausendfünfhundert Metern. Dazwischen liegen unzählige keine Passstraßen, welche teilweise nicht einmal in den Landkarten genannt sind. Um so schöner wird das Erlebnis des Pässe fahrens wenn sich nach Überwinden von mehr als Tausend Höhenmetern zum Kurvengenuss der „Entdeckerstolz“ gesellt. Kaum ist die Scheitelhöhe überwunden klappen vor den Augen des Reisenden, gleich neuer Seiten eines Bilderbuches immer wieder wechselnde Hügelketten auf und sorgen für den Wunsch auf diesem Teerband gleichsam ewig weiter zu fahren.....

Rainer Michtl (MiRa)



BVDM

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Wir setzen uns für Euch ein (z.B.):

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

Außerdem gibt es bei uns den *Touren & Treffenkalender*;
ihr könnt kostenlos alle Termine eurer Clubs, sowie
Stammtische und Clubabende veröffentlichen.

Weitere Infos erhaltet Ihr unter:

BVDM Geschäftsstelle
Carl - Zeiss - Str. 8
55 129 MAINZ
Tel: 0 61 31 / 50 32 80
FAX: 0 61 31 / 50 32 81
e-mail: www.info@bvdm.de



NICHT VERGESSEN !

Europas größtes
WINTERTREFFEN
31.01. - 02.02.2003
Elefantentreffen
im Bayrischen Wald



Limited Edition: CBR600F Sport im Rossi-Design

Offenbach. Bereits im vergangenen Jahr gab es die Serienmaschine CBR600F Sport als limitierte Auflage im Renn-Design von Valentino Rossi. Die Auflage war seinerzeit auf 250 Exemplare begrenzt und sofort vergriffen.

Rennfans, die damals nicht schnell genug waren, sich die Design-Replica des amtierenden Weltmeisters 2001 zu sichern, haben nun noch eine letzte Möglichkeit, das Bike demnächst Daheim zu haben.

Honda hat die CBR600F Sport „Limited Edition“ neu aufgelegt. 150 Exemplare werden nach Deutschland kommen.

Die unverbindliche Preisempfehlung für die ab Anfang Mai verfügbare Maschine lautet 9.990,00 EURO inkl. 16% MwSt. zzgl. Nebenkosten.

Kunden, die sich bis zum 15. Juli 2002 für die „Limited Edition“ entschieden haben, erhalten von Honda außerdem zwei Eintrittskarten zum Internationalen Motorrad Grand Prix (19.-21.07.02) auf dem Sachsenring sowie zwei T-Shirts mit Rossi-Aufdruck.



Honda dementiert Ersatz der CBR 1100 XX durch CBR 1200 XX

Die Presseabteilung der Honda Motor Europe (North) GmbH in Offenbach nimmt zu den in letzter Zeit in verschiedenen Medien erfolgten Ankündigung des Modells CBR 1200 XX wie folgt Stellung: „Eine Ablösung des Modells CBR 1100 XX durch das Modell CBR 1200 XX ist uns nicht bekannt. Die CBR 1100 XX Super Blackbird bleibt weiterhin Bestandteil unseres Verkaufsprogramms.“



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



Russenpower in der Wüste



Spätestens seit den deutschen Erfolgen bei der Rallye Paris Dakar sind Wüstenrallyes in aller Munde. Doch auch ohne feuerrotes Spielmobil wagen sich alljährlich viele Motorsportler in die Wüste.

Mit robusten Allradlern vom Schlage eines Landrovers, Landcruisers oder Mercedes G.

Doch nicht alle Wüstenfüchse setzen auf derartige Technik: Das Zülpicher Haubrich Team tritt mit einem Ural Gespann bei der Rallye El Chott an.

Von Dirk W. Köster
Fotos Adriane Köster

Schwere Motorräder mit Beiwagen-antrieb haben in der Wüste Tradition. Wer kennt sie nicht, die legendären BMW und Zündapp-Gespanne, die beim Africa Corps ihren Dienst taten.

Sechzig Jahre liegt die Zeit dieser Motorräder nun zurück.

Doch hinter dem eisernen Vorhang wurden weiter große, geländegängige Gespanne gebraucht und gebaut. Eine Motorradzeitschrift schrieb 1974: „Ural- Gespanne der alten deutschen Schule!“

Die Dnepr Werke in Kiew und die Ural Fabrik im sibirischen Irbit versorgten das Land mit hundertausenenden Gespannen. Obwohl kein direkter Nachbau, entsprachen Iwans Bikes im Grundkonzept den deutschen Vorbildern: Boxermotor, Kardanantrieb und oft auch Beiwagenantrieb.

Als in den siebziger Jahren die ersten Russengespanne den Weg durch den eisernen Vorhang zu uns fanden, war die Euphorie groß. Ebenso groß war die Enttäuschung vieler Fans, als die Motorräder, die auf den schlammigen Pisten des Sowjetreiches zuverlässig funktionierten, auf der Autobahn rasch den Geist aufgaben. Für unsere Geschwindigkeiten waren Ural und Co einfach nicht gebaut.

Windige Geschäftemacher unter den Importeuren taten ein Übriges um den Russenruf restlos zu versauen: Service nach dem Verkauf war ein Fremdwort.

Seit 1990 importiert Udo Haubrich aus Zülpich die russischen Gespanne. Neben technischen Verbesserungen galt es erst einmal das angeknackste Image der Russentechnik zu verbessern. Zahlreiche Verbesserungen festigten allmählich den Ruf der Marke, satte Garantieleistungen sorgten für Sicherheit beim Kunden. Seitens der Hersteller flossen etliche von Haubrichs Verbesserungsvorschlägen in die Serie ein.

Fehlte nur noch der ultimative Härte-test. In Zeiten allgemeinen Wüstenrallyefiebers dachte Udo Haubrich schon daran, die Rallye Paris Dakar mitzufahren. Doch die Tour ist nicht nur eine gigantische Materialschlacht, sondern auch nicht gerade ein billiges Vergnügen.

Da war die Rallye El Chott genau das richtige Testfeld. 3000 beinharte Wüstenkilometer sind für die Teams genauso anspruchsvoll wie die teuren WM Läufe. Doch die El Chott ist finanziell erschwinglich und daher bei Amateuren wie Profis gleichermaßen beliebt.

Vor dem Start stand erst einmal gründliche Vorbereitung. Ein gutes Stück Arbeit. Das Servicefahrzeug musste vorbereitet werden, ein zuverlässiges Serviceteam musste zusammengestellt werden.

Doch im Mittelpunkt stand das Gespann. Eine Ural sollte es sein, die 750er mit angetriebenem Beiwagen. Eine möglichst hohe Seriennähe war angestrebt. Denn man wollte ja seriennahes Material unter harten Bedingungen testen. Doch ein seriennaher Russenboxer war Udo Haubrich dann doch etwas zu schwach: „Wir wollten nicht hinterherfahren, wir wollten richtig Rallye fahren!“

In Frank Kaulen fand Udo Haubrich einen Motorenmann mit Durchblick.





Frank Kaulen: „Wir brauchen Drehmoment in einem weiten Bereich, nicht Leistung um jeden Preis!“

Also wurde der Motor zerlegt, sauber gewuchtet und mit ausgewählten Tuningteilen neu montiert. Sündteure Natriumventile sollten für sicheren Gaswechsel auch bei härtestem Einsatz sorgen. Hitzebeständigere Kugellager, eine reibgeschweißte Kurbelwelle und ein erhöhtes Ölvolume sollten den erwarteten Höchstbelastungen standhalten. Eine leicht erhöhte Verdichtung, schärfere Steuerzeiten, sowie schön fette 36 er Dell Orto Vergaser sollten für reichlich Power sorgen. Damit der Abfall dieser Leistungskur auch standesgemäß entsorgt werden konnte, wurden die Auspuffe von störenden Innereien befreit.

Spezialist Wilbers fertigte einen Satz spezieller Federbeine, um den enormen Belastungen Stand zu halten. Immerhin wog das Gespann im Wüstenrhythmus gute sieben Zentner.

Der Beiwagen wurde modifiziert, schließlich sollte der Beifahrer jederzeit rasch abspringen können, um bei allzu heftigen Sanddünen schieben zu können. Dann musste Platz geschaffen werden. Für die obligatorische Notfallausrüstung, den Notproviant und Kraftstoff für unterwegs.

Als Beifahrer wurde Fritz Wetzlar, der gute Geist der Fa. Haubrich rekrutiert. Um die Mechanik am Rollen zu halten, wurde Andreas Fumin in die Wüste geschickt. Motorenman Frank Kaulen zeichnete für die Technik verantwortlich. Letztlich fuhr Georg Limburger den Servicewagen.

Am 2. November trifft das Team schließlich am Hafen von

Genua ein. Genua, von hier startet die 17. El Chott. Die lange Nacht vertreibt man mit letzten Rallyevorbereitungen und gegenseitigem Kennenlernen. Rasch wird der Parkplatz an der Fähre zum ersten Fahrerlager der Rallye. Erste Begegnung mit den Fahrzeugen der Konkurrenz: Schnelle, starke Wüstenenduros, ganz auf Rallyesport getrimmte Geländewagen und donnernde Wüstenstrucks. Erste Zweifel auf den Gesichtern: Ist das Haubrich Team mit der Ural hier richtig?

Die Carthage: Majestätisch läuft die Königin des Mittelmeeres in den Hafen ein. Hunderte Autos verschwinden im Bauch der Fähre, die Fahrer beziehen die Erste Klasse Kabinen. Luxus an Bord gehört zum Konzept der Rallye: Auf der Strecke warten noch genug Strapazen auf die Fahrer.

Mit Verspätung erreicht die Carthage Tunis. Nach dem Entladen der Fähre Fahrzeugabnahme. Skeptische Blicke der Konkurrenten: „Ob die das schaffen?“

Bengalische Fackeln, begeisterte Zuschauer. Nachtstart zur Rallye auf der Avenue Habib Bourghiba, der Prachtstraße von Tunis. 161 Teilnehmer mit 109 Fahrzeugen gehen auf die erste Etappe. Nochmal Luxus: Im Hotel Le Sultan im Badeort Hammamet verbringen die Fahrer die letzte Nacht vor dem großen Staubschluss.

Frühmorgens die erste Wertungsetappe: Der Prolog. 13 Kilometer müssen die Fahrer sich durch sumpfiges Marschland quälen, dann geht es durch 14 Kilometer knietiefen Sand zurück zum Ziel. Die Solo Motorradfahrer starten als erste. In Zweiergrüppchen ballern die schnellen Enduros auf



Das Ural Team



Fritz Wetzlar und Udo Haubrich



Aufstellung



Aller Anfang ist schwer...



Ural im Sprung – oder:
Hopsen macht Spaß...



so machts Spaß...

die Piste. Jetzt folgen die Quads, dann das Gespann. Udo Haubrich gibt alles. Und noch viel mehr. Dank Beiwagenantrieb ist die Ural für das Gelände prädestiniert. Acht Kilometer fährt das Zülpicher Team Traumzeiten, dann das Aus: Der Motor stirbt unter apokalyptischem metallischem Geschepper.

Warten bis zum Schluss, am Haken des Pressefahrzeugs erreicht das Haubrich Team den Zielplatz. Der Tag ist gelaufen, aber nicht die Rallye.

Der Service wird alarmiert, die Ural ins Fahrerlager Bir Ali Ben Khalifa transportiert. Skeptiker schmunzeln, bekannt blöde Sprüche machen die Runde: „Das hab ich ja gleich gesagt!“ Formel eins Piloten würden das Haubrich Team sofort engagieren: Binnen Minuten hat Andreas den Motor ausgebaut und den Ersatzmotor in den Rahmen gehängt. Motorenmann Kaulen hat derweil das defekte Triebwerk sezziert und den Übeltäter sichergestellt: Eines der teuren Auslassventile ist einfach abgerissen. Der Ventilteller ist eine ungesunde Ehe mit dem Kolben eingegangen. Von wegen Russenschrott: Das Ventil entstammt bestem deutschem Sportwagenbau.

Pünktlich zum Abendessen ist Schluss mit der Ruhe im Fahrerlager: Die Ural ballert wieder! Ballernd verschwindet das Ural Team am nächsten Morgen auf die Marathonetappe: Gleich zwei Bergkämme gilt es auf mörderischen Pisten zu überwinden. Dann geht die Strecke durch eine Salzwüste. Zum krönenden Abschluss dann noch hundert Kilometer materialmordende Waschbrettpiste.

Die meisten Teams haben die Oase Ksar Ghilane erreicht.

Doch wo bleiben die wackeren Zülpicher? Verschollen in den Weiten der Sahara!

Per Funkbrücke kommt die Meldung von einem abgelegenen Bergpaß: Gespann gefunden, Besatzung wohlauf, Motor tot... oder so ähnlich. Es dauert noch etliche, für das Haubrich Team nervenaufreibende Stunden bis der Bergeunimog in der Oase eintrifft. Auf der Ladeschiene: Die waidwunde Ural. Ebenso waidwund: Udo Haubrich und Fritz Wetzlar auf der Ladefläche. 180 Kilometer Brutalpiste auf dem knüppelharten Unimog steckt niemand so einfach weg. Und der Beiwagen? Der trifft getrennt vom Mutterschiff auf einem VW Iltis ein: Dirk Sylla vom Orgateam hat das Boot selbstlos in den sicheren Hafen gekarrt.

Mehr tot als müde nimmt sich Udo Haubrich doch noch die Zeit, die Wartenden zu informieren:

„Auf dem Pass über den unwegsamen Jebel Tebega war ein gnadenloses Staubfeld zu durchqueren. Zu viel für die Luftfilteranlage der Ural. Der viel gerühmte amerikanische Alleskönner unter den Filtern ließ mehr Dreck in die Vergaser als ein altes Kaffeesieb. Mit dem Erfolg, das die Gasschieber fest fraßen: In Vollgasstellung! Eigentlich Udos Lieblingsposition, aber für die Überquerung des schon bei Karl Mays „Durch die Wüste“ als gefährlich geschilderten Passes doch denkbar ungeeignet. Also anhalten, Vergaser zerlegen und weiter. Nach zwei Kilometern das Ganze nochmal. Und nochmal. Dann das Aus: In einer riesigen Staubwolke verendete der Motor, am eigenen Luftfilter erstickt.

An Weiterfahrt war nicht zu denken, zumal die Stille des Passes ab und an vom kernigen



Sound eines dicken Diesels unterbrochen wurde: Der Bergeunimog naht!

Am Abschlepphaken folgte das Gespann brav dem „Camion Balai“, dem Besenwagen. Doch der Staub war undurchdringlich, weder konnte der Unimog Fahrer die Ural, noch die Ural Besatzung den Unimog vor sich sehen. Und schon gar nicht den Schleppgurt: Der wickelte sich deftig um die Vorderradschwinge und brachte das Gespann in gewaltige Schiefelage. Fritz und Udo sahen ihr Heil in der Flucht und sprangen ab. Lange 50 Meter schleppte das Gespann hinter dem Abschlepper her, alle drei Räder in der Luft. Also wurde die Ural zerlegt und auf Iltis und Unimog verteilt!“

Während die anderen Teams auf die Dünenetappe starten, beginnt das Ural Team mit der Reparatur. Alle schrauben wie der Teufel, nur nicht Udo: Der liegt krank im Zelt. Seine Därme spielen „Krieg der Sterne“ oder die „Schlacht um Karthago“ nach.

Zu Glück gibt es Rallyeärzte: Doc Ellrich versorgt den angeschlagenen Ural Treiber mit den nötigen Medikamenten. Während die Segnungen der Medizin in Udo Haubrich wieder für klare Zustände sorgen, schraubt das Team pausenlos. Doch der pulverige Saharasand konnte den Motorinnereien nichts anhaben. Typisch russische Technik! Dafür war der feine Staub in allen beweglichen Teilen der Vergaser zu finden und hemmte nachhaltig deren Beweglichkeit. Diagnose: Ein vernünftiger Luftfilter tut Not. Doch woher nehmen, hier mitten in der Wüste. Brauchbare Einsätze gab es beim BMW Team. Aber natürlich kein Gehäuse.

So wird der allgemeine Ruhetag in der Oase beim Haubrich Team zum Tag des Luftfilters erklärt. Frank Kaulen sammelt jeden irgendwo zu findenden Quadratzentimeter Blech zusammen und bringt ihn in Form. Der Virtuose an der Schweißelektrode zaubert nach und nach einen gelungenen Ansaugkasten. Passend für Ural und passend für die BMW Filter. Udo Haubrich dämmert derweil im Zelt seiner Genesung entgegen.

Welche durch vertraute Geräusche wesentlich beschleunigt wurde: Die wieder erstarrte Ural springt auf den ersten Tritt an und brüllt das Lied vom Abenteuer in die Wüste. Startschuss zur Probefahrt: Udo zwingt sich in den Fahranzug und verlässt das Camp mit Beifahrer Fritz gen Wüste. Dort trainieren die anderen Teilnehmer für die nächsten Sandetappen. Luftfiltertest vom feinsten. Die Ural powert heraus, was die Töpfe hergeben. Etwas zu viel. Udo nimmt die erste Düne im Schwung, die Zweite im Sprung und die Dritte im freien Flug. Nun an der Landung, da muss noch gearbeitet werden. Ural und Udo überstanden den Überschlag ohne Blessuren, also weiterüben. Beifahrer Fritz hat das sinkende Schiff bereits verlassen. Schließlich sind das die ersten Dünen in Udos Leben. Übung macht den Meister: Gekonnte Gasdosierung treibt das Gespann schließlich souverän über die Sandberge, Udo strahlt zufrieden. Nicht so die Ärzte: Für die nächste Etappe verordnen sie dem Ural Treiber eine weitere Auszeit.

Also weiter auf der Service Route nach Bir Ettaga. Auch keine Spazierfahrt. Denn auch die Servicestrecke ist teilweise böß versandet und damit ein



Serviceunimog



Intensiv – die Doc's tun ihr besles...



Der Dünenest



weiteres Dünentraining für das Russenteam. Direkt an der libyschen Grenze entlang führt eine der einsamsten Pisten Tunesiens. Wovon nicht viel zu sehen ist: Der ganzen Tag über tobt ein brutaler Sandsturm. „Sandstürme kommen einen Tag lang, bleiben einen Tag und gehen einen Tag!“ So oder so ähnlich erklärt ein tunesischer Grenzsoldat das aktuelle Wetter. Welches sich am zweiten Tag noch zuspitzt. Der restliche Rallyetroß läuft ein. Teamkoch Christian sorgt für ein köstliches Chili, welches jedoch zeitweise sandig auf den Zähnen knirscht.

Im Sandsturm beweist Frank Kaulen abermals seine Schweißkünste: Eine Anschlussstrecke des Beiwagens hat vor den brutalen Waschbrettspisten kapituliert. Von wegen Russentechnik: Die marode Naht stammt von einem deutschen Handwerksmeister.

Im Sturm geht die Rallye weiter. Über Pisten aus pudrigem Muschelkalk. Immer wieder gerät das Vorderrad der Ural in Fesh- Fesh Löcher. Das sind brutale Schlaglöcher auf dem Weg, die sich unter dem Staub geschickt versteckt halten. Da muss man halt runterschalten. Denkste: Die Schaltwippe glänzt durch Abwesenheit. Fritz rennt 500 Meter zurück und findet tatsächlich die Wippe im Sand. Ohne Mutter. Die findet man an der Ural. Der Schalthebel des Rückwärtsgangs spendet seine Befestigung. Wo wir sind ist vorn, wozu also einen Rückwärtsgang?

Udo hat am Abend Arme wie ein Preisboxer, strahlt aber über beide Ohren: Das nächste Etappenziel direkt am Meer in Zarzis ist erreicht. Ohne Panne. Gut in Wertung liegend.

Neben geringen Wartungsarbeiten bleibt sogar noch Zeit für das Team: Der erfolgreiche Tag wird angemessen gefeiert. Erholt geht es auf die Bergetappe. Ein unwegsames Gebirge wird erklommen, danach führt das Roadbook über eine riesige Hochebene. Steinige Pisten, immer wieder durchzogen von Queds. Die Durchquerung der tiefen Trockenflüsse eine harte fahrerische Herausforderung. Rein ins Qued, raus aus dem Qued. Udo und Fritz geben Alles. Quer durch haushohe Sahara dünen führt eine einsame Sandpiste zur Touaregstadt Douz. Die Ural läuft wie eine russische Eisenbahneruhr und kämpft sich durch knietiefen Sand. Doch der Wüstenhimmel verfärbt sich braun: ein Sandsturm der bitterbösen Sorte! Keine fünf Meter reicht die Sicht, im Blindflug durch die Sahara. Neben der Strecke denkt das Team immer wieder an den Luftfilter. Gut geschweift, Frank! Der Sand bleibt, wo er hingehört: In der Wüste.

Das Ortsschild Douz nach vielen Stunden Kampf die Erlösung des Tages. Das Hotel Touareg. Ein Bier, leckeres Essen, eine Dusche und ein weiches Bett: Zivilisation in Form eines guten Hotels kann so schön sein.

„Das Schott hat schon ganze Kamelkarawanen verschlungen!“ So schrieb Karl May in „Durch die Wüste“. Der wackere Sachsenpoet hatte seinen treuen Gefährten Hadschi Halef Omar als Führer. Das Haubrich Team vertraut da lieber auf Satellitenempfänger und den Boxer der Ural. Stur wie ein Panzer ballert die Ural über den größten Salzsee Afrikas. Der immer noch tückisch ist: Ein Geländewagen hat sich

UPS !!!

im Salzschlick rettungslos festgefahren und kann nur nach einer 24 stündigen Bergaktion befreit werden. Derartiges Ungemach bleibt dem Ural Team zum Glück erspart. Dafür werden sie von einem blauem Auto überholt: Der Paris Dakar Zweite Jean Lois Schlesser macht hier in der Einsamkeit Einstellfahrten mit seinem streng geheimen Buggy. Doch Schlesser stoppt und bestaunt das Gespann in der Wüste. „Tauschen wir?“ Schlesser lehnt ab, mit dem Buggy dürfte er doch eher in Dakar sein als mit der Ural. Pünktlich erreichen die Ural Fahrer die Zeitkontrolle. Doch der letzte Stempel des Tages befindet sich auf einer 70 Meter hohen Düne. Mit Volldampf geht Udo den Sandberg an und ballert gen Gipfel. Unter phonetischem Jubel erreicht Udo die ZK. Die Ural hat nicht nur die Düne erklommen, sondern auch ein paar Ränge auf der Wertungsliste. Und läuft weiterhin problemlos.

Das ist am nächsten Morgen auch bitter nötig. Durch pulverige Sandfelder geht es zum Drehort des Sci-Fi Epos „Krieg der Sterne“. Doch für die Teams ist es schwieriger als für die Romanhelden. Es gilt, die Filmstadt zu umfahren. Doch haushohe Wanderdünen stehen gekonnt im Weg. Während einige Teams verbissen mit der Sandschaufel wirbeln, donnert die Ural souverän durch den Sand. Gut gemacht, weiter geht's. Eine kurze Verbindungsetappe führt ins nahe Gebirge. Immer wieder Gräben. Zu tief, um schnell durchzufahren, zu breit zum Überspringen. Also langsam durch. Eine unermessliche Belastung für Räder, Fahrwerk und Fahrerarme. Doch wieder ein guter Tag für die Ural: Das Etappenziel Bir Ali Ben Khalifa ist erreicht. Hier, wo letzte Woche der neue Motor eingebaut wurde wird heute gerade mal der Ölstand gecheckt.

Der letzte Tag: Eine Pistenetappe, dann nochmal das berühmte Qued Zeroud. Der ziemlich feuchte „Trockenfluss“ zeigt sich von seiner bösesten Seite. Einige Passagen sind metertief verschlammmt, andere mit tiefen Gräben durchzogen. Udo orientiert sich an bereits festsitzenden Konkurrenten und zirkelt gekonnt durch den Schlamm. Fritz rennt an besonders tückischen Etappen voraus und sondiert den Kurs. Eine knappe Stunde und der ersehnte Stempel der Zeitkontrolle knallt in die Bordkarte.



Doch irgendwie hat das Qued der Ural geschadet. Die Geräusche aus dem Hinterradantrieb klingen böß. Dafür klingelt das Handy des Serviceteams. Moderne Zeiten, auch in der Wüste: Udo ordert seinen Servicetruck, der gerade mal ein paar Kilometer weit weg ist.

In Formel Eins Geschwindigkeit wird der Antrieb gewechselt, bereits eine knappe halbe Stunde später geht die Antriebskraft wieder geregelte Wege. Richtung Abschlussrennen. Doch sieht so eine Rallyestrecke aus? Vierspurig? Mit Zahlstelle? Ein herber Orientierungsfehler! Ein falsches Schild, eine Spur Zeitstress und die Ural Treiber fahren auf die Autobahn. Die nächste Ausfahrt? 25 Kilometer weit weg. Geisterfahrer, nein Danke! Oder doch: Auf der anderen Seite der Bahn ein Polizeiauto. Tunesische Polizisten kennen den El Chott Aufkleber und erweisen sich als wahre Freunde und Helfer. Sie kennen ein Loch im Zaun und winken das Gespann von der Autobahn. Bei uns undenkbar: Quer über die Gegenfahrbahn. Direkt auf die richtige Strecke.

Am malerischen Strand von Herghla wartet die Zeitkontrolle. Ziemlich unerbittlich: Das

Ural Team ist ganze drei Minuten zu spät. Drei Minuten nach so vielen guten Kilometern. Dafür aber einige Plätze nach hinten rutschen? Entsprechend deprimiert gehen die Zülpicher das Strandrennen an. Plötzlich überholt ein Orgafahrzeug: „Übermittlungsfehler, Ihr seid weiter in der Wertung!“

Udo dreht am Quirl, dank Beiwagenantrieb fegt die Ural förmlich über den Strand. Einige Fischer bergen ihre Netze. Auch die Fischer sind Rallyefans und drücken die Leinen nieder. Bis auf Einen: Er zieht seine Leine an, die sich gnadenlos um die Kardanwelle wickelt. Es folgt eine Bremsung, als wenn die Jungs den Anker geworfen hätten. Und einen Riesenschreck: Die Kardanwelle ist krumm wie ein Flitzebogen und schlägt gnadenlos gegen das Boot. Mit Hinterradantrieb allein ist im Sand kein Blumentopf zu gewinnen. Udo sucht sein Heil in der Brandungszone. Der nasse Sand trägt tatsächlich, es geht erstaunlich flott voran. Bis zur Mündung eines Flusses. Das Meerwasser in der Senke spritzt und sorgt für erste Zündaussetzer. Noch ist Leistung da. Dann die

Riesenwelle. Sie bricht sich am Beiwagen und bläst dem Motor das Lebenslicht aus. Die Ural steht antriebslos im Wasser. Udo kickt wie der Teufel, schieben braucht man hier gar nicht erst zu versuchen. Ein letzter Tritt auf den Kickstarter. Plöpp, Plöpp, ein Lebenszeichen. Noch ein Kick, noch ein Plöpp. Der Motor will nicht sterben. Das Team auch nicht. Der Boxer läuft durch, auf einem Zylinder. Udo lässt ihn drehen, so schnell es geht. Auf einem Zylinder. Der andere spuckt kräftig Meerwasser. Gang rein, Kupplung kommen lassen. Ein Ruck, aus. Aber einen dritten Meter weiter. Auf ein Neues. Noch ein drittel Meter. Und jetzt ein halber. Fritz schiebt, Udo aktiviert die krumme Antriebswelle. Nur zum Rauskommen. Die Jungs kämpfen bis zum Umfallen. Erschöpft liegen sie am Strand. Neptun greift wieder mit einer kräftigen Welle nach dem Gespann. Also weiter. Sie



Die Zieleinfahrt



Das Ende ...

kennen solche Szene aus Filmen wie „Der alte Mann und das Meer“, „Der weiße Hai“ oder „Moby Dick“ Halbmeterweise ruckelt das Gespann durch den Sand. Rüber zum Marschland. Hier ist Schlamm, der müsst tragen. Aber auch riesige Büsche. Mittlerweile ist es stockdunkel. Licht an, Motor aus! Die Lichtmaschine ist im Meer ersoffen und sprüht salzige Funken. Also Blindflug. Udo tastet sich durch den Schlick, Fritz späht in die Dunkelheit. Dann noch ein paar hundert Meter Strand. Ganz dahinten ein winziges rotes Lämpchen: Die Kamera des Filmteams. Und das Ziel. Noch 50 Meter. Noch 20, noch 5. Eine eiskalte Bierdose aus dem Waeco Kühlschrank des Pressteams lockt das Gespann über die Ziellinie. Fritz starrt Udo ungläubig an. Der bekommt die Bordkarte zurück: Gestempelt. Geschafft, die übermenschliche An-

strengung hat sich gelohnt. Die Ural hat die 17. Rallye El Chott geschafft. In Wertung. Das Team ist überglücklich.

Der abgesoffene Motor wird trockengelegt, die Überführungs-etappe nach Hammamet ist nur noch Formsache. Die Ural rennt wie verrückt, alle Probleme sind wie weggeblasen. Großes Hallo am Zielhotel. Für so Manchen ist die Ural der ungekrönte Sieger des Pistenmarathons.

Doch bis zur Siegerehrung haben die EDV Experten der El Chott noch einiges zu tun. Denn im Ablaufplan hat sich einiges geändert. Ein Orkan -im Mittelmeer hat die Fähre in Genua festgehalten. Ein Tag Verzögerung bedeutet aber auch einen Tag Erholung im Strandhotel.

Dort wird auch der feierliche Zieleinlauf zelebriert. Die Urlauber in der Touristenhochburg Hammamet lassen es sich nicht nehmen, den Fahrern zu applaudieren. Besonders dem Haubrich Team: Alle fünf Beteiligten fahren auf dem Gespann durchs Zielportal.

Abends ist es dann soweit: Die feierliche Siegerehrung. Die Pokale werden überreicht, Udo Haubrich und Fritz Wetzlar landen auf Platz 59 von 79 in Wertung angekommenen Fahrzeugen.

Dank derart guter Platzierung werden schon auf der Fähre neue Pläne geschmiedet: Bei der nächsten El Chott wird Udo Haubrich einen Ural Cup aus schreiben. Der Servicetruck wird Ural Fahrer mit Teilen und Hilfsleistungen versorgen.

Wenn genügend Fahrer mitmachen, gibt es am 1. November in Unterhaching bei München einen einzigartigen Gespannkonvoi: Beim Startfestival der 18. El Chott. Von wo aus es direkt zur Fähre nach Genua geht.

Sandfeste Ural Fahrer informieren sich im Internet: www.haubrich.com



Ein zufriedenes Orgateam



Treffen

6. – 8. September 2002-05-29 29. Gespann-
treffen des MC Waiblingen 1967 e.V.
am Eibsee (73667 Ebni) im Schwäbische Wald.
Weitere Info unter 07191/56578

Motorradtreffen des MC Dukes Bitburg vom
14.-16.06.2002 in Fliessem, an der
alten Mühle.

Info

Harald Platz

Tel 06561-7252 abends oder
provinzial.platz@t-online.de

Zu Verkaufen:

BMW F 650 Dakar

37 kW, EZ 06.01, nur 3.900 km, kein Gelände
(von BMW- Mitarbeiter),
Garantie bis 06.02, Griffheizung, Licht BMS
abschaltbar,

Federbein einstellbar, nur 6.200,- Euro
(089.35359927 o. 0171.6239512, *
Christian.Koenitzer@bvdm.de

Kawa EL 250

Anfängermotorrad, Erstzulassung 05.96, nur
20.000 km, 1.Hd.,
weinrot, Zylinderkopf, Zylinder, Kolben über-
holt, Motorschaden
(Steuerkette angerissen), nur 1.100,- Euro
(089.35359927 o. 0171.6239512, *
Christian.Koenitzer@bvdm.de

SCHWEIZTOUR 2002

Berghaus Beverin

Gruetzi, hallo, tuch auch, es ist wieder
soweit die Motorradsaison hat be-
gonnen. Auch für uns ist es wieder Zeit
sich Gedanken um eine tour in die
Schweiz zumachen. Dieses mal schlafen
wir nicht wieder in der altbekannten
Almhütte sondern ganz oben auf dem
Glaspas im Berghaus Beverin. Wenn es
sich einrichten lässt vom Wetter aus
gesehn werden wir am Samstag eine
andere Strecke in ein Österreichisches
Hochtal fahren, auch hier gibt es die
Möglichkeit Zollfrei zutanken und etwas
einzukaufen. Ansonsten bleibt
hoffentlich alles beim alten. Viel Sonne
bei vielen kurvigem kilometern und
mächtig Spaß.

Mitzubringen sind vor allem gute Laune
ein zugelassenes Motorrad und ein
Schlafsack.

Gefahren wird am 23.August bis zum
25.August

Treffpunkt ist am 23.August um 15.00
Uhr am Race Point in Nördlingen.

Die Preise für ein Doppelzimmer 120
CH.Fr und im Massenlager 110 CH.Fr. im
Preis sind enthalten
2 Übernachtungen, sowie 2 reichhaltige
4 gängige Abendessen.

Anmeldung bis zum 18.August bei
Thomas Engelländer
Zieglerweg 13 , 91744 Weiltingen,
Tel.09853/4242

Gespannlehrgang für Anfänger:

In diesem Jahr findet der 23. Gespann-
fahrerlehrgang für Anfänger des B V D
M - Service am 27. bis 29. September
2002 statt. Der Veranstaltungsort ist die
Jugendherberge in Schloß Burg
Wermelskirchen.

Der Kurs mit Vollpension und Lehrmittel
kostet 210,00 EURO, für BVDM - Mit-
glieder 190,00 EURO und Begleitperson
70,00 EURO.

Wir bieten neben praktischen Übungen
auch theoretischen Unterricht mit Vor-
trägen Dias' Videos und Modellen.

Die Gespanne werden vom Veranstalter
gestellt.

Nähere Informationen und Aus-
schreibung sind anzufordern bei:

BVDM-SERVICE
c / o H. - W. Sassenhagen
Graf- Bernadotte - Str. 35
51469 Bergisch Gladbach
Tel. Nr.: 02202 /44171

Achtung:

**unbedingt den
Redaktionsschluss
beachten!**

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

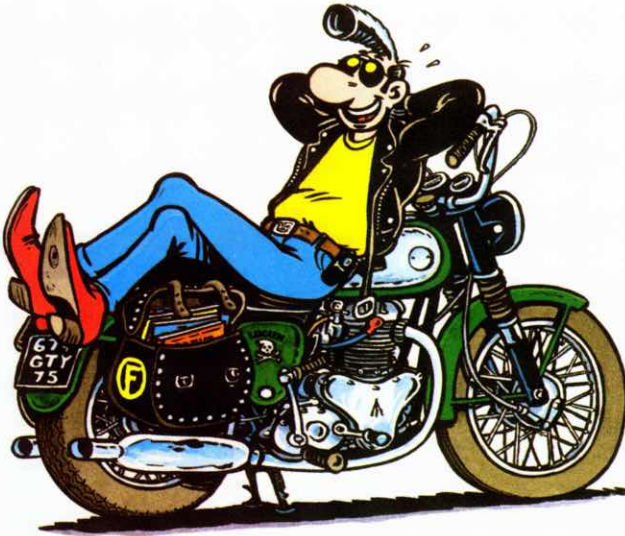
Bitte alle Beiträge **maschinell
geschrieben**, oder E-Mail an
die Redaktion. Wir freuen uns
über alle Zuschriften, auch Bil-

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

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

**Meinung der Redaktion
oder des Herausgebers wie-
der.**

**Redaktionsschluss
für die
BALLHUPE 3/02
5. August
2002**



*Le Sixties
gezeichnet von F. Margerin
Mehr dazu seht Ihr unter:
www.qgdf.org*

*– und noch mehr dazu in
der nächsten Ausgabe...*



MIT DEM MOTORRAD

durch
Deutschland

Mein Hotel...

MINOTEL
Deutschland

Internationaler
Verbund
mittelständischer
privater
Komforthotels

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 zusammengestellt, 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: 0180-5-646683

MINOTEL DEUTSCHLAND · Konrad-Adenauer-Str. 14 · 85221 Dachau
Telefon 0180-5-646683 · Fax 089/184416 · www.minotel.de · info@minotel.de

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