

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



AUSGABE März 97

BALLHUPE

JHV und BbS

Elefantentreffen 97

Festival 97

Rechtsecke

Reise „Ungarn“

POSTVERSANDSTÜCK F 5727 F · GELDZUR BEZAHLT · BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER E. V. · RAIFLESENSTRASSE 102 · 47239 DUISBURG

INHALT

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion:

Babs Berschneider
Staudingstraße 6
82299 Türkenfeld
Tel./Fax: 08193/999660

ständige Mitarbeiter

Bobby Berschneider (Technik)
Thomas Bauer (T.B., R.R.z.I.)
Christof Hillebrand (C.H.)
Carsten R. Hoenig
Harald Hormel (H.H.)
Ralf Kühl (R.K.)

Anzeigenleitung:

Michael Lenzen
Bruchhausener Str.17
51702 Bergneustadt
Tel. 02261/41588
Fax: 02261/41971

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
Türkenfeld

Druck:

Merkur Druck Tölle GmbH
Am Gelskamp 20
32758 Detmold

THEMA

Sitzungstage

Politik

Das Treffen '97

U & W's

Festival

Imot '97

Rechtsecke

Test

Impressionen

Er-fahrungen"

Schon mal ...

Gespann

Reise

Wichtig

SEITE

Impressum	2
Vermerk der Redaktion	2
Inhaltsverzeichnis	2
Editorial	3
Einladung zu Bundesbeiratssitzung	4
Jahreshauptversammlung	4
Kein Fahrverbot in Frankfurt	5
BVDM vertritt Motorradinteressen	5
Ein Hauch von Freiheit und Abenteuer	6/7
Wahr oder Unwahr, daß ist hier die Frage...	8
Sonne, Bikes und Rock'n Roll	10/11
Hau wow kann ich da nur sagen !	12
Zur Umschreibung einer ausländischen Fahrerlaubnis	14/15
Buchvorstellung	15
Mit 17 (KW) hat man noch Träume	16
Kleine Fluchten	16
Sex & Trucks & Rock'n Roll	17
O(h)ris und andere Sinnesorgane	18
1. Jumbofahrt Steinhöring	19
James t. Bieberl	19
Dr. Dauerbruch zum Thema Russengespinn	19
Transdanubien 96	20/21
Motorradfahrersegnung in Eich	21
Wie verhalte ich mich nach einem Unfall	22
UDS - anerkannter Unfallzeuge	22
BVDM-Vorstand bleibt vollständig	23
Ergebnisse Touristikwettbewerb/Tourenzielfahrt	23
Zielfahrt zur JHV	23
Zimmerreservierung zur JHV	23

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Harald Hormel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax: 06181/78156

Beiträge /

Adressänderungen :

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

Firmendienste:

Ralf Kühl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 08123/990022
Fax: 08123/990023

BVDM-Geschäftsstelle:

Hanauer Vorstadt 13
63450 Hanau
Tel./Fax: 06181/257849
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 -12.00 + 13.00 -16.30
Do. 8.00 -12.00 +13.00 -17.30

Vermerk der Redaktion

Liebe Leserinnen und Leser der Ballhupe!

Wie Euch auf den ersten Blick aufgefallen sein müßte, hat sich das Outfit der Ballhupe um einiges geändert. Warum ich (bzw. wir, weil Bobby mein technischer Berater...) das getan habe(n) ? Ganz einfach! Meine technisch bessere Hälfte und ich bearbeiten die Ballhupe nunmehr seit zwei Jahren und die Zeit bleibt nicht stehen; also sollte sie auch mit der Zeit gehen und dieser so auch angeglichen werden!

Nicht nur das Outfit der Ballhupe hat sich geändert, ich strebe unter anderem auch eine höhere Seitenzahl an. Die momentanen 20 Seiten Inhalt reichen bei weitem nicht aus um dem Verband gerecht zu werden. Ich freue mich über alle Zuschriften die Ihr mir für das gute Gelingen der Ballhupe zuschickt, kann aber leider durch den erheblichen Platzmangel nicht immer alles abdrucken.

Auf diesem Wege möchte ich mich noch einmal bei allen fleißigen Schreiberlingen bedanken, ich werde es nachholen sobald der Platz dafür ausreichend ist.

Im übrigen bin ich sehr schwer am Arbeiten damit ich „Mehr-Seiten“ für die Ballhupe bekomme, die Vorstandsmitglieder können bestimmt schon ein Lied davon singen. Aber nichts desto trotz werde ich mich nicht unterkriegen lassen, und mich jederzeit bemühen Euch Eure Ballhupe so Aktuell und Informativ wie möglich zu halten.

Um eine Zeitschrift für alle Mitglieder des BVDM zu gestalten solltet Ihr mich über alle Aktivitäten auf dem laufenden halten, ich kann nämlich nur über die Ereignisse berichten, die mir auch zugesandt werden.

Eure
„Redaktions-Nudel“
Babs B.



EDITORIAL

Gleichberechtigung durch gleiches Recht?!

Oft sehen wir uns als Motorradfahrer benachteiligt und fordern im Vergleich mit Autoinsassen „Gleichberechtigung“.

Natürlich sind wir vielfach Nachteilen ausgesetzt.

Einseitiges Überholverbot, Streckensperrungen, kein schadstoffarmes Motorrad, höchster Versicherungsrabatt nur 45 Prozent und Stufenführerschein. Diese Auflistung ist garantiert nicht vollständig und wird natürlich auch von jeder und jedem in unterschiedlicher Reihenfolge gewertet.

Aber wir haben auch Vorteile.

Teilweise so nicht beabsichtigte oder sich in rechtlichen Grauzonen befindliche, aber es gibt sie. Wer hat noch nicht bei dem Blitz von vorne gerne mitgenommen, daß ein Motorrad Gott sei Dank nur hinten ein Nummernschild braucht. Parken in allen möglichen Lücken oder auf Bürgersteigen wird in den meisten Städten toleriert und wenn es Motorradparkplätze gibt, sind diese im Regelfall kostenlos. Eine Abgasuntersuchung brauchen wir nicht, dafür müssen wir schon nach 2 Jahren zum ersten Mal zum TÜV. Trotzdem bleibt es beim Aufrechnen negativ für uns.

Bei Forderungen für die Zukunft wird es allerdings interessant.

Erlaubnis zum vorfahren bei Staus und im Berufsverkehr vor roten Ampeln (sogenanntes Filtern), vordere Haltelinie vor Ampeln nur für Motorräder, Mitbenutzung von Busspuren und Ausnahme für motorisierte Zweiräder bei Sperrungen von Innenstädten wegen Smog seien hier genannt.

Alle Maßnahmen werden zumindest in einigen europäischen Regionen oder Städten als Verkehrsversuch oder geltendes Recht bereits angewandt.

In Österreich wurde gerade das „Filtern“ gesetzlich gestattet.

Diese Rechte für uns würden natürlich von denjenigen, die dann im Stau unserem vorbeifahren zusehen als ungerechtfertigt betrachtet.

Sie werden deshalb auch Nachteile an anderer Stelle für uns als okay ansehen.

Hier greift die Aufgabe unseres Bundesverbands.

Wollen wir alle maximalen Vorrechte für uns auf unseren Motorrädern durchsetzen?

Oder ist uns vielleicht ein Verzicht lieber, wenn dafür ein Nachteil abgebaut wird?

Wir alle sind hier zur Diskussion und Mitarbeit aufgefordert. Es würde mich freuen, wenn die eine oder andere von Euch Spaß an einer solchen Mitarbeit hätte und z.B. an der JHV für einen Vorstandsposten zur Verfügung steht oder sonst innerhalb des BVDM bereit wäre mitzumachen.

Wir haben genügend Themen zu verteilen.

Meldet Euch doch mal - oder noch besser:

Kommt zur JHV am letzten Samstag im April an die Nordseeküste.

Tschüß



1. Vorsitzender

Einladung zur 1. Sitzung des BVDM-Bundesbeirats 1997

Zur ersten Sitzung des Bundesbeirats des BVDM 1997 lädt der Vorstand alle Club-, IG- und Vereinsvorstände sowie alle Referenten und Leiter der Regionalbüros ein. Die Sitzung findet am Vorabend der JHV 1997 in der Festhalle Magic (Tel. 04752/7155), Am Bürgerpark in Neuhaus (Oste) statt. Wir wollen mit der Sitzung am Freitag, den 25. April 1997 um 19.00 Uhr beginnen.

Folgende Tagesordnung ist vorgesehen:

TOP 1: Berichte des Vorstands und der Referenten.

TOP 2: Berichte über Veranstaltungen und Aktionen.

TOP 3: Finanzen.

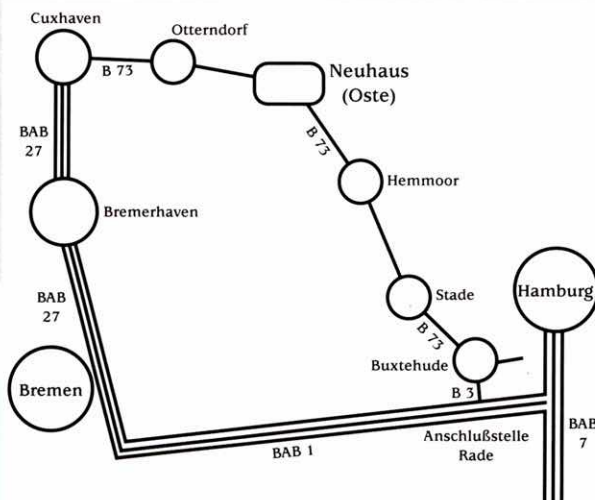
TOP 4: Beurteilung des Infobriefs - Informationsfluß allgemein.

TOP 5: Tag des Motorradfahrers 1997 - Thema „Jacke wie Hose“.

Jahres- hauptver- sammlung am 26. April 1997 an der Nordseeküste

Die Einladung zur Jahreshauptversammlung ist allen Mitgliedern des BVDM zusammen mit dem Mitgliedsausweis für 1997 zugegangen. Der Vorstand möchte Euch an dieser Stelle nochmals recht herzlich zur Jahreshauptversammlung nach Neuhaus (Oste) einladen und um Eure Teilnahme bitten.

Für die Anfahrt folgende Hinweise:



🍏 Von Bremen auf der A 27 bis zum Autobahnende in Cuxhaven. Auf der B 73 über Otterndorf bis Neuhaus (Oste). Die Festhalle „Magic“ könnt Ihr von der Bundesstraße aus sehen.

🍏 Von Hannover über die A 7, Horster Dreieck, A 1, Abfahrt Rade, B 3 bis Buxtehude und dann auf die B73 über Stade und Hemmoor nach Neuhaus (Oste).

Der Zeltplatz befindet sich direkt in Neuhaus. Am Samstag wird auch direkt der Platz neben der Festhalle zum zelten zur Verfügung stehen. Wer schon am Freitag ankommt wird wahrscheinlich den regulären Zeltplatz im Ort (Viertelstunde Fußweg) belegen müssen.

Kommt bitte erst einmal zu Festhalle und meldet Euch vor allem bitte vorher telefonisch bei Traude Marunde und Peter

TOP 6: 40 Jahre BVDM - Jubiläum in 1998.

TOP 7: Verschiedenes.

Ich bitte Euch um rege Teilnahme an der Bundesbeiratssitzung wie natürlich erst recht an der Tags darauf stattfindenden JHV. Bitte bringt Eure Ideen mit, wie Ihr im Rahmen Eurer Möglichkeiten zur weiteren Arbeit unseres Verbands mit beitragen könnt und hoffentlich uns auch ein lebendiges Jubiläumsjahr 1998 schaffen könnt. Dabei wollen wir natürlich nicht die jetzt vor uns stehende Saison vergessen und hierfür auf immer gesunde Heimkehr, gutes Wetter und wenig unfreiwilliges Schrauben hoffen.

Für den Vorstand

Harald Hormel,
1. Vorsitzender

Richt-
ers von den
Motorradfreunde Niederelbe an. Sie haben die Telefonnummer 04752/7409 und sind auch gerne bei der Zimmersuche behilflich. Die Motorradfreunde Niederelbe (Tel. siehe oben) brauchen Eure Anmeldung für die Durchführung des Rahmenprogramms:

🍏 Fahrt auf dem Traditionsschiff „Bärbel“ mit anschließenden Brennereibesuch

und Kornprobe.

🍏 Cuxhaven: Stadtrundfahrt und kundige Führung durch unsere Freunde.

🍏 Für die Technikfreaks steht eine Besichtigung des Museums der Außenstelle Drochtersen der Technischen Universität Hamburg an.

Die Jahreshauptversammlung beginnt in der Festhalle Magic am Samstag um 16.00 Uhr.

Abends wollen wir bei gutem Wetter draußen den Grill anwerfen und uns am Lagerfeuer in gemütlicher Runde einen schönen Abend machen. Für schlechtes Wetter steht natürlich weiterhin der Saal zur Verfügung.

H.H.

Kein Fahrverbot in Frankfurt

Ausnahmeregelung für Motorräder war geplant

Der Frankfurter Verkehrsversuch zur vorübergehenden Sperrung der Innenstadt für nicht schadstoffarme Fahrzeuge ist abgesagt. Im Frühjahr 1997 sollten für mehrere Wochen Fahrzeuge ohne geregelten Katalysator aus dem Zentrum herausgehalten und die Auswirkungen auf den Schadstoffgehalt der Luft untersucht werden.

Schon im Vorfeld der endgültigen Absage hatte Günther Schmitteckert, der persönliche Referent des Wirtschaftsstadtrats Udo Corts, dem Bundesverband der Motorradfahrer gegenüber erklärt, daß es nicht vorgesehen sei Motorräder in die Fahrverbote mit einzubeziehen. Die unsichere Rechtslage ohne die Definition des schadstoffarmen Motorrads mag bei dieser Einschätzung des Frankfurter Magistrats die Grundlage dafür gewesen sein Motorräder grundsätzlich nicht in das geplante Fahrverbot mit einzubeziehen. Nach unserer Ansicht wäre es allerdings erst recht aus verkehrspolitischer Sicht ein Irrsinn gewesen,

Initiative des Bundesumweltamts, welches den Versuch wissenschaftlich begleiten sollte, der gesamte Versuch abgesagt. Somit sind auch möglicherweise noch bestehende Unsicherheiten für Motorradfahrer in diesem Fall aus der Welt.

Bewiesen hat der ganze Vorgang, daß die fehlende Definition des schadstoffarmen Motorrads nach wie vor erhebliche Nachteile für dessen Fahrerinnen und Fahrer bringen kann. Die Forderung des BVDM nach einer baldigen Lösung dieser Probleme sind deshalb aktueller denn je.

H.H.



BVDM vertritt Motorradinteressen

Umweltministerin lädt zu Arbeitskreis Mobilität ein

Bundesumweltministerin Angela Merkel hat einen Arbeitskreis Mobilität zur Erarbeitung der Grundlagen einer nachhaltigen, umweltgerechten Entwicklung ins Leben gerufen. Diese Arbeit zielt darauf ab, einem Grundkonsens möglichst aller gesellschaftlichen Gruppen über die mittelfristig vordringlichen umweltpolitischen Handlungsfelder, anzustrebenden Ziele und die dafür geeigneten Maßnahmen näherzukommen.

Der Bundesverband der Motorradfahrer vertritt in diesem Arbeitskreis die Interessen der Motorradszene. Der Arbeitskreis ist u.a. mit Vertretern der kommunalen Spitzenverbände, der Umwelt- und Verkehrsministerien der Länder, Organisationen wie dem Verband der Automobilindustrie oder dem Mineralölwirtschaftsverband

sowie einigen Umweltschutzorganisationen besetzt.

Für uns Motorradfahrer gilt es angesichts der aktuellen Umweltdiskussion zuerst einmal den eigenen Istzustand ohne definiertes schadstoffarmes Motorrad, ohne staatliche Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeugen und ohne derzeit verfügbare Nachrüstangebote in diesem Arbeitskreis bekannt zu machen.

Der BVDM wird sich im Arbeitskreis Mobilität besonders mit der Definition der Abgasgrenzwerte für das schadstoffarme Motorrad befassen. Breiten Raum nimmt hier seit langem die im Verband befürwortete Nachrüstregelung auf Basis der zukünftigen EURO I-Norm ein. Diese Norm würde eine Nachrüstung mit vielen Systemen erlauben und den Katalysator nur zu einer Lösung unter

vielen machen. Die anschließende schärfere EURO II-Norm sollte aus Sicht des BVDM zumindest von den Inhalten bald festgelegt werden, weil erst dann eine Förderung des neuen umweltgerechten Motorrads und der Nachrüstung des Bestands einsetzen kann. Entsprechend sind die Punkte der Verhaltensbeeinflussung durch fiskalische Instrumente und Benutzervorteile für die Motorradfahrer ebenfalls von großem Interesse.

Zudem ist die Frage einer Verbrauchsenkung ein wichtiges Anliegen sowohl für die Umwelt wie natürlich auch für den Geldbeutel der Fahrerinnen und Fahrer.

Bei dem immer viele Schwierigkeiten bereitenden Feld der Lärmgrenzwerte sehen wir zunächst die Notwendigkeit zur Durchsetzung der bestehenden

Bestimmungen. Dies soll geschehen, bevor über Phantasiegebilde von weiteren Reduzierungen, welche z.B. dem Ziel der Verbrauchsenkung entgegen laufen, laut nachgedacht wird.

Innerhalb des Arbeitskreises Mobilität sind die ersten Reaktionen auf die Vorstellungen des BVDM durchaus positiv, so daß sich in Zukunft auf dem umweltpolitischen Feld hoffentlich einiges zum Besseren entwickelt. Der Arbeitskreis soll seine Arbeit bis zum Frühjahr 1997 abschließen.

Bundesverband der
Motorradfahrer

Harald Hormel,
1. Vorsitzender



Donnerstag, 30. Januar, 12.30 Uhr.

Seit zwei Stunden bin ich nun auf dem Weg nach Solla in den Bayerischen Wald, zum Elefantentreffen. Nein, nicht mit dem Motorrad, das steht reparaturbedürftig zu Hause, sondern mit dem Auto. Auf der A 3 fahre ich gemütlich in Richtung Süden. - Und da sehe ich die ersten vollbepackten Maschinen an einer Raststätte stehen. Keine Frage, die Motorradfahrer sind auf dem Weg zum Elefantentreffen. Wohin auch sonst sollten winterfeste Motorradfahrer alljährlich am ersten Wochenende im Februar auch fahren. Ein schönes Gefühl, zu wissen, daß wir das gleiche Ziel haben. Mit jeder Maschine, die ich sehe, je näher ich Solla komme, desto größer wird meine Vorfreude.

Auf der für Autofahrer gesperrten Zufahrtsstraße von Solla nach Loh herrscht am frühen Nachmittag doch schon einiger Verkehr. Mit Zelten und Ausrüstung bepackt, machen sich einige Besucher zu Fuß auf dem Weg zum Hexenkessel. Einige Motorradfahrer fahren mehrfach nach Solla, um sich mit Strohballen einzudecken. Noch

bevor ich das Treffengelände sehen kann, rieche ich schon das typische Aroma des Elefantentreffens, diese undefinierbare abenteuerliche Mischung aus brennendem Holz, Ge grilltem und was weiß ich, das wie eine große Dunstglocke über dem Talkessel

hängt. Tagelang bleibt dieser Geruch in den Klamotten hängen und erinnert noch an das Treffen.

Im Hexenkessel von Loh, in dem sich nun zum neunten Mal die Winterfahrer aus ganz Europa treffen, herrscht bereits reges Trei-





ben. Zahlreiche Zelte sind auf dem verschneiten Gelände aufgeschlagen, manche Teilnehmer sind schon seit Montag hier. Im Laufe des Tages treffen immer mehr Motorräder ein. Rund 1000 Besucher haben sich bis zum Abend bereits eingefunden.

Damit alles auch reibungslos klappt, hat das routinierte ET-Team seit Beginn der Woche hart gearbeitet und auch die nächsten drei Tage bedeuten für die Organisatoren wieder wenig Schlaf, viel Arbeit und große Verantwortung.

Bei Temperaturen knapp über Null Grad und Nebel, ist das Wetter am Freitag alles andere als optimal. Und so füllt der Andrang zur Hauptanreisezeit am Nachmittag auch nicht so stark aus, wie erwartet. Dennoch herrscht überall lebhaftes Treiben. Zelten werden aufgebaut, Freunde und Bekannte begrüßt, Lagerfeuer angezündet. Ein Stimmengewirr aus Italienisch, Spanisch, Englisch, Französisch und Deutsch erklingt an den Hängen rund um die Arena. Auch in diesem Jahr sind wieder viele Italiener und Spanier gekommen. Eine ganz besondere Leistung vollbrachten dabei vier Spanier, die mit ihren 50er Rollern angereist waren. Ganze fünf Tage waren sie unterwegs. So lange benötigte Jose Miguel Martin de la Sierra allerdings nicht, um die 3873 Kilometer von seiner Heimatstadt Palencia in Spanien zum Elefantentreffen zurückzulegen. Er erhielt einen Pokal für die weiteste Anreise. Auch Spanien stammte auch der zahlenmäßig größte Club. Mit 17 Personen vergnügte sich der Motor-Loiret de Mar auf dem 41. Elefantentreffen.

Am Samstag zeigte sich der Winter im Bayerischen Wald dann von seiner schönsten Seite. Bei strahlendem Sonnenschein reisten noch viele Kurzsentschlossene an, so daß schließlich knapp 7000 Motorradfahrer das Gelände bevölkerten. Dazu gesellten sich noch einmal rund 1500 Tagesgäste, die sich das ganze Treiben einmal aus der Nähe ansehen wollten. Ob sie allerdings verstehen können, warum die Elefantentreiber einmal im Jahr Abschied von der Zivilisation nehmen, um mit gleichgesinnten Motorradfahrern aus aller Herren Länder ein großes friedliches Fest feiern? Egal. Denn von der einmaligen Atmosphäre des größten und ältesten Wintertreffens sind

auch die Zuschauer begeistert. Und für die Anwohner, die seit neun Jahren gut mit dem Elefantentreffen leben, ist ein Gang über das Veranstaltungsgelände auch schon Tradition.

Traditionell fand dann am Samstagabend auch die Gedenkminute für die verstorbenen Motorradfahrer und der gemeinsame Fackelzug mit anschließendem Gottesdienst statt. So besinnlich wie hier ging es auf dem Treffen sonst zwar nicht zu, doch genauso friedlich. Für Sanitäter oder Polizei gab es kaum etwas zu tun, und auch die Helfer des BVDM hatten mit den 7000 Teilnehmern keine ernsthaften Schwierigkeiten. Die Organisation klappte prima und auch der durch die zugefrorene Wasserleitung in der Arena entstandene Wassermangel wurde kurzfristig durch einen umfunktionierten Milchwagen behoben. Die große Abreise-welle am Sonntag morgen lief ebenfalls ohne Zwischenfälle ab. Die Klamotten gepackt, von den Kumpels verabschiedet und dann ab durch die Kälte nach Hause. Na klar, im nächsten Jahr, wie immer am ersten Wochenende im Februar, trifft man sich wieder im Hexenkessel von Loh: zum 42. Elefantentreffen.

Dem ET-Team und allen Helfern ein herzliches Dankeschön für unzählige Arbeitsstunden. Wer vom 31. Januar bis 2. Februar 1998 Zeit hat, und das Elefantentreffen einmal hautnah als Helfer erleben möchte, schreibt bitte an Frank-Michael Wolf, Hauptstraße 27, 25372 oder wendet sich an die Geschäftsstelle.

12



Wahr oder Unwahr, das ist hier die Frage...

Unwahr ist, daß die ET - Mannschaft einen Tankwagen voller Milch angefordert hat, um müde Männer munter zu machen.

Wahr ist, daß der Tankwagen die Wasserversorgung sicherstellte, nachdem die fest verlegte Wasserleitung wegen Frost nicht funktionierte.

Unwahr ist, daß die Feuerwehr von Solla einen Schlauch von Loh bis in den "Hexenkessel" legte, um den ET - Teilnehmern das gewohnte Schlammbad zu bereiten.

Wahr ist, daß innerhalb kürzester Zeit mehr als 300m Schlauch über 80m Höhenunterschied gelegt, der Tankwagen nachgefüllt und der Schlauch wieder eingerollt wurde.

Unwahr ist, daß der Bürgermeister der Gesamtgemeinde Thurmansbang Heinz Helmö wegen Krankheit verhindert war.

Wahr ist, daß der dienstälteste bayerische Bürgermeister sich von seinem gebrochenem Bein nicht davon abhalten ließ das Elefantentreffen auf Krücken zu besuchen.

Unwahr ist, daß die ET - Leitung mit der Telekom einen Termin für die Fernsehsendung „Wie Bitte?“ vereinbart hat.

Wahr ist, daß es den Telekom - Mitarbeitern bereits beim dritten Versuch gelungen ist, ein funktionierendes Münztelefon zu installieren: Ein nagelneues Telefon versagte unter den harten ET - Bedingungen den Dienst; erst das alte, seit einigen Jahren ET - erprobte Telefon stellte die Verbindungen zur Außenwelt her.

Unwahr ist, daß Wolfgang Schmitz Prügel angedroht bekam, als er an der Warteschlange vor besagter Telefonzelle vorbeiging, um mit dem Telekom - Monteur zu sprechen.

Wahr ist, daß bei Wolfgang nach dem Passieren der Wartenden ein „Handy“ in der Tasche klingelte; den Bikern in der Warteschlange blieb das „Hinten anstellen!“ im offenen Mund stecken.



Unwahr ist, daß der amerikanische Händler für heizbare Motorradbekleidung auf dem ET einen guten Umsatz hatte. Sein Kommentar: „This crazy Guys need the Coldness!“.

Wahr ist, daß er bereits am Freitagabend seine Sachen einpackte; wahr ist auch, daß er zum Vorführen seiner beheizten Fahreranzüge, Handschuhe und Schuheinlagen einen Motorgenerator mit 220V / 16VA laufen hatte!

Unwahr ist, daß das von den Königsbrunnern mitgebrachte „Berge - Gespann“ von Vertretern der Rüstungsindustrie als Marktnische entdeckt wurde.

Wahr ist, daß der an dem Gespann montierte 2-Meter-Lastenkraneinwandfrei funktionierte, ebenso wie der als Windenantrieb dienende Zweizylinder - Zweitakter. Dieser hatte trotz seiner offenen Auspuffrohre den langsamsten und saubersten Leerlauf den man sich vorstellen kann.

Unwahr ist, daß es sich bei dem auf dem Berge - Gespann transportierten Eisenklotz um ein vom TÜV vorgeschriebenes Ausgleichsgewicht zur Verbesserung des Fahrverhaltens handelte.

Wahr ist, daß ein transportabler „Pizzaofen“ vom Kran ins Lagerfeuer gesetzt, und anschließend die mitgebrachten 90 Tiefkühl - Pizzas zubereitet wurden. Wahr ist auch, daß die halbe Mannschaft von Verpflegungs - Chef Fritz Leidig zu vorgerückter Stunde am Pizza - Lagerfeuer gesehen wurde!

Unwahr ist, daß die im zweiten Jahr als Kreissäge umgerüstete BMW - GS auch nächstes Jahr wieder in gleicher Form zum Einsatz kommt.

Wahr ist, daß sich die Sauerländer bereits für dieses Jahr an einem motorradbetriebenen Skilift versucht haben, jedoch die bei der TÜV - Abnahme aufgetretenen Probleme noch nicht ganz bewältigt bekamen.

Wolfgang
Schmitz

Rock
events



DAS SWF3

DAYTONA EUROPE FESTIVAL 97



SCORPIONS DEEP PURPLE
JAMES BROWN

PLUS MANY MORE

DAS MEKKA DER
MOTORRADFAHRER

CAMPING
NIGHT-DISCO
WETTBEWERBE
AUSSTELLUNGEN
MOTORRAD EVENTS

A Summer Weekend of Music, Fun and Action

4./5./6. JULI '97 AIRFIELD LAHR GERMANY

TICKET HOTLINE 0421-598019-5 · TICKET HOTLINE 06232-698312

www.daytona-europe.com

DAYTONA EUROPE DAS SWF3 UND RIANT-STREICHEN SCHWIM- BEI ALLEN BEKANNTEN VON- STELLUNG ODER PER FAX UNTER 0421-5980197
VERANSTALTET: ROCK EVENTS INT. AG. MÜNCHEN



SONNE, BIKES UND ROCK'N'ROLL



Don Lewis auf einem Dragster

Foto: Martin Kamper/Europress

**Jetzt ist es fest,
der BVDM hat seine
Sommerversammlung,
das SWF3
Daytona Europe
Festival !!!!!**

Stellt Euch vor, die kalten, nassen, grauen Wintertage sind vergessen, Ihr sitzt auf Eurer Maschine und genießt die Kurven des Schwarzwaldes. Und plötzlich liegt es vor Euch: Lahr. Nicht weit entfernt von Freiburg und Staufen, an einer der schönsten Motorradlandschaften zwischen Schwarzwald und Elsaß soll eines der größten Motorrad- und Rock'n'Roll-Festivals Europas steigen: das SWF3 Daytona Europe Festival.

Was wird Euch wohl erwarten? Ein Hauch von Woodstock, gemischt mit dem Blubbern der Motoren der Daytona Bike Week! Musikalisch sind bereits verpflichtet die Altröcker Deep Purple, Scorpions, James Brown sowie Bobby Kimball (ehemaliger Leadsinger von Toto) und van Halen. Das ist aber noch nicht alles, was musikalisch geboten wird, denn der Hauptveranstalter Rock Events International AG, Balzers/Liechtenstein hat noch so die eine oder andere Überraschung in petto.

Bei einem Gespräch in Liechtenstein konnte ich ihnen, zumindest was das Rahmenprogramm anbetrifft, doch so einiges entlocken. In Anlehnung an die große Bike Week soll eine Main Street mit Bikeshow, deftigen Grill- und Getränkeständen sowie noch vieles andere, was das Bikerherz begehrt, vorhanden sein.

Für uns aktive Motorradfahrer sind Campingmöglichkeiten mit Duschen und Toiletten auf dem Festivalgelände vorhanden. Aber

da wir ja tolerant sind, lassen wir dem „nur Rock'n'Roll-Fan“ auch ein Plätzchen in unseren Reihen frei. Vielleicht kommt der eine oder andere auf den Geschmack, was die Freiluftfortbewegung anbetrifft.

MOTORRADTOMBOLA FÜR EINEN GUTEN ZWECK

Daß der BVDM sich nicht lumpen läßt bei einem solchen Anlaß, ist wohl klar. Neben der Pannenhilfe, unserem Infostand, der Biker-Seelsorge und der Motorradsicherheitsüberprüfung werden wir ein Motorrad verlosen und der Erlös dieser Tombola soll für einen guten Zweck genutzt werden. Sollte der eine oder andere nach einem Burn-out einen neuen Reifen brauchen, so kann er sich an unseren Reifenservice wenden. Ihr seht, es gibt viel zu tun, also Freiwillige, meldet Euch.

BIKER ALLER LÄNDER, VEREINIGT EUCH

Wie Ihr auf dem Bild hier sehen könnt, gibt sich sogar Don Lewis, Chairman der European Motorcyclists Association, deren Mitglied wir sind, die Ehre. Er wird zwar nicht auf einem Dragster, sondern sehr wahrscheinlich auf seiner altgedienten K75 LT heraneilen, aber die EMA ist mit dabei, und wir, wir laden all unsere Mitstreiter von Norwegen bis Italien ein, zu uns zu stoßen, um gemeinsam dieses Fest zu feiern.

WANN UND WO GEHT DIE POST AB?

Wo, das habt Ihr ja schon gehört, auf dem Airfield der ehemaligen Canadian Air Base in Lahr, das sich direkt bei der Autobahn A5 Karlsruhe-Basel befindet. Damit in unserem Breitengrad die Tem-



peraturen auch richtig knackig sind, wurde der 4., 5. und 6. Juli '97 ausgesucht. Und soll das nur einmal stattfinden? Nein. Rock Events ließ uns wissen, daß für 5 Jahre die Planung bereits steht.

Daß all dieses seinen Preis hat, ist natürlich klar, und so müssen für die 3 Tage Rock and Bike DM 124,00 investiert werden. Für BVDM-Mitglieder gibt es einen Mitglieds Sonderpreis von DM 115,- pro Karte. Ihr könnt diese über die Geschäftsstelle erhalten (schickt bitte einen Verrechnungsscheck mit Frankierten Rückumschlag und Eure Mitgliedsnummer). Den Superpreis könnt Ihr bei der Geschäftsstelle erfahren, - er lag bei Redaktionsschluß leider noch nicht fest.

(Harald, tut mir leid, Dich als Sündenbock benützen zu müssen)

KÖRPERLICHE UND SEELISCHE SICHERHEIT

Daß wir Motorradfahrer allen möglichen Gefahren ausgesetzt sind, brauche ich hier nicht zu erwähnen, aber um uns zu schützen, ist auch während des Festivals von uns ein Sicherheitstraining geplant. Daß wir aber immer einen Schutzengel brauchen, das ist vielen von uns klar, und einer setzt sich ganz besonders für unser Seelenheil ein: Guggi, mit bürgerlichem Namen Pfarrer Bernhard Gugerel, unser Zweiradpriester aus dem Rheinhessischen, läßt es sich natürlich nicht nehmen, das Wort Gottes während des Festivals zu verbreiten. Mit einem geplanten Gottesdienst am Sonntag will er uns segnen, und wie Ihr auf dem Foto sehen könnt, hat er ganz passable Schutzengel in petto. Daß unser 1. Vorsitzender, Don Lewis und auch Bobby Kimball die Nähe dieses Engels suchen, könnt Ihr auf dem anderen Foto sehen.

Na, habt Ihr Blut geleckt? Dann wendet Euch wegen Karten an die Geschäftsstelle. Wer noch zu beschäftigen mit der Behandlung der Frostbeulen vom Elefantentreffen ist, wird in der nächsten Ballhupe noch das eine oder andere erfahren.



von links:

Harald Hormel, Bobby Kimball, Gena Lee Nolin, Don Lewis,
Chairman von der European Motorcyclists Association

Foto: M.Kamper/Europress

Ich sage Tschüß für heute und hoffe, Euch alle spätestens im Schwarzwald wiederzusehen.



Euer Chris Hillebrand

Foto links:

Pfarrer Bernhard Gugerel „Guggi“
auf Trike mit „Baywatch-Star“ Gena Lee Nolin

Foto: M.Kamper/Europress

Die IMOT 97 war wieder ein echter Superknaller!

Der BVDM - Stand war natürlich auch wieder mit den richtigen Leuten vertreten.

Hau wow... ...kann ich da nur sagen!

Auch in ihrer vierten Auflage konnte die IMOT wieder einmal beweisen, daß sie sich zu einem richtigen Weg weiterentwickelt hat. So hat sich diese Messe mittlerweile wohl zu der größten Motorradmesse im Süden entwickelt. In Halle 4 war unser Informationsstand auch recht gut untergebracht, zwischen den gelben Engeln und Fachhändlern.

Der Stand wurde auch dieses Jahr wieder von unserem Koop-Mitglied Werner Gottstein, dem Gespannspezialist im Raum München, der auch das Regionalbüro München mit Ingrid Grha macht, betreut. Er stellte zwei Gespanne und einen exotischen Seitenwagen aus, was uns nicht nur Aufmerksamkeit von Seitens der Besucher, sondern auch von gewisser Fachpresse bescherte. Außerdem „käschte“ er sich noch ein paar Gespanne von Freunden (so auch unseres...) und stellte sie vor den Hallen der MOC aus.

Die Besetzung des Standes war natürlich auf alle Eventualitäten bestens vorbereitet, nicht zuletzt durch die hochkarätige Besetzung.

Desweiteren waren noch auf dem Stand Thomas Bauer vom Regionalbüro Ingolstadt, den wohl die meisten unter R.R.z.I. (Raubritter zu Ingolstadt) kennen.

Auch mein Göttergatte Bobby Berschneider versorgte die Besucher mit BVDM-INPUT. Nicht zu vergessen meine Söhne die nicht nur das Stand-

Personal auftrab hielten, nein - auch die Besucher mußten ranhalten, - und ich natürlich, um die kleinen Feinheiten im Bild festzuhalten...

Eine Standgröße sagt ja wirklich nichts aus,...- der Inhalt machts! So auch bei Ralf Köhl, der das MotorradKinderland und das BVDM Lederleasing-Programm vorstellte. Er hatte auch immer alle Hände voll zu tun, den soviel Motorradkinderklamotten-Anbieter gibt es auch nicht. So wie ich das beobachten konnte mußte er wesentlich weniger mit nach Hause schleppen als er mitgebracht hatte. Davon abgesehen war die Qualität der von ihm angebotenen Ware auch vom Feinsten, und die Preise auch richtige Schnäppchen.

Bei Roswitha Rösler welche auch das Regionalbüro Franken unter ihren Fittichen hat, war es das selbe. O.K. ihr Stand war zwar um einiges größer als der von Ralf, aber auch dort konnte man/-Frau sich vorkommen wie ein Hot Dog!

Spaß hatten wir alle das ist sicher, auch wenn man an die Menschenmassen denkt, die sich so durch die Gänge zwängten (mit Besucherzahlen brauche ich Euch wohl nicht zu füttern, die standen schon längst in den Motorradfachzeitschriften, aber in meinen Worten:

„Geschdeckt voll war's „!“.

Manch einer lies sich soweit schieben das er schon am BVDM-Stand vorbei war und bei den gelben Menschlein des Automobilclub's stehen blieben. Welch fataler Fehler! Diese beflügelten doch immer wieder die Standbetreiber ein Frage-Quiz zu starten...- mit Mikro !!!

Nein, das muß man

sagen, wir hatten viel zu tun, viel zu Lachen und für den BVDM kommt es noch auf was die Messe gebracht hat (Mitgliederzahlen), aber wir werden auf jeden Fall nächstes Jahr wieder vor Ort sein, zur IMOT 98.

Falls übrigens jemand mitmachen möchte: Wegen Motorradmessen kann er sich gerne bei unserem 1.Vorstand Harald Hormel melden. Leute werden für Veranstaltungen immer gebraucht, und Arbeit und Vergnügen geben sich dabei auf jedenfall immer die Hand.

Werner und ich wurden z.B. am Samstag nach der Messe von Gespannbauer Fritz Heigl aus dem Münchner Osten auf seinem Stand zu einem Bier eingeladen, wofür ich mich noch einmal ganz besonders's bedanken möchte, die Pfütze war echt vom feinsten.

Anbei habe ich Euch noch ein paar Foto's von der Messe damit Ihr seht wie es einem Messe-Team ergehen kann...

Tschüß
Eure R.N.
Babs B.





R.R.z.I. (Thomas Bauer)



Roswitha Rösler



Ralf Kühl

R.R.z.I. auf einem Schlachtroß fernab dem großem Treiben in Sola



Thomas... sag's ihm endlich !!!



Werner und Bobby ... was gibt es denn da zu lachen ???

... auch die kleinen wollten's wissen...



..und wenn ich erst mal groß bin,...- brabl brabl, dann hat's sich's aber ausgeschaukelt!!!

Dnepr - Gespanne

Export Modelle ab DM 5.300,--



Kostenlose Info

- Tele- oder Schwinggabel
 - Mit oder ohne Beiwagenantrieb
 - Mit TÜV und KFZ-Brief
 - Täglicher Ersatzteilversand
- Neu: Velorex-Seitenwagen ab Lager
Minibikes u. Motovelo 125 GS

Udo Haubrich

Generalimporteur

52391 Vettweiß - Kelz, Michaelstr. 73 Tel. 02424 - 2191 Fax.. -2746



Zur Umschreibung einer ausländischen Fahrerlaubnis

Ausgangsfall:

Zwei Ausländer reisen in die Bundesrepublik Deutschland ein:

Ümit stammt aus Istanbul in der Türkei, Rui aus einem Dorf im Süden Portugals. Ümit war in Istanbul Taxifahrer, während Rui sich als Landwirt betätigt hat. Beide haben ihre Fahrerlaubnisse bereits vor Jahren in ihrer jeweiligen Heimat erhalten. Da sie nun ihren ständigen Aufenthalt in Berlin haben und die Berliner Straßen noch zwei weitere Autofahrer verkraften können, haben sie sich mit der Bitte an die zuständige Behörde gewandt, die ausländische Fahrerlaubnis in eine deutsche umzuschreiben.

Der Herr vom Amt erteilt die Auskunft:

Ümit, der erfahrene Taxifahrer, muß die Prüfung der 'Befähigung zum Führen eines Kraftfahrzeuges' beim TÜV absolvieren - und zwar die theoretische und die praktische Prüfung. Rui, der portugiesische Landwirt, völlig unerfahren in Sachen Straßenverkehr, bekommt die Erlaubnis ohne Befähigungsnachweis.

Wie so oft stellt sich bei Verwaltungsakten nicht die Frage nach der Gerechtigkeit, sondern nach der Rechtmäßigkeit:

Entspricht die Auskunft der Behörde also den gesetzlichen Vorgaben?

Um es vorweg zu nehmen: Der Amtmann hat die Auskunft korrekt erteilt.

§§§§§

Wann muß eine ausländische Fahrerlaubnis umgeschrieben werden?

Mit einer ausländischen Fahrerlaubnis darf der Ausländer „im Umfang der nachgewiesenen Berechtigung“ ein Jahr nach Begründung seines ständigen Aufenthalts in Deutschland Kraftfahrzeuge führen.

Wenn also die ausländische Erlaubnis einem Ausländer das Motorradfahren gestattet, darf er auch in Deutschland damit fahren.

Nach Ablauf der Jahresfrist wird die Fahrerlaubnis ungültig.

Dies bedeutet im schlimmsten Fall, daß jemand eine Straftat begeht, wenn er dies nicht beachtet und länger als dieses eine Jahr ohne die notwendige deutsche Fahrerlaubnis in Deutschland fährt. Wenn auch die Behörde im Einzelfall den Nachweis zu führen hat, daß die Jahresfrist überschritten ist, empfiehlt es sich, dieses Risiko nicht einzugehen.

Bei welcher Behörde erfolgt die Umschreibung?

Dies ist von Bundesland zu Bundesland verschieden; regelmäßig ist es aber die gleiche Behörde, die auch für die Zulassung von Kraftfahrzeugen zuständig ist.

In Berlin wäre es das Landes-einwohneramt, Referat Fahrerlaubnisse / Personenbeförderung; in Nordrhein Westfalen sind es die Landkreise, in Hessen die Ordnungsämter beim Oberbürgermeister.

In Zweifelsfällen reicht ein Anruf im Rathaus zur Klärung.

Welche Voraussetzungen müssen für die Umschreibung gegeben sein?

Ganz wichtig ist, daß die ausländische Fahrerlaubnis zum Zeitpunkt des Umschreibungsantrages noch gültig ist. Internationale Führerscheine werden nicht umgeschrieben, es muß ein nationaler Führerschein vorgelegt werden.

Desweiteren ist zu beachten, daß 3 Jahre nach Begründung des ständigen Aufenthaltes in der Bundesrepublik der Antrag auf Umschreibung unzulässig wird. Ist diese Antragsfrist versäumt, kommt der Ausländer nicht umhin, eine neue Fahrerlaubnis zu beantragen; das bedeutet: Fahrschule, Sehtest, Erste-Hilfe-Kurs, praktische und theoretische Prüfung!

Eine weitere Voraussetzung ist, daß die Sachbearbeiter der Zulassungsstelle den Inhalt der Fahrerlaubnis auch verstehen können. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, bei Antragstellung auch eine beglaubigte Übersetzung des Führerscheins vorzulegen, um das Verfahren zu beschleunigen. Gegebenenfalls hilft eine kurze Nachfrage beim Amt, ob die Übersetzung erforderlich ist.

Die ausländische Fahrerlaubnis muß im Original vorliegen. Sofern das Original aus einem EU-Land stammt, wird dieses an die ausstellende Behörde zurückgesandt. Führerscheine aus anderen Staaten erhalten regelmäßig eine Eintragung, daß eine deutsche Fahrerlaubnis erteilt wurde. Im Einzelfall wird der ausländische Führerschein auch in Verwahrung genommen.

Eine weitere wichtige Voraussetzung für die Umschreibung ist Geduld. In Berlin vergehen lockere drei Monate von Antragstellung bis zur Aushändigung des umgeschriebenen Führerscheins. Ist der Antrag jedoch innerhalb eines Jahres seit Begründung des ständigen Aufenthaltsortes in der Bundes-

republik gestellt worden, verlängert sich die oben genannte Jahresfrist um die Bearbeitungszeit.

Wann ist eine neue Prüfung erforderlich?

Diese Frage interessiert natürlich am ehesten, da mit einer Prüfung wesentlich höhere Kosten einhergehen und eben das Risiko besteht, die Prüfungen nicht zu bestehen.

Zu unterscheiden sind bei der Beantwortung der Frage drei Gruppen von Staaten: EU-Staaten, Staaten, die in der Anlage XXVII zu § 15 StVZO genannt sind, und alle übrigen.

In der Anlage XXVII sind aufgezählt: Andorra, Island, Japan, Liechtenstein, Malta, Monaco, Norwegen, San Marino, Schweiz, Slowenien, Ungarn, die US-Bundesstaaten Alabama, Delaware und Missouri (Fahrerlaubnis der Klasse D - Missouri Klasse F - für PKW unter Beibehaltung der theoretischen Befähigungsprüfung) und Utah. Für Fahrerlaubnisse aus den EU-Staaten und den in der Anlage aufgeführten Staaten gilt:

Wenn die oben genannten Voraussetzungen vorliegen, erfolgt die Umschreibung in eine deutsche Fahrerlaubnis ohne weitere Probleme, d.h. Prüfungen.

Bürger anderer Staaten kommen nicht umhin, sowohl die theoretische als auch die praktische Prüfung bei einer technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr erfolgreich abzulegen. Im Gegensatz zum Ersterwerb und wenn die dreijährige Antragsfrist eingehalten wurde, ist es jedoch nicht erforderlich, daß Fahrstunden genommen werden. Wenigstens diese Kosten dafür fallen nicht an. Allerdings werden in all diesen Fällen auch der Sehtest und der Erste Hilfe Kurs zu machen sein.

Welche Kosten entstehen?

Die Kosten für die Umschreibung liegen in Berlin bei DM 58,00. In den anderen Bundesländern dürfte die Höhe nicht wesentlich davon abweichen.

Die theoretische und praktische Prüfung beim TÜV Berlin-Brandenburg kostet DM 170,00. Regelmäßig kommen noch die Kosten für den Sehtest in Höhe von DM 11,50 (Berlin) hinzu. Für den Erste-Hilfe-Kurs fallen bis zu DM 20,00 an.

Ein, zwei beispielhafte Problemfälle

Ein Libanese legte seinen Originalführerschein der Behörde vor. Diese verweigerte die beantragte Umschreibung mit dem Argument, der Antragsteller habe nicht nachgewiesen, daß die Fahrerlaubnis noch gültig sei. Weder aus dem Führerschein selbst noch aus der Übersetzung ginge die Wirksamkeit der Fahrerlaubnis eindeutig hervor.

Das Bundesverwaltungsgericht entschied zugunsten des Libanesischen

Kann er den Nachweis der Gültigkeit (oder Echtheit) nicht erbringen, muß er die Fahrerlaubnis neu erwerben - also: Fahrschule, theoretische und praktische Prüfung.

Der 1951 bei Neapel geborene Italiener lebt seit 1965 in der Bundesrepublik. Während eines Aufenthaltes in Italien erwarb er 1988 in seinem Geburtsort eine italienische Fahrerlaubnis. 1989 beantragte er die Umschreibung.

Keine Chance, sagte die Behörde und das Ver-

waltungsgericht Frankfurt (Main):

Voraussetzung für die Umschreibung ist, daß der Ausländer zum Zeitpunkt des Erwerbes einer (ausländischen) Fahrerlaubnis seinen Lebensmittelpunkt im Ausland habe. Dies ist jedoch in diesem Beispielfall nicht gegeben.

Der letzte Fall macht wohl auch deutlich, daß es nicht (legal) funktionieren wird, wenn ein Deutscher z.B. in Ungarn seine Fahrerlaubnis erhält und nun die Umschreibung in eine deutsche Fahrerlaubnis beantragt.

Noch Fragen?

Anruf oder Kurzmitteilung an den Verfasser genügt.

Carsten R. Hoenig
Pestalozzistraße 66
10627 Berlin
Tel.: 030 - 327 02 880
Fax.: 030 - 327 02 881



Liebe Leserinnen und Leser!

Heute kann ich Euch wieder einen Leckerbissen ganz besonderer Art anbieten. Aber vorab mal ganz „Banal“:

Nach jedem „alten“ folgt etwas „neues“. Ist eigentlich ganz klar, oder ?? Nur wird eben alles neu benannt. Bei Filmen gibt es Teil 1, Teil 2, usw. - ob allerdings der zweite Teil besser ist als der erste, oder nur ein Abklatsch vom selbigen vermag jeder selbst zu entscheiden. Kritiker haben eben auch nur ihren „ganz eigenen“ Geschmack. (Daß man/-Frau den selben hat kommt auch ab und zu mal vor.) Genauso bei Motorrädern, bei welchen (meistens) „die neue“ gesagt wird und sich „eh“ jeder seine eigene Meinung über die Verbesserung bildet, egal was ein Tester sagt. So ist es jedenfalls bei mir! Bei Büchern sagt man Neuauflage, oder 1., 2., 3. Auflage was dann aber meist eine Verbesserung ist.

Vor nicht allzu langer Zeit habe ich Euch ein Buch über die Isle of Man, sprich der Tourist Trophy vorgestellt. Jetzt schießt die Autorin Maria Keck (mit gleichnamigen Verlag) den Vogel ab. Bei dieser Auflage sorgt Maria wieder für ein sicheres Stirnrunzeln, Schmunzeln, oder in meinem Fall sogar für Lautes Gelächter. Ich sitze eben in der S-Bahn nach München, Hauptverkehrszeit und lese da einen Spruch, wie: „Ein Unfall mit Schaf sorgt in froher Runde bestimmt für Gelächter!“ Wenn Ihr jetzt noch den Zusammenhang kennen würdet, wüßtet Ihr wie Blöd mich die Leute angesehen haben weil ich so laut loslachen mußte!!! Aber ganz im ernst, sogar für diejenigen die das erste Buch schon gelesen haben bleibt nichts anderes übrig als zugeben zu müssen, daß dies mehr als nur eine Verbesserung des Outfits ist. Auch Helmut Dähne, Rennfahrer und Leiter der Public Relations bei Metzeler, der an insgesamt 12 TT's teilgenommen hat unterstützt Maria Keck in ihrem Werk mit einem Beitrag. Inhaltlich ist das Buch wieder mit soviel Informationen ausgestattet, daß auch so eine wandelnde Katastrophe wie ich kein Problem mehr offen hat. Es gibt wirklich nichts was fehlt. Helmut Dähne meint auch, wenn er das Buch von Maria schon früher gelesen hätte, würde er die Insel viel besser kennen. Also ran an den Speck, Lesen und selbst hinfahren. Ach ja, ist es Euch schon mal passiert, daß ein Flugzeug im Überflug war und Ihr deswegen eine rote Ampel hattet, nein? Na, dann lest Euch mal Marias Buch durch, das allein ist schon ein einziges Abenteuer! Falls Ihr dann Lust auf einen Trip zur Insel oder zur TT verspürt und selbst hin fahrt, würde ich mich ganz besonders über eine Ansichtskarte freuen (falls wir uns dort nicht treffen sollten...).

Praktische Angaben:

Zweifarbiger Einband, 131 Seiten, 26 schwarz/weiß Fotos, 8 Abbildungen, Größe 18x12 cm. ISBN 3-9805401-0-3 zum Preis von DM 24,80/Stück. Titel: Isle of Man- Tourist Trophy, Motorradfestival, Der Reise(ver)führer zur Insel und Rennen
Der Bezug ist über den Buchhandel oder direkt bei Maria Keck gegen Vorkasse möglich.

Die Adresse:

Maria Keck
Wallstadter Str. 4a
63811 Stockstadt
Tel.: 06027/1681
Fax: 06027/3589

Fazit,... (meine Meinung)

Maria kann zurecht stolz auf Ihr Werk sein, das Geld ist es echt Wert!
Babs B.



Mit 17 (KW) hat man noch Träume...

Die Zeit meines aktiven Motorradfahrens war schon fast so lange her wie gleichnamiger deutscher Schlager, und mein Sturzhelm hing schon bald zwanzig Jahre ungenutzt an einem Nagel in der Garage.

Trotzdem betrachtete mein „gewesenes Motorradfahrerherz“ die Yamaha meines neuen Kollegen mit liebevollen Augen.

Und wie die Unterhaltung so zu Tage bringt, daß auch er, genauso wie ich, eine liebe Frau mit drei Kindern zu Hause hat, und sich trotzdem noch sein „Hintertürchen zur Freiheit“ bewahrt hat, keimt das Pflänzchen der Motorradbegeisterung wieder in mir auf.

Bereits nach kurzer Zeit kreisten unsere Unterhaltungsthemen wieder um das Totgeglaubte Hobby. Schon streckten wir beide die Nase ganz tief in Motorradzeitschriften, und suchten fiktiv für mich ein Motorrad aus. Dies alles liegt nun gut ein Jahr zurück und heute habe ich mit meiner kleinen 250er Dominator schon 3000 vergnügliche Kilometer heruntergespult, und bin wieder so begeistert wie 1973 mit meiner BMW R 75/5.

Aber was will ich denn damit sagen?

Da wagt ein braver Familienvater, den Wiedereinstieg in sein altes Hobby, investiert ein paar Tausender „Risikokapitel“, und kauft sich „vorsichtshalber“ nur eine zweihundertfünfzig mit ganzen

vierundzwanzig PS. Und was passiert? Der bescheidene Einstieg weckt alle Freuden vergangener Zeiten, denn der Umgang mit dem kleinenhandlichen Fahrzeug wird nicht zum Kampf von Mann gegen Maschine, sondern zum streßfreien Genuß ohne Reue. Neidlos auf die „Domteure“ der Fünfhundertboliden halte ich meine Nase bei Tempo hundert in den Wind und schwinde mit meiner „Kleinen“ durch die sanften Kurven unserer Landstraßen in der Oberpfalz.

Wie man sieht kann man auch mit 17 (KW) noch Träume haben und diese verwirklichen.

Und die Moral von der Geschicht’:

Ein „Dickes“ bike das braucht man nicht.



Rainer Michtl

Kleine Fluchten.

Gab es da nicht vor Jahren einen preisgekrönten schweizer Spielfilm gleichen Namens? Ich kann mich schwach erinnern, daß es dort um einen Bauernknecht ging, welcher sein Arbeitsleben in ein und dem selben Dorf verbracht hat, und sich von seiner ersten Rente, zum Unverständnis aller, ein Mofa kauft mit dem er nun seine Umgebung „ERFÄHRT“. Recht feinsinnig wird da gezeigt, wie sehr sich der alte Mann freut, bekanntes hinter sich zu lassen, und die Welt „Draußen“ ein

Und schon bin ich an dem Punkt.

Warum ist es eigentlich immer wieder so reizvoll, die Honda aus der Garage zu holen und zu einem Zielort zu fahren, welcher schon nach wenigen Kilometern so an Bedeutung verliert, daß er schließlich, wieder Zuhause angelangt, nur als eine von vielen schönen Impressionen im Gedächtnis verbleibt? Und warum geht es mir bei so einer Spazierfahrt immer so „verdächtig“ gut, sodaß dieses Gefühl mitunter tagelang die Stimmung hebt?

Schon lange liegt die Illusion hinter mir schneller oder besser als mit dem Wagen zu fahren. Das Befriedigende des Geschwindigkeitsrausches vergangener Tage war schon damals mehr Streß und Nervenkitzel aber doch niemals „Balsam für die Seele“.

Mittlerweile ist für mich auch die „männliche herbe“ Ausstrahlung des Bikers auf das andere Geschlecht schon lange kein Grund mehr auf’s Motorrad zu steigen - es muß wohl doch etwas ganz anderes sein.

Es ist der einfache Wunsch wieder ein bißchen etwas von der Welt zu „ERFAHREN“ - sich einen kleinen Freiraum zwischen Familie und Beruf zu schaffen - nicht besonders schnell irgendwo anzukommen - Es ist viel mehr die Sehnsucht die Welt unter meinen Springerstiefeln ganz unmittelbar auf mich wirken zu lassen, ohne durch die Blechschachtel (genannt Auto) abgeschirmt zu sein. Kein Beifahrer oder Autoradio bedarf meiner Aufmerksamkeit, frei fliegen die Gedanken meinem Motorrad gleich über die Landstraße. Mit jedem Fußabdruck den ich an einer Einbiegung oder beim Ampelstop auf den Teer setze, begreife (= berühre) ich die Situation meiner Fahrt. Wenn ich also am Gasgriff drehe, will ich die wechselnden Gerüche von Stadt und Land genauso hautnah erleben,

wie den Übergang der Kühle einer Walddurchfahrt zur heißen Teerstraße. Ich will sanft in die Kurve hineinschwingen und nicht von der Fliehkraft in den Gurt des Fahrersitzes hineingedrückt werden.

Im Auto habe ich immer das Gefühl für die Zeit der Fahrt auf die Position eines „unbeteiligten Zuschauers“ in einer „Reality-TV“-Sendung reduziert zu sein. Die Wirklichkeit beginnt erst jenseits meiner Windschutzscheibe.

Und wenn ich die schönste aller Straßen befahre, so befährt sie eigentlich NUR mein Wagen, und nicht ich. Denn das Plüsch und Plastik meiner „Blechdose“ vermindert den direkten Kontakt zur Umwelt. Die Erinnerungen sind immer nur aneinander gereimte Bruchstücke der Momente in denen ich den Wagen verlasse und am Geschehen teilnehme. Und jetzt bin ich soweit, daß ich formulieren kann, warum ich es manchmal gar nicht mehr erwarten mag wieder nach dem Sturzhelm zu greifen.

Es ist die sinnliche Komponente der Fortbewegung, welche das Motorradfahren so reizvoll macht

... Nie wird die Luft der Frischluftdüsen das Gefühl des Fahrtwindes ersetzen, wenn dieser um die Nase bläst.

Rainer Michtl

Sex & Trucks & Rock'n'Roll

Erfahrungen eines „Hobby-Spediteur´s“ oder „die Leiden des „Jungen“ W.“

5 Tage vor der IMOT: Schreck las nach

ich hab keinen Möbelkoffer vorgebucht. Ein Griff zum Telefon, Hannelore, Chefin von „Auto Walter“ beruhigt mich. Mittwoch und Donnerstag kein Problem, Sonntag kannst ihn in der Früh holen, Montag abend bringst ihn wieder. Gut wenn man, wenn auch nur weitläufig verwandt ist. Mittwoch früh on the road again auf der Strecke nach Geiselhöring kenn ich mittlerweile jeden Leitpfosten mit Vernehmen. Zwei Gespanne und einen Seitenwagen einladen, kurzer Ratsch, was gibt's neues, ach ja der bestellte Squire Hänger steht in Dingolfing, liegt praktisch am Weg. Zum Glück hab ich ja genügend Erfahrung mit meinem Haupt-Großhändler, da wird von Haus aus etwas mehr Zeit eingeplant. Rückweg nach Puchheim easy und ziemlich ereignislos.

Donnerstag morgen mit frischem Schwing, immerhin hab ich ja 4 Stunden geschlafen auf dem Weg zu Ralf Kühl nach Moosinning, entgegenkommender Lkw auf der verbindungstraße nach Dachau, rechts sind Bäume und der Graben - das war der Außenspiegel. Anschließend fruchtlose Diskussion zwischen „Profi“ (Ich fahr seit 3 Jahren diese Strecke!) und fahrer eines Miet-Lkw (wie ich meinen Führerschein gemacht habbst Du mal in der kurzen Hose hinter der Blechmüsi hergefahren).

Man einigt sich: jeder zahlt seinen kaputten Spiegel selber. Völlig unbeeindruckt von diesem kleinen Zwischenfall („verdammter Idiot, der Teufel soll dich holen“) durch den „guten Morgen - Stau“ auf der B 471 nach Moosinning zu Ralf. Doch selbst guter Espresso und schlechte Nachrichten. Ein Messestand ist noch nicht angekommen. Nach mehreren Telefonaten frei nach Buchbinder Wanninger die klare Lösung: Stand liegt bei Bahntrans in Unterschleißheim, kaum 30 Kilometer Umweg also los. Mit dem Messestand an Bord dann endgültig zum MOC nach Freimann. Messeaufbau as usual, fluchende Lieferwagenfahrer, Gedränge in der Aufbauzone, hast Du genügend Doppelklebeband dabei - nein, sch..... ich auch nicht, kleben wir den Tep-

pich eben nicht rundherum an. Abladen von Gespannen per Hubbühne unter Mithilfe freundlicher Kollegen, „knapp kennst Du auch nicht ? Entweder paßt oder paßt nicht“ - „Wieso geht nicht - gibts nicht“, das Seitenwagenrad der Suzuki Bandit war mit mindestens zwei Zentimetern auf der Ladekannte.

Sonntag abend Standabbau, Lastwagen reinholen, ein Gespann rein, Klamotten ect. vom MoKi reingeschaufelt, ab nach Moosinning Gespann raus, Klamotten verstauen, ab zur IMOT „Rest“ sprich Teppichboden, zwei Gespanne, einen Seitenwagen allein einladen und ab nach Hause. Ausschlafen von 2.00h früh bis 7.00h, aufstehen, Lkw richtung Geiselhöring schippem, Gespann abladen, Leerfahrt nach Moosinning, ein Gespann holen und weil ich schon dabei bin, gleich noch ein Kundengespann zur Reparatur in Kaltenberg aufgeklaut.

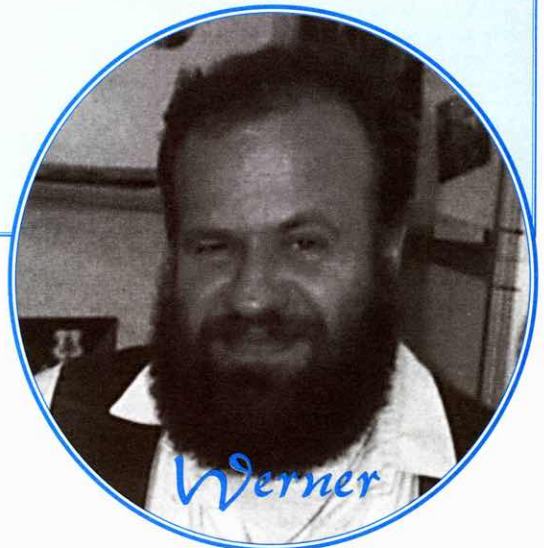
Alles Zuhause ausladen, Lkw zur Vermietfirma zurückbringen,---uff geschafft.

IMOT gut überstanden, ab unter die Dusche, ein Weißbier, ein Bett.

Und der Sex?, habt Ihr euch mal die Mädels vom Dakota Leather's angesehen - wenn man da nicht nervös wird, ist man entweder blind oder schon aus dem Rennen.

Trucker - Werner

P.S.: Den Rock'n'Roll gab's natürlich aus dem Radiorecorder.



*Motorradfahrersegnung in Eich am
12.04.1997 um 13.30 Uhr*

Informationen können bekommen werden bei:

Motorradfreunde Eich
Familie Joachim Vierheller
Tel.: 06246/ 7795

**Katholisches Pfarramt
Gimbsheim-Eich**
Pfarrer Gugerel
Tel.: 06249/5456

oder

O(h)ris und andere Sinnesorgane

Die Termine für 1997 stehen.

Halt.

Was ist eigentlich eine Ori? Bssssssssss. Erst einmal ein paar Jahre zurück.

Ich fing durch meinen Bruder Peter ganz ahnungslos mit den Oris an. 1982 „Fährste mit? Der MFG Köln macht 'ne Frühlingsfahrt.“ „Jow, ich bin dabei.“ Rauf auf die MZ und hinter Peter's BMW nach Köln Königswinter. Parkplatz. Einige Motorräder und ihre Fahrer sind schon da. Unterlagen werden verteilt.

Man beginnt mit der Ausarbeitung in der Karte, Zeiten rechnen, planlose Fragen an Peter stellen usw. Dann kam der Start. (Bei diesem Geschreibe ist endlich mein Sohn eingeschlafen)

Wichtiger Tip meines Bruders „Wenn du nicht mehr weiter weist und dir das grüne BMW-Gespänn über die Füße läuft, fahr' einfach hinterher und versuch' dich neu zu orientieren.“ Gesagt, getan.

Das Ende war: ich habe mich mit der MZ hinter dem grünen Gespänn fast festgefahren, nach dem diese auch falsch waren.

Fazit: Tankstelle, Hochdruckreiniger, dicker Hals. Nie mehr wieder, dachte ich zuerst. Doch wer einmal Honig geschleckt hat, scheut keine Bienen.

Erster Grundsatz: Wenn de nicht weißt, wo de bist, fahr' erst recht nicht blöd hinter einem anderen hinterher.

Zweiter Grundsatz: Weitermachen.

So fuhr ich von einer Orientierungsfahrt zur nächsten und erweiterte meine Grundsätze. Den ersten Höhepunkt erzielte ich dann bei der 2. Luxemburg-Ori des MC Hilden 1986, wo ich ganz oben auf dem Treppchen stand. Doch das alleine ist es gar nicht, wie ich erst später feststellte. Denn man fährt zwar gegen einander, aber auch miteinander und das ist, in meinen Augen, der große Reiz. So trifft man sich in Schweigen am Weintor, sitzt abends in Weickersgrüben bei einem Bier (o.a. für Peter) oder legt in Luxemburg sein



Jahresauswertung der Touren Trophy 1996



Schweigen am Weintor



Zeitkontrolle im Spessart

Würstchen auf den Grill. Jede dieser Veranstaltungen hat Ihren eigenen Charakter, sportlich oder gemütlich. Landschaftlich dürfte für jeden etwas dabei sein. Und am Ende gibt es im Rahmen der Touren Trophy eine Jahresauswertung mit Herbstausfahrt.

Doch nun zum Anfang. Wer mehr zu dieser/diesen Veranstaltung/en wissen möchte oder vielleicht die Grundsätze, die sich bei mir oder anderen so angesammelt haben, sollte doch einfach einmal bei einer der Veranstaltung vorbei schauen.

Infos:

Es gibt ein Übersichtsheft, wo Termine der Touren Trophy 1997 und kurze Erläuterungen zu diesen Veranstaltungen enthalten sind. An dieser Stelle schon einmal ein Dankeschön an Hans-Hermann Dierßen, der sich für die Erstellung des Übersichtsheftes stark gemacht hat.

Willi Tiegelkamp

1. Jumbofahrt Steinhöring

Vor einem Jahr reifte in den Köpfen zweier Gespannfahrer aus den Reihen der Motorrad und Gespannfreunde Buch eine unterstützenswerte Idee:

Eine Ausfahrt von Gespannen mit Behinderten nach dem Vorbild des Jumbo-Trek's in Holland. Durch die Kontakte zum Betreuungszentrum Steinhöring war der Ort der Veranstaltung von vornherein klar. Der Leiter Herr Anton Karl, „TONI“ fährt schließlich auch Motorrad, so daß die Berührungängste zu den Motorradfahrern nicht allzu groß waren. Der Termin Juli '96 paßte auch sehr gut da das BZ Steinhöring in diesem Jahr 25jähriges Bestehen feiert.

Aber die Organisation! Florian, Peter und Tom haben bestimmt manches graues Haar dabei geerntet. Eine Fahrstrecke wurde Ausgetüftelt, nicht zu kurz und nicht zu lang, mit wenig Verkehr und landschaftlich reizvoll. Die Mannschaft des BZ erklärte sich bereit für Kaffee und Kuchen sowie das Abendliche gemeinsame Grillfest zu sorgen. Florian machte Werbung für das Unternehmen unter anderem natürlich in der Ballhupe, über das Regionalbüro München und auch Persönlich an dem Stammtisch in München/Haidhausen. Aus Organisatori-

schen Gründen wollte man sich auf ca. 20 Gespanne beschränken, schließlich war es die Premiere und sowohl den Leuten des BZ als auch den Organisatoren und den Potentiellen Chauffeuren mangelte es an Erfahrung mit solchen Aktionen.

Der große Tag war gekommen, die Betreuer sprachen ja schon seit Tagen von nichts Anderen, die Wetterprognose war vielversprechend und nach und nach Trudelten die Gespannfahrer ein. Vom schon etwas angejahren MZ-Gespann bis zur ein-einhalb Jahr alten Guzzi mit Zweisitzer-Boot eine bunte Mischung. Jeder Fahrer bekam seine Startnummer zugeteilt und dann wurden die Mitfahrer ausgelost. Anfängliche Skepsis wich schnell der Begeisterung. Mit Florians Guzzi-Gespann vorweg, schön in einer Reihe, 16 Gespanne dazu 6 Solo-Motorräder, als Abschluß der Betreuerbus, so ging's Vorsichtig los zur ersten Runde. Kleine Straßen, sogar ein Stück Schotter war dabei, herrliche Landschaft, Verwunderung bei den Anwohnern und strahlende Gesichter der Mitfahrer. Auch wenn die Gespannfahrer Individualisten sind und solche „Almauftriebe“ spricht Kolonnenfahrten nicht unbedingt lieben klappte auch das ungeprobt hervorragend. Nach dieser ersten Runde war Kaffeepause und Fahrerbesprechung angesagt. Einhelliger Tenor: Toll, aber wir müssen etwas schneller als 40 fahren, sonst Staut's sich zu sehr. Aber die Betreuer! Jetzt wollten alle mit, die einen am liebsten gleich wieder, die anderen jetzt auch und am besten

sofort. Die Betreuer hatten richtig Mühe alle so einzuteilen, daß kein Streit entstand. Bei den Mitfahrenden waren alle Altersgruppen zwischen 16 und 60 vertreten, aber keiner war dabei der sich fürchtete oder gleich wieder aussteigen wollte. In Steinhöring werden Behinderte mit Geistiger- oder Mehrfach Behinderung betreut. Unterschiedliche Grade der Behinderung ließen zu manche auch auf der Solomaschine mitzunehmen; auch eine Mutter eines Behinderten, immerhin schon 60 lies es sich nicht nehmen eine Runde auf dem Soziussitz meines Gespanns mitzufahren. So wurden statt der Geplanten drei, deren Vier Runden gefahren um wirklich alle mitkommen zu lassen. Beim gemeinsamen Abendessen wurde dann vereinzelt die Frage laut: Kommt Ihr wieder?

Ein kleiner „gesellschaftlicher“ Höhepunkt stand noch aus. Die Verleihung der „Tapferkeitsmedaille“ an Jede und Jeden, der Mitgefahren war. Eine nette Idee der Motorradfreunde Buch. Jeder Fahrer bekam außerdem einen Schlüsselanhänger zur Erinnerung, und sodann wurde beschlossen diese Jumbofahrt im Juli fest zu Etablieren. Abschließend möchte ich mich bei der Organisation, bei der Leitung des BZ, bei den Fahrern und natürlich bei den Tollen Mitfahrern herzlich bedanken.

Motorradfahrer sind eben auch sozial engagierte Leute und es hat allen riesig Spaß gemacht.

Bis Juli, aber dann etwas größer, Info's Regionalbüro München.

Werner

James T. Bieberl

Die am heißesten umkämpfte Klasse (Seitengesteuerte Tourenmonster) wurde 1996 leider gesprengt. Der ernstzunehmende Anwärter auf den höchsten Platz auf den Treppchen hatte es nämlich geschafft sich selbst durch einen Trainingssturz zu eliminieren. Rein aus Solidarität wurde diese Klasse letztes Jahr nicht gestartet. D.h.: Sie haben mir den Pokal fürs nächste Jahr aufgehoben.

Die Moral von der Geschicht

*Gespannfahrer
fahr Solo nicht!*



**Motorrad-Gespann-Technik
Werner Gottstein**

Puchheim/München
☎ 089 - 800 2141

**DER Gespann-Spezialist
im Raum München**

Seitenwagen & Gepanne von
GVG Sauer EML
sowie anderer Hersteller

**Kfz-Meister & Gespannbauer,
kein Laden daher persönlich
am besten telefonisch für Sie
von 19 bis 22 Uhr erreichbar!**

Dr. Dauerbruch zum Thema Russen- gespann!

Der Goldene Schnitt: 10cm rechts des rechten Lenkergriffs senkrecht nach unten und dann von vorne nach hinten durchziehen. Was rechts fällt kann in überarbeiteten Zustand verwendet werden, - was links liegen bleibt kann man maximal zu Armierung des Werkstattbodens verwenden.

Prof. Dr. Dauerbruch
(W.G.)

Transdanubien 1996

Montag Morgen. Strömender Regen. Pünktlich um 9.00 Uhr steht Robert (mein Kompanion der diesjährigen Ungarn-Tour) bei mir vor der Tür. In Anbetracht des schlechten Wetters beschließen wir, erst noch ausgiebig zu frühstücken. Da jedoch keine Besserung der Witterungsverhältnisse in Sicht ist, geht's um Punkt 10.00 Uhr mit unseren, bereits etwas in die Jahre gekommenen, Suzukis los.

Von Regensburg auf der A3 über Passau und den Grenzübergang Schärding gelangen wir nach Österreich. Wegen des strömenden Regens kommt der Verkehr nur schleppen voran, trotz Regenkombi macht sich allmählich die Nässe bemerkbar, die sich schön langsam einen Weg durch unsere Klamotten bahnt. Immer häufiger werden die Zwischenstops, bis wir endlich Wien erreichen. Dort begeben wir uns auf dem schnellsten Weg zur nächsten Jugendherberge. Das bereitet uns jedoch auf Grund des Wiener Einbahnstraßen-Wirrwarrs erhebliche Probleme. Endlich in der Jugendherberge angekommen entledigen wir uns der mittlerweile völlig durchnässten Klamotten, und beginnen beim abendlichen Stadtbummel durch Wien allmählich, unseren Urlaub zu genießen.

In der Wiener Altstadt reihen sich gemütliche Pubs und Restaurants aneinander. Zufälliger Weise stehen wir plötzlich mitten in einem Stadtfest und suchen uns gerade einen Platz, als wir bereits von einem überdimensionalen Bodybuilder nach unserer Herkunft befragt werden. Als wir uns als Bayern outen (was auch auf Roberts Kutte zu lesen ist), hellt sich die Miene des Mannes auf. Denn auf Grund früherer Auseinandersetzungen rivalisierender Motorradgangs sind Biker im Wiener Nachtleben keine willkommenen Gäste, so erklärt uns der mittlerweile freundliche Herr, auf dessen Jacke deutlich das Wörtchen 'Security' zu lesen ist. In Wien herrsche bei solchen Veranstaltungen deshalb Kuttenverbot für Einheimische.

Wider Erwarten hat sich das Wetter am nächsten Tag entscheidend gebessert

und wir begeben uns in Richtung Budapest. Nach zwei längeren Aufenthalten in Warteschlangen vor der österreichisch-ungarischen Grenze, sowie vor einer, darauf folgenden Mautstelle sind wir hungrig geworden. Direkt nach der Mautstelle verlassen wir die Autobahn und tuckern auf einer Landstrasse nach Győr. Unterwegs weckt ein etwas außergewöhnliches Restaurant unser Interesse. Es heißt Elvis-Market und sieht eigentlich ganz normal aus, wäre da nicht ein vierpropelliges Passagierflugzeug, das mit dem Heck in der Glasfassade steckt. Darunter erstrecken sich zahlreiche Sitzgarnituren, das Flugzeuginnere ist zur Bar umfunktioniert. Wir suchen uns im Schatten des Flugzeugrumpfes einen Platz und bestellen zwei Schnitzel 'Ungarische Art'. Nach einem vorzüglichen Mittagessen (für kleines Geld, obwohl wir uns noch im Westen Ungarns befinden) setzen wir nun unseren Weg fort.

Am späten Nachmittag erreichen wir schließlich Budapest und begeben uns, nach einer ausgedehnten Kaffeepause, auf die Suche nach einem Campingplatz, was sich jedoch als extrem schwierig, bzw. aussichtslos herausstellen sollte. Der einzige, in Budapest existierende Campingplatz ist nämlich gerade geschlossen. Das stellen wir jedoch erst fest, als wir bereits mit den beiden betagten Suzukis bei stockfinsterner Nacht die Stadt durchkämmen. Weil in Budapest auch wildcampen (wäre sowieso viel zu gefährlich) unter Strafe gestellt ist, fragen wir an der nächsten Tankstelle um Rat.

Zuvor geraten wir jedoch noch in die Fänge der Ordnungshüter, als wir eine Uferstraße befahren, vor der ein weißes (mit blauen Hieroglyphen verziertes) Schild prangt. Nach dem uns zwei Polizisten auf bayerischen Gummikühen (!) gestoppt hatten, machen sie uns unmißverständlich deutlich, daß wir auf dieser Straße nichts zu suchen haben. Also kehren wir um. Prompt werden wir an der Tankstelle fündig. Ein älterer Herr mit grauem, schütterem Haar,

der sich später als Tankstellenpächter herausstellt, bietet uns bei sich zu Hause eine private Unterkunft an. Sein zu Hause läge allerdings am anderen Ende der Stadt, dahin sollten wir ihm folgen. Gesagt, getan - schon rollen wir hinter seinem Lada quer durch die Stadt. Zugegeben - etwas mulmig wird uns schon, als immer weniger Häuser die Straße säumen und auch die Straßenbeleuchtung immer spärlicher auszufallen scheint - aber plötzlich stehen wir vor einem wunderschön renovierten Anwesen, das sogar einen eigenen Tennisplatz sein Eigen nennen kann. Der sehr gastfreundliche Vermieter entpuppt sich nach kurzer Unterhaltung außerdem als Tennis-Trainer. So nahm er schon des öfteren mit seinen Schülern an internationalen Turnieren in Deutschland teil. Im Wohnzimmer angekommen stellt er uns sogleich seine Familie vor. Seine ebenso freundliche Gattin führt uns zu unserer wirklich komfortabel und liebevoll eingerichteten Schlafstätte.

Am nächsten Morgen weckt uns der Duft von Kaffee und frischen Brötchen - auch das Frühstück - erste Sahn.

Mit der Straßenbahn geht's dann vom jüngeren Stadtteil Pest im Osten zur Stadtmitte. Überquert man von dort aus die Donau, die hier übrigens schon ziemlich breit geworden ist, so befindet man sich im westlichen Stadtteil Buda (daher der Name Buda-Pest). Der Teil Pest, der vor allem durch die Ansiedlung verschiedener Industrien entstand, wurde erst 1873 mit Buda vereint. Will man vom einen Stadtteil in den anderen so sollte man wohl (auf Grund der Breite der Donau), eine der antiken Brücken zu Hilfe nehmen. Derer gibt es viele: die Freiheitsbrücke, die Elisabethbrücke, die Kettenbrücke und nicht zu vergessen, die Margaretenbrücke, die (mittels einer Abfahrt in der Mitte) zur Margareteninsel führt.

Diese Insel ist wohl eine Art Erholungspark für die Bevölkerung: Sie wartet mit Springbrunnen, Pferdekutschen (sieht man sonst nur noch auf dem Land- und dort auch sel-

ten), gepflegten Parkanlagen und Imbissständen auf.

Der weitere Rundgang führt uns auf die Fischerbastei, einen antiken Festungsschnitt Budas, den im Mittelalter die Fischerzunft zu verteidigen hatte. Von hier aus hat man den wohl besten Ausblick über weite Teile der Stadt, außerdem gibt's hier ein gutes Lokal. Hat sich also der beschwerliche Weg doch gelohnt, denn der Höhenunterschied zwischen Bastei und Stadt ist beträchtlich.

Während unseres Stadtbummels haben wir nebenbei genügend Gelegenheit, die heimische Motorradzene genauer unter die Lupe zu nehmen. Dabei fällt auf, daß sich einheimische Biker relativ wenig um Verkehrsregeln kümmern, Wege abseits der Straße bevorzugen, den Helm wohl meist zu Hause lassen (vermutlich um ihn zu schonen) und sogar während des Motorradfahrens rauchen! Aber es gibt auch rühmliche Ausnahmen!

Die Motorräder, die in Ungarn so bewegt werden, sind jedoch ein Augenschmaus für jeden Bastler: Zum Ratbikes umfunktionierte Gummikühe, abenteuerliche Gespannbauten, meist mit MZ- oder Simson- Antrieb, sowie Hardcore-Enduros auf Vollcross- Basis (Blinker etc. sind im Laufe der Zeit abgefallen) sind hier keine Seltenheit. Einfallsreichtum ist gefragt in einem Land, indem ein Motorrad fast genausoviel kostet wie in Deutschland- bei völlig anderem Einkommen! Und auch die Preise für Gebrauchte sind immens, wie wir bei der Lektüre einer heimischen Szenezeitschrift feststellen können. Nummernschilder bastelt man sich in Ungarn übrigens am besten selbst (ist halt doch einfacher).

Zurück bei der Gastfamilie erklärt man uns, daß das Leben in der Stadt wegen der vielen westlichen Touristen ständig teurer wird. Das wirkt sich vor allem auf ungarische Beamte aus, denn deren Bezüge werden immer erst zeitlich verzögert erhöht.

Tage darauf setzen wir unsere Reise fort und erkunden Ungarn gen Osten. Unsere Reise führt uns nach Kecskemet, wohl eine der größten (nach Budapest) und prunkvollsten Städte des Landes. Hier gibt's zwar keine Möglichkeit mehr, sich mit Deutsch durchzuschlagen, aber mit einem freundlichen Lächeln im Gesicht und dem Wörterbuch in der Hand trifft man hier

auf ebenso freundliche wie aufgeschlossene Menschen.

Auf unserer weiteren Fahrt stellen wir fest, daß Ungarn nicht gerade der Himmel der Motorradfahrer ist. Denn wir tuckern meist über gerade, systematisch geplante Straßen, Kurven sind hier eine absolute Seltenheit und sind nur bei intensivster Suche ausfindig zu machen. außerdem beträgt die Höchstgeschwindigkeit für Motorräder außerhalb geschlossener Ortschaften 80 km/h, auf Kraftfahrstraßen 100 km/h und auf Autobahnen 120 km/h. Nur die Spritversorgung ist kein Problem. Sogar für meinen Miniatur- Chopper- Tank ist eine optimale Bleifrei- Versorgung gewährleistet. Nur an die Spritortenangabe mittels Oktanzahlen müssen wir uns noch gewöhnen.

Daß wir im Laufe des Tages noch eine Cross- Strecke ausfindig machen ist eigentlich purer Zufall. Wir haben uns nämlich verfahren und fragen einige spielende Kinder nach dem richtigen Weg. Daraufhin machen uns zwei Jungen auf eine Abkürzung aufmerksam, erwähnen jedoch, daß es sich um eine schlechte Strecke handelt. Zu allem entschlossen machen wir uns auf den Weg und bleiben prompt im Schlamm stecken. Während ich mich mit meiner, bedeutend leichteren Chopper relativ schnell aus dem Dreck retten kann, gräbt sich Roberts GSX immer tiefer in den Matsch. Als wir es endlich geschafft und wieder festen Boden unter den Füßen haben sehen wir alle (Fahrer+ Maschinen) aus, wie nach einem wilden Schlamm- Catchen.

Ziemlich erschöpft setzen wir unsere Reise fort und beschließen, bei der nächsten Gelegenheit unser Zelt aufzuschlagen, denn es beginnt allmählich zu dämmern.

Also biegen wir nach Bugac in einen Feldweg ein, in der Hoffnung hier ein idyllisches Stück Wiese, etc. vorzufinden. Nach einer kurzen Etappe durch ein Waldstück, finden wir uns plötzlich auf einer Lichtung wieder, auf der sich eine Gaststätte namens 'Bugaci Csarda' befindet. Mit freundlicher Genehmigung des Inhabers stellen wir unser Zelt auf einer Wiese gegenüber auf, wo sich bereits ein deutscher Wohnwagen befindet. Ziemlich hungrig begeben wir uns ins Innere der Gaststätte und trauen unseren Augen kaum: An der Wand des vornehmen Restaurants prangen zahlreiche Fotos und Schreiben der Queen von England, die von einem kürzlichen Aufenthalt der selben zeugen. Bei näherem Hinsehen entpuppt sich der Gasthof nämlich als renommierter Reiterhof, der der pferdebegeisterten Queen sichtlich gefallen hat (Dankesschreiben). Auch wir kommen am nächsten Morgen in den Genuß der hervorragenden Vorführungen und lernen sogar, wie man mit einer Peitsche umgeht. Unsere Versuche, diese zu beherrschen grenzen jedoch eher an Selbstverstümmelung.

Unsere weitere Reise führt uns, vorbei an vielen rietgedeckten Häusern, dann noch an den Plattensee, die wohl bekannteste Touristenattraktion Ungarns. Der Balaton hat nämlich eine maximale Tiefe von 3-4m, erwärmt sich deshalb ziemlich rasch auf etwa 25- 27 °C und eignet sich ob der kilometerlangen Sandstrände hervorragend für einen Badeurlaub.

Schweren Herzens müssen wir Ungarn nach ca. einer Woche wieder verlassen (die Arbeit ruft, leider) und sind fest entschlossen, nächstes Jahr wieder eine solche Motorradtour zu unternehmen.

Christian Könitzer

Touristikwettbewerb	Tourenzielfahrt
Der Touristikwettbewerb ist ein Jahreswettbewerb bei dem Paßhöhen, europäische Hauptstädte, Museen oder Motorradveranstaltungen besucht werden. Als Nachweis dient ein Stempel. Bei Auslandsreisen zusätzlich ein Foto. Gewertet werden die Kilometer (Luftlinie) zwischen Wohnort und Zielpunkt. Je nach PS-Leistung gibt es noch Bonuspunkte.	In diesem Jahr sollen Stauseen/Seen angefahren werden. Als Nachweis dient ein Foto mit dem Namen des Stausee/See sowie das Motorrad mit Kennzeichen und Startnummer darauf. Die einzelnen Buchstaben des Namens haben einen bestimmten Wertungsschlüssel.
BVDM-Veranstaltungen können mit bis zu 50% honoriert werden.	Die Teilnahme an den Wettbewerben kostet je DM 10.- . Ausschreibungen und Wertungshefte gibt es beim Sportwart: Matthias Nötel, Heese 20, 29225 Celle

Wie verhalte ich mich nach einem Unfall?

Führerschein in der Tasche. Moped in der Garage.

Am Anfang überwiegt meist der Spaß am Fahren, da denkt natürlich keiner daran, daß ihm/ihr jemals ein Unfall passieren könnte. Und doch- Moped- bzw. Motorradfahrer bleibt ein gefährliches Hobby- vor allem für Anfänger. Was tut man jedoch im Falle eines Falles, oder als Ersthelfer? Denn richtig fallen ist gewiß nicht alles!

Zuerst muß natürlich die Unfallstelle abgesichert und Verletzten Erste Hilfe geleistet werden. Doch hier beginnen bereits die Probleme eines Moped-, bzw. Motorradfahrers. Wie soll man ohne Warndreieck eine Unfallstelle absichern? Wie soll man ohne Verbandskasten Erste Hilfe leisten? Doch für beide Probleme gibt es Lösungen. Das Absichern der Unfallstelle ist vor allem deshalb nötig, damit keine weiteren Verkehrsteilnehmer in den Unfall verwickelt werden. Am besten wäre natürlich das Aufstellen eines Warndreiecks (ja, gibt's auch für Motorradfahrer- in Form eines Überziehbeutels für den Helm!). Ist ein solches jedoch nicht vorhanden, ist es wichtig die Unfallstelle in ausreichender Entfernung kenntlich zu machen. Am besten postiert man dafür eine Person, die durch winken, eine Lampe, o.ä. auf sich aufmerksam macht. Ist auch keine derartige Person verfügbar, sollte man vielleicht einen Ast, ein Moped (mit Blinker, evtl. Licht) etwas in die Fahrbahn ragen lassen, um andere zu warnen.

Will man nun die im Erste- Hilfe- Kurs erlernten Dinge an den Verletzten anwenden, wird man feststellen, daß dies ohne Verbandskasten nur schwer möglich ist. Doch auch Verbandskästen gibt's im Taschenformat. Sie sind zwar nicht so effektiv wie die großen, aber sie sind zumindest besser als nichts.

Sobald diese Dinge geregelt sind, geht's an die Klärung der Schuldfrage. Zur späteren Beweisführung sollte man möglichst viele Fotos der Unfallstelle machen (möglichst aus verschiedenen Perspektiven) und dabei die Positionen der Fahrzeuge nicht verändern. Dies ist vor allem nötig, wenn es sich nur um einen Bagatellschaden (reiner Versicherungsfall) handelt, bei dem die Polizei nicht zu erscheinen braucht. Woher nimmt man jedoch einen Fotoapparat? Auch für dieses Problem gibt es einfache Lösungen: Es gibt nämlich bereits für kleines Geld (ca. 30.- DM) Einwegkameras im Taschenformat, die oft sogar wasserdicht und mit Blitz ausgestattet sind (z.B. Fujicolor Quicksnap Marine, o.Ä.).

Bei Verletzungen (oder Schmerzen) jeglicher Art ist die Polizei jedoch verpflichtet, zu erscheinen, und macht selbst Fotos.

Hat man irgendwelche Schmerzen, ist es außerdem ratsam, baldmöglichst einen Arzt aufzusuchen, der dann einen Bericht über die Verletzungen verfaßt, welcher bei späte-

ren Schmerzensgeldforderungen vom Unfallgegner (bzw. dessen Versicherung) unbedingt erforderlich ist.

Sollte man der Meinung sein, Verursacher eines Unfalles zu sein, wird außerdem (v.a. von Versicherungen) davon abgeraten, eine 'Schuldanerkenntnis' zu unterzeichnen. Denn die Schuldfrage wird meist später an Hand von Gutachten, Polizeibericht, etc. geklärt.

Wobei wir gleich beim nächsten heiklen Thema wären: Ist am eigenen Fahrzeug (bei Zweirädern ziemlich wahrscheinlich) ein Schaden entstanden, der von der gegnerischen Versicherung, oder von der eigenen Kasko, beglichen wird, benötigt man einen Gutachter.

Dieser Gutachter sollte auf jeden Fall unabhängig sein!

Versicherungen bieten zwar meist an, einen Gutachter vorbei zu schicken. Solche Gutachter schätzen den Schaden jedoch meist zu Gunsten der betreffenden Versicherung und sollten auf jeden Fall abgelehnt werden. Die Adressen unabhängiger Gutachter bekommt man vor allem von Kfz- Werkstätten, weil diese solche Dienste ständig in Anspruch nehmen. Es ist außerdem sinnvoll, einen Rechtsanwalt einzuschalten, um den Schaden möglichst schnell und vollständig ersetzt zu bekommen.

Ach ja, auch defekte Klamotten, Schuhe, Helm, etc. werden in der Regel ersetzt. Die defekten Teile müssen jedoch meist bei der Versicherung eingesandt werden.

Eine unfallfreie Saison '97
wünscht Euch
Christian Könitzer

UDS - anerkannter Unfallzeuge

Der schon lange von VDO Kienzle vertriebene UDS (Unfalldatenschreiber), bisher leider nur für PKW, Lkw und KOM auf dem Markt, könnte bei ausreichendem Interesse auch Motorräder geliefert werden.

Der UDS ist von den Gerichten als Unfallzeuge voll anerkannt. Mit ihm wird neben der Geschwindigkeit auch die Beschleunigung, Verzögerung, Querbeseleunigung, Rotation um die Hochachse sowie Aufprallwinkel und die Unfallzeit festgehalten. Gleichzeitig kann man dem Diagramm entnehmen ob das Licht, Zündung und Blinker eingeschaltet waren und ob die Bremse betätigt wurde. Selbst bei Massenunfällen kann nachgewiesen werden,

ob man selbst aufgefahen ist oder aufgeschoben wurde (wenn es um einige Zentimeter und somit um Recht oder Unrecht geht, schon sehr wichtig).

Da sich dieses Gerät bei Flottenversuchen bewährt hat, wäre es bestimmt auch für Motorradfahrer interessant. Hierfür müßte allerdings noch ein zusätzlicher Sensor für Erfassung der Schräglage eingebaut werden.

Der Preis für derzeitige Geräte liegt incl. Montagematerial und Mwst. DM 650.-. Falls ausreichendes Interesse vorliegt, baut VDO den UDS auch für Motorräder.

Wer Interesse hat, melde sich bitte bei

Referent FZ-Technik
Klaus Arpert
Schillerstr.4
37441 Bad Sachsa
Tel./Fax : 05523/3806

BVDM-Vorstand bleibt vollständig

Gerd Tonnemacher folgt Wilfried Peter Gödecker

Gerd Tonnemacher ist neuer stellvertretender Vorsitzender des Bundesverbands der Motorradfahrer. Er wurde vom Vorstand kommissarisch bis zur nächsten Jahreshauptversammlung gem. §9 Abs. 11 unserer Satzung bestellt. Gerd Tonnemacher ist engagiertes Mitglied der Elefantentreiber Lippe und wird sich besonders darum bemühen, die innerverbandlichen Konflikte zu pflegen und zu intensivieren sowie die Interessen der BVDM-Clubs und Vereine zu vertreten. Dies sieht er im übrigen nicht nur als kommissarische sondern als längerfristige Aufgabe an. Die Bestellung eines neuen stellvertretenden Vorsitzenden war nötig geworden, da Wilfried Peter Gödecker von seinem bisherigen Amt als stellvertretender Vorsitzender zurückgetreten war.

Gerd Tonnemacher ist unter Tel./Fax-Nr. 05261/189541 zu erreichen. Er wohnt in der Dohmstraße 12 in 32657 Lemgo.

Zielfahrt zur JHV

Wie in den beiden letzten Jahren gibt es auch 1997 eine Zielfahrt zur Jahreshauptversammlung.

In diesem Jahr soll das Wort „Norden“ erfahren werden, wobei die einzelnen Buchstaben in einem möglichst geringen Radius um den Anfangsbuchstaben „N“ liegen sollen.

Bitte fordert dazu die Beschreibung schriftlich oder telefonisch bei mir an:

Matthias Nötel
Heese 20
29225 Celle

Tel.: 05141/43232

Die Auswertung in diesem Jahr erfolgt anhand unser „Feld-Wald- und Wiesen-Karte“ von Mairs Geographischen Verlag „Deutschland 1:750 000“. Prämiiert werden die besten drei Fahrer/innen.

Achtung !!! Alle Zimmerreservierungen zur JHV laufen über diese Adresse:

Motorradfreunde Niederelbe
e.V. Geschäftsstelle

Peter Richter
Bülsdorfer Str. 19
21785 Neuhaus/Oste
Tel. 04752/7409 u. 1363
Fax: 04752/1380

**Das
ist die
richtige
Telefonnummer des
Regionalbüro
München
Werner Gottstein
und Ingrid Crha
089/
8002141**

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 per Diskette an die Redaktion. Wir freuen uns über alle Zuschriften, auch Bilder (keine DIA'S). Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung einverstanden. (Adressierten Briefum-

schlag für die Rücksendung beilegen!)

Namentlich gekennzeichnete Artikel, sowie alle Anzeigen, geben die Meinung des Verfassers und nicht die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers wieder.

Ergebnisse Touristikwettbewerb 1996



1. Karsten Heumann, Detmold	550,6 Punkte
2. Willi Keuser, Monheim	534 Punkte
3. Walter Trautwein, Wolfsburg	371 Punkte
4. Ingrid Crha, München	288,8 Punkte
5. Gerd Tonnemacher, Lemgo	271,7 Punkte
6. Johannes Engelbert Bock, Wuppertal	224,1 Punkte
7. Ralf Kuhl, Moosinning	145,1 Punkte
8. Matthias Nötel, Celle	144,6 Punkte
9. Horst Orlowski, Remscheid	117,3 Punkte
10. Hartmut Römer, Cadenberge	50,3 Punkte

Ergebnisse Tourenzielfahrt 1996



1. Thomas Bauer, Ingolstadt	5149 Punkte
2. Konrad Tckert, Radevormwald	4392 Punkte
3. Dr. Jens-Jürgen Schnieders, Berlin	3828 Punkte
4. Willi Keuser, Monheim	3682 Punkte
5. Luder Kerkmann, Köln	3310 Punkte
6. Ralf Kuhl, Moosinning	1294 Punkte
7. Ingrid Crha, München	950 Punkte
8. Ferdi Goldammer, Wuppertal	664 Punkte

Die Siegerehrung der Wettbewerbe findet während der Jahreshauptversammlung in Neuhaus/Oste statt.

Jeder hier aufgeführte Teilnehmer erhält eine persönliche Einladung. Bei unentschuldigtem Fehlen geht der Preis an den nächsten.

Matthias Nötel

**Redaktions-
schluß für die
BALLHUPE
2/97
10. Mai 1997**

ECHT & STARK



GESCHMACK IN VOLLER STÄRKE.