

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



AUSGABE Juni 99

BALLHUPE

Politik

Li(o)vestory

Leserbriefe

Regional

Rechtsecke



POSTVERTRIEBSSTÜCK K 5727 • GEDRUCKT IN ITALIEN • BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER E. V. • C&U-ZEISS • 8 • 55129 MAINZ

Schritt für Schritt - Es geht voran!

In Zeiten großer Umbrüche, schnellebiger Moden und beliebiger Richtungswechsel fällt oftmals der am positivsten auf, der unbeirrt seinen Weg geht und dabei zu seiner Meinung steht. Hierfür steht unser BVDM und diese Rolle bringt nun endlich auch hier und da die ersten meßbaren Erfolge.

So hat unser permanentes Anliegen zur Verbesserung des Serviceangebots für Mitglieder und darüber hinaus alle Motorradfahrerinnen und -fahrer dazu geführt, daß unser Verband der richtige Partner für die Messe München zur Ausrichtung des dortigen Zeltplatzes bei der Intermot voriges Jahr war. Einladungen zu allen wichtigen Messen und neuerdings auch zu größeren Veranstaltungen bedeuten der Anbieter auf dem Motorradmarkt lassen erkennen, daß sich der Bekanntheitsgrad unseres Verbandes zumindest bei denjenigen gesteigert hat, die sich auch wirklich für die verkehrspolitische Arbeit interessieren und dabei unsere Aktivitäten bemerkt haben.

Wenn wir jetzt dann auch die Basis für die politische Argumentation z.B. durch die Einbeziehung der Mitglieder des Verbands für Veteranenfahrzeuge (siehe gesonderten Artikel) verbreitern können, zeigt das, daß wir auf dem richtigen Weg sind.

Hierzu muß unser Verband schlagfertig sein und durch kurze Entscheidungswege seine Handlungsfähigkeit beweisen. Dies war auch einer der maßgebenden Gründe für die Beendigung der Arbeit des

BVDM in Zusammenhang mit der MID. Die Art und Weise der durch den BVDM in diesem Frühjahr in Bonn geführten Gespräche hat diesen Entschluß bekräftigt, gleichwohl bleibt in Bonn und künftig in Berlin natürlich noch viel zu tun - die Arbeit wird uns nicht ausgehen.

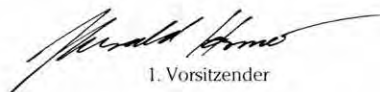
Die in Wolfhagen durchgeführte Jahreshauptversammlung mit den Neuwahlen des Vorstands war in der Zusammenfassung all dieser Dinge eine klare Bestätigung dieses Kurses und die Mitglieder des Vorstands werden in diesem Sinne weitergehen.

Wir können jedoch durchaus noch wesentlich schlagkräftiger werden. Der gestiegen Bekanntheitsgrad innerhalb der fachlich engagierten Szene ist gut, aber wir brauchen wesentlich mehr Breitenwirkung innerhalb des ganzen Spektrums der Motorradfahrerinnen und -fahrer in Deutschland. Hierzu muß nicht jedes Mitglied gleich zig Stunden pro Woche für den BVDM unterwegs sein und auch noch regelmäßig Wochenenden für den Verband opfern. Der Vorstand würde sich auch über die kleinen Hilfsaktionen freuen. Viele wären doch in der Lage z.B. bei der Geschäftsstelle einmal 20, 50 oder 100 Touren- und Treffenkalender anzufordern und bei den zwei, drei Motorradhändler in der Gegend auszulegen. Oder habet Ihr vielleicht schon einmal daran gedacht, einmal im Monat einen BVDM-Stammtisch zu veranstalten oder einen bestehenden Treff darum zu bitten, daß dieser zukünftig als BVDM-Stammtisch firmiert? Möglich wäre dort dann z.B. bei aktuellen Anlässen auch die Information über alles wichtige rund um das Motorrad, was nicht erst später in den großen Fachzeitschriften steht.

Möglichkeiten gibt es gar viel und es ist durchaus sehr ehrenwert, wenn jemand sich auch mit einem kleinen, überschaubaren und zeitlich abgegrenzten Hilfsangebot bei einem der Mitglieder des Vorstands oder der Geschäftsstelle meldet. Unterstützt uns bitte auch die nächsten 2 Jahre.

Tschüß




1. Vorsitzender

INHALT

THEMA

SEITE

	Editorial	2
	Impressum / Inhaltsverzeichnis	3
Politik	Bericht aus Bonn	4
	Keine Erhöhung der Kfz-Steuer / Gleiche Rechte - gleiche...	5
Fema	Deutscher Versuch schlägt fehl / Arbeit gefällig ?	6
Nachruf	Gebhard Kramig verstorben	7
JHV	Bericht zur JHV 1999	8/10
Regional	Kooperation mit Verband..	11
	Accept no Limit	12
	Trier	12/13
	Ostwestfalen	14/15
	Untertaunus	15/16
Leserbriefe	Resturlaub und Frühlingserwachen / u.v.m.	17/20
Li(o)vestory	Die blaue Elise	21/25
Rechtsecke	Brülltüten	26
	Geldbußen zugunsten des BVDM	27/28
Test	Hüftgurt...	28
Buchvorstellung	Sommer is - sche is...	29
Stellt sich vor	Landgasthaus Niemann	30
Aufgepaßt	BVDM begrüßt....	31
IVM	Gebrauchte immer beliebter....	32/33
Isle of Man	jetzt hat sie es schon wieder getan....	33
Achtung	Verkäufe / Termine / in Kürze....	34/35

Titelbild:

BS/MW R1100 S

Foto: Sponsert by BS/MW



Die Frage des Quartals :

Was macht ein

„Haribo“-Gummibärchen
mit einer BMW R80 GS ?

????????????????

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion

Babs Berschneider
Staudingstraße 6
82299 Türkenfeld
Tel./Fax: 081 93 / 99 96 60
E-Mail:
babs@apodemus.de oder
ballhupe@apodemus.de

ständige Mitarbeiter

Carsten R. Hoenig
Harald Hornel (H.H.)
Lektor: Uwe Rottkamp

Anzeigen

Bobby Berschneider

Presse Service

Michael Lenzen
Wuppertaler Str. 9
51145 Köln
Tel: 022 03 / 29 52 26
FAX: 022 03 / 29 52 61
Email
110363.1126 @compuserve.com

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
82299 Türkenfeld

Druck:

Druck- und Pressehaus Naumann
Tel.: 060 51 / 83 31 50

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Harald Hornel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel.: 061 81 / 7 81 56
FAX: 06181/576679

Beiträge /

Adressänderungen :
über BVDM-Geschäftsstelle

Firmendienste:

Ralf Kühl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 081 23 / 920 06
Fax: 081 23 / 99 00 22
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
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 -12.00 + 13.00 -16.30
Do. 8.00 -12.00 +13.00 -17.30

Bericht aus Bonn

Zahlreiche Gespräche und Kontakte mit Politikern und Ministerien



v. links.: Harald Hornel, Staatssekretärin Elke Ferner, Michael Lenzen und Petra Pöhlmann

Das erste Halbjahr 1999 war noch deutlich von den Wechselauswirkungen nach der Bundestagswahl im vergangenen Herbst geprägt. Mittlerweile hat der BVDM Gespräche mit den verkehrspolitischen Sprechern der Regierungsfractionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen ebenso geführt wie mit den Oppositionsfractionen von CDU/CSU und FDP.

Im Bundesverkehrsministerium fand eine Unterredung mit Staatssekretärin Elke Ferner und mehreren leitenden Mitarbeitern statt.

Die von unserer Seite aus schon länger geforderte Legalisierung des Vorbeifahrens bei Staus hatte anlässlich einer Äußerung von Verkehrsminister Müntefering neue Aktualität gewonnen. Laut Pressemitteilungen hatte dieser erklärt, daß die geltende Straßenverkehrsordnung (StVO) ein Vorbeifahren nicht verbiete und auf einen entsprechenden Beschluß der Bund-Länder-Kom-

mission verwiesen. In den Gesprächen in Bonn wurde von Ministeriumsseite aus klargestellt, daß sich der Minister ausschließlich bezüglich des innerstädtischen Verkehrs geäußert habe. Außerorts seien diese Aussagen nicht anwendbar.

Der BVDM sieht die Situation als nicht befriedigend an. Die Meinung der Bund-Länder-Kommission stellt keine Rechtssicherheit her und geht außerdem nicht weit genug. Wir sind der Ansicht, daß im Sinne einer rechtlichen Absicherung der Motorradfahrerinnen und -fahrer eine Änderung der StVO erfolgen muß, um nicht nach wie vor der Erteilung von Bußgeldern hilflos ausgeliefert zu sein. Allerdings ist in dieser Hinsicht wenig Bewegung in Bonn auszumachen.

Dies gilt auch für eine Weiterentwicklung des Rechts zum Fahren von 125ccm-Motorrädern für Inhaber des Pkw-Führerscheins. Bekanntlich dürfen dies nur solche, die den Pkw-Führerschein vor dem 1.4.1980 erworben haben. Es ist also ein auslaufendes Modell und es besteht dementsprechend Handlungsbedarf.

Den größten Raum in den Gesprächen nahmen allerdings die Probleme rund um die Einführung des schadstoffarmen Motorrads ein. Dabei möchte der BVDM zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht die Diskussion um zukünftige Grenzwerte für neu in den Verkehr kommende Motorräder in den Mittelpunkt stellen. Zu diesem Punkt wurde von unserer Seite aus nur klargestellt, daß ein Vergleich von Motorrädern und Pkw aufgrund der verschiedenen technischen Voraussetzungen nicht zu einem Ergebnis führt, daß den Themen Verkehrssicherheit und Kraftstoffverbrauch Rechnung trägt.

Der BVDM richtet seine Anliegen schwerpunktmäßig auf die Problematik einer mach- und auch finanzierbaren Nachrüstung des Bestandes lenken. Hier herrschen teilweise Überlegungen vor, die eine Nachrüstung bei den Betroffenen schlicht und einfach inakzeptabel und somit undurchführbar machen. Dies kann aber ebensowenig im Interesse der Beteiligten wie erst Recht nicht im Interesse der Umwelt liegen. Unsere Vorstellungen zu speziellen Grenzwerten für die Nachrüstung, die diese für die meisten von uns finanziell erschwinglich machen, sind innerhalb des Bundesverkehrsministerium aufgenommen worden. Die Chance einer Berücksichtigung unserer Vorstellungen ist nicht schlecht, wenngleich das Bundesumweltministerium hier einen ganz anderen Weg geht.

H.H.



Keine Erhöhung der Kfz-Steuer

Finanzministerium stimmt Forderung des BVDM zu

Der BVDM hat sich an das Bundesfinanzministerium mit der Forderung gewandt, daß die Bundesregierung den entsprechenden Vorschlägen des Bundesrats zur kurzfristigen Einführung der emissionsbezogenen Kfz-Steuer für Motorräder nicht folgen soll. Staatssekretärin Dr. Barbara Hendricks möchte ebenfalls dieser Forderung des Bundesrats nicht nachkommen und hat das Angebot des BVDM zu fachlicher Erörterung begrüßt.

Der Bundesrat hatte in einer Sitzung Ende März den Beschluß gefaßt, daß noch im laufenden Gesetzgebungsverfahren Motorräder sowohl nach dem Hubraum als auch nach den Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen entsprechend der Steuersystematik der Pkw besteuert werden sollen.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob für Neufahrzeuge und nachgerüstete Fahrzeuge, welche die geforderten Emis-

sionsstandards einhalten, steuerlich gleichgestellt werden können.

Will der Bundesrat hier eine steuerliche Bevorzugung für die motorisierten Zweiräder, die die ab dem 17.6.99 verbindlich vorgeschriebenen Grenzwerte einhalten und unterschreiten? Entsprechende Nachfragen von unserer Seite bei den Verkehrsministern der Bundesländer blieben bislang unbeantwortet.

Wir würden eine solche Regelung bei Anwendung dieser Grenzwerte im Grundsatz begrüßen. Es müßte dann allerdings auch sichergestellt sein, daß zur Erfüllung dieser Grenzwerte nachgerüstete Fahrzeuge des Bestands ebenfalls in den Genuß einer reduzierten Kfz-Steuer kommen.

Desweiteren wollten wir wissen, ob diese steuerliche Anerkennung schadstoffredu-

zierter Fahrzeuge auch zu entsprechenden Folgerungen hinsichtlich der Ausnahmen von Fahrverboten bei Ozon-Alarm führen soll.

Für den Fall eines späteren Beschlusses forderten wir eine Umsetzungszeit wegen der erforderlichen technischen Vorhaltungen und Umbaumaßnahmen von mind. 12 Monaten nach der Verabschiedung des Gesetzes.

Die grundsätzliche Beantwortung der Frage, ob die Bundesregierung (und hier im Besonderen das Bundesfinanzministerium) dem Wunsch des Bundesrats nach Einbeziehung von motorisierten Zweirädern in die Änderung des Kfz-Steuergesetzes im Grundsatz folgen will, ist zumindest erst einmal zeitlich geschoben worden.

Die zugesicherte Beteiligung im Gesetzgebungsverfahren gibt uns die Möglichkeit hier das Bestmögliche für die Motorradfahrerinnen und -fahrer in Deutschland zu erreichen.

H.H.

Gleiche Rechte -

gleiche Pflichten

Anhebung 60 km/h-Tempolimits für Motorräder mit Anhänger ist eine Preisfrage

Auf Initiative des Bundesverbands der Motorradfahrer e.V. (BVDM) fand im November 1997 ein Expertengespräch zur Geschwindigkeitsbeschränkung für Motorräder mit Einachsanhängern statt.

Der BVDM verfolgte das klare Ziel, daß die Lebensgefahr bei 60 km/h auf der Autobahn durch eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vermieden wird.

Moderne Motorräder sind so leistungsfähig und haben entsprechende Bremsanlagen, daß sie auch mit Hängern wesentlich höhere Geschwindigkeiten als 60 km/h erreichen und bremsenseitig ver-

kraften können. Ein Leistungsgewicht von über 100 PS pro Tonne zulässigem Gesamtgewicht ist heute der Regelfall.

Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h stammt aus einer Zeit, da die „Dosendeckel“-bremsen von Motorrädern schon im Solozustand nur mit Mühe die Kraft der „immensen“, damals üblichen 17 PS-starken Motoren zügeln konnten.

Motorrad- und Gespannfahrer werden durch die restriktive Regelung der Höchstgeschwindigkeit in einen Konflikt getrieben. Nur Lebensmüde fahren mit 60 km/h auf der rechten Spur der Autobahn, auf der ein Überholverbot für LKW besteht. Behinderungen, Belästigungen, Bedro-

hungen, Nötigungen und selbst Abdrängen von der Fahrbahn sind dann keine Seltenheit mehr. Wer ja zum Leben sagt und so schnell fährt, daß er von den LKW-Fahrern in Frieden gelassen wird, riskiert eine hohe Geldbuße.

Dies hat im Grundsatz auch die Expertenrunde so gesehen, die sich dann im November 1997 bei der Bundesanstalt für Straßenwesen mit diesem Thema befaßte. An dieser Expertenrunde nahmen neben Vertretern verschiedener Behörden, der BVDM als Initiator, die ihm angeschlossenen Interessengemeinschaft Gespannfahrer als besonders betroffenen Gruppe, ein Vertreter der Anhängerhersteller sowie Verbände der Anwenderseite teil. ➔

Zum weiteren Vorgehen beschloß die Expertenrunde, daß zunächst verschiedene Fahrversuche durchgeführt werden sollten. Die Untersuchung sollte zeigen, ob sich für die relevanten fahrdynamischen Aspekte risikobehaftete Veränderungen ergeben. Ist dies nicht der Fall, so wäre aus der Sicht der fahrzeugtechnischen Experten eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unkritisch. Andernfalls müßten noch zusätzliche Nachweise der fahrdynamischen Unbe-

denklichkeit durch ein unabhängiges Institut durchgeführt werden.

Beteiligung der Hersteller und Importeure
Beide Untersuchungen sollten mit Rahmenbedingungen durchgeführt werden, die auch bei der kürzlich erfolgten Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Pkw mit Anhängern zugrunde lagen, nämlich daß die Versuche von den entsprechenden Herstellern und Importeuren der Anhänger finanziert werden.

Entsprechende Anfragen der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Bundesverkehrsministeriums haben bisher allerdings zu keinerlei Finanzierungszusagen des Handels und der Industrie geführt. Wenn wir in unserem eigenen Sinne also hier einen Erfolg erreichen wollen, sollten wir entsprechenden Anbietern auf unserem Motorradmarkt unsere Vorstellungen und Ansprüche klar und deutlich machen. Hier werden wir als Interessenvertretung noch etwas zu arbeiten haben.

H.H.

Deutscher Versuch, die Emissionsgrenzwerte zu verschärfen, schlägt fehl.

Am 19. April versuchte die Deutsche Regierung, die Diskussion über die künftigen EU-Abgasgrenzwerte zu verschärfen. Das war der zweite derartige Versuch in der letzten Reihe von Diskussionen, die im vergangenen Jahr begannen (s. Mitteilung 16/11/98).

Es kam dazu, als die holländische Untersuchungsorganisation TNO ihre ersten Untersuchungsergebnisse auf dem Treffen der Motor Vehicles Emission Group (MVEG) in Brüssel präsentierte. Die TNO wurde von der Kommission um eine unabhängige Stellungnahme zum Bericht

über die Luftverschmutzung der ACEM (Motorradindustrie) von 1998 gebeten. Die TNO meinte dazu, daß die Notwendigkeit besteht, die Meßmethoden zur Luftverschmutzung auf den aktuellen Stand zu bringen (was von der UN im nächsten Monat in Genua beabsichtigt ist); daß die durchschnittliche jährliche Kilometerleistung eines Motorrades wesentlich niedriger ist als bei Autos; daß das relativ geringe Produktionsvolumen bedeutet, daß die Abgasgrenzwerte einen überproportionalen Effekt auf die Motorradpreise haben; und daß Probleme

mit Katalysatoren für die Motorräder (Hitzeentwicklung und Lebensdauer) in Betracht gezogen werden müssen.

Simon Milward von der FEMA meinte dazu: »Keiner ist für Luftverschmutzung, aber das zeigt, daß Motorräder anders behandelt werden müssen als Autos. Wir sind dankbar dafür, daß die Kommission und einige Regierungen, einschließlich Italien, Frankreich, Großbritannien und Spanien, eine gemeinsame Linie zeigen und dem deutschen Druck, der von Schweden und Dänemark unterstützt wird, widerstehen.«

Der abschließende Bericht der TNO, aufgrund dessen von der Kommission Vorschläge zur Reduzierung der aktuellen Grenzwerte erwartet werden, wird Ende des Jahres erwartet.

Herausgegeben von Simon Milward
Übersetzt von Elisabeth Schreiner

Arbeit gefällig?

BVDM-Geschäftsstellenleiter/in gesucht!

Der Bundesverband der Motorradfahrer sucht für seine Bundesgeschäftsstelle in Mainz einen neuen Leiter oder eine Leiterin der Geschäftsstelle. Diese führende Position im Bereich der Interessenvertretung der Motorradfahrer ist im August 1999 neu zu besetzen.

Gesucht wird eine Person, die organisatorisches Geschick ebenso mitbringt wie

Gefühl und Verständnis für die Anliegen und Probleme der ganzen, sehr unterschiedlichen Szene der Motorradfahrerinnen und -fahrer in Deutschland. Erfahrungen in der ehrenamtlichen Arbeit sind deshalb von Vorteil, aber nicht unbedingt erforderlich.

Die Bewerber/-innen sollten neben dem Führerschein der Klassen 1 und 3 (A und

B) unbedingt ein Grundwissen an PC-Kenntnissen haben.

Die Stelle erfordert ein hohes Maß an Selbstverantwortung und verträgt entsprechend viel eigene Ideen und Engagement. Hauptaufgabe ist neben dem Service für die Mitglieder des Verbands mit dem Schwerpunkt der Führung und Pflege der Mitgliederkartei die Zuarbeit für



die verkehrspolitische Arbeit des Vorstands und der Referenten. Neben dieser Arbeit in der Geschäftsstelle am Standort Mainz kommen Einsätze bei Messen, Ausstellungen und Großveranstaltungen des BVDM hinzu. Darüber hinaus sind Einzelheiten und Umfang der Arbeit der Geschäftsstelle auch durch eigene Initiativen weiter entwicklungsfähig. Der BVDM möchte mit dieser Position vordringlich einer Motorradfahrerin oder einem Motorradfahrer eine Stelle offerie-

ren, die längere Zeit ohne Beschäftigung waren und/oder eine Schwerbehinderung aufweisen. Die Mitgliedschaft im BVDM ist keine Voraussetzung für die Bewerbung auf diese Stelle, aber dies wäre natürlich wünschenswert. Die Rahmenbedingungen der Tätigkeit sollen angelehnt an den Bundes-Angestellten-Tarifvertrag (BAT) geregelt werden. Die Bezahlung erreicht vergleichbar mit der BAT Stufe 6 b z.B. bei einem Le-

bensalter von Mitte 30 einen Bruttolohn von ca. 3.500,- DM. Damit können wir keine Reichtümer anbieten, die Stelle bietet jedoch auch ein Potential für die persönliche Entwicklung.

Entsprechende Bewerbungen richtet bitte an die BVDM-Bundesgeschäftsstelle, Carl-Zeiss-Str. 8, 55129 Mainz. Telefonische Rückfragen bitte abends an Tel.-Nr. 06181/78156.

H.H.



Gebhard Kramig verstorben

Nach kurzer, schwerer Krankheit verstarb unser Vereinsmitglied Gebhard Kramig Ende April im Alter von nur 57 Jahren. Uns verbindet mit Gebhard Kramig ein jahrelanger Kampf um passiven Schutz für Motorradfahrer durch straßenbauliche Maßnahmen - und dies, obwohl er selber nie einen Motorradführerschein besaß; er konnte sich höchstens auf ein Trike schwingen - was er auch tat.

Gebhard Kramig: ein lebensfroher, quirliger, im Umgang oft nicht einfacher Mensch; ein Querdenker; ein Erfinder mit verrückten Ideen: so ließ er sich einen Helm mit integriertem Rückspiegel patentieren. Vielen gilt Gebhard Kramig aber vor allem als einen der Väter des Gedankens, die scharfen, gefährlichen und leider all zu oft tödlichen Pfosten an den sogenannten Schutzplanken mit einem Aufprallschutz zu versehen, um die Verletzungsgefahr für Motorradfahrer bei einem Unfall zu mindern.

Wie kaum ein anderer hat er sich fast pausenlos, mit Überzeugung, persönlichem Engagement und direktem Einsatz vor Ort für eine Erhöhung der Sicherheit für Motorradfahrer an diesen Lei(d)tplanen eingesetzt. Ohne ihn gäbe es an so manchen Kurven in Deutschland, in Österreich, in Holland, Dänemark oder Frankreich nicht einen einzigen ummantelten Lei(d)tplanenpfosten.

Unvergessen bleibt sein Einsatz auf dem BVDM-Stand auf der IFMA 1990 mit einer 4 Meter hohen Prüfeinrichtung, mit der eindrucksvoll die Wirksamkeit seiner Anpralldämpfer vor den Augen sachverständiger Prüfer der Bundesanstalt für Straßenwesen demonstriert wurde. Diese Versuche unterstützten nachhaltig die Forderungen des BVDM und anderer Organisationen nach einheitlichen Prüfvorschriften für Lei(d)tplanenprotektoren, die dann tatsächlich - wenn auch erst nach Jahren - eingeführt wurden.

Gebhard Kramig ermöglichte auch dem BVDM Anfang 1992 - nach vielen Jahren mit wechselnden ehrenamtlichen Geschäftsstellen - zum ersten Mal ein festes „zu Hause“: eine richtige Geschäftsstelle als ständige Anlaufstelle und Serviceeinrichtung für Mitglieder und interessierte Motorradfahrer, die er mit Herz und viel ehrenamtlichen Engagement betreute. Auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen bis hin zum Elefantentreffen war er in dieser Zeit sehr oft als Ansprechpartner des BVDM dabei.

Ein jahrelanger Streit um die Anerkennung seiner Lei(d)tplanenprotektoren, harte Auseinandersetzungen um Patent- und Produktionsrechte hat einen Teil seiner Lebenskraft aufgezehrt, noch bevor er vollends den Erfolg seines Einsatzes genießen konnte - es gibt immer noch zu viele Straßen, an denen Lei(d)tplanen ohne Protektoren stehen. Er hat sich aber mit seinen Anpralldämpfern ein Denkmal gesetzt.

Seine Familie wird - auch in unserem Sinne - sein Lebenswerk fortführen.

Wir verlieren mit ihm ein Mitglied, das unseren Verband über viele Jahre mitgestaltet und mitgeprägt hat

Wir werden ihn nicht vergessen, solange es Lei(d)tplanen und Motorräder gibt.

H.K.

Arbeit und Vorstand weitgehend bestätigt

Bericht von der Jahreshauptversammlung 1999

Am 24. April 1999 fand die Jahreshauptversammlung unseres BVDM im „Café Monschein“ in Wolfhagen - Bründerssen statt. Über 100 anwesende, stimmberechtigte Mitglieder plus einige interessierte Gäste sorgten dafür, daß der Saal des beliebten Motorradfahrertreffpunkts restlos gefüllt war und sich einige mit Stehplätzen begnügen mußten.

Zu Beginn des Versammlung um 15.30 Uhr konnten Vorsitzender Harald Hormel und Peter Himmelmann erfreut feststellen, daß das Angebot zum Zelten hinter dem Café Monschein gut angenommen wurde. Der Wettergott hatte es ebenfalls gut mit uns gemeint, so daß die schon am Freitag angereisten in den Stunden vor der JHV die Umgegend Kassels erkundet hatten. Peter Himmelmann berichtete weiter, daß sich die Nachfrage nach einer geführten Tour auf 4 Personen beschränkt habe, so daß dieses Angebot nicht umgesetzt werden konnte. Es wäre natürlich wünschenswert, wenn sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren wieder umdrehen würde.

Harald Hormel blickte in seinem Bericht als 1. Vorsitzender sowie auch für die Aktivitäten des Vorstands im allgemeinen insbesondere auf die Schwerpunkte der verkehrspolitischen Arbeit bei Bundestag und Bundesregierung zurück. So bleibt die Frage der zukünftigen Grenzwerte für Neufahrzeuge, die entsprechenden Regelungen für den zugelassenen Fahrzeugbestand sowie die damit unmittelbar zusammenhängenden Überlegungen zur Kfz-Steuer und

Fahrverboten im Mittelpunkt der politischen Arbeit. Entsprechende Gespräche wurden mittlerweile mit den verkehrspolitischen Sprechern der im Bundestag vertretenen demokratischen Parteien geführt. In einem Gespräch mit Staatssekretärin Elke Ferner im Bundesverkehrsministerium wurden neben diesem Thema insbesondere Fragen nach der Weiterentwicklung des Führerscheinsrechts, der Vorbeifahrtregelung in Staus und des motorradgerechten Straßenbaus erörtert. Die Ende März '99 erhobene Forderung des Bundesrats nach sofortiger Einführung der emissionsbezogenen Kfz-Steuer zeigt, daß auf diesem Gebiet noch viel Arbeit vor uns liegt.

Harald gab weiter kurze Erklärungen zum Verlauf der Euro Demo, zur Durchführung der Campsite auf der InterMot in München, und zum Verlauf des Elefantentreffen 1999 ab.

In seinem Bericht gab 2. Vorsitzender Michael Lenzen einen Überblick über die Pressearbeit des BVDM und hob als erfreulich hervor, daß Artikel des BVDM im Gegensatz zu früheren Jahren immer häufiger veröffentlicht werden, hierbei besonders auch in kleineren Zeitungen. Weitere Aktivitäten waren neben den Teilnahmen an den Sitzungen die Präsenz bei Terminen in Bonn.

Der 2. Vorsitzende Gerd Tonnemacher berichtete im Rückblick auf 1998 insbesondere über die Vorbereitung und Durchführung der Euro Demo. Zu seinem Aufgabenbereich der Clubbetreuung führte er aus, daß hier nach der starken zeitlichen Belastung des letzten Jahres nunmehr wieder eine erhebliche Steigerung vorgesehen sei.

Unser Sportwart Matthias Nötel gab die Zahlen und Ergebnisse der Ziel- und Tourenfahrt 1998 bekannt. Die Zahlen der Teilnehmer sind leider leicht rückläufig, deshalb weist er besonders auf die Wettbewerbe 1999 hin und fordert alle Mitglieder zu verstärkter

Teilnahme auf. Weiterhin habe er versucht die Arbeit der Deutschlandfahrt-Organisationen zu unterstützen.

Beisitzerin Petra Pöhlmann berichtet ausführlich über den Sachstand der Arbeitsgruppe „Motorrad und Umwelt“ beim Bundesumweltministerium. Neben dieser Haupttätigkeit habe sie den BVDM bei diversen Terminen in Bonn und bei der BAGMO vertreten. Weiterhin hat Petra die Vorbereitung der Messe Motorräder 99 in Dortmund übernommen. Von Beisitzer Bert Schuchert lag kein Bericht vor.

S

Im Bericht der Kassenprüfer Gisela Brüll und Robert Schmidt wurde die Kassenführung für in Ordnung befunden. Sie empfehlen der Versammlung die Entlastung der Schatzmeisterin.

In den Berichten der Referenten und Regionalbüros wurden zahlreiche Einzelheiten aus den Aktivitäten unseres Verbandes berichtet. Gerade diese Arbeit oftmals verborgen und mit vielen wichtigen Kleinigkeiten - zeigt den fachgerechten Einsatz des BVDM für die Interessen der Motorradfahrerinnen und -fahrer in Deutschland und gibt einen Überblick über die ganze Bandbreite unseres Verbandes. So konnten wir z.B. im letzten Jahr einen positive Saldo der Ein- und Austritte aus dem BVDM von 183 Mitgliedern verbuchen. Dies ist gut aber noch lange nicht gut genug.

Franz Waldmann vom Regionalbüro Rhein-Neckar/Odenwald kümmert sich auch um die neuen Internet-Seiten des BVDM und entwickelt das neue Mitgliederwaltungsprogramm.

Ralf Kühl berichtet über die Durchführung des Tags des Motorradfahrers 1998 und über Vorbereitung und Durchführung der Campsite auf der Intermot 98 in München. 45 Helfer haben 1600 h Arbeit geleistet und konnten den Gästen einen sehr gut organisierten Campingplatz präsentieren. Die aufgrund des miserablen Wetters drohenden Verluste konnten nach Verhandlung und im Hinblick auf die Intermot 2000 abgewendet werden. Weiterhin stellt er den Touren- und Treffkalender 1999 vor und bitte jetzt schon um Beteiligung für das nächste Jahr.

Bernd Fries vom Regionalbüro Trier weist auf erzielte Erfolge hin: - Motorradparkplätze werden auch weiterhin durch die Stadt Trier bewirtschaftet und es bleiben Dank des Einsatzes des Regionalbüros auch kostenfreie Parkplätze erhalten. Es wird ein Gelände für Motorradsicherheitstrainings und Grundausbildung Motorradfahrschüler gesucht und es soll eine Meldestelle für Bitumen- und Leitplankenprobleme eingerichtet werden.

Für die Arbeitsgemeinschaft gegen Streckensperrung (ARGE) trägt Hans Kaiser eine ausführlichen Bericht vor. Eine entsprechende Argumentationsammlung und Auflistung gerichtlicher Entscheidungen soll demnächst im Internet abrufbar sein.

Axel Wellinghausen vom Regionalbüro Harz/Heide listet zahlreiche Messetätigkeiten und die Initiative für das Referat für Behindertenhilfe für Motorradfahrer auf. Er stellt Volker Riehs als Kandidat für dieses Referat vor, der im weiteren Verlauf der Versammlung seine Pläne erläutert und sein Arbeitskonzept anhand von Beispielen vorstellt.

Martin Schuhmann berichtet über die Deutschlandfahrt 1998 mit dem Zielort Eichstätt. Aufgrund des schlechten Wetters hatten wir leider weniger Teilnehmer als in den Jahren davor. Die neue Art der Anschlussveranstaltung am Samstagabend, nicht in einem reservierten Saal, sei aber sehr gut angekommen. Martin weist auf die Deutschlandfahrt 1999 mit Zielort Papenburg am

3. und 4. September hin und bittet um rege Teilnahme und Werbung für diese interessante, tourensportliche Veranstaltung.

Claus Pöhlmann berichtet von der Arbeit als Europa Referent. Schwerpunkt sind die Arbeit der FEMA in Brüssel und die Gestaltung der Euro Demo. Im vorgetragenen Bericht von Christof Hillebrand geht dieser insbesondere auf die erforderliche Weiterentwicklung des BVDM ein.

Henning Knudsen kann beim Motorradsicherheitstraining von einer sehr positiven Bilanz berichten. Es wurden 24 Trainings mit 292 Motorradfahrern durchgeführt. Leider ist die Ausbildung für Instrukturen Motorrad SHT ab 1999 kostenpflichtig. Henning sucht Unterstützung für die Erstellung der Neuen „Helm Ab“-Broschüre.

Horst Orlowski schildert insbesondere die Entwicklung des Wetters vor und während des diesjährigen Elefantentreffens. Durch die Schneemassen an den Anreisetagen konnten leider zahlreiche potentielle Besucher das Gelände in Thurmansbang nicht erreichen. Dementsprechend ist für das laufende Jahr auch nicht mit einer Zuführung aus dem ET-Ergebnis an die BVDM-Kasse zu rechnen.

Der Bericht von Babs Berschneider für die Redaktion Ballhupe wird durch Ralf Kühl gelesen.

Babs fordert unbedingt eine konsequente Einhaltung des festgesetzten Termins für den Redaktionsschluß. Babs freut sich über die aus den Mitgliederkreisen eingegangenen Artikel, allerdings ist dies durchaus noch wesentlich ausbaufähig. Die Werbung konnte wesentlich intensiviert werden und Babs möchte im nächsten Jahr gerne die Zahl der Ausgaben der Ballhupe erhöhen. Die Berichte von Christian Könitzer/Regionalbüro Oberpfalz, von Dorothea Eckert/Referentin für Vereinsrecht und von Stefan Bobe/Versicherungsreferent werden von Harald Homel gelesen.

Andreas Golombowski sieht im Mittelpunkt seiner Arbeit als Koordinator der Regionalbüros eine dringend notwendige Neustrukturierung, da die Regionalbüros einheitliche Mindestmaßstäbe brauchen und auch einige Aktivitäten zu wünschen übrig ließen.

Horst Orlowski leitete anschließend als Versammlungsleiter die Entlastung und Neuwahl des Bundesvorstandes. Ein Antrag, die Vorstandsmitglieder einzeln zu entlasten, wurde durch die große Mehrheit der Versammlung abgelehnt.

Der beantragten Entlastung des Vorstandes wurde in geheimer Abstimmung bei 90 abgegebenen Stimmen mit 74 Ja- bei 8 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen stattgegeben.

Die Neuwahl des Bundesvorstandes in geheimen Wahlen brachte folgende Zusammensetzung dieses Gremiums:

1. Vorsitzender: Harald Homel.
- Zwei 2. Vorsitzende: Es kandidierten Petra Pöhlmann, Michael Lenzen und Gerd Tonnemacher. Petra Pöhlmann und Gerd Tonnemacher erhielten die meisten Stimmen und sind somit zu 2. Vorsitzenden gewählt. Schatzmeisterin: Claudia Steinke. Sportwart: Matthias Nötel.
- 2 Beisitzer: Es kandidieren Michael Lenzen, Axel Wellinghausen und Bernd Döllgast. Michael Lenzen und Axel Wellinghausen erhielten die meisten Stimmen und sind somit zu Beisitzern gewählt. Als Kassenprüfer wurden Gisela Brill und Robert Schmidt sowie als Ergänzung im Bedarfsfall Michael Tubes gewählt.

Ihre Ehrennadeln in Gold und Silber konnten Manfred Zindel für 35 Jahre und Kai Ehlert für 25 Jahre Mitgliedschaft im BVDM entgegennehmen. Der Vorstand bedankte sich bei den beiden erschienenen Jubilaren im Namen des BVDM für die langjährige Treue und Unterstützung.

Weiterhin wurde die Prämierung und Pokalübergabe für die Touristik- und Sportwettbewerbe durch den Sportwart durchgeführt.

Der Antrag auf Festschreibung der Einzelentlastung der Vorstandsmitglieder wurde vom Antragsteller als erledigt betrachtet und zurückgezogen. Zum Antrag auf jederzeitiges und umfassendes Akteneinsichtsrecht aller Mitglieder erfolgte eine lebhaft Diskussion.

on, ob eine weitgehende Einsichtnahme in die Unterlagen des Vorstands für alle Mitglieder während des laufenden Geschäftsjahrs im Sinne des BVDM ist. Die Abstimmung brachte eine klare Ablehnung dieses Antrags. Die beiden weiteren allgemeine Anträge (siehe auch Ballhupe 1/99) wurden ohne weitere intensive Diskussionen angenommen.

Aus der am Morgen vor der JHV stattgefundenen Bundesbeiratssitzung wurde der Dringlichkeitsantrag eingebracht, künftig ohne Ausnahme bei allen Neueintritten die Aufnahmegebühr von 10, DM

zu erheben. Gegen die Aufnahme dieses Dringlichkeitsantrags erhoben sich keine Gegenstimmen. Es erfolgt eine intensive Diskussion.

Die Abstimmung für die konsequente Beibehaltung des Aufnahmebeitrages brachte eine Zustimmung zu diesem Antrag aus der Bundesbeiratssitzung; der Aufnahmeantrag wird konsequent weiterhin erhoben.

Nach Abschluß der Jahreshauptversammlung war dann noch ausgiebig Gelegenheit, Benzin zu reden oder aber natürlich

auch die neuesten Neuigkeiten aus dem BVDM und der ganzen Motorradszene ausgiebig zu diskutieren.

Eine Jahreshauptversammlung mit intensiven Diskussionen, engagierten Beiträgen und Emotionen hat die personellen Weichen für unseren Verband für die nächsten zwei Jahre gestellt.

Der Rahmen war dafür im Café Monschein gut abgesteckt, so daß auch alle wieder gut am Samstagabend oder am Sonntag auf den Weg nach Hause gekommen sind.

H.H.



*Der neugewählte Vorstand v. links:
Matthias Nötel, Axel Wellinghamen, Michael Lenzen, Petra Pöhlmann, Harald Hormel,
Claudia Steinke, und Gerd Tonnemacher*

Der Vorstand würde sich freuen, wenn sich baldmöglichst ein Ausrichter für die Jahreshauptversammlung 2000 (am 29. April) finden würde, und diese Absicht dem Vorstand mitteilt.

Kooperation mit dem Verband für Veteranenfahrzeuge

Der Verband für Veteranenfahrzeuge (VfV) und der BVDM haben eine Kooperation und wechselseitige Unterstützung beschlossen. Die beiden Verbände haben durch Beschlüsse der Vorstände einen gegenseitigen Mitgliedschaft beschlossen.

Besitzer und Liebhaber von Veteranenfahrzeugen können durch diese Kooperation eine bessere Betreuung ihrer Anliegen durch eine Einbeziehung in die Aktionen und Angebote des VfV erhalten.

Der BVDM als Interessenvertretung wird die speziellen Anliegen des VfV in verkehrspolitischer Hinsicht, welches natürlich auch die Maßnahmen von der staatlichen Seite durch Umweltministerium („Ozon-Gesetz“) oder EU (Altfahrzeugverordnung) beinhaltet, mit vertreten. Der VfV könnte somit seinen Mitgliedern auch eine Berücksichtigung deren Interessen auf diesen Feldern offerieren.

Für den BVDM bedeutet dies auch eine Stärkung der eigenen Argumentationsbasis, da hierfür immer auch die Zahl der vertretenen Personen eine wichtige Ausgangsbasis sind. Hier bringt der VfV mit ca. 3.500 Mitgliedern einiges an Gewicht mit.

Der BVDM wird auch gerne den VfV-Mitgliedern seine Angebote für Mitglieder nahebringen: Hier seien als Beispiele die Mitgliedschaft im DVR in Verbindung mit den entsprechenden Sicherheitstrainings oder die Möglichkeit des Lederleasings für Motorrad-Kinderbekleidung zu nennen.

Umgekehrt hofft der BVDM darauf, daß Mitglieder und Clubs des VfV in Hinsicht auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrer z.B. die Aktionen für die Montage für Lei(d)planen-protoktoren unterstützen.

Die weitere Ausgestaltung dieser Kooperation soll im Laufe des Jahres erfolgen.



Die nächste Tourensaison kommt!



Sind Sie darauf vorbereitet?

Moderne Tourenfahrer planen ihre individuell ausgewählten Routen in Europa per einfachem Mausclick mit dem neuen und speziell für Motorradfahrer ausgelegtem **ixi** Tourenplaner:

Deutschland, Schweiz, Österreich

610.000 Straßenkilometer,
10.000 Städtepläne,
100.000 Sehenswürdigkeiten
(Band II: Frankreich, Benelux, Spanien ca. Mitte 99)

und lassen sich anschließend durch die individuell ausgewählte Tour von **PRO ROUTE**

dem elektronischen Tourenführer, vom Start bis zum Ziel entspannt und sorglos führen.

Einfache und schnelle

Planung am PC, zuverlässige Tourenführung per Chipkarte!

NEU!



Speziell für den Off-Road Bereich:

NEU!

- optionale GPS-gestützte Führung
- Tourenplanung- und Durchführung mit üblichen Piktogrammen
- spontane Toureneditierung
- elektronisches Roadbook und Bordcomputer in einer Einheit.

Als kompaktes Roadbook bietet Ihnen Pro Route:

- ✓ Tourenführung einer individuell geplanten Route
- ✓ Tourenführung einer z.B. von der Fachpresse vorgeschlagenen Tour
- ✓ Spontane Editierung einer nicht vorbereiteten Tour
- ✓ Tourenführung einer fertig ausgearbeiteten Tour
- ✓ Nacheditierung einer ungenau geplanten Tour
- ✓ Automatische oder manuelle Weiterschaltung der Wegpunkte

Das Motorradmanagement läßt auch keine Wünsche übrig:

- ✓ Digitale Tachometeranzeige (TUV-Zulassung als Instrumentenersatz)
- ✓ Digitale Motordrehzahlanzeige
- ✓ 4 Tageskilometerzähler

- ✓ Dauerkilometerzähler
- ✓ Datum & Uhrzeit
- ✓ Außentemperatur
- ✓ Durchschnittsverbrauch
- ✓ Tankmanagement
- ✓ Durchschnittsgeschwindigkeit
- ✓ Beschleunigungswerte
- ✓ Speicher für Maximalgeschwindigkeit
- ✓ Stoppuhr
- ✓ Bordspannung
- ✓ Einstellbare Schwellwerte für max. Geschwindigkeit, Benzinverbrauch, Außentemperatur, Spannung** zwecks entsprechender Wartung bei Über-/Unterschreitung

** Bei Ausrüstung mit der optionalen Motordatenerfassung: auch für Wasser-/Öltemperatur, Öldruck, Strom.

Kostenloses Infopaket und / oder Händlernachweis bei:

ixis Elektronik GmbH
Tel. 023 71 - 94 48 09/10
Fax 023 71 - 94 48 11
<http://www.ixis.de>

Die neue Art des Tourenfahrens!



ACCEPT NO LIMITS

2x2 Stunden Enduro-Rennen des AMC Penzberg
am 24. und 25. April in Habach

Auch in diesem Jahr war es wieder so weit, daß mittlerweile schon klassische 2x2 Stunden Enduro-Rennen zog fast dreihundert Aktive und eine große Anzahl von Zuschauern zur Strecke des AMC Penzberg in Habach. Die Fahrer und natürlich auch die Fahrerinnen fanden neben einer professionellen Organisation auch relativ gute Bedingungen zum Endurofahren vor. Der AMC Penzberg präparierte, wie auch schon in den vergangenen Jahren, die Strecke hervorragend. So hatte auch Petrus ein Einsehen mit den Teilnehmern, und schaffte mit Temperaturen um die dreizehn Grad ideale Bedingungen, um sich mit der Enduro auszutoben. Zum Leidwesen der nicht ganz so trainierten Teilnehmer gab es aufgrund der vorausgegangenen Regenfälle einige Schlamm und Wasserlöcher, die ihre Tücken hatten. So nutzten einige Fahrer offensichtlich die Gelegenheit und nahmen „freiwillig oder nicht, konnte nicht

Rezept vom Arzt verordnet. Der Start erfolgte in fünf verschiedenen Klassen. So wurde unterteilt in die Damenklasse, die Serienklasse, Zweizylinder, 4-Takt-Sportenduros und die 2-Takt-Sportenduros. Die ersten drei Klassen gingen gemeinsam auf die anspruchsvolle Strecke. Besonders bemerkenswert waren u.a. die Leistungen der Zweizylinderpiloten. Jeder der mit einem solchen 200Kg-Gefährt auch nur eine Runde schaffte konnte sich als Sieger fühlen. In den anderen Klassen gab es ebenfalls bemerkenswerte Leistungen, zumal der Veranstalter je nach Klasse den Schwierigkeitsgrad der Strecke variieren konnte. So mußten natürlich die Fahrer der Sportenduros am meisten leiden. Besonders beliebt waren die extrem rutschigen Steilauffahrten, an denen sich recht schnell größere Gruppen aus Teilnehmern, Helfern und Zuschauern versammelten, um gemeinsam die Maschinen hinauf zu bringen.

immer geklärt werden“ ein Schlammbad. Dieses gibt es in dieser Güte sonst nur auf

Am Sonntag ging es dann noch einmal zwei Stunden um den Kurs. Um etwas Abwechslung in die Angelegenheit zu bringen wurde die Strecke in die entgegengesetzte Richtung befahren. Die Auffahrten waren nun Abfahrten und umgekehrt. Dieses brachte einige Teilnehmer derart in Verlegenheit, daß sich zirkusreife Szenen abspielten. Hierzu trug besonders der nächtliche Dauerregen bei, der die ganze Sache noch zusätzlich erschwerte. Ernsthaftige Verletzungen gab es nicht, dafür aber eine Menge Gaudi für alle Anwesenden. Das große Finale, das Master-of-Dirt-Rennen wurde am Sonntagmittag ausgetragen. Hier wurde der ultimative Sieger ermittelt. Die fünf besten Fahrer jeder Klasse waren startberechtigt. Es gingen alle gemeinsam auf die Strecke und der jeweils letzte jeder Runde mußte ausscheiden. So dauerte es 25 spannende Runden bis Rudi Pöschl zum Master-of-Dirt gekürt wurde. Nach zwei Tagen waren sich alle einig: Es war eine interessante Veranstaltung nicht nur für aktive Fahrer, sondern auch für die Zuschauer. UND, im nächsten Jahr kommen natürlich alle wieder.

M.Gartz

Trier

Am 16.03.99 fand im Rathaus Trier ein Gespräch zwischen Mitgliedern der Stadtverwaltung, dem Trierer Regionalbüro der Bikers Cooperation und des Bundesverbandes der Motorradfahrer, der Arbeitsgruppe „Motorradinitiative Trier“, dem Straßen- und Verkehrsamt Trier, dem Fahrlehrerverband, der Verkehrswacht und der Polizei statt. Ziel dieses Gespräches war es, diverse Probleme der Motorradfahrer der Region Trier zu erörtern und Lösungen zu finden. Das Ergebnis dieses von allen Beteiligten sehr konstruktiv geführten Gesprächs kann sich durchaus sehen lassen. „Es war ein großer und wichtiger Schritt, den alle Beteiligten aufeinander zugetan haben“ sagt Bernd

Fries, Leiter des Regionalbüros der BC und des BVDM, „Die Probleme der einzelnen Beteiligten wurden dargelegt und gemeinsam Lösungsansätze erarbeitet. Sensibilisierung für die Nöte der Gesprächspartner war ein wichtiges Ergebnis dieses Gesprächs.“

Im Einzelnen einigten die beteiligten Parteien sich auf folgende Punkte:

Der Kurzzeitparkplatz an der Trevis-Passage wird auch weiterhin bewirtschaftet, um zu gewährleisten, daß „Biker“, die nur kurz etwas zu erledigen haben auch weiterhin einen freien Stellplatz finden. Anwohner können sich jedoch einen Anwohnerparkausweis ausstellen lassen, der nicht am Motorrad befestigt werden muß, da das Kennzeichen beim Ordnungsamt gespeichert wird. Ferner wird die Stadt an den auch künftig kostenfreien Parkplätzen einen wetterfesten Motorradparkplan anbringen, damit beispielsweise Berufspendler, die auf das Auto verzichten und stattdessen raum- und energiesparend auf

zwei Rädern in die Stadt kommen, sich informieren können, wo sie ihr „Bike“ tagsüber parken können, ohne ein „Knöllchen“ zu riskieren.

Um dem katastrophalen Zustand, daß Motorradaspiranten im Raum Trier auf kaum mehr vorhandenen und zudem ungeeigneten Plätzen geschult werden müssen, ein Ende zu bereiten, stellte Peter Dietze, der Baudezernent der Stadt Trier, den Motorradfahrern und Fahrlehrern ein im Herbst dieses Jahres frei werdendes ehemaliges französisches Gelände in Aussicht. „Ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrssicherheit, denn dort kann dann nicht nur praxisgerecht geschult, sondern im Rahmen von Sicherheitstrainings auch das in der Fahrschule Erlernete vertieft werden. Auch „alte Hasen“ können zu Saisonbeginn ein Aufwärmtraining gebrauchen, um fit für die kommende Saison zu sein“, meint Bernd Fries.

Eine besondere Gefahr für einspurige Fahrzeuge stellen die Bitumenflicken auf

unseren Straßen dar. Bei Hitze oder Nässe entspricht der Haftwert von Bitumen dem von Glatteis und ist bei Nässe zudem unsichtbar. Hierbei spielt die gefahrene Geschwindigkeit keine Rolle, da ein rutscher Straßenbelag jederzeit - auch für Autofahrer - zur Gefahr werden kann. Auch wenn aus wirtschaftlichen Gründen seitens der Straßenbauämter auf dieses Material zur Straßensanierung nicht verzichtet werden kann, so ist doch ein maßvoller Umgang damit geboten, um Zweiradfahrer nicht zu gefährden. In diesem Zusammenhang weist Bernd Fries nachdrücklich darauf hin, daß hier die Zusammenarbeit aller motorisierten Zweiradfahrer von größter Wichtigkeit ist: „Wer auf

„seiner“ Strecke einen übermäßigen oder gefährlichen Einsatz von Bitumen feststellt, soll sich entweder mit den zuständigen Straßenbauämtern oder mit mir in Verbindung setzen, damit schnellstmöglich gehandelt werden kann. Nur wenn die zuständigen Ämter über Gefahrstellen informiert werden, können sie auch dagegen angehen.“ Hierzu händigte er der Stadtverwaltung Informationsmaterial über einen in Österreich verwendeten Bitumenersatzstoff aus, der keinen der oben beschriebenen Nachteile aufweist.

Um im Falle eines Sturzes Leitplanken nicht zu Leidplanken werden zu lassen, regten die Motorradfahrer an, an gefährli-

chen Stellen Pfostenummantelungen zu montieren, um die Aufprallenergie zu dämpfen, denn was im Falle eines Abkommens von der Straße für einen Autofahrer lebensrettend sein kann, endet für Motorradfahrer leider oftmals tödlich. Auch hierzu bedarf es der Mitarbeit aller „Biker“, um Gefahrenstellen aufzuweisen und zu entschärfen.

Interessierte Motorradfahrer können sich unter Tel./Fax: 0651-67114 mit dem Regionalbüro der Bikers Cooperation und des Bundesverbandes der Motorradfahrer in Verbindung setzen.

Ost-Westfalen

Die HV ist gelaufen. Meine Aufgabe eine Rechnungsprüfung durchzuführen, habe ich erledigt. Mir scheint's alle waren zufrieden. Zeit das vergangene Jahr Revue passieren zu lassen. Da ich sowohl im BVDM als auch in der IGG aktiv tätig bin, kann ich nicht immer meine Aufgaben in der IGG oder als Regionalbüro trennen. Das ist sicherlich auch nicht nötig. Der geneigte Leser wird schon zu unterscheiden wissen.

Als Betreiber verschiedener Webseiten habe ich Kontakte national und international gesucht und auch gefunden. Zusammen mit Wilfried Peter Gödeker, pflegen wir Kontakt zu einer japanischen Homepage. Relink natürlich vorhanden. Nähere Informationen in der HP von unserem Primus. Weitere Kontakte pflegen wir zur Totte Dahlberg, (Schweden), der seit längerem eine informative Gespansseite im Netz betreibt. Es folgten bald intensive Kontakte zur deutschen Gespansrennszene, die zunächst nahezu namens gleich im Netz vertreten waren. Mittlerweile arbeitet man Hand in Hand und alle Streitigkeiten wurden be-

seitigt. Es folgten Verbindungen zu diversen anderen Clubs, Stammtischen und Einzelpersonen. Einige werden mit mir Verbindung halten, andere erwiesen sich als wenig erfolgversprechend.

Zwischenzeitlich gesellte sich eine Page aus Bremen hinzu. Die Familie Nordloh bemüht sich etwas für die Familien unter den Gespansfreunden zu tun und entsprechende Treffen und Informationen zu verbreiten. Das scheint ihnen gut gelingen zu sein. Das Gästebuch spiegelt die Begeisterung wider. Natürlich folgte ein ausführlicher Hinweis über die Aktivität des Regionalbüros im Net. Die Termine der IGG würden unverzüglich auch dort im Netz verbreitet. Es folgten weitere Kontakte zu Guy in Brüssel, der sehr gelungen über eine Gespans tour berichtet.

Ein Neumitglied aus Neuried bei München bat um die Eintragung seines Stammtisches. U.s.w., u.s.w.

Der allerneueste Stand ist, das Regionalbüro OWL (die Webseite natürlich) ist im amerikanischen Webring vertreten! Schon schnellten die Zugriffszahlen nach oben. Bei

Sidecar.Com, eine kommerzielle Side, erhielten wir einen Linkplatz neben anderen USA - Größen. In der Homepage von Sidecar.web sind wir ebenfalls neben anderen europäischen Clubs platziert. Wer gleichfalls seine HP bekannter machen möchte, kann sich gerne bei mir Informationen einholen. In diversen deutschen Linksammlungen konnte ich die Seite des Regionalbüros eintragen.

Ein kostenloses Gästebuch und ein Journal wurde bei Com eingerichtet. Leider tummeln sich noch sehr viele auf der HP.

Durch meine Kontakte (bin jetzt auch EFFJOTT'ler) zur EFFJOTT1200 IG konnte ich ein interessantes Angebot machen. Alle Yamaha FJ - Fahrer finden dort interessante Angebote im Ersatzteillager. Auch für andere Modelle wird was getan. Wer sich dafür interessiert, kann sich von mir die Adresse geben lassen.

Da ich für einen Motorradclub berichte, muß ich wohl jetzt endlich aufhören, sonst verweist man mich an PC-Welt o.ä.

Ansonsten lief das Jahr recht gut. Wie schon verschiedentlich berichtet, wurde ein Familiengespanntreffen in Vlotho ausgerichtet. Es kamen über 33 Familien an den schönen Badesee. Die sonstigen Gäste konnte ich gar nicht alle wahrnehmen, da es teilweise wie auf dem Rummel zuging. Der Platz hat 800 (!) Dauerstellplätze. Zunächst unbemerkt kamen

die Camper in Bewegung. Jeder wollte spazieren gehen und plötzlich umkreisen "Zaungäste" unauffällig unsere Truppe auf der Halbinsel. Bald hätten wir Regelungen für diesen Kreisverkehr treffen müssen. Die Vlothoer trauten sich noch nicht an uns heran. Das wird in diesem Jahr sicherlich besser.

Vor Ort besuchten wir unser Herforder Oldtimer-Museum (brandneu). Dort sind jede Menge Tips zur Ardie, Adler u.v.a.m. zu bekommen. Anfragen erwünscht. Nach einem leckeren gegrillten Steaking es wieder zurück zum Platz. Dort zapften wir lecker Bier und ließen den Abend am See mit einer Lampionfahrt über den Campside ausklingen.

Später folgte die JumboRun in Berlin Buch. Es waren etliche lokale Gespanne vor Ort. Jede Menge Kinder warteten auf uns. Viele Kontakte zu den Free Bikern Zepernick konnten vertieft werden. Wer mehr wissen möchte, kann dies im Internet verfolgen. Für 1997 und 1998 wurde ein Bericht ins Netz gestellt.

Die JumboRun in Mönchengladbach verlief trotz ständigem fiesem Regen sehr harmonisch. Mit 43 Gespannen wurden etwa 100 Behinderte befördert. Allen konnten wir gerecht werden. Zur Unterhaltung der Gäste spielten lokale Bands den Tag über auf. Ein Flohmarkt lud zum Bummeln ein. Den Abend hatten wir für uns. Bei einigen Taschen Freibier, Lagerfeuer und Live-Gitarre endete ein toller Bikertag. Erfreulicherweise trauten sich auch ein paar Solisten zu uns. Die waren natürlich willkommen. Es gab für jeden genug zu tun. Auch einige Eltern, Helfer, Geschwisterkinder konnten mal auf einem Moped Platz nehmen. Außerdem brauchten wir einige Streckenposten, Aufsichten und Aktivisten, die einfach mit organisierten. An dieser Stelle möchte ich alle ermuntern, es diesen Bikern gleich zu tun. Wer mitmachen möchte, kann auch hierzu von mir weitere erfahren.

Im Dezember führten wir wieder einen Messestand beim 2. Lippischen Weihnachtsmarkt durch. Dabei konnte unser Mitglied Günther Bayer ein Fahrerlager demonstrieren. Sein sehr schönes BMW Renngepann war wieder einmal ein Magnet vieler Besucher. Wer Günther

besuchen möchte, kann dies im Sommer täglich bei „Günthers Kurve“ in Kükenbruch tun. Leckerster Kuchen von Hanna, sag ich!! Sonntags gibt es dort auch eine tollen Brunch. Wer sich für Oldtimer-Rennen interessiert, kann sich hier sachkundig machen.

Einen gelinden Schock versetzte mir Carsten, als er mir alle Ausweise der Mitglieder mit der Codenummer 0050/ zusandte. Da war viel zu sortieren. Etliche waren satzungsgemäß durch Kündigung ausgeschieden oder wegen Umzug nicht mehr auffindbar oder, oder. Da habe ich mich durchgewühlt und alle Ausweise weitergeleitet. Einige mit Kommentar, einige mit einer Bitte, endlich zu bezahlen, manche erhielten lediglich eine Einladung zum Treffen und den Ausweis. In der Folge waren dann auch einige Anrufe zu bearbeiten. Durch die vereinzelt unterschiedliche Handhabung sind leider Fehler entstanden, die im einzelnen noch zu korrigieren sind. Durch unseren Einsatz können wir jedoch sagen, daß sich für die IGG und BVDM insgesamt ein positives Bild abzeichnet.

Mir ist es gelungen, im ersten Jahr viele vom Nutzen einer Einzugsermächtigung zu überzeugen. Weniger Kosten, gesicherte Abläufe und einfaches Handling. So erhielt ein Mitglied von mir z.B. ein T-Shirt zugesandt. Außer Paket aufmachen mußte nichts unternommen werden. Gemäß Absprache konnte ich den Betrag bequem Zuhause per PC abbuchen.

Auch waren Änderungen unser Zahlungsmodalitäten für unsere Mitglieder problemlos zu bewältigen. Seitdem Lebensgefährten nur den halben Beitrag zahlen müssen, buche ich auch nur noch 1 1/2 Beträge ab. Das Mitglied muß nicht noch einmal rechnen, was muß gezahlt werden, wer hatte jetzt 10 Mark erhöht? BVDM? IGG? Beide? Wie war's im letzten Jahr? Gab's nicht noch einen Nachschlag?

Insgesamt haben wir bei z.Zt. erfaßten 230 Mitgliedern 157 Lastschriftverfahren zu absolvieren. Dazu kommen etwa 20 beim BVDM.

Da ich professionelle Software meiner Bank einsetze, kein Problem. Ich hoffe Claudia kann sich irgendwann einmal damit anfreunden. Der ISDN-Anschluß und ein Programm für 30 Mark sind dafür

nötig. Für diese Notwendigkeit mag Harald ein offenes Ohr haben!

Nachdem ich in alten Unterlage gewühlt habe, stelle ich fest, das mir einige Mitglieder abhanden gekommen sind. Das tut mir sehr leid. Aber da das alte BVDM Programm auf meinem Rechner nicht mehr zu gebrauchen war, mußte ich mit einer Exceldatei arbeiten, die offensichtlich nicht alle Mitglieder enthielt. Wer also sich schon lange darüber wundert, daß die IGG sich nicht meldet, kann sich gerne bei mir melden.

Noch eine Anmerkung bezüglich der Kosten. Bei der Sparkasse kostet die Buchung am Schalter 60 DPF. Bei einer Abwicklung per Homebanking verringern sich diese Kosten um 50 DPF. Bei über 2700 Mitgliedern eine nicht unbeachtliche Größe.

Auch fallen keine Mahnschreiben an, da ja rechtzeitig der Beitrag einbezogen wird. Da muß schon bei der IGG ein erheblicher Kosten aufwand betrieben werden!

Schon wieder gleite ich ab. Da gehört in die Kassiersparten. Also genug davon.

Zum Saisonende gelang es uns das Landgasthaus Niemann von der Zusammenarbeit mit dem BVDM zu überzeugen. Ihr habt sicherlich die Anzeige im Tourenkalender gesehen. Dort kann gezeltet werden, es gibt einen Saal und regelmäßig einen Stammtisch.

Auf der Burg Vlotho werden wir Aktionen begleiten. Beim Roller Treffen waren 800 Gäste vor Ort. Ein großer Festsaal steht zur Verfügung. Nebenan kann ggf. auf dem Jugendhof gezeltet werden. Der vor dem Restaurant gelegene große Parkplatz kann auch für Aktionen genutzt werden.

Die Anzeige der Firma Genscher kam bei einer Motorradmesse in Kaunitz zustande. Herr Genscher ist eigentlich Tuner und Motoreninstandsetzer. Allerdings lief die Sattlerei so gut, daß daraus die Hauptarbeit geworden ist. Über eine KOOP Mitgliedschaft wird nachgedacht.

Einen weiteren Kontakt gab es mit Herrn Beier, der Sachverständiger für die Motorradvermessung ist.



Auch hier werden weitere Gespräche geführt werden.

Unsere Freunde in Vorderburg haben ihre Pension vorgestellt. Kann ich ausnahmslos empfehlen. Umgeben von Pässen, eine tolle Gegend zum Motorradfahren. Günstige Preise sind nicht alles was zu diesen Leuten führen dürfte. Beide fahren seit vielen Jahren Motorrad und haben öfter große Treffen durchgeführt. Seitdem wird jeden Donnerstag gegrillt. Jeder mit und ohne Zweirad ist willkommen. Ein großer Fehler ist mir jedoch unterlaufen. Bei der Telefon- Nummer ist mit eine

Zahl abgegangen. Die Vorwahl muß natürlich 08327 lauten. Wer sich gewundert hat warum er im hohen Norden gelandet ist, weiß nun warum. Asche über mein Haupt.

Wer dann Apparat 460 wählt landet bei Andrea.

Sobald wir unseren Urlaub (ab dem 19.Juni) dort absolviert haben, werde ich über unseren Gespannurlaub berichten. Versprochen, ehrlich! Wer uns noch begleiten möchte, sei herzlichst da-

zu eingeladen. Es sind sicherlich noch Zimmer frei.

Jetzt möchte ich schließen. Es gäbe noch viel zu erzählen, über das, was meine bessere Hälfte zu Zornesausschüben bringt und mich am zügigen Umbau meines Schlafzimmers abhält. Allen denjenigen, die bis hierhin durchgehalten haben, wünsche ich einen schönen Sommer und ein unfallfreies Bikerjahr 1999.

Euer Robert

Untertaunus

Winter Ade, scheiden tut weh

Jedesmal Anfang März, wenn die Vorbereitungen laufen, stellen wir uns die selbe Frage:

Wie wird das Wetter am 2. Märzwochenende sein?

Schließlich ist es für uns und unsere Gäste angenehmer, wenn unser Rabenkopftreffen mit dem beginnenden Frühling stattfindet.

Dieses Jahr hatten wir einen Fürsprecher. Das war kein März, sondern eher der Monat Mai. Das einzig schöne Wochenende im März war unser! Samstags waren es 18 Grad und nur Sonne.

So hatte das 27. Rabenkopftreffen des „Untertaunus Motorradclub Hettenhain e.V.“ neben dem Wiedersehen, der guten Laune, einer vielfältigen Rundumverpflegung - (flüssig sowie fest) dem obligatorischen Begrüßungsschnaps, einem anständigen Lagerfeuer, dem alljährlichen Waldgottesdienst und der anschließenden Preisverleihung, auch noch ein Wetter „zum Helden zeugen“ zu bieten! Das Feuer brennt die 3 Tage durch und leider ist die Nacht viel zu kurz zum Schlafen. Und (fast) alle waren sie wieder da!!

Falls jetzt jemand auf die Idee kommt, in den BVDM-Terminen nach unserem Rabenkopftreffen zu suchen, wird er es weder hier noch sonst irgendwo finden.

Das liegt leider daran, daß wir ein relativ kleiner Verein mit Nachwuchssorgen sind, und wir unser Treffen, zur eigenen Bewältigung, überschaubar halten müssen.

Viele der Anreisenden sind uns schon seit Jahren treu und kommen, auch wenn Eis, Schnee, oder richtiges Mistwetter über m Taunus liegt.

Auf eine große Anzahl von Unikaten und „Windgesichtern“ können wir stolz sein, die man auf den „Internationalen“ Treffen wohl nicht finden wird.

Anstatt unser Treffen zu veröffentlichen verschicken wir persönliche Einladungen mit den Adressen die in unser Treffen-

Auf einem Rollergespann lernen Sie nur nette Leute kennen!



Fritz Heigl Fahrzeugbau: Gespannbau • Seitenwagen- und Anhängerproduktion
Osterseean 17 • 85614 Kirchseeon • Tel. 0 80 91 - 37 37 • Fax 0 80 91 - 26 17



buch geschrieben wurden. Da übrigens der Touren- und Treffenkalender der Ballhupe Anfang März noch nicht vor liegt, haben wir auch kein sonderlich schlechtes Gewissen!

Ebenso hatte sich eingebürgert die UTMC Eröffnungsfahrt noch vor dem Osterwochenende durch zu führen, da einige auf zwei Rädern an diesem Wochenende schon Richtung Süden „On the Road“ sind. Geplant war der 28.03.1999, der Tag der Sommerzeit Umstellung. Unschön war, daß 3 Tage vorher die Temperaturen in den Keller gegangen sind und Regen dominierte. Aber keiner von uns hätte sich vorstellen können, was uns an dem Sonntag dann erwartete. Es hatte die Nacht einen Übergang von Regen auf Schnee stattgefunden und selbst in niedrigeren Lagen ist das Zeug einfach liegengeblieben! Weihnachten Ende März, und wir hatten doch 2 Wochen vorher den Sommer gefeiert. Somit mußte die Eröffnungsfahrt dann doch in das Osterwochenende verschoben werden. (Da uns der Karfreitag einfach zu schön

war, haben wir den Ostermontag genommen.) Jene die in die südlicheren Länder gefahren sind, fehlten leider. Aber das Jahr bietet noch genügend Clubabende und Ausfahrten für Gemeinsamkeit und die uns lieb gewordenen Treffen kommen alle noch. (unter die Räder)

Höre ich da die Frage: „Wo steckt ihr eigentlich ??“ Nun, der UTMC hat seinen Sitz im Bad Schwalbacher Ortsteil Hettenhain und seine Mitglieder sind verstreut vom Westerwald, an der Aarstraße (B54) entlang, bis nach Wiesbaden.

Wer aus unserer Ecke kommt und Lust hat bei uns herein zu schnuppern ist herzlich Willkommen und kommt einfach mal auf einen unserer Clubabende die jeweils am 2.Sonntag im Monat ab 19.00 Uhr in der Gaststätte „Zum Lindengraben“ in Taunusstein Hambach stattfinden oder klingelt mal bei unserem 1. Vorsitzenden Manfred Bender 06124/3636 (keiner sagt Präsi :-)) an.

Ansonsten sieht man sich

auf den Treffen, meistens denen, die in keiner Zeitung stehen.

Euer UTMC

Thomas Reim / Schriftführer





Resturlaub und Frühlingserwachen

Wer kennt diese Situation nicht:

Der Resturlaub muß weg. Aber in unseren Breitengraden ist es noch zu kalt zum Moppedfahren. Ohne Bike nach Mallorca zu den Ballermännern ist wohl auch keine gute Alternative. Also, wohin soll es gehen?

Ist doch klar, nach Südfrankreich. Dort ist es bereits angenehm warm(?), wenn Deutschland vom Winter noch fest im Griff (Würgegriff) gehalten wird. Eine besonders lohnenswerte Anlaufstelle habe ich in der Nähe von Nîmes, zwischen den Städten Arles und Uzès, entdeckt. Dort haben Karl-Heinz, Silvia und Erwin Vogtmann vor etwas über einem Jahr in

St. Dezery ihre kleine Ferienanlage „Les Olivettes“ eröffnet. Die Landschaft dort bietet die beste Voraussetzung für abwechslungsreiche Motorradtouren. „Les Olivettes“ liegt mitten in einem Weinanbaugebiet und verfügt neben einem großen Innenhof mit Garten, über ca. 10 Appartements die im Frühjahr 1999 komplett neu eingerichtet wurden. Weiterhin gibt es einen kleinen Campingplatz, einen Swimmingpool und alles was das Motorradfahrerherz begehrt. So stehen überdachte Stellplätze zur Verfügung und „Motorradveteran“ Erwin heilt kleinere Wehwechen an Fahrer und Maschine gerne in seiner gut ausgestatteten Werkstatt. Von St. Dezery kann man in ca. einer Stunde die rasanten Kurvenstrecken in den Chevennen erreichen, oder die eindrucksvolle Tierwelt der Camargue bewundern.

Wer mehr Lust auf Strandleben hat kann zum nahen Mittelmeer fahren. Die Betreiber achten besonders auf das Wohlbefinden ihrer Gäste, hierzu trägt besonders das köstliche und reichhaltige Essen aus Silvias Küche bei (Trotz aller sportlichen Aktivitäten wie Joggen, Mountainbikefahren und Moto-Cross habe ich es nicht geschafft, meine überschüssigen Pfunde loszuwerden!). Wer nicht nur zum Tourenfahren gekommen ist, sondern evtl. etwas Off-Road fahren möchte, findet ausreichend Gelegenheiten; von der örtlichen halblegal angelegten Trainingsstrecke bis zur WM-geprüften Moto-Cross-Strecke ist alles in der näheren Umgebung vorhanden. Besonders zu erwähnen ist ein ca. 10 KM entferntes Moto-Cross-Gelände, welches in solchen Dimensionen sonst nur aus den USA bekannt ist.

Wer also einmal in der Nähe ist, sollte sich das „Les Olivettes“ nicht entgehen lassen. Denn ich bin sicher: Ihr kommt bestimmt wieder - nicht nur im Frühling.

M. Gartz

Betreff: Ballhupe März 99

Hallo Babs, toll, daß man die Ballhupen-Redaktion jetzt per E-Mail erreichen kann. Da muß ich doch gleich meinen Uni-Ser-Ver strapazieren. Aber nicht verraten! Also, zum einen kann ich dem Artikel von R. Michtl nur zustimmen: Alles, was neu auf den Markt kommt, strotzt nur so vor PS und Hubraum, oder ist zu schwer, säuft oder ist zu teuer, meist sogar alles zusammen.

Ein Grund für mich, warum ich schon seit zwei Jahren gerne ein neues Motorrad kaufen möchte, das Geld dann lieber für etwas anderes ausbebe. Gerade in der Hubraum mäßigen Mittelklasse um 400 ccm

gibt es nur eine handvoll Maschinen. Warum?

Kauft die keiner oder was? Andererseits verkauft sich doch die Suzuki GS 500 sehr gut oder bin ich da falsch informiert? Nur das ist ein Typ, den ich nicht kaufen will, also bleibt man bei dem was man hat.

Nun noch ein Kommentar zu den Testartikeln. Kannst du nicht immer die Herstelleradresse dazusetzen? Gerade bei den Daytona-Klamotten hätte ich gerne gewußt, wo man die bekommt, wenn Ihr sie schon so lobt. So das wars eigentlich, was ich loswerden wollte. Vielleicht sieht man sich auf der JHV. Zwar bin ich mir noch nicht sicher, ob ich fahre, denn der Weg ist mir bei meinem schmalen Etat eigentlich zu weit - obwohl es nur 400 km sind, letztes Jahr wären es 800 km gewesen. Mal sehen.

Es grüßt aus dem zur Zeit kalten Norden
Sigrid Schmidt

➔



NEU!
POWER
Batterien

mit **REINBLEI-ZINN-TECHNOLOGIE**

12V/13Ah, 175 x 85 x 129 mm	nur 229,- DM
12V/16Ah, 181 x 76 x 167 mm	nur 247,- DM

Die extrem belastbaren Batterien werden erfolgreich in der GT-Rennserie eingesetzt und sind jetzt endlich in Motorradgrößen erhältlich. Erstausstattung bei Moto Guzzi und Laverda! Reinblei-Zinn-Batterien sind rüttelfest und können in jeder Lage montiert werden. Sie sind extrem temperaturbeständig, drei- bis fünfmal höherer Startstrom und über doppelt so lange Lebensdauer wie herkömmliche Batterien, gleichmäßige Energieabgabe ohne Spannungsspitzen. Selbst bei langen Standzeiten praktisch entladefähig! In 6V und 12V.

VA-SCHRAUBENSÄTZE speziell für Guzzi ab 39,- DM



Hauptstr. 28a
74867 Neunkirchen
Tel. 06262-95855
Fax 06262-4488



Antwort zu Leserbrief, Sigrid:

Sigrid, das ist

Typisch, echt Typisch!

Nun ja, Asche auf mein Haupt!!!

Nach den Zahlreichen Anrufen wo es denn die von mir vorgestellten Klamotten gibt (ich hab's letztes mal echt vor lauter Euphorie vergessen), hier nun die Adresse von Dakota!

DAKOTA INC.

Marco Ruf

Pforzheimerstr. 94

76275 Ettlingen

Tel.: 07243/30112

Fax: 07243/30113

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Strecke zwischen Untersensbach und Beersfelden, rd. 25-30 km nordöstlich von Heidelberg, ist in den letzten 5 km (wo eine Straße in Richtung Beersfelden führt) für Motorräder gesperrt.

Ein Grund für die Sperre, die über den gewöhnlichen Motorradhaß hinaus geht, war nicht zu erkennen.

Die Strecke ist (war) offenkundig von Motorradfahrern sehr beliebt, denn sie wird in der Motorradstraßenkarte von „Good Vibrations“ empfohlen.

Ich war über den Vorgang sehr verärgert, bin jedoch brav zurückgefahren.

Ich hoffe, daß der BVDM sich mit der Sache beschäftigen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Roberto Ruggeri

JHV 1999

Die Eindrücke eines Teilnehmers

Ich war voller Elan nach Kassel, zur diesjährigen JHV des BVDM gefahren. Die Erwartungen waren zwar nicht allzu hoch. Der Saal im Cafe Monschein war mit 104 Teilnehmern zwar voll war, aber meine bereits niedrigen Erwartungen sind noch nicht mal erfüllt worden (Halbierung gegenüber 1998), das hat mich doch schwer enttäuscht.

Enttäuschend war auch, daß diejenigen da waren, die immer da sind. Im Klartext heißt das: Der BVDM steht vor einer hoffnungslosen Überalterung. Der Altersdurchschnitt war jedenfalls erschreckend hoch. Die angesprochenen Probleme waren für dieses Klientel ziemlich uninteressant, da es sich hauptsächlich um Probleme handelte, die sich um M.I.D. (Motorradinitiative Deutschland), FEMA (Federation of European Motorcyclists Associations - Vereinigung der Europäischen Motorradfahrerverbände), Bagmo (Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad), politische Interessenvertretung usw. drehten. Für die Älteren alles Themen, die, wie sie meinen, für sie überhaupt nicht mehr relevant und interessant sind.

Oftmals hatte ich den Eindruck, daß bei Beiträgen von Jüngeren eine richtige Verwaltungsbeamtenmentalität durchkam: „Das haben wir schon immer so gemacht, das haben wir noch nie so gemacht, da könnte ja jeder kommen.“ Die Ideen, Anregungen und Vorschläge, die gerade von engagierten jüngeren Mitgliedern kamen, wurden einfach ignoriert, bzw. abgewürgt. Selbst die Neumitglieder aus der BU (Biker Union), die eigentlich kamen,

um die JHV aufzumischen, mühten sich recht erfolglos damit ab, Leben in die Bude zu bekommen.

Zweimal kam so etwas wie Stimmung auf. Beim ersten Mal regte sich ein älterer Herr über die vielen englischen Ausdrücke auf, die gerade diejenigen benutzten, die im europäischen Rahmen arbeiten oder auch an der Euro-Demo beteiligt waren. Beides Aktivitäten, bei denen man viel im europäischen Rahmen zu handeln hat. Dabei wird in den entsprechenden Gremien natürlich englisch gesprochen. Es erleichtert die Verständigung zwischen 16 europäischen Nationen doch ein klein wenig. Es hätte allerdings genügt, die Kollegen darauf aufmerksam zu machen. Das fast beleidigte Aufbrausen war jedenfalls fehl am Platz. Bezeichnend war allerdings, daß diese englischen Ausdrücke diesem besagten älteren Herrn erst nach etwa einer Stunde auffielen, nachdem schon etliche Personen sich dieser englischen Ausdrücke bedient hatten.

Das zweite Mal war als das Image des BVDM angesprochen wurde. Hier habe ich mich eigentlich schon auf eine lebhaft Diskussion gefreut, da auch ich der Meinung bin, daß das Image des BVDM ziemlich althergekommen und hausbacken ist. Auf die Feststellung, daß der typische BVDM-ler als ein BMW-Fahrer gesetzten Alters angesehen wird, wurde mit der Aufforderung beantwortet, daß diejenigen, die keine BMW fahren, aufstehen mögen. Damit war eine dringend notwendige Diskussion erledigt.

Die JHV war zu langatmig und zu ernst. Es hat ganz einfach der Spaß gefehlt, die persönlichen Kontakte, die Pausen. Es war, wie man sich einen Kongreß von Verwaltungsbeamten vorstellt, trocken und humorlos. Somit gesehen war die JHV keine Werbung für den BVDM und eher dazu geeignet junge aktive Mitglieder vom Engagement abzuhalten als sie zu motivieren.

Golo



Dnepr und URAL

Motorräder - Gespanne - Anhänger

- ☑ Nur Exportmodelle mit TÜV, KFZ-Brief und Werksgarantie
- ☑ mit und ohne Seitenwagenantrieb und Rückwärtsgang
- ☑ Schwingegabel o. Telegabel / 2 Einzelsitze o. Sitzbank
- ☑ eigenes Zubehörprogramm aus deutscher Fertigung
- ☑ Ersatzteilversand innerhalb 24 Stunden

Kostenloses INFO jetzt anfordern!!!

Infos im Internet unter www.haubrich.com

HAUBRICH

Generalimporteur BRD, Benelux und Österreich

Udo Haubrich GmbH - Blatzheimer Straße 5 - 53909 Zülpich

Tel.: 0 22 52 / 94 28 - 0 - Fax: 0 22 52 / 94 28 20





Hallo Babs,

leider muß ich mal etwas mäkeln:

Im Touren & Treffen - Kalender ist unter den 3000der PLZs wieder das Treffen Sonntags im Herrenhäuser Garten mit meiner Telnr. 0511/601854 aufgeführt. Das ist schon seit min. 3 Jahren nicht mehr aktuell, und ich habe Euch auch schon mehrmals benachrichtigt! Möglicherweise hat sich die Sache auch ohne mich inzwischen verselbstständigt. Ich habe jedenfalls keine Zeit mehr, sonntags am Treffpunkt zu sein, und mache daher nochmals um Streichung dieses Termins, bzw. meiner Telefonnr. bitten!

Bitte um entsprechende Weiterleitung an Ralf Kühl. Ansonsten alles im Lot!

Ciao Matthias Mente

Betreff:

Motorräder mit Anhänger als Bremskeil für LKW

Das von Ihnen geschilderte Problem stellt sich überhaupt nicht, da Motorräder mit Anhänger die Autobahn in Deutschland nicht befahren dürfen.

Zulässige Höchstgeschwindigkeit für Motorräder mit Anhänger = 60 km/h

Autobahnen dürfen nur von Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von über 60 km/h befahren werden.

Ist die Geschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt, erübrigt sich jede Diskussion.

MFG

Peter Gaerdes / MV Franken

<http://www.mvfranken.de>

Anmerkung der Redaktion:

Die Straßenverkehrsordnung wird hier richtig zitiert, aber falsch ausgelegt. Fahrzeuge, die die Autobahn befahren wollen, müssen über eine „bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h“ verfügen. Das ist beispielsweise bei einer Wing 1500 SE, die bei etwas Rückenwind an die 215 km/h macht, eindeutig der Fall. Ist dieselbe Wing plus Anhänger unterwegs, darf sie nur 60 fahren - auch auf der Autobahn. Denn die „bauartbedingte Geschwindigkeit“ ändert sich nicht!

Quelle: Andreas Göckemeyer, Fahrlehrer, Bad Salzungen (www.ferienfahrschule.de)
Alles nochmal ganz exakt nachlesbar unter <http://www.polizei.rlp.de/index2.htm?/020verkehr/050gesetzestexte/011stvo/top.htm#2318>

Reflexionen zur JHV

Dichtgedrängt sitzen hundertundeinpaar Besucher der BVDM Mitgliedervollversammlung beisammen und beraten vier Stunden über Vergangenes und wählen für die nächste Zukunft.

So – oder zumindest so ähnlich – mußte es einem unvoreingenommenen Besucher vorkommen, der an der JHV teilnahm. Wäre er hingegen noch kritisch gestimmt, hätte er sich bestimmt gefragt:

- Warum mitten in Deutschland bei schönem Wetter auch nicht mehr Leute den Weg zur Versammlung fanden als zuvor im fernen Westen (Elmstein – 96), im hohen Norden (Neuhaus – 97) oder im wilden Süden (Oberschleißheim – 98)? Ist der Verband selbst für einige tausend Mitglieder nur noch ein Alibiclub?

- Warum das ET durch die etwas geringere Besucherzahl bereits immense finanzielle Probleme bereiten kann? Sind BVDM & ET auf dem falschen Trip?

- Warum alle (unsinnigen) Anträge ganz formell behandelt werden müssen, obwohl sie gar nicht formal korrekt gestellt wurden? Kann so was nicht vorab kommuniziert oder geklärt werden?

- Warum einzelne Berichte jeglichen Zeitrahmen sprengen durften, ohne wirklich informativ zu sein? Weniger ist oft mehr – wie wäre es in Zukunft die Vortragszeit pro Bericht auf 5 Minuten zu beschränken?

- Warum eine anschließende Diskussion über den Nichtbeitritt des BVDM zur MID so emotional am Thema (Zusammenarbeit der Verbände Ade?) vorbeigeführt wurde? Chance verpaßt?

- Warum eine ganze Reihe von Mitgliedern so lautstark ihre Abneigung gegen englischgeprägte Ausdrücke (z.B. event) kundtut, wo doch hunderttausende Exemplare von Motorradzeitschriften, die vor eben diesen Ausdrücken nur so strotzen, exzellent verkauft werden und somit die Mehrheit sich nicht daran stört? Von gestern?

- Warum ein Antragsteller (für Nr. 2) trotz mehrfachem Nachfragens nicht in der La-

ge war, seinen Vorschlag so zu begründen, daß das ins Auge gefaßte breite Interesse der Mitglieder auch für diese zu erkennen gewesen wäre. Oder wollte er doch nur seine eigenen (oder fremde) Interessen mit einer Satzungsergänzung befriedigt sehen? Ein Schelm, der böses dabei denkt!

Und schließlich hätten anwesende Durchschnittsbiker (!, m & w) sich bestimmt auch die Frage gestellt, wie der BVDM oder allgemein die Motorradfahrerverbände aus ihrem Dornröschenschlaf mit ca. 20-30tausend Mitgliedern (in Summe!) heraus in die Bereiche von einigen hunderttausend oder gar Millionen geraten könnten. Bestimmt nicht, indem die immer fehlenden finanziellen Mittel als Hindernis für grundlegend neue bzw. attraktivere Dienstleistungen oder herausragende Produkte herangeführt werden.

Haben wir überhaupt die Kenntnis von dem, was die Motorradfahrer und –Fahrerinnen sich von einem (Dach-) Verband wünschen? Haben wir keinerlei einfache Möglichkeit, diese Wunschvorstellungen zu ermitteln und zu konkretisieren? Alle Verbände lebten und leben vom persönlichen Engagement (auch finanziell) weniger hundert Menschen. Das wird bestimmt noch längere Zeit so bleiben, doch müssen ja nicht alle Verbände alle Angebote und Tätigkeiten gleichermaßen durchführen. Ziel sollte es vielmehr sein, miteinander Redundanzen abzubauen um damit kreativen Freiraum für Neues zu schaffen. Am besten ginge das wohl miteinander.

Doch als neutraler Besucher hatte man nicht das Gefühl, daß die dafür nötige Vertrauensbasis vorhanden ist! Nicht beim BVDM! Nicht bei der Biker-Union! Nicht bei Kuhle Wampe! Nirgendwo??? Wozu lamentieren, wer nun mehr Mitglieder oder mehr Einfluß oder die besseren Ideen hat, wenn das Resultat spaltet statt zusammenzuschweißen?

(Th. Bauer, Ingolstadt)

PS: Daß Du, liebe Redaktionsnudel Babs diese BALLHUPE auf die Füße stellt und dabei noch nicht mal den gesetzten Etat aufbrauchst finde ich persönlich KLASSE! (so ganz neutral gesagt)



Die DEMO - aus einem anderen Sichtwinkel.

Im Radio hatten sie die Sperrung der A61 angekündigt, ca. 2000 Motorradfahrer waren auf dem Weg nach Bonn zu einer Demo, es war August 1998. „Ich fahr´ mal eben hin und schau mir das an!“ Gesagt, getan. Ich kenne die Zufahrt zum Hub-schrauber-Landeplatz kurz vorm Meckenheimer Kreuz, der direkt an der Autobahn liegt. Schon als der Feldweg die letzte Biegung macht, sehe ich den Mann mitten auf dem Platz stehen. „Warten sie auch auf die Motorradfahrer?“ Kopfnicken. „Wo die jetzt wohl sind?“ Achselzucken. Schweigen. Ein Wagen der Autobahnpolizei kommt aus Richtung Koblenz auf uns zu. Manch einer hätte gedacht: Angriff ist die beste Verteidigung. Aber warum - es geht auch anders Ich gehe die paar Schrit-

te zum Wagen hinüber, Lächeln ist das beste Entrée, „Sind sie die Vorhut?“ frage ich. „Ach sie warten auf die Motorradfahrer!? Mal sehen, ich frage wo sie sind!“ Per Funk natürlich. Kurz vor Niederzissen! Das dauert! Und weg sind sie wieder. Lächeln tut gut.

„Ob man die Motoren schon von weitem hört?“ „Natürlich! Früher am Nürburgring im Winter beim Elefantentreffen, wenn Klacks die Namen verlesen hatte und „Ich hatte einen Kameraden“ gespielt wurde, machten Hunderte von Motorradfahrern die Motoren an, die Luft erzitterte richtig, und die Fackeln brannten, und es wurde einem ganz anders!“ „Ich weiß, ich war auch immer dort! Was haben sie da gemacht?“

„Mich hatte keiner gerufen, ich war einfach da, jedes Jahr hab ich am Ende der Gegengeraden gestanden und aufgepaßt,

daß keiner losfuhr bevor durch den Lautsprecher kam: 5-4-3-2-1 LOS!“

Pause-Schweigen. Jeder hängt seinen Gedanken nach. Doch dann:

„Wogegen Demonstrieren die eigentlich?“ „Hm, so richtig weiß ich das auch nicht.“ In rascher Fahrt kommt die Polizei wieder an, bleibt am Rand stehen, dreht das Fenster runter. Sie kommen! Und dann hören wir sie, erst leise dann immer stärker, die Motoren, Zweitakter, Viertakter, hochdrehende Motoren und das Stampfen: alle drei Meter ein Hub.

Wir winken, zwei Menschen auf einem großen Platz ganz nahe der Autobahn und dann beginnen die Fahrer zu hupen, erst wenige, dann alle und wir winken, winken und winken und empfinden wie damals im Winter auf dem Nürburgring.

Sigrid Briel



Hallo, zwar bin ich eigentlich nur BVDM-Schnuppermitglied habe aber trotzdem schon eine wichtige Frage an Euch.

Als Motorradfahrer der Generation der „jungen Alten“ habe ich seit kurzem einen 125er fahrenden Sohn.

Im Zusammenhang mit einer Reise, bei der ich mit ihm auf die Kanarischen Inseln (Spanien - EG) fliegen will, taucht folgende Frage auf:

Welche Fahrzeuge darf mein „Junior“ mit dem, Führerschein 1B im Ausland fahren?

Auf diese Frage gab mir bisher jeder meiner Motorradfreunde eine andere Auskunft. Unter anderem war von:

125er Kräder / kein Tempolimit / keiner Beschränkung

125er Kräder / 100 km/h ohne weitere Beschränkung

125er Kräder dürfen bis 80 km/h gefahren werden [auch wenn sie schneller gingen]

- 50er Kräder ohne Beschränkung

bis zu:

- Ein Deutscher darf mit seiner in der BRD zugelassenen 125er nicht einmal nach Österreich einreisen

alles zu hören.

Vielleicht können Sie etwas Licht ins Dunkel der ungenauen Informationen bringen

R. Michtl

Antwort zum Leserbrief von Rainer:

ALSO !!! Der Führerschein Klasse 1b ist heute Klasse A1 und berechtigt innerhalb der EU (also auch in Spanien) zum Fahren von Krafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm und einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW (Leichtkrafträder).

Wenn der Fahrerlaubnisinhaber zwischen 16 und 18 Jahre alt ist, darf das Moped bauartbedingt nicht schneller als 80 km/h fahren, wenn er älter ist, gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzung.

Okay? Bei weiteren Fragen, wende Dich bitte - bzw. auch alle anderen an Carsten Hoenig, der auch unsere Rechtsecke immer so Intere(Amü)ssant ausfüllt. Seine Adresse steht auch in der Rechtsecke.

Babs

Haben die Protektor-Einsätze meiner Textiljacke ein Verfallsdatum? Sollten sie nach einem bestimmten Zeitraum erneuert werden, da sie mit der Zeit ihre Wirksamkeit einbüßen, oder tun diese auf mehr oder minder unbestimmte Zeit ihren Dienst für die Sicherheit?

R. Michtl

Antwort:

Nur die Tempaform (Subrotec) Protectoren können bei Kälteeinwirkung (also Minusgraden) brechen oder brüchig werden. Schuhprotectoren sind aus Styropor, da sollte man vielleicht etwas aufpassen. Alle anderen haben kein Haltbarkeitsdatum, aber sie werden ja auch nicht für die Ewigkeit gemacht. Kontrolle auf etwaige Risse schaden also nie. Austausch- bzw. nachrüstbar sind sie meist! alle! Okay?

Babs.





Die blaue Elise

Li(o)vestory eines Motorrads Honda CB 550 F 1



Es war einmal - im Sommer 1975, unter Vernachlässigung des Studiums, Verzicht auf Kino und Pizza, als eine falsch bedüste und schwerbepackte, mit zwei Personen besetzte MZ TS 250 nur unter Aufbietung allerletzter Reserven und den letzten Kilometer solo den Großglocknerpaß schaffte. Folge: Urlaubsabbruch, Schuften

bis im Januar 1976 endlich 6400 Märker zusammengerafft waren. Kauf einer Honda CB 550 F 1 und der Beginn einer 55-monatigen wundervollen Beziehung zwischen Mensch und Maschine.

Gut behandelt habe ich sie nicht. Schon im ersten Monat wurde sie salzversaut auf ewig gekennzeichnet anlässlich einer BVDM-Sitzung in Kassel. Üblicherweise wurde sie zweimal im Jahr geputzt: Zu Beginn einer Saison und zum Ende - fertig. So fertig wie die Gesichter meiner motorradfahrenden Kollegen und vor allem der Zweiradmechaniker von Honda Stute, die sie allerdings eher selten zu sehen bekommen.

Im Jahre 1976 trug mich die Honda, soweit das Geld reichte. Berner Oberland, Le Mans, Mugello, Assen und ...



... Enzianrallye. Die Planung der Zielfahrt hatten Freund Lothar und ich vergessen, jeder hatte sich völlig zu Unrecht auf den anderen verlassen. Mangels Lineal wurden also in Ingolstadt die Orte GER-LOS mit Bierdeckeln auf der 750.000er Karte geplant - bis zum Nest Stumm kurz vor dem Zielort Zell langte die Reichweite der Deckel nicht und so gehörten wir zu den wenigen, die durch Schliersee gondelten. Auf der Ori legte die 5-5er eine 0,0 hin, ebenso wie Lothar Reinehr mit dem Zündapp KS-Gespänn. Aber-oh Wunder: Schliersee war ein Hauch direkter als Stumm und drum: Erster Sieg bei der wohl bekanntesten BVDM-Ori überhaupt.

... Südtalien. Mittwoch mittag der Aufbruch. Donnerstag Salerno (südlich Neapel), Freitag Umkurven der Südspitze, Samstag Abruzzan, Sonntag Riccione (Adria), Montag nachmittag Hörsaal Betriebswirtschaftslehre in Köln. Besonderheiten: keine, außer einer kleinen Inspektion, weil die Ventile klapperten, auf einer Hotelterasse.

... Flensburg. An einem Samstag im September besuchte ich den damals noch nicht offiziellen BMW-Händler Helmut Wüstendörfer (WÜDO), um ihn und seine Langstrecken-Renngummikuh für die Ballhupe zu porträtieren. Um 13.00 Uhr war das letzte Bild im Kasten, als ich vor lauter Langeweile feststellte, daß ich noch nie an der Ostsee gewesen war. Blick in den Geldbeutel: Sprit für ca. 1.500 km ja, Übernachtung nein. Gegen vier Uhr morgens war ich wieder daheim. Was noch?

... BVDM-Touristikwettbewerb gewonnen. Eigentlich war es nur eine Wette mit Lothar um die Clubmeisterschaft. Verloren hat er sie eigentlich nur, weil (pardon) seine R 75/5 nicht ganz so standfest war wie die F 1. Apropos Gummikuhfahrer: Eines Tages mußte Lothar zur Ballhupendruckerei, die damals in Wuppertal war und ich bot ihm die Honda an. Er kam zufrieden zurück, meinte aber, daß Ding wackele eben wie alle Japaner. Mit Entsetzen sehe ich, daß die Steckachse zwei bis drei Zentimeter rausguckt, die ich nach der Kettenpflege vergessen hatte festzuziehen.

Mit km-Stand 36.000 startete ich die zweite, also 77er Saison.

5 Wochenendtouren in das hieß geliebte Berner Oberland folgten, Fahrten an die Nordsee (Bargkampen), Ostsee (Fehmarn, dort Zelt-Test für die Ballhupe bei bestem Wind und klatschendem Regen), wieder Le Mans, Schwarzwald und ein paar Rallyes gewonnen und ein paar nicht.

... gewonnen: Enzianrallye. Da ich als Vorjahressieger trotz höchster Durchschnittsgeschwindigkeitsklasse als erster starten mußte, gelang es mir, die Zielkontrolle kaffeetrinkend 20 km vor dem Ziel einzuholen. Zwangsstopp. 5 Minuten warten. Gummil! 3 km vor dem Ziel hatte ich sie wieder unverkennbar vor mir: Ein mächtig gebauter Sauerländer auf einer hierfür viel zu kleinen XT 500 mit einer Flasche Asbach aus dem Rucksack hervorlugend (Bernd Keggenhoff, genannt Asbach).

... nicht gewonnen: Um die Nürburg einmal anders. Der blöde Fahrer erwischt den falschen Waldweg, schätzt eine riesige Pfütze falsch ein und die arme un-





schuldige 550er sitzt so tief im Schlamm, daß sie nicht einmal umfallen kann, als der Fahrer absteigt. Als Entschuldigung wurde die Mühle dann doch einmal außerplanmäßig gereinigt.

... außer der Wertung: 1 Woche Ibiza. Statt sich für die Schönen zu erwärmen, erfahren die 550er und ein MZ-Gespann alles auf Ibiza, was irgendwie fahrbar erscheint. Den Dreck und den Staub wird der nächste Regen schon richten, nicht aber die abgeschliffenen Kühlrippen unter der Ölwanne. Die Rückfahrt war der persönliche Dauerfahrrekord. Nach 2 Stunden Schlaf auf den Bootsplanken der Barcelona-Fähre (im leichten Nieselregen) folgte ein Abstecher in die Pyrenäen. Sintflutartiges Unwetter, etliche Pannestops (MZ 6/Honda 0) und am Ende 36 Stunden nonstop.

Zum Saisonstart 1978 standen 72.000 km auf Uhr. Wegen meines Diplom-Examins gab es neben einigen Oris (wundervoll die Remscheider Nachtori mit 2 Profis auf der 550er, wegen Bombendrohung der anderen Teilnehmer nie mehr wiederholt) und Touren ins Berner Oberland (schon wieder), Bayrischer Wald/Deutsche Alpen und Flensburg zwei Highlights.

... nach dem schriftlichen Examen: Nordkap-Tour mit Lothar und Ludwig. Abfahrt Mitternacht, Erschrecken morgens um 5 in Dänemark. Die gute alte Honda verliert reichlich Öl, weil die tags zuvor montierte damals brandneue O-Ring-Kette eine Gummidichtung am Gehäuse aufgeschlitzt hatte. Was nun? Abschied von den Kameraden, sehen uns übermorgen in Oslo, 20.00 Uhr. Rückfahrt nach Köln mit Öl-Nachfüllen und Benzinstandskontrolle. Zunächst Ratlosigkeit bei Honda-Stute. Kein Honda-Händler im Umkreis von 100 km hat so ein Teil, das nie kaputtgeht. So was geht einem Willi Stute an die Hutschnur. Er verschwindet im Keller, die Teile fliegen nur so rum und er kommt mit einem Kreidler-Gummi wieder ans Tageslicht und ... es paßt haargenau, sogar so, daß die O-Ring-Kette bleiben darf. Also drauf und los. Oslo, 20.00 Uhr, selbstverständlich.

Auf der E 6 nehmen wir jede Nebestrecke über die Fjorde mit, derer wir hab-

haft werden können. Traumhaft und unbeschreiblich. Auch das angeblich miese Wetter stellt sich nicht ein, wir erleben am Nordkap einen wolkenlosen Sonnenuntergang und -aufgang innerhalb einer Stunde. Im unbeleuchteten und matschigen Tunnel auf dem Festland vor dem Nordkap haben wir ein Erlebnis der dritten Art. Was wir gegen das Licht des Tunnelendes zunächst für idiotische Fußgänger halten, entpuppt sich als ein Rentier, das gut 500 Meter in den Tunnel hineingelaufen ist.

Während die Kumpel wieder auf die endlose E 6 einbiegen, verabschiede ich mich Richtung Finnland. Angeblich unfahrbar und selbst für Enduros schwierig erweist sich die damals selten gefahrene Route nach 50 problematischen Schotterkilometern noch auf norwegischer Seite als einfach. Aber auch einsam und endlos. Leichte Landschaftswellen, eine wie mit dem Lineal bis an den Horizont geschnittene Straße und ein bißchen Vegetation begleiten mich. Es folgten einsame Zelt Nächte, Umwege durch den Wald, weil Rentiere den Weg nicht freigeben und tausende Seen. Abschalten. Vom Ausbildungsstreß und Trennungstreß (wenn die 550er je was Böses getan haben sollte, dann war es, daß meine damalige Freundin nicht mit ihr leben wollte). Schließlich kam der große Regen (in Finnland soll der Sommer heiß und trocken sein, so wie es in Norwegen regnet), der mich erst in Schweden wieder entließ. 16 Tage nach dem mißlungenen Start war ich wieder daheim.

... nach dem mündlichen Examen: Costa Blanca, Erholung pur. Außer Hin- und Rückfahrt bin ich mit Kumpel Wolfgang nur 500 km in der Gegend rumgedüst. Ach ja: Und buchstäblich weggeworfen habe ich sie an einer Tankstelle in Nordspanien in kalter Nacht. Anhalten, Seitenränder raus. Will sie aufbocken, Maschine kippt zu mir, macht nichts, Seitenränder ist ja noch draußen. Seitenränder trifft dicken Zeh, Aufschrei, Wegdeuten vom geplagten Fuß, Maschine kippt nach



HIT-Motorradreisen

Tschechien • Slowakei • Südtirol
Slowenien • Schweiz • Kreta
Thailand • Australien • Kanada

Fernab der bekannten Routen fahren wir auf kurvenreichen und schön gelegenen Straßen durch reizvolle und vielerorts noch unberührte Landschaften

z.B.: Tschechien: Erzgebirge 2 Tage, gutes ***Hotel, HP, 280,- DM
Große Rundfahrt 5 Tage 840,- DM
Thailand: 6 Tage Off-Road nur 990,- DM

Motorradmiete z.B.: Kreta KLR650
7 Tg. mit Vers. ab DM 556,-
Mexiko F650 1a gepflegt 114,- DM / Tag

Kostenlose Prospekte & Infos unter:
☎ 0911 / 28 78 505 Fax: 0911 / 26 39 76
E-Mail: hh@hit-motorradreisen.de
URL: <http://www.hit-motorradreisen.de>

hinten, dort kein Seitenränder - Peng, aber gottlob ist nichts kaputtgegangen.

Noch etwas Ungeheuerliches ereignete sich im Spätsommer 1978: Die erste echte Reparatur seit dem Austausch der Originalen gegen Koni-Federbeine, weil der 3. Gang sich verabschiedet hatte. Der Geldbeutel war zwar eng, aber das Loch zwischen 2. und 4. Gang zu groß. Bei km-Stand 90.000 entschloß ich mich unter der fachkundigen Hilfe von Honda-Stute zur Generalüberholung. Die Ausbeute war verblüffend gering: 3. Gang-Paar, eine Schaltklaue, Nockenwellenkette und alle Kolbenringe. Blödsinnigerweise auch eine neue Primärkette, die nach 5000 weiteren Kilometern im Leerlauf genauso rappelte und rasselte wie die alte.

Mit 95.000 km auf dem Tacho ging es in die vierte Saison 1979 mit der üblichen Oster-Tour in die Schweiz. Ende April folgte eine Fahrt ins Südtiroler Vinschgau mit einer Besonderheit auf der Rückfahrt. Zwischen Heilbronn und Mannheim hielt ich auf Höhe des Schildes „Bad Rappenau 1000 Meter“ an, fotografierte 99.999,9



km, schob (!) die brave Mühle 100 Meter weiter und hatte wieder ein brandneues Motorrad.

Wieder wurden einige Oris gefranst und u.a. Toskana, Holland, Schweiz und im November noch Nordspanien und Andorra heimgesucht. Außerdem

... das Scheitern einer ausgeklügelten 27-Pässe-Fahrt in vier Tagen einschließlich Hin- und Rückreise. Der Dauerregen in den Nordalpen und Österreich wurde durch beherzte Fahrweise wettgemacht. Der einzige Sturz, den die 550er beinahe erlebt hätte, ereignete sich ausgerechnet am wohlbekannten Gerlospaß. Nässe, rutschiger Belag, falsche Kurve im Gedächtnis, Vorderrad klappt ein, Fahrer tut vor Schreck gar nichts und gerade deshalb fängt sich die Karre kurz vor den Büschen wieder. Worauf ich erst einmal anhalten und tief Luft holen mußte. Beim Übergang in die Schweiz und Paß Nr. 14 dann das Ende der Tour. Am Ofenpaß fing es an zu schneien und am Flüela-Paß bildete sich eine geschlossene Schneedecke. Es blieb nur die Flucht über Davos, Landquart und Bodensee nach Hause.



... eine Wahnsinnstour nach Marokko mit Jörg, der zwischenzeitlich der 550er den liebevollen Namen „Blaue Elise“ (jajwohl, die Ameisenbärin) verpaßt hatte und Klaus auf deren XS 650. In nur drei Wochen wurden absolviert: Frankreich (ab Paris nur noch Landstraße), Nordspanien bis Galizien, über Schotterpisten nach Nordportugal, längs durch Portugal bis zur Südwestspitze Europas (Cabo de san Vicente), Algarve, Sevilla, Algeciras. Fähre nach Ceuta, Rif-Gebirge, Fes, Mittelmeer-Küste Marokkos bis kurz vor Algerien, über Melilla nach Malaga. Höchster Berg des spanischen Festlandes und höchstgelegene Straße Europas (3.300 m, Pico Veleta), Alicante, Überfahrt Ibiza, Barcelona und heimwärts. Alles in allem knapp 7.000 km und reichliche Erlebnisse, z. B.

... mit Stirnhöhlenverengung und Wahnsinnsfieber bin ich an der Algarve vom Motorrad gefallen, wobei ich Gott sei Dank vorher noch den Seitenständer rausgeklappt bekam. 15 Stunden Schlaf bei Schüttelfrost in sengender Zelthitze machten mich wieder fit.

... ein Tag in Fes ohne Motorradfahren; arabische Faszination, mittelalterlich wirkende Gewerbe, unbeschreibliche Düfte (Gerberei), übersüßter Pfeffer-

minztee, ein gekaufter, voll bezahlter und tatsächlich 2 Monate später nach Hause gelieferter Berbertepich.

... unfreiwillige Auseinandersetzung im Haschanbaugebiet Nr. 1 mit steinewerfenden „Kaffern“. Uns hatte die Landschaft gelockt, doch noch zehn Jahre später durfte ich nachlesen, daß ein Besuch dieses langgezogenen Tales mit Lebensgefahr verbunden sei. Meine Lebensversicherung damals hieß Jörg, der ganz allein aber in monströser Montur und mit absolut unbeherrschtem Auftritt eine Gruppe von 10 oder 12 meist jugendlichen Arabern in die Flucht schlug.

... 18.00 Uhr Nähe Granada in einem Restaurant. 3 unverbesserliche Motorradverrückte beschließen spontan, die 600 km bis Alicante (damals ausschließlich Landstraße!) bis 24 Uhr zu bewältigen, das war der Abfahrtermin der Ibiza-Fähre. Noch in der Sierra Nevada versaufen wir urplötzlich im strömenden Regen, auf den Straßen bilden sich regelrechte Wasserseen, frische Autowracks säumen die Straßenränder. Aufgeben? Nein! Als wir in Alicante zum Fährhafen einbiegen, ist es 23 Uhr und 58 Minuten - vor unseren entsetzten Augen wird gerade die Klappe am Schiff hochgezogen. Nach 6 Stunden und 600 km Raserei (begonnen hatte die Etappe übrigens in Malaga und zwi-

Rechtsanwalt Carsten R. Hoenig

Partner der Kanzlei Hoenig & Julia, Berlin

Verkehrsunfall Bußgeld - Fahrverbot

- Verkehrsrecht und
andere Tätigkeitsschwerpunkte -

Pestalozzistraße 66,
10627 Berlin - Charlottenburg,

Fon: 030 - 327 02 880
Fax: 030 - 327 02 881



schendurch waren wir auf dem Pico Veleta) waren wir 60 Sekunden zu spät und leider ließen sich die Schiffsoffiziere nicht erweichen.

... 2 Uhr nachts bei Narbonne. Aus dem rechten Auspuff der vor mir fahrenden XS 650 kamen mir ein paar glühende Metallteile entgegen. Ein wunderschöner kurzer Anblick mit anschließender langer Ratlosigkeit. Schließlich müssen Jörg und Klaus den Zug nehmen und ich lud soviel wie möglich von deren Gepäck auf. Der Zöllner in Trier morgens um 6 traut seinen Augen nicht. Scheinbar kleiner Fahrer mit scheinbar kleinem Motorrad und 3 Kubikmeter Reisetaschen, feinverdrahtet und vakuumverdichtet. Von hinten war höchstens die Helmspitze des Fahrers zu erkennen. Beim Umladen zu Hause paßte das Zeug nicht mal vollständig in den VW Golf, bei umgeklappter Rücksitzbank

und Aufbau bis zum Dachhimmel selbstverständlich.

1979 war ein tolles Jahr, zum Abschluß hatte ich zum zweiten Mal den BVDM-Touristikwettbewerb gewonnen.

Zu Beginn der Saison 1980 hatte die brave 550er bereits mehr als 120.000 km zurückgelegt. Obwohl der Geldbeutel nicht mehr ganz so leer war wie in den Jahren zuvor, hatte ich längst beschlossen, mit meiner treuen Weggefährtin auch die 200.000 km-Grenze zu knacken. Zwar war inzwischen der E-Starter defekt, aber damals gab es eben noch Kick-Starter, der so gut funktionierte, daß ich mich mit diesem dauerhaft zufrieden gab. Verkaufen würde ich die geliebte blaue Elise sowie so nie.

Konnte ich auch nicht mehr. Jugoslawien und Griechenland waren durchquert, als ich im Juli 1980 in Athen in einem Hotel übernachtete und am anderen Morgen die 550 F 1 nicht mehr vorfand. Jörgs XS 650 stand noch da, aber die hatte schon 50.000 km auf der Uhr und nicht nur 30.000 km wie meine F 1. Beim ADAC erfuhr ich, daß der Motorrad Diebstahl in Athen jedenfalls damals organisiert war.

Es war sicher einer der traurigsten Momente meines Lebens. Heute weiß ich nur zu gut, welche schönen Erlebnisse mir diese Maschine in viereinhalb Jahren und auf 130.000 km quer durch Europa beschert hat. Ein bißchen Reminiszenz gönnte ich mir vor drei Jahren, als ich eine gut erhaltene, originale CB 550 F 1 erstehen konnte. Das Kennzeichen wie damals: K-CE 654.

Wuffi



**Götz GmbH
Deutschland**
Hinter Stöck
D-72406 Bisingen
Tel. 07476 933 150
Fax 07476 933 250

Katalog mit 600 Seiten
über Bekleidung
und Technik anfordern:

Adresse + DM 6,-
in Briefmarken und
ab die Post.





§ Brülltüten §

stoßen nicht immer auf taube Ohren.

Unter bestimmten Voraussetzungen ist die Polizei berechtigt, ein Kraftfahrzeug zu beschlagnahmen. Dies ist meist dann der Fall, wenn der Polizist den Verdacht hat, daß das Fahrzeug nicht (mehr) den Anforderungen des Straßenverkehrszulassungsrecht entspricht. Dazu der folgende Fall.

Wilhelm Brause langweilt sich. Seine VFR ist zwar ein nahezu perfektes Motorrad, aber eben völlig seelenlos. Zum Ausgleich dieser Monotonie schafft er sich eine 400er KTM an, ein knackiges Motocrossmoped, das schon serienmäßig nur hauchdünn über eine Betriebszulassung verfügt. Brause will den Geschmack von Freiheit und Abenteuer jedoch pur und befreit die „Kati“ von der Leistungsrosselung und sorgt für frischen Durchzug, indem er den Luftfilterkasten modifiziert. Der Auspuff wird zur Brülltüte umfunktioniert und gestattet nach Brauses Eingriff den ungehinderten Einblick in den Brennraum.

Alles in Allem:

Brause hat nun ein Mopped, daß lebt. Jedenfalls hört man es kilometerweit ein- und ausatmen.

Es dauert nicht lange, bis die freundlichen Beamten in Zivil den auf dem Hinterrad von Ampel zu Ampel sprintenden Brause anhalten und sich den Motocrosser etwas genauer anschauen. Brause staunt, wie schnell der Polizist die fehlende Luftfilterabdeckung feststellt

und darüber hinaus auch noch meint, die im Kfz-Schein eingetragenen 27 PS seien ja nun völlig untertrieben. „Und das Teil hier ist mit Sicherheit kein Schalldämpfer“. Der Polizist hat also einen Verdacht.

Da aber der Verdacht nicht ausreicht, um einen Bußgeldbescheid oder Schlimmeres zu erlassen, muß Gewißheit her. Die liefert in solchen Fällen wie diesem ein unabhängiger Sachverständiger.

Die Polizei ist darüberhinaus aber auch noch mißtrauisch: Sie möchte möglichst vermeiden, daß Brause den Originalzustand wiederherstellt, bevor der Sachverständige sich das Mopped angeschaut hat. Die KTM wird also aus Gründen der Beweissicherung beschlagnahmt.

Voraussetzung für eine – rechtmäßige – Beschlagnahme ist u.a., daß der Polizist vor Ort zumindest den hinreichenden Verdacht hat, daß das Krad eine (erhebliche) Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer oder für die Umwelt darstellt. Bestätigt sich der Verdacht, ist die Betriebserlaubnis erloschen!

Welche Anforderungen an den Verdacht zu stellen sind, hängt vom Einzelfall ab. Aus naheliegenden Gründen reicht schon ein relativ geringer Verdacht aus, wenn z.B. die Bremsen betroffen sind. Die Polizei ist jedoch weder imstande noch verpflichtet, schon auf der Straße den Verstoß „gerichtsfest“ nachzuweisen. Dazu darf sie sich der Hilfe eines Sachverständigen bedienen. Da dieser jedoch meist nicht anwesend ist, wird ihm das verdächtige Motorrad erst ein paar Tage später vorgeführt.

Und das ist, was den Moppedfahrer am meisten schmerzt. Wünschenswert ist, daß die Polizei mit ausreichendem technischen Gerät ausgestattet wäre, um z.B. exakt nachweisen zu können, daß der

Schalldämpfer den Schall nicht ausreichend dämpft. Meist ist dies jedoch nicht der Fall, so daß es auf die persönliche Geräuschempfindlichkeit des Polizisten ankommt.

Wie sollte sich nun der Moppedfahrer bei der Beschlagnahme verhalten? Um es gleich ganz deutlich zu sagen: **Widerstand ist zwecklos!**

Einzig Kooperation mit den Polizisten hilft, um möglichst schnell das geliebte Stück aus dem Fängen der Ordnungshüter wieder zu befreien. Gibt man den Zündschlüssel nicht heraus, wird eben ein Techniker beauftragt, der 2 Wochen später den Motor für die Leistungsmessung ans Laufen bringt. Widerspricht man der Beschlagnahme, wird das Mopped trotzdem mitgenommen und vier Wochen später segnet ein Richter die Beschlagnahme dann ab.

Unterstützt man hingegen – wenn auch zähneknirschend – die Beamten, hat man den corpus delicti dann meist nach ein paar Tagen wieder zurück.

Eine Variante könnte jedoch beispielsweise darin bestehen, gegebenenfalls den Polizisten dazu zu überreden, nicht das ganze Motorrad zu beschlagnahmen, sondern „nur“ den Racing-Schalldämpfer. Dann kann man wenigstens mit dem Originaldämpfer weiterfahren.

Ratsam ist es aber auf jeden Fall, den Zustand des Motorrades vor der Beschlagnahme möglichst genau festzuhalten, um nach der Rückgabe etwa vorhandene Schäden reklamieren zu können.

Die Kosten für die Sicherstellung, Transport und Begutachtung werden zusammen mit dem Bußgeldbescheid wegen Verstoßes gegen die StVZO (bis zu DM 150,00 und 3 Punkte bei unzulässigem



Auspuff) in Rechnung gestellt, wenn der Verdacht des Polizisten bestätigt wird. Gutachterkosten von bis zu DM 1.000,00 sind nicht so selten, aber durchaus angreifbar: Allerdings erst mit einem Einspruch gegen den Bußgeldbescheid ...

... der allerdings recht einfach vermeidbar ist: Man muß es nur unterlassen, an den Mopeds herumzubasteln.

Fahrt – und bastelt – vorsichtig, liebe Freunde.

Noch Fragen dazu?

Anruf oder Kurzmitteilung an den Verfasser genügt.

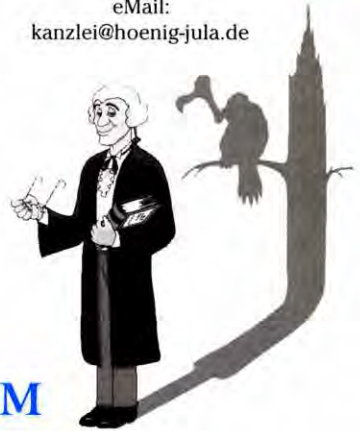
Carsten R. Hoenig,
Pestalozzistraße 66
10627 Berlin;

Tel.: 030 - 327 02 880

Fax: 030 - 327 02 881

eMail:

kanzlei@hoenig-jula.de



Geldbußen zugunsten des BVDM

Im Zusammenhang mit einem Strafverfahren gegen einen angeblichen Unfallflüchtling kam ich auf die Idee, dem BVDM ein wenig aus seiner immerwährenden Finanznot zu helfen.

Das Strafprozeßrecht sieht in § 153 a StPO vor, daß ein Strafverfahren eingestellt werden kann, wenn dem Beschuldigten ein nur geringes Verschulden vorgeworfen werden kann. In Einzelfällen dient diese Norm auch dazu, unverhältnismäßig hohen Ermittlungsaufwand zu vermeiden und das Verfahren per „deal“ zwischen Staatsanwalt, Richter und Verteidiger zu beenden.

Ganz ohne Sanktion will der Gesetzgeber die „Gering-Schuldigen“ jedoch nicht davon kommen lassen. Die Vorschrift sieht unter anderem vor, daß dem Beschuldigten auferlegt werden kann, „einen Geldbetrag zugunsten einer gemeinnützigen Einrichtung oder der Staatskasse zu zahlen [...] wenn diese Auflagen [...] geeignet sind, das öffentliche Interesse an der Strafverfolgung zu beseitigen, und die Schwere der Schuld nicht entgegensteht.“

Mich hat es immer geärgert, wenn diese Geldbeträge im Staatsäckel verschwinden und dort dann u.a. dafür gebraucht werden, nachlässigen Rechtsanwälten per frankiertem (!) Brief aufzugeben, Kopierkosten in Höhe von DM 1,00 an die Justizkasse zu zahlen. Der Wortlaut des § 153 a StPO legt es nahe, die Geldbeträge gemeinnützigen Organisationen zukommen zu lassen, die damit sicher Sinnvolleres anfangen können. Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. hat diesen Status der Gemeinnützigkeit. Also, warum sollten diese Geldbußen nicht auch unserem Verein zugute kommen?

Bei den Berliner Strafgerichten wird eine Liste dieser Einrichtungen unterhalten; mein Ziel war es, den BVDM auch auf diese Liste zu bringen.

Daß ich – trotz wertvoller Hilfe von Harald Hormel, Michael Lenzen und Gerd Tonnemacher (in alphabetischer Reihenfolge J) – dafür nahezu ein ganzes Jahr brauchte, hätte ich mir nicht träumen lassen. Wenn dieser Artikel veröffentlicht wird, dürfte das Ziel erreicht sein: Am 23. April 1999 schrieb mir der Präsident des Amtsgerichts: „Die notwendigen Unterlagen sind vollständig, so daß Ihrem Aufnahmeantrag stattgegeben werden konnte.“ Die Eintragung erfolgt „aus verwaltungstechnischen Gründen“ (hä?) im Mai 1999.

Ich habe bei unserer Hausbank ein eigenes Konto auf den Namen des BVDM eröffnet und bereite nun die Unterlagen für die Richter und Staatsanwälte vor, die es möglichst einfach haben sollen, den Kandidaten die Zahlung der

Gespanntechnik Schmid

Seitenwagentanks
Vorderradschwinge
Gespannfahrwerke und
Feinabstimmung für
alle Motorräder



Schmid Karl

Zirken 2, 86866 Mickhausen, Tel. 0 82 04 / 3 62

Geldbußen an den BVDM nahezulegen. Im übrigen werde ich versuchen, bei den Verfahren, an denen ich beteiligt bin (nicht als Beschuldigter!), die Zahlung an den BVDM zu erreichen. In welchem Maße diese Aktion tatsächlich die erhofften Beträge bringt, kann ich nicht vorher-sagen; vor allzu großem Optimismus möchte ich jedoch warnen: Der BVDM ist nicht der erste Verein, der auf diesen Gedanken gekommen ist.

Aber:

Wenn noch jemand der geschätzten Mitglieder sich die kleine Mühe machen möchte, an die zuständigen Stellen der anderen bundesrepublikanischen Gerich-

te heranzutreten, möge er/sie/es sich mit mir in Verbindung setzen. Die dafür notwendigen Unterlagen kann ich relativ schnell zusammenstellen. Insbesondere Jurastudenten, Referendare und sonstige Rechtsgelehrte sind gefragt, aber auch normale Menschen, die sich nicht scheuen, einmal ein Gericht zu betreten.

Noch Fragen dazu?

Anruf oder Kurzmitteilung
an den Verfasser genügt.

Carsten R. Hoenig,
Pestalozzistraße 66

10627 Berlin;

Tel.: 030 - 327 02 880

Fax: 030 - 327 02 881

eMail:

kanzlei@hoenig-jula.de



Test

Des einen Leid - des ander'n Freud !

Wenn die Saison schon längst begonnen hat, und einem die Biker in Hummelschwärmen auf den Landstraßen um die Ohren summen, stehen ab und an welche am Straßenrand, um - nicht nur eine zu rauchen - sondern mit einem meist fluchendem Stoßgebet zum Himmel! Warum wohl? Tja, den meisten Bikern fehlt was unter der Sitzbank, und - „Ach wie verrückt“ immer wenn man „ES“ bräuchte ist es nicht da! Das Werkzeug! Was heißt da: „Brauch ich nicht!“ Ihr ollen Japanischen Rennsemmelgurker! Ich würde mal eher behaupten Ihr habt keinen Platz dafür, oder habt „Dank der Technik“ das Schrauben verlernt!!!

Wie auch immer, - auch ein Guzzisti, BMW-Boxer oder Harleyfahrer freut sich über die Frage kann ich Dir helfen, ich hab Werkzeug dabei!!

Ob er es wirklich „kann“ steht gar nicht mal so zur Debatte - Freundschaften kann man dadurch allemal schließen, und dazu lernen auch! Jetzt sagen wahrscheinlich die Fahrer von Rennsemmeln: „Ich hab doch gar keinen Platz für Schnickschnack den ich nicht mal brauche!“ Klaro habt Ihr Platz!

Im Journey von der Fa. Mikesch.

Da paßt alles rein, vom Werkzeug, Sonnenbrille, Bikini oder Badehose, Landkarte, Walkman und vieles mehr. Man kann ihn natürlich auch als BUKO (Beischl..utensilienkoffer), also außerhalb des Bikens verwenden, Der Hüftgurt ist auch so verstellbar, daß die lieben (vollschlanken) Chopperfahrer ihn unter dem Wammerl zubringen! (Sorry!)

Der Journey hat unter anderem eine herausnehmbare Werkzeugrolle und zwei abnehmbare Seitentaschen. Die Verarbeitung ist gut und das verwendete Nylonmaterial ist frei von ekligem krebserregenden AZO-Farbstoffen. Der Preis beläuft sich auf 59,- Mark, was wirklich nicht die Welt ist, wenn man bedenkt für was man ihn

gebrauchen kann. Erhältlich ist der „Hüftgurt“ in den Farben : Schwarz, Schwarz-Petrol oder Schwarz-Rot.

Der Name Hüftgurt, sollte Euch nicht abschrecken, es ist halt so etwas wie die Beutelchen, welche die Herren der Schöpfung beim „Schobbingg“ unter der „Wampe“ verstecken. Nur beim Biken eben hinten getragen.

Kaufen, bzw. Bestellen könnt Ihr ihn bei der Fa. Mikesch, Andrea Pernetta, Aubingerstr. 102, 81243 München, Tel.: 089/89027513.

Ich wünsche Euch viel Spaß damit, egal zu was Ihr ihn braucht, Eure BABS





Sommer is - sche is.....!?!?

Aber klar doch! Jeder Biker hat irgendwann Urlaub, und möchte mal etwas anderes sehen und befahren! Doch warum sollte er immer gleich im Ausland seine Kohle unter das Volk bringen?

Im Steiger Verlag sind wieder ein paar echte Leckerbissen in Form von Büchern erschienen.

Schum Bleischdift „Brauereigasthöfe in Deutschland“ von Thomas Kuhlbrodt. Oder „Landgasthöfe in Deutschland“, von Gudrun Thiel. Ich persönlich kann's mir auch nicht immer leisten auf langer Tour in ner Gaststätte zu übernachten, schon gar nicht mit Familie! Aber ewig in der Pampa pennen, sich ne Zeck und weiß der Kuckuck was eingefangen ist auch doof. Wenn unsere Preußen und Nordlichter wieder Bock auf den Süden und „g'scheide Berg“, haben, so kann ich ihnen die „Berggasthöfe in Bayern“ von Tassilo Wengel

(klingt sehr Bayrisch) empfehlen. Da kommen auch die Bayern ins Schwärmen!!! Zum guten Schluß möchte ich Euch noch den „Bayrischen Biergartenführer“ vorstellen. Den schrieben Rheinhard Mischala und Eberhard von Putthamer. Und wenn ich mir so die aktualisierte Neuauflage mit den 98 Farabbildungen so ansehe, bekomme ich echt „Durscht“. Übrigens haben alle Bücher eine wunderbare Übersicht.

Das wichtigste in Kürze: Preise, Öffnungszeiten, Anschrift, Bier, Spezialität (Essen) Sitzplätze, Parkplätze, Spielplatz für die Kinder, Sehenswertes und vieles mehr.

Bevor jetzt irgendeiner „mosert“ wie ich als Biker ein Buch über Biergärten oder Brauereigasthöfe empfehlen kann, dem ist gleich geholfen:

1. Bier ist lecker, gesund und in Bayern ein Grundnahrungsmittel!!
2. Es gibt genügend Übernachtungsmöglichkeiten, die auch im Buch stehen.
3. Es gibt Alkoholfreies, Radler oder ein Deftiges Essen.

4. Man hat eine schöne Aussicht, und lernt Leute kennen (auch wenn man mit der hiesigen Landessprache nicht ganz so bewandert ist. (Siehe Bayrisch für Anfänger)).

Ganz besonders interessieren mich die Landgasthöfe mit ihren Spezialitäten. Wer weiß schon was ein „Mistkrätzerle im Gemüsebeet“ ist, oder Blaue Zipferl. Beim Brandenburgischen Linseneintopf dürfte ich allerdings keine Erklärung brauchen, nur die Damen und Herren von der Polizei, welche ich dann erklären muß, warum ich mit Mach 2 über ihre Landstraßen schieße!!!

In jedem der hier vorgestellten Bücher stehen so um die 70 Adressen mit Foto (farbig) und kosten von 19,90 bis 24,90 Mark.

Euch allen eine Schrott- und Unfallfreie Saison, ganz egal ob im Süden oder Norden, Deutschland ist einfach schön!

Und immer rollt die Nudel, auf der Suche nach was Feinem für Euch!

Tschüssikovski Eure
BABS



Minotel Hollenstedter Hof

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

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

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

- Einzelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 85,00 - 95,00
- Doppelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 135,00 - 145,00
- Motorradfahrer 10% Rabatt
- Trockenraum und Garage mit Bühne. Werkzeug. (kostenlos)
- Wochenendpauschalen für Tourer und Crosser
- Geführte Touren mit Cross - Schnupperkurs auf KTM LC 4 (ab 6 Personen)
- Chef fährt selbst Ducati 916 und Husqvarna 610 TC



STELLT SICH VOR...

Landgasthaus Niemann

Der Stützpunkt im Lipperland an der Route 66

Als leidenschaftlicher Motorradfahrer bin ich (Axel) wahrscheinlich 1961 geboren worden. Schon lange bewegte mich der Wunsch, in meiner ostwestfälischen Heimat einen vielseitigen, gastronomischen Betrieb für Motorradfahrer aufzubauen, der hier im Lipperland schon immer gefehlt hat. An der deutschen Route 66, der Bundesstraße 66, zwischen den Städten Lage und Bielefeld, fand ich das traditionsreiche, geeignete Landgasthaus Niemann.

Am Fuße des Teutoburger Waldes lädt unser überdachter Biergarten zum Klönen, Ausruhen und Erzählen ein, denn erlebnisreiche Motorradstrecken gibt es im Fürstentum Lippe, dem Exter- und Kalletal, dem angrenzenden Weserbergland und dem Naturpark Solling in reichlicher Auswahl.

Nicht nur für übernachtende Motorradfreunde bieten wir ausgearbeitete, geführte Lipperlandtouren



Landgasthaus Niemann



Restaurant · Saal · Biergarten
Gästezimmer · Party-Service · Tourenplanung



Haferbachstraße 45 · Lage-Kachtenhausen
Telefon 0 52 32 / 7 11 60 · Telefax 0 52 32 / 97 07 35

Der lippische Stützpunkt für:

- ♣ Biker
- ♣ Tourenfahrer
- ♣ Gespannfahrer
- ♣ Freunde von kernigen Ein- und Zweizylindern sowie Oldtimern

Öffnungszeiten:
Täglich ab 17 Uhr, Sonn- und Feiertags ab 10 Uhr



Landgasthaus Niemann



an, Neueinsteiger, Gespannfahrer und interessierte Biker sind herzlich willkommen, unsere Naturschönheiten in aller Ruhe zu erfahren. Die Termine stehen z.T. schon fest, sind aber auch telefonisch kurzfristig vereinbar.

Derzeit können 23 Motorradfahrerinnen in Einzel-, Doppel- und Mehrbettzimmern aufgenommen werden. Die Übernachtungspreise liegen bei 50,- bzw. 60,- DM pro Person einschließlich ausgiebigem Lipperlandfrühstück. BVDM Mitglieder erhalten 10% Rabatt auf den gültigen Übernachtungspreis.

Der große Saal steht für vielseitige Veranstaltungen bis 200 Personen zur Verfügung,

Damit bei uns auch gezeltet werden kann, ist der diesbezügliche Ausbau in Planung. Weitere Aktionen stehen für 1999 schon fest. Zu den sonn- und feiertäglichen Frühstück im Freien kommen die Ausfahrten, Grillabende, Konzerte und ein Freilandgottesdienst für Motorradfans.

Also, wir sehen uns im

Landgasthaus Niemann

Familie Stefani und Axel Delater
Haferbachstraße 45
32791 Lage · Kachtenhausen
Tel.: 05232/71160
Fax: 05232/970735



BVDM begrüßt europäische Betriebserlaubnis

Deutsche Verordnung zur neuen Rechtslage vorgelegt

Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) hat die vorgelegte deutsche Rechtsverordnung zur Umsetzung der ab 17. Juni 1999 geltenden EG-Betriebserlaubnis für Motorräder im Grundsatz begrüßt. Damit werde für neue Motorradtypen ab dem Sommer dieses Jahres die Zulassung innerhalb Europas ohne weitere TÜV-Prüfung möglich.

Ab 17. Juni diesen Jahres kann die Typprüfung für eine neues Motorrad in jedem Mitgliedstaat der europäischen Union durchgeführt werden. Das Prüfungsland muß dabei auch nicht das Herkunftsland des Herstellers oder Importeurs sein, so könnte z.B. BMW die Typprüfung in Spanien durchführen lassen. Diese Typprüfung (EG-ABE) wird dann von allen Mitgliedstaaten anerkannt und dient z.B. in Deutschland mit ihren technischen Anga-

ben als Grundlage für die Erstellung des Kraftfahrzeugbriefs.

Grundlage dafür ist eine Angleichung der Fahrzeugstandards innerhalb Europas. So werden im Zusammenhang mit der EG-ABE auch deutsche Spezialitäten wie der lange Spritzschutzlappen und die Reifenbindung weggelassen.

Die bisherigen nationalen Betriebserlaubnisse für bereits auf dem Markt befindliche Motorräder können noch längstens bis zum Juni 2003 weitergenutzt werden, für diese Maschinen gelten also auch z.B. die Reifenbindungen weiter.

Die bisher schon mögliche EG-Bauartgenehmigung für Zubehör- und Nachrüstteile wird in die neue Richtlinie integriert.

Die Hersteller müssen für die Produktion der Teile eine Qualitätssicherungssystem aufbauen und nachweisen. Dies schafft bei der Herstellung von Zubehör- und

Nachrüstteilen eine größere Sicherheit für die Käufer.

„Wir begrüßen es aber außerordentlich, daß für die Herstellung von Kleinserien bis zu max. 200 Stück dieses auch finanzielle aufwendige System auf Antrag unterbleiben kann sowie Ausnahmen von den allgemeinen Regelungen möglich sind. Damit können auch in Zukunft individuelle Umbauten auf Europas Straßen unterwegs sein“ so BVDM-Vorsitzender Harald Hornel. Für die Erteilung der Ausnahme-genehmigungen und die Typprüfung ist das Kraftfahrzeug-Bundesamt zuständig. Der BVDM wird aufmerksam beobachten, daß sich innerhalb Europas durch die nationalen Umsetzung keine Nachteile für die deutschen Motorradfahrerinnen und -fahrer ergeben.

H.H.

IWAN BIKES

Kerniger Spaß auf Rädern



Russische Motorräder und Gespanne
mit TÜV und Garantie,
Teile, Service, Beratung, Tuning, Verbesserung,
deutsche Präzisionsteile, Zubehör

Außerdem ENFIELD Diesel

und verschiedene Beiwagen
für fast alle Motorräder!!
Auch Rollergespanne!

IWAN BIKES, Eggenberg 1, 85391 Allershausen

Tel.: 08166/5520 Fax: 08166/684533

internet: <http://www.iwan-bikes.de> / e-mail: Bernhard.Peintner@iwan-bikes.de

Jedes Jahr über 400.000 Umschreibungen

Motorisierte Zweiräder sind auch gebraucht immer beliebter

(Essen / IVM) Knapp 444.000 gebrauchte Motorräder und Roller haben im letzten Jahr in Deutschland neue Besitzer gefunden. Der Markt für gebrauchte Bikes und Scooter ist allein in den letzten zehn Jahren um 44 Prozent gewachsen. Über 2,6 Milliarden Mark werden Jahr für Jahr nach Berechnungen des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e.V. (IVM) mit gebrauchten Maschinen umgesetzt. Zwar werden 70 Prozent aller gebrauchten Motorräder privat gehandelt, aber dem Fachhandel kommt im Geschäft mit den Gebrauchten mehr und mehr Bedeutung zu.

Ein Motorrad aus zweiter oder dritter Hand ist längst nicht mehr Notlösung für Anfänger mit kleinem Budget. Etliche Wiedereinsteiger testen beim Frühlingserwachen erst mal mit einer guten Gebrauchten für fünf-, sechstausend Mark ohne großes finanzielles Risiko, ob ihnen das Motorradfahren nach zehn Jahren Pause noch genauso viel Spaß macht wie früher - spätere Neumaschine nicht ausgeschlossen. 62 Prozent aller neuen Besitzer

von Gebrauchtmotoren sind über 30 Jahre alt, 23 Prozent haben bereits die 40 überschritten. Die zahlenmäßig größte Gruppe der Gebrauchtkaufleute stellen die 30- bis 35-jährigen.

Eine ganz andere Altersverteilung ermittelte der IVM bei den Käufern gebrauchter Leichtkrafträder und -roller: Von den 80.488 Fahrzeugen dieser Klasse auf dem Gebrauchtmarkt fanden 30 Prozent einen neuen Besitzer, der zwischen 40 und 50 Jahren alt ist und mit seinem Autoführerschein, sofern er ihn vor April 1980 erworben hat, eine 125er fahren darf. Auch die Jüngeren griffen auf dem Gebrauchtmarkt zu: 26 Prozent aller Leichtkrafträder und -roller wurden von 16- und 17-jährigen gekauft. Der Gesetzgeber schreibt allerdings vor, daß Maschinen für diesen Personenkreis auf 80 km/h gedrosselt sein müssen. Haben die Nachwuchsfahrer das 18. Lebensjahr vollendet, dürfen sie schneller fahren oder den Führerschein für eine „Große“ machen. Zeit also, wieder zu wechseln, und die noch gut erhaltene Gebrauchte erneut anzubieten.

Gebrauchtmotoren sind auch bei Frauen ausgesprochen beliebt. Im Vergleich zum Motorradbesitz lag der Anteil der Käuferinnen von Gebrauchtmotoren im vergangenen Jahr um 14 Prozent höher. Auch auf dem Second-Hand-Markt führen die drei japanischen Hersteller Honda, Yamaha und Suzuki, die wie auch bei den Neuzulassungen das Spitzentrio bilden. Die Halter von BMWs, Harley-Davidsons und Moto Guzzis trennen sich offenbar nur schwerer von ihren Motorrädern - der prozentuale Anteil von Umschreibungen dieser Marken liegt deutlich unter ihrem Anteil am Fahrzeugbestand.

Die meisten Second-Hand-Maschinen wechseln nach wie vor von Privat an Pri-

vat ihren Besitzer. Die beliebtesten Märkte sind die Kleinanzeigenseiten von Tageszeitungen, Wochenblättern oder einschlägigen Fachzeitschriften. Wer die nötige technische Sachkenntnis und Erfahrung mitbringt, wird auf dem Privatmarkt mit großer Wahrscheinlichkeit das beste „Schnäppchen“ machen. Motorrad-Neulinge und unerfahrene Interessenten sollten auf alle Fälle eine sachkundige Begleitung zu Besichtigung, Probefahrt und Kaufverhandlung mitnehmen.

Das Risiko, auf dem Gebrauchtmarkt ein Motorrad mit versteckten Mängeln zu erwischen, ist geringer als beim Kauf eines gebrauchten Autos: Nach einer Auswertung des TÜV Nord sind Motorräder besser in Schuß, 60 Prozent aller Zweiräder gehen ohne Mängel durch die Prüfung, bei den Autos sind es nur 45 Prozent. Noch mehr Sicherheit verspricht der Gebrauchtkauf beim Motorradhandel. Der interessierte Kunde kann vor Ort besichtigen, sich beraten lassen und mehrere Maschinen direkt vergleichen. Zwar ist das Preisniveau hier in der Regel etwas höher als beim privaten Verkäufer, dafür darf der Interessent aber oft mit gewarteten Fahrzeugen, Garantie- und Kulanzleistungen sowie Finanzierungsangeboten rechnen.

Während Gebrauchtmotoren lange Zeit vom Fachhandel stiefmütterlich behandelt wurden, haben mittlerweile viele professionelle Händler erkannt, daß auch die Gebrauchten für eine Kundenbindung sorgen und Umsätze garantieren können: Der zufriedene Second-Hand-Käufer kümmernt sich mit Sorgfalt und Hingabe um sein „neues“, gebrauchtes Fahrzeug, investiert in Verschleiß-, Ersatz- und Zubehörteile sowie Pflegemittel und Fahrerausrüstung, interessiert sich für Literatur und Verbesserungsmöglichkeiten - das Geschäft mit den Gebrauchten wird



immer wichtiger. Und vielleicht wird sich der zufriedene Kunde schon in der nächsten Saison beim Fachhändler seines Vertrauens eine nagelneue Maschine aussuchen.

Darauf sollten Sie beim Gebrauchtkauf achten

Als Fahrenanfänger oder technischer Laie sind Sie beim Motorradfachhandel am besten aufgehoben.

Wenn Sie von Privat kaufen, sollten Sie über ausreichende Sachkenntnis verfügen oder einen fachkundigen Begleiter mitnehmen.

Vergewissern Sie sich, daß sich das Motorrad im Originalzustand befindet, bzw. daß alle Veränderungen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sind.

Überprüfen Sie die Fahrgestellnummer und die Reifenangaben (Hersteller, Bezeichnung, Größe) mit den Papieren.

Vergleichen Sie die TÜV-Plakette mit dem Eintrag im Fahrzeugschein, lassen Sie sich das letzte Prüfprotokoll vorlegen. Das gleiche gilt für Wartungs- und Servicerechnungen.

Fixieren Sie Zusicherungen über das Fahrzeug (Kilometerleistung, Unfallfreiheit, evtl. Drosselung der Motorleistung etc.) schriftlich im Kaufvertrag.

Vergewissern Sie sich über die Zulässigkeit der Auspuffanlage (Kennzeichnung

oder Herstellervermerk auf dem Schalldämpfer).

Überprüfen Sie Motor, Gabel, Federbein und (falls vorhanden) Kardan auf Undichtigkeit (Ölverlust) vor und nach der Probefahrt.

Beim technischen Check sollten Sie Reifen (Profiltiefe, Luftdruck, Beschädigungen), Bowdenzüge, Beleuchtung, Hupe, Kette (Spiel, Fett, Verschleiß) sowie Lenkopf-, Schwingen- und Radlager (Spiel und Leichtgängigkeit) überprüfen.

Achten Sie bei der Probefahrt auf Motorgeräusche, sowie Funktion von Bremsen, Kupplung und Schaltung.

Essen, 17.05.1999

Jetzt hat sie es schon wieder getan.

Tja, Leut irgendwann bleibt auch mir (im wahrsten Sinne des Wortes) die Spucke weg !!!

Soeben ist mir der NEUE also in 4. Auflage herausgegebene Reise(ver)führer von Maria Keck ins Haus geflattert! Man, man man. Ich kann den Isle of Man Liebhabern nur sagen: reinschauen, sie werden voll auf Ihre Kosten kommen! Auch solche die noch nicht da waren - und noch möchten, so wie ich, zum Donnerkuckuck!!! Also, nun zum Buch:

- Bessere Übersicht durch Symbole am Seitenrand, die auf Museen, Fotomotive, Restaurants und Dinge hinweisen, die es nur auf der Isle of Man gibt. Ein Pfeil steht für die vielen Praxistips im Buch (siehe Seite 4).

- Das TT-Kapitel wurde mit Übersichtsskizzen beliebter Streckenpunkte ergänzt (S. 28-32).

- Ab Seite 37 wird der Manx Grand Prix auf sechs Seiten ausführlich mit allen Zusatzveranstaltungen vorgestellt.

- Tourenvorschläge und Praxisteil mit noch mehr Tips zu Anreise und Aufenthalt auf der Insel.

- Als Ergänzung zum Übernachtungsteil (S. 104-110) gibt es ab Seite 133 ein Verzeichnis über Hotels und Ferienhäusern auf insgesamt 25 Seiten.

- Im Anhang ab Seite 159 findet sich neben den TT- und MGP-Terminen bis 2005 ein ausführliches Adressverzeichnis von Autovermietungen über Motorradwerkstätten bis hin zur Tourist Information.

4. Auflage, ISBN 3-9805401-3-8, 176 Seiten, 119 Fotos und Abbildungen (71 Farb-, 22 s/w Fotos, 26 Abb.), DIN A 5, VK-Preis DM 24,80.

Erhältlich im Buchhandel oder gegen Vorauskasse von DM 29,80 (DM 24,80 + DM 5,- Versandpauschale) direkt beim Keck Verlag, Wallstadter Str. 4A, 63811 Stockstadt.

Bestellungen sind auch möglich über Ihre Internetseite:

www.isle-of-man.de
oder

Infoblatt per Faxabruf (Polling) unter Nr.: 0 60 27 - 35 89.

Meine Meinung: MEGA GUT !!!

BABS

Hier die Details zum Buch:

*Isle of Man -
Tourist Trophy
Motorradfestival,
Der Reise(ver)führer
zu Insel und Rennen,
inklusive
Manx Grand Prix*



Termine

Der nächste Gespannfahrerlehrgang des BVDM - Service findet vom 25. bis 26. September 99 statt. Der Ort der Veranstaltung ist wie im letzten Jahr, die Jugendherberge Burg an der Wupper. Der Kurs mit Vollpension und Lehrmittel kostet 320,- Mark. Die Gespanne werden vom Veranstalter gestellt. Neben dem praktischen findet auch theoretischer Unterricht mit Vorträgen, Dias, Videos und Modellen statt.

Nähere Infos bei: BVDM - Service
H.-W. Sassenhagen
Graf Bernadotte Str. 35
51469 Bergisch Gladbach

Betreff: Termin IGG Treffen in Bersell

Hallo Ralf

Es ist wieder passiert! Wie auch letztes Jahr ist im Terminkalender des BVDM der Termin für das Herbsttreffen der IGG falsch (obwohl Wilfried ihn richtig geschickt hatte).

Der korrekte Termin muß lauten:
vom 29. - 31. Oktober.

Könnt ihr da bitte eine Berichtigung in der Ballhupe abdrucken, da dieser Termin stark frequentiert wird, und die Leute sonst vor verschlossenen Türen stehen.
mfg

11. Internationales Krumbacher Motorrad-Camp vom 09.07. - 11.07.99

Mit: Disco, Live - Musik, Spielen, einer Miss - Wahl, Lagerfeuer, Wettkämpfen, Showprogramm, Pokalverleihung (16 Stück) und gemeinsamer Ausfahrt mit Mittagessen (1998 fuhren ca. 1000 Motorräder mit).

Natürlich Musik und Gastronomie rund um die Uhr.

Anfahrt über BAB A4 Chemnitz/Dresden Abfahrt Nr. 71 Chemnitz Ost/Mittweida. Ausschilderung „Moto-Camp“ folgen.

Infos bei
Gerd Vogel
Krumbach bei Mittweida
Tel.: 037206/73777.

Sicherheitstraining
für Motorradfahrer/innen

Termine: 18.07.99, 25.07.99, 08.08.99 und auf Anfrage.

Bei Interesse schulen wir gerne auch geschlossene Gruppen und bieten reine Frauentrainings an.

Nähere Informationen von der
TÜV Akademie

Tel.: 0911/ 6557-362 - 264.

Verkaufe

Zweiteilige HARRO Damenlederkombi, wenig getragen. Konfektionsgröße 40, aber für Frauen von ca. 1,90 m Größe. Die Hose ist über den Stiefeln zu tragen. Die Jacke ist rot, und die Hose in schwarz. VB DM 600,-.

Tel.: 02171/82244

Calli III-TR500 Gespann schw., 15 zollr. - Sauerchw. - Windsch.-Koffer-Heizgr. - Bj. 93-65Tkm-TÜV neu- Zustand gut, VB DM 17.000,-

Tel.: 04858/801 o. 0172/7617067

Wichtig

Safety first bei Buell!

Buell ruft verschiedene Modelle zur Nachbesserung in die Werkstatt

Die Qualitätskontrolle beschränkt sich bei Buell nicht auf Produktion und Montage der Motorräder, sondern umfaßt auch die permanente Überprüfung aller Komponenten in der Praxis. Sich daraus ergebende Verbesserungen sollen nicht nur in künftige Modelle einfließen, sondern auch den heutigen Buell-Fahrern zu Gute kommen vor allem dann, wenn ihre Sicherheit beeinträchtigt sein könnte.

Das Ergebnis der jüngsten Qualitätsprüfungen veranlaßt Buell, folgende Motorräder in die Vertragswerkstatt zu rufen, um die genannten Bauteile auszutauschen oder nachzubessern - natürlich kostenlos für die Besitzer der Motorräder:

Batterie-Massekabel - S1 Lightning 1996 bis 1998, S1 White Lightning 1998

Seitenständer-Schalter - alle Modelle 1996 bis 1999 außer S2 und S2T Thunderbolt

Tankhalterung - alle Modelle 1995 bis 1999 außer X1 Lightning

Tankbelüftung - alle Modelle 1995 bis 1999

Vordere Motoraufhängung - alle Modelle Baujahr 1997 und 1998

Bremsleitung hinten - X1 Lightning 1999

Hinterradschwinge - alle Modelle 1995 bis 1998

Hinteres Federbein - alle Modelle 1995 bis 1998

Die Halter der betreffenden Motorräder sind aufgefordert, umgehend Kontakt zu einer Buell Vertragswerkstatt aufzunehmen. Buell weist ausdrücklich auf mögliche Gefahren beim Betrieb der nicht nachgebesserten Motorräder hin.

Liebe Guzzisti,

die Markteinführung des neuen California-Modells, CALIFORNIA JACKAL findet nicht, wie angekündigt am 22. Mai, sondern am 29. Mai 1999 statt. Dann ist es aber soweit:

Das Einstiegermodell in die MOTO GUZZI Welt wird bei unseren MOTO GUZZI Vertragspartnern vorgestellt.

„Erfahren“ Sie ein neues Motorradgefühl auf der CALIFORNIA JACKAL - ein Motorrad für echte Individualisten, denn eine Vielzahl spezieller Accessoires machen aus jeder Jackal Ihr ganz persönliches Unikat.

Selbstverständlich gibt's auch bei der neuen JACKAL drei Jahre Garantie! Steigen Sie auf und lassen Sie sich begeistern von der neuen California Jackal, die den Sommer '99 um einiges bereichern wird!

Mehr Infos erhalten Sie bei Ihrem MOTO GUZZI Vertragshändler oder bei der MGI Motorcycle GmbH.

Mit den besten V-Grüßen
Ihre
MGI Motorcycle GmbH



Vermerk der Redaktion:

Sauber, echt !!!

Jetzt trüdeln E-Mail's rein ohne Ende! Echt spitze !!! Aber was ist mit den dazugehörigen Fotos??? Ich bin schon zufrieden mit dem was ich bekomme (manchmal), aber Fotos gehören schon noch rein! Sonst wüßts doch langweilig, oder! Ich will ja kein Comic-Heftchen, aber mein Archiv ist auch begrenzt!!! Wenn Ihr mir Fotos schickt, BITTE BITTE, keine Heftklammern an die Fotos, oder knicken damit es ins Kuvert paßt (alles schon vorgekommen!!!) Aber gegen Gummibärchen und Comics, oder Schokolade hab ich nichts einzuwenden, damit sich meine Monster beschäftigen können. Vielen Dank, Gehabt Euch wohl, Eure Nudel Babs.

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, per Diskette oder E-Mail** an die Redaktion. Wir freuen uns über alle Zuschriften, auch Bilder. Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung einverstanden. (Adressierten Briefumschlag 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.

**Redaktions-
schluß für
die
BALLHUPE
3/99
6. August
1999**

In der
nächsten
Ball-
Hupe
erwartet
Euch:

Eine Weltreise mit dem Motorrad. Politisches und Regionales (Zumindest soweit die Regionalbüros mich nicht hängen lassen!). Rechtsgerecktes von Carsten. „G'scheide Test's" von Hosen, Jacken, Helmen, Stiefeln sowie einer Alarmanlage für Motorräder, und und und...

MIT DEM MOTORRAD
... durch Deutschland

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

40 Minotels bieten Ihnen spezielle Tages-/Wochenend-touren – besuchen Sie uns. Bestellen Sie sich noch heute Ihren Motorrad-Führer.

Mein Hotel...

MINOTEL
Deutschland

Internationaler
Verbund
mittelständischer
privater
Komforthotels

Hot-Line: 089/53 29 59-0

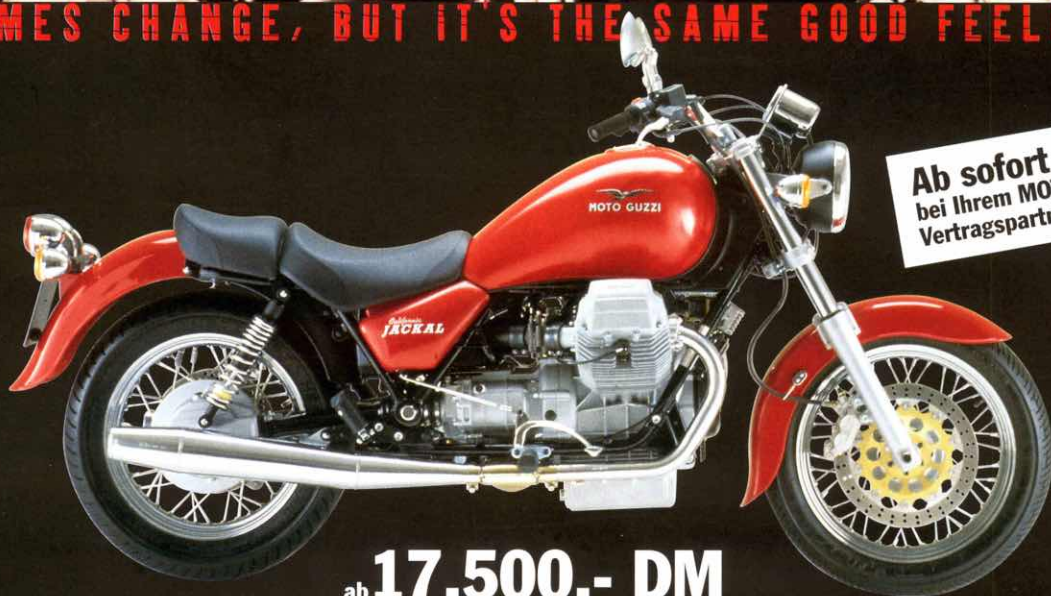
MINOTEL DEUTSCHLAND · St.-Paul-Straße 9 · D-80336 München · Tel. 089/53 29 59-0 · Fax 089/18 44 6
Internet: www.minotel.com · e-mail: minotel@compuserve.com

**DIESE FREUNDLICHEN HERREN
MACHEN IHNEN EIN ANGEBOT,
DEM SIE NICHT WIDERSTEHEN KÖNNEN.**



von Hören/Leif/Witthos

TIMES CHANGE, BUT IT'S THE SAME GOOD FEELING.



**Ab sofort
bei Ihrem MOTO GUZZI-
Vertragspartner!**

ab 17.500,- DM

unverbindliche Preisempfehlung incl. MwSt. und Nebenkosten

Die neue JACKAL: DIE Retro-CALIFORNIA von MOTO GUZZI. Less is more: Das ist die Devise. Klassischer Look – schnörkellos, einfach, harmonisch. Klassischer V2-Sound – unnachahmlich. Ein Motorrad für echte Individualisten. Eine Vielzahl spezieller Accessoires machen aus jeder neuen CALIFORNIA JACKAL ein Unikat. Und die MOTO GUZZI 3-Jahres-Garantie macht Ihnen die Entscheidung für die neue JACKAL noch leichter!

Weitere Informationen erhalten Sie bei:

MGI Motorcycle GmbH • Litzelbacher Straße 15 • 64689 Hammelbach
Telefon 06253/94220 • Fax 06253/9422350 • e-mail: info@moto-guzzi.com



www.moto-guzzi.com

Unser Partner für Finanzierungsfragen ist die **Beneficial Bank AG**: Finanzierung ab 1,9% effektiver Jahreszins.