

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



AUSGABE September 99

BALLHUPE

Moto Guzzi V11 Sport

Politik

Reiseberichte

Rechtsecke

Test's

Sommerfest...

POSTVERKEHRSSTÜCK K 5727 • GEDRUCKT BEZAHLT • BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER E. V. • CARL-ZIESS-STR. 8 • 55129 MAINZ

Massenbewegung

Den neuesten statistischen Zahlen nach ist wahrscheinlich in den heißen Sommertagen diesen Jahres die Grenze von 3 Millionen zugelassener Motorräder in Deutschland überschritten worden. Angesichts einer Verdoppelung des Bestands in den letzten 7 Jahren sucht man nach neuen Rekordbegriffen für diese enorme Steigerung im Bestand der zweirädrigen „großen“ Kraftfahrzeuge. Denn tatsächlich wird der Eindruck der „Dosenfahrer“, Fußgänger und Radfahrer über uns noch durch weitere 2 Millionen Roller Mopeds und Mofas entscheidend mitgeprägt.

Diese Entwicklung bedeutet einiges positives und negatives:

Mit steigender Zahl der Motorradfahrer sind auch immer mehr Entscheidungsträger auf privaten oder öffentlicher Ebene selbst vom Zweiradbazillus befallen. Dies wird sich hoffentlich bald auch entsprechend bemerkbar machen. Weiterhin sollte dies eigentlich zu mehr Rücksichtnahme auf die Zweiradfahrer im Straßenverkehr führen, denn schließlich könnte die Figur dort vorne unter dem Helm der Ehemann, die Schwester oder einfach eine gute Freundin sein und die mangelt man schließlich nicht gerne um.

Die Berücksichtigung von spezifischen Motorradthemen in seriösen Zeitungen (FAZ, Rundschau etc.) war noch nie so ausgeprägt wie heute.

Andererseits macht sich aber auch angesichts der Masse Frust breit. Wenn an der Ampel nicht nur ein

Motorrad seine Beschleunigung ausnutzen möchte, sondern plötzlich fünf oder zehn anschließend im fließenden Verkehr vor dem Autofahrer herfahren wollen, dann wird dessen diesbezügliche Toleranz möglicherweise leiden. Wenn nicht ein Motorrad am Eingang der Fußgängerzone steht, sondern deren plötzlich 20 den Durchgang versperren, hagelt es möglicherweise zum ersten Mal Strafzettel wegen des Parkens.

Zusätzliche Verbote wegen der Massenbewegung hat es ja auch schon z.B. am Tremalzo und anderen entsprechenden Stellen gegeben - dies war nicht nur eine Folge der auch vorhandenen schwarzen Schafe.

Die Masse der Maschinen auf den Straßen fördert natürlich im Medienzeitalter auch Sensationsberichte wie zur 175 PS-Hayabusa. Solchen Journalismus werden wir nicht verhindern können. Es ist allein tröstlich, daß dieser auch nicht lange in Erinnerung bleibt.

Wenn wir uns mühsam geschaffene Freiräume erhalten wollen, sind wir gerade in großer Anzahl zu entsprechendem rücksichtsvollen Verhalten aufgefordert. Dies gilt nicht nur für jeden einzelnen von uns. Nein, wir sollten auch die Zivilcourage besitzen, auf erkennbare schwarze Schafe in den Reihen der Motorradfahrerinnen und -fahrer zuzugehen und diese zu einer entsprechenden Änderung aufzufordern. Ein fauler Apfel reicht ja bekanntlich.

Bei all diesen Zahlenspielerien hat sich jedoch das Motorradfahren als solches nicht geändert. Es ist nach wie vor die schönste Möglichkeit, um von A nach B zu kommen. Entweder auf geradem Weg, weil man die Strecke schnell und zügig hinter sich bringen muß, oder mit möglichst vielen Kurven einfach aus Spaß an Technik, Natur und allem, was es für den einzelnen noch ausmacht, auf zwei Rädern durch die Welt zu kommen.

Damit dies so bleibt, werden wir uns als BVDM weiter engagieren.

Tschüs



Wolfgang Hoyer
Vorsitzender

INHALT

THEMA

	Editorial	2
	Impressum / Inhaltsverzeichnis	3
Politik / FEMA	FEMA-Pläne zum neuen Europa Parlament	4
	Eine Konfrontation ist unausweichlich...	4
	Der neue Verantwortliche...	5
	Freiwillige Tempobegrenzung?!	5
Der Neue / Studie...	Frank Klemens / Geschäftsstellenleiter	6
	Motorradfahrer im europäischen Vergleich	6/7
Weiterbildung	BVDM-Instruktoren auf Weiterbildung	8
Regional	BVDM erobert den Sachsen Ring?	9
	Ostwestfalen	9
Leserbriefe	Alle möglichen...	10/15
Rechtsecke	Erhöhte Gefahr	16/17
	Gebrauchsvorteile	17/18
Reise	14 Tage Oberallgäu	18/19
Reisebericht	Munich to Sydney by Road TEIL 1	20/24
Test	IXS Helm, HX 115	25
	CGF Helm, GPA Sliker 500 GP	26
	IXS Stiefel CAROLE	26
	Jacken und Hosen, der Fa. SCHLIER und IXS	27/28
	Alarmanlage SPYBALL, Fa. Riedel GmbH	28/29
	Mit der Jackal zum MotoGuzzi - Sommerfest...	30/32
Sommerfest	Moto Guzzi Sommerfest in HAMMELBACH	33
Wichtig	Moto Guzzi V 11 Sport	33
	Hilfe für unseren Leukemie erkrankten Brötchenmann	33
Achtung	Adressen-Änderungen / HARD TO COVER	34
	Bikers Helpline / GTÜ informiert	34
	Road Movie / ET-Video jetzt erhältlich	34
	Auslandssemester / Spiegler im Netz, u. Rückrufaktion	34
	Suche.. / Termine	34
Achtung	Jahreshauptversammlung 2000	35

**Titelbild : Moto Guzzi
V11 Sport**

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion

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

ständige Mitarbeiter

Carsten R. Hoenig
Harald Hormel (H.H.)
Bobby Berschneider
Lektor: Uwe Rottkamp

Anzeigen

Babs + Bobby Berschneider

Presse Service

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

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
82299 Türkenfeld

Druck:

Pressehaus Naumann
Tel.: 0 60 51 / 83 31 50

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Harald Hormel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel.: 061 81 / 781 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



FEMA-Pläne zum neuen Europa - Parlament

Die vergangene Europa-Wahl wird einige Veränderungen auf der politischen Landkarte für Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen mit sich bringen. In der Tat hat die Motorrad-Lobby die Hälfte der Motorradfahrerfreunde im Europa-Parlament verloren, einschließlich 13 von 32 Freunden, die bei speziellen Gelegenheiten behilflich waren, und 27 von 56 allgemein unterstützenden Freunden.

Roger Barton, ehemaliger MEP für Sheffield in UK, stellt einen der größten Verlu-

ste dar, verursacht durch ein neues Wahlsystem in UK. Als Mitglied des Europa-Parlaments war er Vorkämpfer gegen das diskriminierende 100-PS-Limit und unterstützte die Position der Motorradfahrer in den weitreichenden Themen der „Multi-Direktive“.

Weitere Verluste des Motorradfahrens sind Karl Habsburg-Lothringen (A), Fernand Herman (B), Camison Asensio (E, Chef der aktuellen Diesel-Tank-Direktive), Pierre Pradier (F), Bernie Malone (Irl), Jessica Larive (NI), Bryan Cassidy (UK) und Christine Oddy (UK).

Einige gute Freunde des Motorradfahrens sind uns jedoch geblieben: Marianne Thyssen (B), Markus Ferber (D), Bernd Lange (D), Heidi Hautala (Fin), Françoise Grossetete (F), Karla Peijs (NI), Caroline Jackson (UK), Brian Simpson (UK) und Philip Whitehead (UK).

Kommentar von Simon Milward, FEMA: „Wir planen, das neue Parlament motorradbewusst wie das vorhergehende werden zu lassen mit „Two Wheels in 2000“, der jährlichen MEP-Ausfahrt im September, bei der wir hoffen, einige MEPs selbst zum Motorradfahren zu bewegen, und der aktuellen Diesel-Tank-Direktive.“

Herausgegeben von Simon Milward
Übersetzt von uschla, MID-WebAdmin



Eine Konfrontation über undichte Treibstofftanks ist unausweichlich

Die Lastwagenhersteller haben heute Design-Lösungen gegen das tödliche Auslaufen von Diesel aus Treibstofftanks zurückgewiesen. Sie machten die Fahrer für die Probleme mit dem Auslaufen von Diesel verantwortlich und sagten, sie könnten wenig dagegen tun.

„Wir sind sehr enttäuscht,“ sagte Simon Milward von der FEMA. „Wir stimmen zu, daß die Durchsetzung auf der Straße sehr wichtig ist, aber undichte Tanks verschlimmern das Problem und verursachen Unfälle. Die Hersteller zwingen uns in die Konfrontation, deswegen erklären wir Ihnen den Krieg. Betroffene Fahrer von überall sollten sich bitter bei der Presse und bei den nationalen Lastwagenherstellern beschweren.“ Die FEMA und die MAG Belgien werden im Laufe des Jahres einige Demonstrationen in Brüssel abhalten.

Um ihre Untätigkeit zu rechtfertigen - sagen die Hersteller, daß nicht ausreichend Platz vorhanden ist, um die Tanks

zu vergrößern und das Problem der Überfüllung zu lösen.

- weigern sich die Hersteller, eine Vorrichtung, die das Rückfließen von Diesel in den Tankstutzen verhindert, in Betracht zu ziehen.

- weisen die Hersteller die Idee zurück, eine Warnleuchte anzubringen, die auf eine Fehlfunktion des Tankverschlusses hinweist, weil die Fahrer sie ignorieren würden.

- schimpfen auf die Fahrer, weil sie die Originaltankverschlüsse durch Kappen aus dem Zubehörhandel ersetzen.

Bei der Präsentation des Problems vor der ACEA, der Europäischen Organisation der Lastwagenhersteller, zeigte die FEMA, daß in Übereinstimmung mit einer Umfrage der Carole Nash Versicherung durch das Verschütten von Diesel 10 % aller Motorradunfälle verursacht werden und bis zu 25 % der Motorradunfälle ohne Fremdbeteiligung. Das Problem ist am schlimm-

sten in Frankreich, Großbritannien, Schweden, Belgien und in den Niederlanden.

Weder die Europäische Kommission (Direktorat für Industrie) noch die Regierungen unterstützen die laufenden Änderungen des Europäischen Parlaments zu diesem Thema. Die Motorradfahrer sind deswegen auf das neu gewählte Europäische Parlament angewiesen, um für ihre Rechte zu diesem Thema zu kämpfen.

Das Treffen war nicht nur negativ. Die ACEA scheint bereit zu sein für die Einrichtung von Straßenkontrollen für Lkw in dieser Angelegenheit ihre Unterstützung zu geben, und einige der Experten würden das vergleichbare Problem des Verschüttens von Diesel aus Tankfahrzeugen verfolgen.

Weitere Informationen: Simon Milward,
Tel. 00 32 2 736 9047

Übersetzt von Elisabeth Schreiner



Der neue Verantwortliche für Öffentlichkeitsarbeit der FEMA wurde ausgewählt

Eric Thiollier, der im Moment der Projektbearbeiter im FEMA-Büro ist, wurde ausgewählt, die Position des Verantwortlichen für Projektarbeit von Anfang September 1999 bis Dezember 2001 zu übernehmen.

Die Position wurde ausgeschrieben, weil der Generalsekretär Simon Milward im Dezember seine eineinhalbjährige Motoradtour rund um die Welt startete, und weil die Notwendigkeit bestand, eine adä-

quate Ausfüllung der politischen Arbeit sicherzustellen.

Als Verantwortlicher für Öffentlichkeitsarbeit wird Thiollier Verantwortung für bestimmte Gesetzgebungsbereiche entwickeln. Er wird die Themen untersuchen, Positionen entwickeln, Lobbyarbeit betreiben und Verbindungen mit Politikern und Beamten herstellen sowie die nationale Lobbyarbeit der nationalen Mitgliedsorganisationen koordinieren.

Der gegenwärtige Assistent des Generalsekretärs, Bob Tomlins, wird während der Abwesenheit von Simon Milward als Generalsekretär agieren.

Eric Thiollier meinte: «Es ist keine leichte Aufgabe, einen Teil von Simons Verantwortung zu übernehmen, aber ich freue mich sehr darauf, die Kontinuität für die nächsten zwei Jahre aufrechtzuerhalten. Ich vertraue darauf, daß mit Bobs Erfahrung und Christinas Organisationstalent die Effektivität der FEMA nicht behindert wird.»

Die FEMA möchte den anderen Kandidaten für ihr Interesse danken und wünscht Eric großen Erfolg in seiner neuen Position.

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzt von Elisabeth Schreiner

Freiwillige Tempobegrenzung ?!

Nach dem offiziellen Wegfall der freiwilligen Selbstbeschränkung auf 100 PS in Deutschland prägen Suzukis Hayabusa, Hondas Doppel X und demnächst voraussichtlich die ZX 12 von Kawasaki die Schlagzeilen der Regenbogenpresse und Fernsehreportagen.

An diesem PS-Wettrüsten wird auch vorerst niemand etwas ändern können.

Allein im Vergleich zu den Pkw wurde jetzt der Vorschlag eingebracht, daß sich auch Motorräder auf die bei BMW, Audi, Benz und Co. gewählte elektronische Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h verpflichten sollten.

Der BVDM wird hierzu ein gewichtiges Wort mitzureden haben.

Eure Meinung wäre uns dazu wichtig. Schreibt uns bitte deshalb an die

BVDM-Geschäftsstelle:
Carl-Zeiss-Str. 8,
55129 Mainz,
Tel.: 06131/503280,
Fax: 06131/503281

H.H

Kaufen Sie Ihr neues oder auch gebrauchtes Gespann beim Fachmann und nicht irgendwo!



Unsere Kunden profitieren von unserer über 25-jährigen Erfahrung mit dem 3. Rad am Motorrad

Informieren Sie sich bei uns kostenlos!

Falk HARTMANN®

Mitglied im BVHK

Mitglied im BVDM

Falk Hartmann, Altengasse 4-6, 55218 Ingelheim
Tel. 06132-2373 Fax 06132-1874





Hallo, mein Name ist Frank Klemens,

ich bin ab sofort Euer neuer Ansprechpartner in der Geschäftsstelle des BVDM. Am 15.12.69 erblickte ich in Wiesbaden das Licht der Welt, und wurde mit neun Jahren nach ersten ängstlichen Anfängen als Sozjus zum Motorradfahren infiziert. Mein Vater war damals gerade 34 Jahre, als er seinen Motorradführerschein mach-

te. Später folgte dann das volle Programm: Mofa, Achtziger, bis 27 PS und letztendlich nach einer zusätzlichen kurzen Wartezeit (es kursierte schon das Gerücht der Umschreibung zur Klasse 1, dies zog sich meiner Meinung nach zu lange hinaus!), also nochmals Fahrstunden und Prüfung. Ja, ich bin einer derjenigen, die

eine lange Zeit und einiges an Geld brauchten, um endlich an die Pappe zu kommen. Nach meiner Ausbildung zum Bürokaufmann im Kfz-Handel, dem Besuch einer technischen Schule und zu guter Letzt einer Ausbildung beim Amt für Straßen- und Verkehrswesen (zweischendurch habe ich auch gearbeitet!) bin ich nun beim BVDM.

Ich hoffe, daß ich mein Wissen für Euch einsetzen kann, und würde mich sehr freuen, wenn Ihr mich anruft oder mal bei mir in der Geschäftsstelle vorbeischaut. Gerne nehme ich Eure Kritiken, und/oder Anregungen entgegen.

Da ich mir für meine neue Tätigkeit Kontakte zu Clubs, Stammtischen, Vereine usw. (bitte erst die umliegenden....) wünsche, komme ich auch gerne nach telefonischer Absprache zu Euch. Da ich ja erst seit Anfang August in der Geschäftsstelle bin, hoffe ich innigst, daß Ihr es mir verzeiht wenn ich nicht gleich auf alles eine Antwort und eine Lösung parat habe.

Ich kann Euch nur versichern, daß ich mir die größte Mühe geben werde, um schnellstmöglich ein kompetenter Ansprechpartner für Euch zu sein.

Mit freundlichen Biker Grüßen
Euer Frank

Motorradfahrer im europäischen Vergleich Uniroyal-Studie: Positives Zweirad-Image wächst

In seiner 23. Verkehrsuntersuchung „Motorisierte Zweiräder Fahrvergnügen und Gefahr“ befaßt sich der Reifenhersteller Uniroyal mit der gesellschaftlichen Akzeptanz und dem Gefahrenpotential motorisierter Zweiradfahrer in Europa. Neben den Aspekten der Verkehrssicherheit untersuchten die Autoren Dr. Dieter Ellinghaus und Prof. Dr. Jürgen Steinbrecher auch die soziale Dimension des Motorrad- und Rollerfahrens. In Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien beobachteten und analysierten die Autoren über 10.000 Verkehrssituationen mit motorisierten Zweirädern und be-

fragten rund 670 Mofa-, Motorrad- und Rollerfahrer.

Deutsche Motorradfahrer am diszipliniertesten

Erfreulich ist laut Uniroyal-Studie das Abschneiden der deutschen motorisierten Zweiradfahrer im europäischen Vergleich. Hier kommen die Autoren zu dem Ergebnis, daß in Deutschland Mofa-, Moped-, Roller- und Motorradfahrer weitaus disziplinierter im Straßenverkehr unterwegs sind als die motorisierten Zweiradfahrer in allen übrigen untersuchten Staaten.

Interessante Ergebnisse liefert auch die Analyse der Nutzung motorisierter Zweiräder. Vor allem in Deutschland ermittelten die Autoren eine überwiegend freizeitorientierte Nutzung, die von individuellem Fahrspaß und einem intensiven Gruppenerlebnis geprägt ist.

Fast drei Viertel aller Befragten gibt der Aussage „Mein motorisiertes Zweirad dient ausschließlich dem Spaß und der Unterhaltung“ den eindeutig ersten Platz. Dieses „zweckfreie“ Fahren birgt nach Erkenntnissen der Autoren allerdings besondere Gefahren, weil damit emotionale



Einflüsse die Oberhand über das Fahrverhalten gewinnen können. Ellinghaus und Steinbrecher weisen hier besonders auf das sogenannte „Flußerleben“ hin, bei dem nicht mehr objektiv kontrolliert wird und Gefahren adäquat beurteilt werden. Die Raser sind unter den motorisierten Zweiradfahrern dennoch eher selten.

Das gilt in Deutschland sowohl auf Landstraßen als auch in der Stadt, ebenso in den meisten untersuchten Hauptstädten und auf den Landstraßen Italiens, Frankreichs, Spaniens und Großbritanniens. Einzige Ausnahme: Paris.

In der französischen Hauptstadt nehmen sich motorisierte Zweiradfahrer sogar zuweilen das Recht, in die Bereiche der Fahrräder und Fußgänger vorzudringen.

Nur die Hälfte der Fahrer motorisierter Zweiräder sind Hauptverursacher von Kollisionen. Wenngleich nach Ansicht der Autoren der Fahrspaß in Einzelfällen zu Leichtsinne führen kann, stellen sie doch fest, daß weniger als die Hälfte der Fahrer motorisierter Zweiräder Hauptverursacher von Kollisionen sind.

Nur bei den Mofas gilt mehr als die Hälfte als Unfallverursacher. Bei Kollisionen zwischen Motorrädern und Pkw werden 71 Prozent der Unfälle von den Autofahrern verursacht.

Wichtig ist bei allen Bewertungen, in welchem Verhältnis die Geschwindigkeit der motorisierten Zweiradfahrer zu der der Pkw-Fahrer steht. Konflikte entstehen dann, wenn die Unterschiede groß werden.

Grundsätzlich zeigt sich, daß Pkw-Fahrer von Fahrern motorisierter Zweiräder eher als Quelle möglicher Gefahren, weniger als Gegner gesehen werden. Diese Tatsache ist in der Öffentlichkeit weitgehend unbekannt, vor allem bei Verkehrsteilnehmern, die selbst keine Beziehung zu Mopeds, Rollern und Motorrädern haben und deshalb oftmals leichtfertig unterstellen, daß die Fahrer motorisierter Zweiräder „wegen überhöhter Geschwindigkeit“ als Unfallverursacher feststehen.

So läßt sich auch erklären, daß kaum ein anderer Verkehrsteilnehmer so vielen Vorurteilen ausgesetzt ist und so viele Konflikte erlebt wie der Fahrer motorisierter Zweiräder. Als mögliche Wurzel solcher Vorurteile sehen die Autoren die Tatsache, daß sich kaum ein anderes Ver-

kehrsmittel so sehr für Fahrspaß und Freizeitvergnügen eignet.

Nur jeder dritte bleibt von einem Unfall verschont

Ihre Auswertungen im Bereich der Unfälle vergleichen Ellinghaus und Steinbrecher mit den amtlichen Statistiken und kommen zu dem Ergebnis, daß die „offizielle Unfallstatistik nicht den vollen Umfang des Risikos widerspiegelt“. So stellen die Autoren beispielsweise fest, daß nach einer Erhebung in Deutschland während eines Zeitraums von drei Jahren nur jeder dritte motorisierte Zweiradfahrer von einem Unfall oder Sturz verschont bleibt.

Bei einem Fahrzeugbestand von über vier Millionen motorisierter Zweiräder kann dieses Ergebnis aus einer Befragung von knapp 600 Teilnehmern allerdings nicht als repräsentativ gelten. Auch fehlt eine Aussage zu der Fahrzeugart, welche die Befragten nutzen. Ein deutlicher Mangel, denn die Autoren belegen an anderer Stelle, daß die Unfallsituation in den verschiedenen Fahrzeugkategorien sehr differenziert betrachtet werden muß.

Auch der Begriff „Unfall“ ist nicht eindeutig definiert. So bleibt es der Selbsteinschätzung der Befragten überlassen, ob ein „Umfaller“ aus dem Stand einem Fahrnfall gleichzusetzen ist. Etwas vage ist auch die Formulierung des Ergebnisses, wenn festgestellt wird, daß 67 Prozent der Befragten „während der letzten drei Jahre in einen Unfall oder Sturz verwickelt (waren), bei dem sie verletzt wurden“ oder „einen Sturz ohne Verletzungsfolgen“ hatten. Ebenfalls nicht ganz präzise erscheinen die Ergebnisse der Studie, welche die Verletzungshäufigkeit untersuchen. Weder Art noch Umfang der möglichen Verletzungen sind beschrieben. Eine

verwertbare Aussage über erlittene Verletzungen läßt sich aber nur dann treffen, wenn die Unfallforschung direkt am Unfallort einsetzt.

Insgesamt bietet die Studie vor allem im Bereich der soziokulturellen und politischen Randbedingungen des Motorradfahrens im europäischen Vergleich interessante Aspekte, welche die zunehmende Bedeutung motorisierter Zweiräder untermauern.

Die erhobenen statistischen Unfalldaten können allerdings nur in eine grobe Richtung weisen und mögliche Tendenzen aufzeigen.

Nachdruck aus:

„Motorradtraining 13/99 - DVR-Zeitschrift für die Instrukteure des Motorrad-Sicherheitstrainings“
Mit freundlicher Genehmigung des DVR und des IfZ.

Die komplette Studie kann auch bei Henning Knudsen
Referat Zweiradsicherheit
eingesehen werden
(Telefon: 02247/7386).

Restaurant · Biergarten · Saal
Zeltmöglichkeit · Gästezimmer
Motorradtouren · Tourenbegleitung

Landgasthaus
Niemann

Empfohlen von "Motorrad Reisen" und "Tourenfahrer"

Haferbachstr. 45 · Lage-Kachtenhausen
Tel. 0 52 32 / 7 11 60 · Fax 97 07 35



BVDM - Instruktoren auf Weiterbildung



Instruktoren irgendwo mittendrin, Gerd Tonnemacher und Christian Vogelsang.

Das sich die Instruktoren für Motorrad Sicherheitstraining nicht auf ihren Lorbeeren ausruhen, zeigte einmal mehr der BVDM. Um immer auf dem letzten Stand der Moderationstechnik zu sein und damit nicht den Anschluß zu verlieren, folgten Christian Vogelsang und Gerd Tonnemacher einer Einladung des DVR auf ein Weiterbildungsseminar.

Durchgeführt wurde das ganze auf einem ehemaligen Militärgelände in der Nähe von Kastellau im Hunsrück. Hier war Platz genug, um auch Bremsungen aus höheren Geschwindigkeiten, Ausweichübungen mit Tempo 80 und verschiedene Kurvenstile bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten auszuprobieren. Im Vordergrund stand aber der Erfahrungsaus-

tausch unter den Instruktoren: wie kann man Übungen anders Gestalten, welche Schwierigkeiten und Probleme tauchen auf, wie können sie gelöst werden und vor allen Dingen: Wie bekommen die Teilnehmer des SHT den größten Nutzen?

Unter der hervorragenden Leitung von Klaus Schuh und Ralf Müller Wiesenfahrt kam jeder Instruktor voll auf seine Kosten. Unklarheiten wurden aus dem Weg geräumt, und jeder nahm reichlich Anregungen für die Durchführung seines eigenen Trainings mit nach Haus. Krönender Abschluß des Seminars war die Fahrt mit und in einem Schwenker Gespann. Nachdem einige Teilnehmer sich kaum bremsen konnten und nach einiger Drängelei gab Klaus Schuh endlich die Erlaubnis, eine Runde auf seinem Gespann zu drehen. Es ist schon ein seltsames Gefühl, wenn man noch nie Gespann gefahren ist

und dann gleich auf einem Schwenker Gespann fährt: Der Beiwagen bleibt auf der Straße und das Motorrad kippt fast genauso in die Kurve wie ein Solofahrzeug.

Sitzt man selber im Beiwagen, kommt einem der Fahrer in einer Rechtskurve immer näher, umgekehrt entfernt er sich in einer Linkskurve.

Ein sehr seltsames Fahrverhalten, das auf jeden Fall einiger Übung bedarf.

Fazit des Seminars :
Jeder Instruktor hat irgendwo kleine Probleme und Schwierigkeiten, jeder hatte aber die Gelegenheit Neuerungen mit zu nehmen, die ihm bei der Lösung helfen können.

Gerd Tonnemacher



BVDM

erobert den Sachsen Ring



Daß sich die Instrukoren des BVDM nicht nur auf ihren Lorbeeren ausruhen, bewies einmal mehr Fahrlehrer, Instruktor für Motorrad SHT und BVDM-Mitglied Gerd Tonnemacher. Nachdem er bereits Anfang Mai den Hockenheim Ring während einer Instrukoren-Weiterbildung erkundet hatte, folgte er nun einer Einladung des

Sächsischen Fahrlehrerverbandes auf den Sachsen-Ring.

Bewegt man sich während eines Sicherheitstrainings aus Platzgründen hauptsächlich im Stadtgeschwindigkeitsbereich, hatten die Teilnehmer nun einmal die Möglichkeit, alle Übungen mit wesentlich höheren Geschwindigkeiten zu fahren. Bremsen aus 100 km/h, Ausweichen aus 70 km/h, Slalom mit 50 - 60 km/h, Kreisbahn und einige andere Übungen standen auf dem Programm. Zwischen den

einzelnen Abschnitten kam aber auch die Theorie nicht zu kurz: Lenk- und Blicktechnik, Kurvenstile, Fahrphysik und manch nützliche Tips und Tricks bekamen die Teilnehmer zu hören.

Höhepunkt des ganzen war das Fahren auf der Rennstrecke.

Hatte man am ersten Tag nur den halben Kurs zur Verfügung, so gelang es den sächsischen Kollegen am zweiten Tag, den kompletten Kurs frei zu bekommen. Unter der Anleitung von rennerprobten Instrukoren konnte jeder Teilnehmer versuchen, seine Ideallinie zu finden. Gleichzeitig wurde die Theorie in die Praxis umgesetzt: hier merkten die Teilnehmer ganz besonders, wie wichtig Blicktechnik ist und wie stark der Blick mit der Fahrtrichtung zusammen hängt.

Fazit der Weiterbildung:

Jeder, der die Möglichkeit hat, an einem solchem Training teilzunehmen, sollte sie auf jeden Fall nutzen, denn mehr kann ein Motorradfahrer kaum für seine Sicherheit tun.

Interessenten an einem Motorradsicherheitstraining wenden sich an Henning Knudsen: Tel. + Fax: 0 22 47 - 73 86.

Gerd Tonnemacher

Regionalbüro Ostwestfalen

Im Internet unter http://privat.schlund.de/regbuero_owl_bvdm sind allerlei Informationen zu erfahren. Insbesondere Daten zu Stammtischen der Gespannszene. Einige sind vor allem für Familien geeignet.

Die Linkliste weist auf einige Gespann-Pages hin. So weit es möglich ist, sind die enthaltenen Daten überprüft oder auch dem Verfasser persönlich bekannt. Trotzdem sollte man vorab einmal Kontakt aufnehmen, ob die Angaben noch up to date sind.

Wer möchte kann, sich an dem Virtuellen Gespannfahrerstammtisch beteiligen.

Die Terminliste ist prall gefüllt mit Gespanntreffen und Trainings. Auch stehen hier die JumboRuns der IGG.

In der Pinnwand könnt ihr eure Spuren hinterlassen. Anzeigen, Grüße, Termine und, und, und.... Alles kostenlos. Im Forum sollte eine Tausch und Ideenbörse

entstehen. Viele Eltern haben einige Kindermotorrad-Klamotten im Schrank. Vielleicht kann man sie hier loswerden?

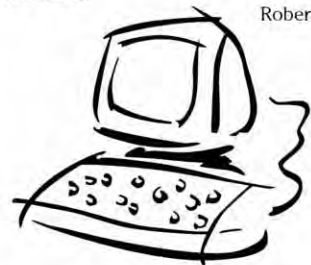
Zu lesen gibt es auch einige Berichte zu den JumboRuns der IGG, dem Familien-gespanntreffen in Vlotho.

Die Linkliste ist vor allem für Gespannfahrer gedacht. Hier stehen nur die für mich erwähnenswerten drin. Die großen Suchmaschinen stehen ja auch zur Verfügung, warum den eigenen Server belasten? Da geht auch ein Link zu Dino-Online oder der Page der Bikerszene. Einige Webbrings runden das Bild ab. Da werden wir international präsentiert im Sidecar.com oder Three Wheeling in USA. Die Zugriffszahlen gingen deutlich nach oben. Es ist immer wieder spannend, die Mail-Liste zu überprüfen. Nationale und Internationale Anfragen sind zu beantworten. Einige sehr nette Kontakte sollen ausgebaut werden. Gegenseitige

Besuche zu den Treffen sollen den Spaß am Gespannfahren vorantreiben, ohne daß allzuviel Arbeit damit verbunden wäre.

Wer mehr vom BVDM wissen möchte, findet natürlich auch einen Link zum BVDM. Da ist Arbeitsteilung angezeigt. Ich würde mich freuen, wenn ich einige Anregungen erhalten und meine Pinnwand allmählich gefüllt würde. Allen noch eine schöne Saison

Robert





Hi VG und IGG, BVDM

Es war endlich wieder soweit.

Vom 22.- 25. Juli 99 drehte sich wieder alles ums dritte Rad. Auf dem Familienfreizeitplatz Vauth in Borlefzen/Vlotho traf sich unsere Fan-Gemeinde zum dritten Mal zu einem vergnüglichen Wochenende.

Mehr als 45 Gespanne waren zu sehen. Viele der Familien reisten zum 2. Mal an und brachten den zwischenzeitlich größer gewordenen Nachwuchs mit. Mein 2.Sprößling Nicolas mußte diesmal nicht den Platz verlassen, weil die Mutter in die Klinik mußte. Auch das andere Baby, auf das eine andere Mutter noch 2 Wochen warten mußte, war erstmalig dabei. Viele, viele hatten mehr als ein Kind im Boot! Spitzenmäßig reiste Familie Römer mit 3 Kindern auf dem Gespann an. Das war dem Organisator einen Preis wert. Für den Jüngsten gab's einen kleinen Sweatshirt und auch Vater konnte einen Pull-over mit unserem Emblem überziehen.

Ein älteres Ehepaar wollte ihr Paneuropäer-Gespann mit einem schönen EZS-Beiwagen verbökern, da die Wirbelsäule nicht mehr mitspielte. Nach diesem Treffen sind sie zunächst davon abgekommen, da es ihnen so gut gefallen hatte. Wir werden uns bestimmt in Hatzfeld oder in Werl oder in Mönchengladbach wiedersehen. Mit einem verschmitzten Lächeln berichtete die beste Sozia aller Zeiten, wie sie es genossen hatte, die jungen Mütter beim Versuch, ihre gute Erziehung und die modernen Methoden an den Mann bzw. Kind zu bringen, zu beobachten.

Die Probleme waren seit alters her die Gleichen, die Lösungen manchmal differenzierter (manchmal mit mäßigen Erfolg ^0>). Viele Mütter saßen noch lange mit dem Kind auf dem Schoß vor dem Zelt, da die Sprößlinge noch quitschfiedel waren. Allerdings freuten sich viele Mütter,

daß auf diesem Treffen keine Klagen von den Kurzen kamen, weil es so langweilig wäre. Alle waren schwer beschäftigt. Die Kinder spielten am See, im See, zwischen den Zelten oder fuhren Fahrrad (selbst auf einem Gespann lag ein Fahrrad!). Es wurde Rollerskates gefahren, Ball gespielt, einige Jungs hatten eine ansehnliche Autosammlung dabei (warum keine Gespanne??). Einige Mütter haben schnell Kontakt zu anderen Gespannfamilien gefunden. Helme wurden begutachtet, Kindersitze konnten erworben werden, Verabredungen wurden genüpft. Endlich war man auf dem Bikertreffen mal kein Außenseiter, sondern unter Gleichgesinnten! Etwa 110 Erwachsene und 50 Kinder verhielten sich vorbildlich. Leider wurden die Motorradfahrer vereinzelt in der Nachtruhe von den Campern gestört. Ein Frau kreischte um 1 Uhr derart, daß man sein Handy nutzen wollte, um ein Gewaltverbrechen zu unterbinden. Ein anderer meinte den Platz mit Rockmusik beschallen zu müssen. Auch so gegen 1 Uhr. Da erschien niemand vom Platz, um für Ruhe zu sorgen. Allerdings wurde eine Gruppe von vier Familien doch schon wiederholt umkreist und an die Nachtruhe erinnert. Sicherlich berechtigt, aber da muß wohl ein Camper nachgeholfen haben? Soviel zu Vorurteilen. Im großen und ganzen gab es jedoch kaum Probleme und alle waren des Lobes voll.

Unerschrocken zeigte sich unsere Berliner Familie. Katharina brach sich gleich am Donnerstag die Elle und mußte anschließend einen Gips am Arm tragen. Zu Jammern blieb keine Zeit, da es einfach zu viel zu sehen gab. Die anderen Berliner vom Vorjahr hielten sich zurück, so daß diesmal der Preis für die weiteste Anfahrt unangefochten nach Berlin an die Familie Friedrich ging.

Der Donnerstag ging mit Anreise und etwas Benzingesprächen über die Bühne. Da es stark regnete, konnte mehr nicht gemacht werden. Nachts waren 14 Zelte aufgestellt. Am zweiten Tag wurde eine ganz kleine Ausfahrt zu „Günthers Kurve“ in Extertal-Kükenbruch gestartet. 5 Gespanne trafen dort ein und man speiste königlich

von Hannas Kuchen. Ein echter Geheimtip unter Kennern! Es kamen doch wirklich einige zu mir und beklagten, der Kuchen war zu lecker und zu mächtig!!! Das man nicht Hanna die Portionen kürzt. Alles wurde allerdings sauber verteilt!

Weitere Familien trafen ein. Zwischenzeitlich nutzten einige die Zeit, das Hubschraubermuseum in Bückeburg zu besuchen. Andere informierten sich am Bergwerksmuseum in Kleinenbremen. Der Abend klang sehr gemütlich aus. Einige Familien saßen in kleineren Gruppen zusammen, andere trafen sich beim Organisator zum „Benzinquatschen“.

Der Samstag brachte endlich das erwünschte Wetter. Viel Sonne und Hitze. Die ersten Kinder und Biker tobten im Wasser. Mittags wurden die Bikes gesattelt und dann ging es zur Mühlentour in den Raum Minden-Lübbecke. Dort wurde ein Bikerhof angelaufen, um wieder mal leckeren Kuchen zu vertilgen.

Tagsüber trudelten noch etliche Familien ein. Abends blieb keiner allein. Einige Gruppen saßen zusammen. Familien klönten ausgiebig und planten weitere Touren. Ein wenig geschraubt wurde auch: Lose Kette gespannt, defekter Zündschalter vom KFZ-Meister begutachtet... Ein CB500-Eigenbau wurde ausgiebig bewundert, mit tollen Ideen. Besonders imponierte ein Kawa-Gespann und das EFFJOTT1200 Gespann der Familie Froelich. Da konnte mein zehn Jahre altes EFFJOTT1200 Gespann nicht mithalten. Aber viele freuten sich mit mir, daß ich endlich ein problemloses Krad mein eigen nannte. Ein drittes EFFJOTT-Gespann wies auch einige interessante Lösungen auf und hatte bereits viele KM ohne größere Malesen hinter sich.

Die Sonne brannte uns derart auf das Oberstübchen, so daß dann nur noch relaxen angesagt war. Der insgesamt sehr ruhige Platz (trotz vielfältiger Aktionen) begeisterte alle. Daher soll an dem Konzept nichts geändert werden. Einige Detailfragen sind noch zu überdenken. Ansonsten wird's auch im nächsten Jahr locker zugehen wie bisher.



Am Sonntagmorgen packten einige schon sehr früh und brachen bald auf, um der Sonne zu entfliehen. Einige nutzen die Gelegenheit, noch einen Badetag einzulegen. Am späten Nachmittag rückten dann die letzten ab. 2 Familien blieben zurück und versprochen, beim Regionalbüro OWL auf eine Tasse Kaffee vorbeizuschauen. So klang ein gelungenes Treffen aus.

Als Nebeneffekt wurde beschlossen, ein gemeinsames Gespanntraining in Düssel-

dorf oder Vlotho durchzuführen. Auch ist vorgesehen, eine Kontaktbörse zu errichten, damit man sich bei anderen Treffen mal wiedersehen kann. Da bieten sich mehrere Familienstammtische oder einige Bikerpensionen an. Wer mehr darüber wissen möchte, kann dies unter 05221-689961 erfragen. Auf Wunsch einer Familie soll eine Tauschbörse für Kindermotorradkleidung entstehen. Daher schlage ich vor, dies unter meiner Homepage http://privat.schlund.de/regbuero_owl_bv

dm zu starten. Füttert meine Pinnwand mit Anfragen. Dafür ist diese schließlich da! Es kostet nichts, und vielleicht hat mal jemand auf diesem Wege die Gelegenheit, was zu erhalten.

Allen Teilnehmern und Gästen eine schöne Saison und auf ein baldiges Wiedersehen spätestens im nächsten Jahr

wünscht
Robert Schmidt

Betreff: **Grüsse**

Von: **Dirk.O.Becker@t-online.de (Dirk O. Becker)**

Polofahrer grüßen sich nie.

Omegafahrer grüßen sich nie.

Doch fahren zwei Alfa-Romeo-Fahrer aneinander vorbei, heben sie auffallend lässig einen Finger der linken Hand.

Wer eine „Ente“ fährt, grüßt andere Entenfahrer, indem er aufgeregt mit der Frischluft klappe wackelt. Selbst Lkw-Fahrer kleben sich manchmal eine hin und her pendelnde rote Plakstikhand an die Windschutzscheibe.

Wer sich im Autoverkehr als exquise Minderheit empfindet, grüßt die Angehörigen seiner exquisiten Minderheit. Die höchstentwickelte Grußkultur aber findet man unter Motorradfahren.

Die Ursprünge des Motorradgrüßes reichen bis in die Steinzeit zurück. Motorradfahrer waren damals außerordentlich rar. Es gab kaum befestigte Straßen, und die Räder waren noch aus Stein. Nur ganz harte Kerle vertrugen die Strapazen des Motorradfahrens. Begegneten sich zwei dieser Kerle, hielten sie an, stiegen ab und zeigten einander die geöffneten Hände, um zu demonstrieren, daß sich kein Faustkeil darin verbarg. So wurde der Motorradgruß erfunden.

Unter ähnlich harten Bedingungen sind heute nur noch die Winterfahrer unterwegs. Motorradfahrer sind entweder Winterfahrer oder Weicheier. Weicheier trifft man im April im Straßenverkehrsamt an, wo sie ihre stillgelegten Maschinen wieder anmelden. Winterfahrer dagegen fahren durch. Ihre Zahl ist klein. Treffen sich zwei Winterfahrer, ist die Freude groß. Sie heben dann so freudig und ausgiebig die Hände, daß sie vom Motorrad zu stürzen drohen. Von April an grüßen Winterfahrer nicht mehr. Winterfahrer grüßen keine Weicheier.

Das Motorradgrüßen ist stark reglementiert und wird von Anfängern zu Recht als sehr kompliziert angesehen. Es ist umlagert von allerlei Ge- und Verboten. Das bekannteste Verbot lautet: Grüße nie, nie! ein Einspurfahrzeug, das weniger als hundert Kubikzentimeter Hubraum hat. So etwas ist kein Motorrad!

Wer fahrlässig Motorroller, Mofas, Mokicks, Kleinkraftträder oder Leichtkraftträder grüßt, verliert sein Gesicht und insbesondere jegliche Selbstachtung.

Da der Anfänger alles, was zwei Räder und einen Motor hat, von vorn betrachtet, ähnlich vorkommt, bereitet ihm dieses Verbot die größten Schwierigkeiten. Ein Spezialfall: Oldtimer. Oldtimer werden grundsätzlich freudig und bewundernd begrüßt, unabhängig vom Hubraum. Oldtimer werden meist von technisch versierten älteren Fahrern gefahren, sogenannten „alten Schraubern“. Solchen wird Respekt gezollt.

Trifft man alte Schrauber, wartet man, ob sie grüßen. Von Frühling bis Herbst grüßen viele nicht, weil sie Winterfahrer sind. Weil das korrekte Grüßen so schwer ist, sollten Anfänger nie voreilig von sich aus grüßen.

Ungeregelt und darum praktisch nicht existent ist die Motorradgrußkultur auf der Autobahn: Nicht einmal erfahrene Motorradfahrer können sagen, ob man entgegenkommende Motorräder über sechs Spuren und einen Grünstreifen hinweg grüßen muß. Fahrtechnisch problematisch wird das Grüßen beim Überholen. Die klassische Grußhand, die Linke, wird vom Überholten nicht gesehen.

Grüßt man mit der Rechten und nimmt dazu die Hand vom Gasgriff, bremst die Maschine ab – fatal beim Überholen. Absurde Verrenkungen sind auf unseren Autobahnen zu beobachten, wenn Motorradfahrer versuchen, mit der Linken vorn am Körper vorbei nach rechts zu grüßen. Uneingeweihte Autofahrer tippen auf Heuschreckenschwärme oder Unterarmkrampf. Der Autobahngruß ist eben gerade mal so jung wie die Autobahn und kennt kaum Traditionslinien.



Zu Konflikten kommt es auch, wenn man den deutschen Grußkulturraum verläßt. So sind deutsche Motorradfahrer in Italien verwirrt und erbost, weil dort partout niemand begrüßt wird. Nicht einmal ein alter Schrauber. Die Erklärung: Der „italienische Gruß“ besteht in einem für unser Auge nicht wahrnehmbaren Zucken des linken kleinen Fingers. Solche Mißverständnisse führen zu dem Vorurteil, italienische Motorradfahrer seien unfreundlich und arrogant. Ein Desiderat der Grußkulturforschung!

In Deutschland gilt das minimalistische „italienische Grüßen“ als verpönt. Man verachtet das furchtsame Festhalten am Lenker. Diese Haltung ist nicht unproblematisch. Wenn man beim Auto die Hand vom Lenkrad nimmt, fährt es geradeaus weiter. Läßt der Motorradfahrer den Lenker los, fällt die Maschine über kurz oder lang um. Besonders in Kurven. Ganz besonders beim sogenannten „Heizen“, dem enorm schnellen Fahren. Der „Heizergruß“ in extremer Schräglage (ein Knie berührt den Asphalt) gilt als sehr ris-

kant. Er wird allgemein als Nachweis hoher Fahrkunst angesehen. Wer diese Kunst nicht beherrscht und dennoch ausübt, riskiert seinen letzten, den sogenannten „goldenen Gruß“.

Ciao
Dirk



Möglichkeiten,

das Konstantfahrruckeln der großen Boxermotoren und noch jede Menge mehr und sinnvoll zu verändern.

Im TOURENFAHRER 6/99 beschreibt Georg SCHMIDT (Dorfstrasse 27 24568 KATTENDORF 04191 T 4318 und 958982 F 958983) in seinem verkürzt wiedergegebenen Leserbrief Ab ins Archiv erneut den Einsatz von anderen Zündkerzen und mehr.

Grund genug, sich mit ihm mal zu unterhalten und eigene und meist gemeinsame „Erfahrungen“ miteinander auszutauschen. In allen wesentlichen Punkten stimmen wir beide überein, daß die GS ein Motorrad für gute und schlechte Straßen, gutes und schlechtes Wetter und gute und schlechte Stimmungen ist, da sie viele Fahrfehler verzeiht (es gibt nur gute Motorräder und schlechte Fahrer).

Das immer wieder in der „Fachpresse“ monierte Konstantfahrruckeln entsteht beim großen 1100er Einspritzer, (nicht beim 850er Motor, der übrigens viel weicher und etwas sparsamer läuft: Als 34 PS-Version der Geheimtip für Anfänger, die gleich die zweite Maschine kaufen wollen), wenn die zündfähige, aber eben geringste Kraftstoffnebelmenge im Hubraum von einem eher ungenügenden Zündfunken „schlecht“ gezündet wird, z.B. bei niedrigster Drehzahl im großen Gang. Und das nervt. Dabei ist die Abhilfe so einfach. Und dann nervt die Berichterstattung.

G. SCHMIDT hat zunächst (wie ich) den originalen durch den K+N-Luftfilter ersetzt, der übrigens kein Verschleißteil ist, sondern gereinigt weiterverwendet wird (Bezug: racimex, Havighorster Weg 14, 21031 HAMBURG 040 739200 T -0 F -30. Preis ca. 69.-).

Dieser Luftfilter ist auch ein Tip von BMW-MERTINKE aus FRANKFURT iBs. für den Ansaugweg bei Nebel oder Regen, weil er nicht mit der Luftfeuchtigkeit zusetzt. MERTINKE bietet vieles für den Boxer, u.a. einen wunderschönen Fahrwerksumbau mit den Felgen der R 1100 S, doch davon später mehr.

Darüber hinaus hat SCHMIDT einen drehmomentoptimierte Chip mit rund 5 PS mehr im mittleren Bereich (kann auf Wunsch abgestimmt werden, Luftfilter und Kerzen angeben) eingebaut, der ausnahmsweise mal nicht vom Spezialisten WUNDERLICH stammt (Firma STEEGER 56566 NEUWIED -> Herr CLOTTEN 02622 T 98190 F 83423. Preis ca. 400-500.-).

Als wichtiges Bauteil dazu sind Zündverstärker in die Zündkabel eingesetzt, um statt eines einzelnen Funken mehrere kleine Funken zur Zündung zur Verfügung zu haben, im Prinzip ähnlich wie der Doppelfunken von Zwillingsskerzen

(IOZ - Bernhard HOE, 56218 MÜHLHEIM 02630 T 49260 F 49514. Preis ca. 75.- pro Kabel).

Die Zündkerzen sind nicht WUNDERLICHs Tip CHAMPION RC7YCC, denn die würden mit ihrem Wärmewert 7 im Süden auf der Autobahn oder Bergstrecke möglicherweise zu heiß. Ich habe sie allerdings in unseren Breitengraden vor allem in der siffigen Jahreszeit gerne und mit Erfolg eingesetzt. Weil BMW draufsteht, war bei meiner GS zuvor die BOSCH Super R 6 468 >FR 5 DTC< drin, die trotz dreier Elektroden eher eine kalte Verbrennung mit unendlich langer Warmlaufphase und „dreckigem“ Bild bereits nach wenigen tausend Kilometern zeigte. SCHMIDT hingegen verwendet den Insiderip CHAMPION C 6 YCC mit vollen 1mm Elektrodenabstand und gleichem Erfolg wie die Wunderlich-Kerze, aber höherer Sicherheit bei Hitze wegen des geringeren Wärmewertes 6, das fehlende R steht für nicht entört bei stärkerem Zündfunken. (MATTHIS Hellgrundweg 110, 20097 HAMBURG 040 T 23721-0. Preis DM 5,90, regionalen Händler erfragen, Matthis ist Großhändler!).

Die gemeinsamen Reifen-Erfahrungen mit dem METZELER Enduro 4 (sicher, vor allem am Vorderradreifen schuppige Profi-



lauswaschungen, ca. 8000 km gefahren) und dem MICHELIN T66X (Schwächen bei Nässe, zielsicheres aber gewöhnungsbedürftiges Handling, ca. 11.000 km gefahren) waren so, daß wir beide für diese Saison als Nachfolger den neuen und kostengünstigeren METZELER Tourance erwartungsvoll gewählt haben. Offensichtlich setzt das Paralever vorn dem Reifen mehr zu, als man erahnt, vielleicht wäre eine 120er Reifenbreite und eine Orientierung näher am reinen Straßenprofil doch günstiger, während beide Hinterreifen trotz beachtlichem Drehmoment länger hielten und sich gleichmäßiger abnutzten. Mal sehen, wie die neuen Reifen laufen.

Vielleicht erspart diese Kombination den oben erwähnten Umbau auf die GS-STREET von BMW-Mertin (Marc Aurel Strasse 7, 66439 FRANKFURT-Heddernheim, 069 T 582783 F 586305, DM 5.028.-) mit den Felgen der R 1100 S (3.50x17 mit 120/70ZR17 vorn und 5.00x17 mit 170/60ZR17 hinten, auf Wunsch auch mit einem 180er Schlappen) und vielen anderen Details mehr. Sicherlich nicht nur von der Optik, sondern vielmehr vom Handling eine der gelungensten GS-Straßenvariante.

Die Batterie ist ein Pflegefall, wenn das Moped länger steht. Insbesondere das

ABS fordert eine entsprechende Kapazität, die Abfahrt im Hochschwarzwald bei 5 Grad und Nebel und schmieriger Fahrbahn, mit (zu)viel Gepäck und Sozia auf einer kleinen einspurigen Straße ist besonders reizvoll, wenn die ABS-Anzeige klackert, also den ungenügenden Ladezustand der (Naß-)Batterie demonstriert. Abhilfe schafft für lange Zeit ein Nachladegerät (FRITEC 12 V ACCU-Regulator 29000001 mit Stecker, FRIEDRICH und HITSCHFEL GmbH, Mittelsrüßelbach 38, 91338 IGENSENDORF, 09192 T 549 F 8951, DM 79.-), welches in der heimigen Garage an der Bordsteckdose angestöpselt bleibt. Geht aber nicht unter der Laterne oder fernab von zu Hause.

Ohne Batteriewasserüberlauf hingegen kommt die Reinblei-Zinn Batterie HAWKER Genesis 12 V 16 A (paßt ins originale Batteriefach, weil minimal kleiner als die BMW-HAGEN ab Werk) aus, es handelt sich dabei um eine weitgehend entladefeste „Trockenbatterie“, die in jeder Position betrieben werden kann (UBS Hauptstrasse 28a, 74867 NEUNKIRCHEN 06262 T 95855 F 4488, DM 249.-), der „alte“ Abflußschlauch bleibt abgestöpselt. Weil das GS-eigene Massekabel etwa 2 cm zu kurz ist, lohnt es sich, ein flexibles Zwischenstück (z.B. mit Winterschalter An-Aus) miteinzuplanen!

Zwei kleine Tips noch, die das Leben auf und mit der GS erleichtern:

Die Lenkererhöhung von TOURATECH (Auf dem Zimmermann 7-9, 78078 NIEDERESCHACH, 07728 T 97920 F 97921, DM 65.-) ermöglicht eine aufrechtere Haltung beim sitzenden Fahren und ein bequemerer Stehen, wenn man vor dem Überholen oder vor der Kuppe mehr sehen will. Die Herren SCHANZ und SCHWARZ aus dem Schwarzwald haben auch eine höchst interessante Alu-Alternative als Gepäcksystem im Programm, das nicht sooo breit baut wie die Werkskoffer, die sich außerdem noch schlecht beladen lassen (function follows form).

Beim Tanken geht der originale Tankdeckel nach hinten auf, weiß der Geier vom Werk warum, vielleicht soll er auf diese Weise (wie bei einem Freund von mir) leichter abbrechen. Ein HAZET TORX 2115-T25 (DM 7.-) aus dem Werkzeugladen reicht, um in zehnminütiger Bastelei den Deckel samt Schlauch für den Überlauf um 180 Grad so zu drehen, daß er lenkerwärts geöffnet wird.

Viel Spaß beim Schrauben.
Dr. Peter Raul Zehner

Hi Babs

Der Grund, weshalb ich schreibe, ist dieser kleine Bericht in unserer Tageszeitung "Allgemeine Zeitung" für Gescher. Kurz und knapp wird hier über die am Sonntag durchgeführte Geschwindigkeitskontrolle berichtet. Das Ergebnis ist für uns Motorradfahrer beschämend: Zitat aus der Zeitung: „Insgesamt wurden 68 Kradfahrer gemessen. 14 Kradfahrer wurden angezeigt, in sieben Fällen wurde ein Verwarnungsgeld erhoben. Zwei sind reif für ein Fahrverbot: Sie fuhren bei erlaubten 70 km/h auf der L 608 in Hochmoor 125 km/h bzw. 122 km/h.“ Zitat ende!

Ich wohne seit zehn Wochen hier in Hochmoor in NRW. Ganz in der Nähe ist der Treffpunkt „Route 67“, der sehr zu empfehlen ist. Leider sind unter 300 bis

400 Bikern etwa 5-10 Prozent „Idioten“, die immer wieder mit spektakulären Einlagen ihre mangelnde Intelligenz überspielen wollen.

Eigentlich sind wir an unserer unbeliebten Lage doch selber schuld, oder? Solange wir es nicht schaffen, diese Minderheit pupertierender Affen selber in die Schranken zu weisen, wird es immer wieder Gesetzesinitiativen oder Fernsehsendungen geben, welche alle „Normalfahrer“ an den Rand der gesetzlichen Möglichkeiten und gleichzeitig ins gesellschaftliche Abseits drängen werden.

Bleibt zu hoffen, daß wir alle an einem Strang ziehen und den Mut aufbringen, solche Idioten aus unseren Reihen auszuschließen.

Eine unfallfreie Restsaison für alle „Weicheier“ und



eine kalte Wintersaison für alle Motorradfahrer

wünscht Euch
Andreas Hügel.



Jetzt ganz neu per Email.

Kurz vor Redaktionsschluß (wie immer) sehe ich mich veranlaßt, Dir zu schreiben.

Beim Lesen der letzten Ballhupe sind mir zwei Artikel besonders aufgefallen. Der eine war von „Golo“, der andere von Thomas Bauer (gibt's den auch noch; schönen Gruß an dieser Stelle). Beide Artikel befaßten sich direkt oder indirekt mit dem Zustand des BVDM. Ich finde es Klasse, daß sich beide die Zeit genommen haben, ihre Meinung so offen zu äußern. Und wenn wir ehrlich sind, haben sie doch recht! Golo spricht von Überalterung des BVDM, von BMW-Fahrern, die keine andere Meinung akzeptieren, langatmig und ernst war die letzte JHV. Thomas Bauer spricht von einem Alibi-Club, der von gestern ist. Speziell Thomas hat in seinen „aktiven Jahren“ immer wieder versucht, Schwung in den Laden zu

bringen. Wir sollten uns fragen: Was läuft denn überhaupt noch? Nach meiner Meinung leider nicht viel. Dieses ist aber sicherlich kein BVDM-spezifisches Problem. Ich sehe es leider auch an meinem Stammtisch in München. Es gibt wenige Leute, die etwas organisieren und mittlerweile auch immer weniger Leute, die etwas mitmachen. Die Zeiten, wo man noch gemeinsam Motorradfahren wollte, scheinen vorbei zu sein. Aber auch andere Aktivitäten wie ein Stammtisch-Kart-Rennen fand kaum Anklang: Von 75 Leuten hatten nur ganze fünf Interesse. Dieses ist äußerst demotivierend für die Organisatoren. Meine Frage ist: Kann man die Masse der Mitglieder nicht irgendwie motivieren sich an Aktionen zu beteiligen oder sich irgendwie anders in die Verbandsarbeit einzubringen?

Was hältst Du von einer Fragebogen Aktion unter dem Motto:

Warum bin ich im BVDM?

Wie Du merks,t klingt das irgendwie frustriert. Stimmt, denn ich muß feststellen (wie auch Thomas so schön schreibt), ein Miteinander gibt es kaum noch. Jeder geht wohl seinen eigenen Weg. Dieses gilt sowohl für Mitglieder des BVDM wie für Stammtischler, aber auch für ganze Verbände!

Bis dann, viele Grüße
Michael



Tja, Michael, es gibt wirklich zu wenige, die etwas tun im BVDM!!!

Da gebe ich Dir vollkommen recht. Aber eines solltest Du auch bedenken: Die Leute haben Schichtarbeit, sie haben Familie, Kinder, sind aus welchem Grund auch immer im Stress! In der heutigen Zeit, und vor allem in Deutschland, sind die Ansprüche an den Arbeitnehmer BRUTAL gestiegen. Einige der BVDM'ler sind einfach nur froh, wenn sie Abends nach Hause kommen und sich faul vor die Glotze legen können. Wenn sie einmal Zeit haben, dann freuen sie sich auf's Motorradfahren mit der Familie und/oder Freunden -und nicht- „sich das politische Gesülze“ anhören zu müssen..... Nicht zu vergessen, das liebe Geld spielt auch eine große Rolle. Schaff Dir mal ein oder zwei Kinder an, dann werden wir sehen, wie oft (oder überhaupt) Du noch zum Kart-Rennen fährts!!! Nichts für Ungut, aber willst Du

mal mit mir, meinen Kindern nach Nürnberg in den Zoo fahren? Nimm es mir bitte nicht übel, aber ich sehe das alles etwas anderst. Wenn JHV ist, dann sollten mehr Mitglieder da sein, das stimmt schon!! Aber, es kann halt nicht jeder so wie Du tun und lassen wann immer er es will (aus welchem Grund auch immer)! Probieren kann man es weiterhin, man sollte aber so viel Nachsicht haben „und erst einmal nachfragen“ ,warum denn keiner mitmacht. Die Antworten werden Dich wahrscheinlich erstaunen lassen.

Ich habe zwei Kinder, fahre seit 13 Jahren Motorrad, bei Frankie (Sohn Nr. 1) mußte ich meine R 100 GS aus Geldmangel verkaufen. Somit fahren wir im Moment abwechselnd mit einem MOTO GUZZI Gespann. Bobby am Wochenende, ich während der Woche. Die Kinder brauchten Helme etc/pp., da bleibt nicht mehr viel Zeit (GELD) „für Aktivitäten der anderen Art“ (Vereinsheimerei). Die Zeiten, da ich machen kann, was ich möchte, kommen in ungefähr 13 Jahren wieder, ob ich da allerdings noch Geld habe, ist fraglich! Ich würde

gerne bei diversen Aktivitäten mitmachen, aber die Familie geht vor!!! Glaub mir, es gibt genügend, die mir da recht geben.....

**Nix für ungut, es ist nicht böse gemeint, schlaf mal drüber,
Deine Babs.**

PS: Du kannst doch so gut MotoCrossn,- Ich würde so gerne mal MotoCrossn, würdest Du mich Sponsern, und einen GUTMÜTIGEN Babysitter für meine Monster organisieren und bezahlen???





Hallo Leute

einige Bemerkungen zu den Eindrücken eines Teilnehmers der JHV 99.

Ich bin der „ältere Herr“, der sich aufregte über die Anglizierung unserer schönen deutschen Sprache.

Über die Bezeichnung „älteres Mitglied“ hätte ich mich etwas mehr gefreut, denn ich gehöre noch zu den paar Gründungsmitgliedern, ohne die der BVDM nicht da wäre, und die auch an den meisten JHVs teilgenommen haben.

Aber unsere Teilnahme ist ja wohl nicht mehr erwünscht, wie aus dem Schreiben des Herrn Golo hervorgeht.

Ich werde also die Überalterung drücken und nicht mehr teilnehmen. Im übrigen sind die

Themen Bagmo, FEMA, M:I:D: schon „relevant“, nur wurde das alles viel zu langatmig behandelt.

Als es endlich zur eigentlichen JHV kam, waren etliche Mitglieder der schon wieder auf dem Heimweg!

Zu Th. Bauer: diese modernen Motorradschriftchen lese ich schon lange nicht mehr aus besagten Gründen und fühle mich recht wohl dabei.

Und zur leichteren Verständigung schlage ich vor, die JHV in Zukunft nur noch in englisch abzuhalten!

Trotz allem „Glück Auf“ für den BVDM, auf dass er jünger werde!

Rainer

Bitte, bitte !!!!

Haltet die JHV ja nicht in ENGLISCH ab, da versteh ich ja nix mehr. Falls mich mal jemand OLDIE oder ältere Dame nennen möchte, so darf er es gerne, wer weiß, ich werde bestimmt eine ganz heiße OMI abgeben.....

Die Nudel, Babs

Liebe LESER!!!

Die BallHupe ist das Sprachrohr des BVDM, das Vorlege-Blättchen.

Schreibt, wenn Euch etwas ärgert, oder wenn Euch etwas freut, oder gefallen hat. Teilt uns die Anregungen für Verbesserungen im BVDM mit. Macht etwas, aber macht es! Die Stänkerei im nachhinein bringt es nicht! Veranstaltet mal selber eine JHV, und Ihr werdet sehen, daß Ihr Euch auch noch so viel Mühe geben könnt, irgendjemand hat immer etwas zum GOSCHELN!!! Wer austeilt, muß auch einstecken können, anders geht es nicht. Bleibt aber immer Mensch, und bedenkt, was Euch alle miteinander verbindet! Seht über etwaige Sticheleien, über das Alter, oder diverse Motorradmarken hinweg, genauso über meine frechen Scherze. Wir sind alle Biker und sollten schon zusammenhalten, gell Ihr ollen Rennsemmelfahrer?????

Nächstes Jahr würde ich gerne ein Ball-Hupen-Treffen veranstalten. Das Zelten wäre auf jedenfall kostenlos (ich finde es unverschämt, wenn ich auf ein Treffen komme und für's Zelten etwas zahlen muß!!!). Hätte überhaupt jemand interesse zu kommen??? Ein ganz normales Treffen, mit Gaudi, Spiele, Spaß..... Je mehr sich melden, um so besser -Ansonsten lasse ich es bleiben!! Kinder, Hunde, Rennsemmeln.. Alle sind erwünscht! Außer

Raudies, Schläger oder die Idioten, die zu viel Geld haben und ihr Motorrad Heizen, bis der Motor platzt! Bevor jemand das macht, soll er mir das Geld geben, und ich werde es gerne an ein Kinderheim oder den Erdbebenopfern in der Türkei weiter leiten. Schreibt, oder mailt mir, was Ihr davon haltet, aber werdet nicht zu unverschämt.....

Eure Babs Berschneider,
die Redaktions-Nudel.

PS: Für Grüße habe ich immer Platz!!!



Auf einem
Rollergespann
lernen Sie nur nette
Leute kennen!



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



Erhöhte Gefahr



Die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung soll einerseits dem Geschädigten helfen, seinen Schaden auszugleichen, andererseits den Schädiger vor dem wirtschaftlichen Ruin bewahren. Da aber Versicherungsunternehmen keine mildtätigen Vereine sind, kommt es schon einmal zu Streit über die Frage, ob der Versicherer nun zahlen muß oder nicht.

Der Fall:

Wilhelm Brause kauft sich die neue R1. Im Kraftfahrzeugbrief sind 98 PS eingetragen; das Mopped ist also gedrosselt, um einen nicht unerheblichen Teil der Versicherungsprämie zu sparen. Stolz auf seinen Neuwerb geht Brause auf Piste und freut sich knieschleifend über die high tech aus Fernost - bis Bulli Bullman ihm mehr oder minder aufrecht sitzend auf seiner 600er um die Ohren fährt: Die kleine 600er ist eben nicht gedrosselt. Ohne groß zu überlegen, wird die R1 „aufgemacht“; nun ist Brause wieder der Chef im Ring.

Allerdings fragt sich Brause ein paar Wochen später, ob das denn wirklich so gut war: Nach einer Wochenendtour wieder zurück in der Stadt kommt ihm Mütterchen Mü vor das Rad, als sie auf dem Zebrastreifen die Straße überqueren will. Mü hat's übel erwischt - die Yamaha ist verbogen.

Brauses Versicherer lehnte die Gewährung von Versicherungsschutz und damit die Zahlung des Schadensersatzes an Mü ab; außerdem verweigert er den Vollkaskoschutz. Es folgt die 3D-Frage:

Darf der das?

Die Lösung:

Ob Brause nun selbst den Schaden der Mü ganz oder teilweise zu ersetzen und den Schaden an seiner R1 selbst zu tragen hat, weil der Versicherer von der Leistungspflicht ganz oder teilweise befreit ist, hängt von mehreren Faktoren ab. Aber der Reihe nach.

Durch die Entdrosselung hat Brause aus Sicht des Versicherers nach Abschluß des Vertrages die versicherte Gefahr objektiv erhöht, ohne dies dem Versicherer anzuzeigen. Durch die Benutzung der entfestelten R1 hat er daneben auch subjektiv zur Gefahrenerhöhung beigetragen.

Dies hat zur Konsequenz, daß der Versicherer zunächst einmal berechtigt ist, den Vertrag fristlos zu kündigen. Dies ist nicht unbedingt schlimm, wenn Brause rechtzeitig für Deckung durch einen anderen Versicherer sorgt.

Darüber hinaus hat der Versicherer aber grundsätzlich das Recht, die Zahlung des Schadensersatzes ganz und teilweise zu verweigern. Hier muß man unterscheiden zwischen der Haftpflicht- und der Kaskoversicherung.

Soweit es um die Leistung aus der Kaskoversicherung geht, braucht der Versicherer wegen dieser Obliegenheitsverletzung Brauses überhaupt nichts zu zahlen. Dies kann im Einzelfall das wirtschaftliche Aus bedeuten, wenn es sich beispielsweise um ein per Ratenkredit finanziertes Fahrzeug handelt.

Bei der Haftpflicht ist die Höhe der Leistungsfreiheit gedeckelt auf DM 10.000,00 pro Versicherungsfall; im schlimmsten Falle würde der Versicherer von Brause also erst an Mü zahlen, anschließend von ihm Regreß bis zu DM 10.000,00 fordern, den Brause dann auch zu zahlen hätte.

Die Freistellung des Versicherers von der Leistungspflicht setzt jedoch voraus, daß der Versicherungsnehmer die Gefahr schuldhaft erhöht hat. Dem Versicherer

wird es jedoch nicht sonderlich schwerfallen, das Verschulden nachzuweisen - weder in dem oben geschilderten Fall, noch in den zahlreich vorhandenen Varianten des täglichen Lebens.

Brause hat hier vorsätzlich gehandelt, als er die Drossel entfernt hat. Aber auch dann, wenn Brause das Mopped (gebraucht) gekauft und zunächst nichts von der Entdrosselung gewußt hätte, wäre ihm ein Verschulden leicht nachzuweisen: Ausreichend ist nämlich auch schon leichte Fahrlässigkeit. Wenn man auch nur eine Sekunde ernsthaft darüber nachdenkt, weiß man, daß diese leichte Fahrlässigkeit fast immer gegeben ist, wenn sich eine Gefahrenerhöhung eingestellt hat. Wem bitteschön will Brause weismachen, daß er nicht gemerkt hätte, daß das Mopped gute 50 PS mehr hat? Und: Er hätte sich vergewissern müssen, daß sich das Fahrzeug, mit dem er rumdüst, verkehrssicher und zulassungsrechtlich unbedenklich ist. Unterläßt er diese Prüfung, liegt Fahrlässigkeit vor.

Es stellt sich in dem oben geschilderten Fall jedoch zusätzlich die Frage, ob denn die Entdrosselung überhaupt einen Einfluß auf den Verkehrsunfall gehabt hatte. Mit anderen Worten: War die Leistungssteigerung bzw. die Gefahrenerhöhung überhaupt ursächlich dafür, daß Brause die Mü auf dem Zebrastreifen angefahren hat? Hier fangen Brauses Probleme dann richtig an.

Der Versicherer muß dem Versicherungsnehmer neben dessen Verschulden noch nachweisen, daß sich die Gefahr erhöht hat. Nichts einfacher als das, dafür gibt es z.B. Rollenprüfstände, die die Leistung messen, schon fast an jeder Straßenecke. Ist das Mopped nicht mehr fahrbereit,



reicht auch ein Blick in die Gemischaufbereitung: Fehlt die Drossel, liegt der Beweis auf der Hand.

Für die Nicht-Ursächlichkeit hingegen trägt Brause die Beweislast. Brause muß hieb- und stichfest nachweisen, daß der eingetretene Schaden eben nicht durch die Leistungserhöhung eingetreten ist. Wenn die Entdrosselung auch nur eine Kleinigkeit mitursächlich war, hat Brause Pech gehabt. In dem oben beschriebenen Fall wird Brause elende Schwierigkeiten haben, diesen sogenannten Kausalitätsgebeweis zu führen.

Man braucht keine große Vorstellungskraft, um zu wissen, wohin eine falsch verstandene Sparsamkeit führen kann. Um ein paar Hunderter zu sparen, riskiert man, in unbegrenzter Höhe in Anspruch genommen zu werden.

Abschließend sei noch erwähnt, daß bei Polizei und Versicherungsunternehmen meist hochqualifizierte Spezialisten beschäftigt werden, die solche Spielereien mit verbundenen Augen erkennen. Auch die Gefahr, entdeckt zu werden, hat sich in den vergangenen Jahren erheblich erhöht.

**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

GEBRAUCHSVORTEILE

Wenn ein Kaufgegenstand mangelhaft ist, kann der Käufer die Wandlung erklären und den Kaufvertrag rückgängig machen. Dies bedeutet, der Verkäufer bekommt den Kaufgegenstand und der Käufer den Kaufpreis zurück.

Was geschieht aber, wenn es sich bei dem Kaufgegenstand um ein Mopped handelt, das bei der Wandlung 4.000 km mehr auf der Uhr stehen hat als zum Zeitpunkt des Kaufs?

Der Fall:

Bulli Bullmann freut sich, daß Brause ihm seine Kawa so günstig überläßt. Ganze DM 4.000,00 für die vier Jahre alte Z 900 und erst 4.000 km gelaufen. Stolz wie Oskar packt Bulli seine Zahnbürste ein, fährt in Richtung Süden und will weiter bis ans Meer. Zwei Wochen später und 4.000 km weiter nimmt Bulli Betrüb Bullmann dann die Leistung eines Abschleppunternehmens für die Rückfahrt in Anspruch: Der Vierzylinder kann das Öl nicht mehr halten. Zuhause angekommen stellt Bulli Bekümmert Bullmann fest, daß es sich bei der Kawa um ein Unfallmopped handelt; der frühere Besitzer teilte ihm zudem mit, daß er die Z mit einem Kilometerstand von 40.000 an Brause verkauft hatte. Bulli Böse Bullmann erklärt mithilfe seines Anwalts die Wandlung und will seine DM 4.000,00 von Brause zuzüglich Transportkosten zurück. Brause stimmt der Wandlung kleinlaut zu, will aber an Bulli DM 760,00 weniger zahlen, da dieser schließlich mit der Kawa 4.000 km spazieren gefahren sei.

Die Lösung:

Das OLG Hamm (NZV 1995, 69-70) meint dazu, dies sei völlig in Ordnung. Die Hammer tenorierten: „Im Rahmen der Wandlung können die Nutzungen für Ge-

brauchsvorteile eines Motorrades auf 0,19 DM/km geschätzt werden.“ Wie das Gericht zu diesem Ergebnis kommt, bleibt das Geheimnis der Richter.

Grundsätzlich richtig ist, daß sich Bullmann die durch den Gebrauch der Kawa ersparte Abnutzung eines ansonsten an ihrer Stelle angeschafften Mopeds anrechnen lassen muß. Anders formuliert heißt dies, daß Bullmann den durch die Benutzung der Z 900 eingetretenen Wert-





NEU!
POWER
 Batterien

mit REINBLEI-ZINN-TECHNOLOGIE

12V/15Ah, 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! Erstausrüstung 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 entladefrei! In 6V und 12V

VA-SCHRAUBENSÄTZE speziell für Guzzi ab 39,- DM



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



verlust erstatten muß. Die Frage ist nur, wie man diesen Wertschwund berechnet.

Bei der Wandlung von PKW hat die Rechtsprechung einen Wert von 0,67 bis 1,0 Prozent des Kaufpreises pro 1.000 gefahrener Kilometer festgeklopft. Überträgt man das auf den oben genannten Fall, ergibt sich folgendes: 1 Prozent des Kaufpreises in Höhe von DM 4.000,00 sind DM 40,00; dies multipliziert mit 4 macht DM 160,00. Nach der für Pkw üblichen Methode liegt der Gebrauchsvorteil demnach bis zu DM 600,00 unter der OLG-Hammer-Methode.

Es gibt eine weitere Berechnungsmöglichkeit, die vom OLG Saarbrücken (NJW-RR 1990, 493) einmal für Lkw entwickelt wurde. Danach beträgt der Gebrauchsvorteil des Käufers: Kaufpreis geteilt durch die voraussichtliche Restfahrleistung in km mal tatsächliche Laufleistung beim Käufer in km.

Die Lkw-Methode übertragen auf den Kfz-Fall bedeutet bei einer geschätzten Gesamtfahrleistung von 100.000 km, die die Z 900 wohl laufen müßte: 4.000 (Kaufpreis) : 60.000 (Restlaufleistung) x 4.000 (gefahrte km) = DM 266,67. Immerhin

noch rund DM 500,00 billiger als in Hamm/Westfalen.

Die Richter sind insgesamt der Ansicht, durch solche Rechenkunststückchen werde gewährleistet, daß ein Käufer, der durch Inanspruchnahme einer hohen Laufleistung großen Nutzen gezogen hat, für die damit gewonnenen Vorteile auch eine entsprechende Vergütung zahlt und der Verkäufer hierdurch einen angemessenen Ausgleich erhält.

Mir ist nicht klar, wie die Hammer Richter zu einer solchen Berechnung der Gebrauchsvorteile bei Motorrädern kommen. Richtig kann es jedenfalls nicht sein, sich mal eben einfach einen feststehenden Wert ohne Relation zum Kaufpreis des Mopeds aus den Fingern zu saugen. Welche Berechnungsmethode nun anzuwenden ist, entscheidet schließlich derjenige Richter, welcher den konkreten Fall zu entscheiden hat.

In diesem Zusammenhang abschließend noch ein böses Sprichwort: Vor Betrunknen und Richtern sollte man sich in Acht nehmen - man weiß nie, wohin sie torkeln.



Fahrt 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

14 Tage im Oberallgäu

Mein erster längerer Gespannurlaub liegt hinter mir. Wieder einmal waren wir bestens bei der Familie Eibeler in Vorderburg untergebracht. Hansi, unser Pensionsvater, hat sofort seine Werkstatt freigemacht, damit wir unser Fahrzeug unterstellen konnten.

Wir reisten über Land an, 7 Stunden und 430 Kilometer. Dann übernachteten wir in Würzburg in der Jugendherberge. Dank der Clubkarte, die uns WePeGe aushändigte, ein preiswertes Vergnügen...

Am nächsten Tag ging es weiter über Land. Wieder waren wir 7 Stunden unterwegs, knapp 370 km. Endlich angekommen bei Andrea und Hansi, packten wir alles ins Appartement und sofort zum „Hirschen“ zum „Zwiebelrostbraten“ essen. Was sonst? Ein paar Bockweizen später konnten wir endlich mit dem Urlaub beginnen. Am nächsten Morgen war nur ein kleines Programm angesagt. Bummeln in dem reizvollen Sonthofen. Natürlich mußte ein Besuch bei „Held“ in Burgberg erfolgen.

Ein paar Handschuhe wurden zur Reparatur abgegeben, unsere „Große“ bekam einen neuen tollen Jethelm mit Vollvisier. Das war ein Glückskauf.

Bei Außentemperaturen von über 30 Grad war es vorbei mit den klatschnassen Haaren, da der Helm klasse belüftet ist.

Dann fanden wir noch tolle Regenüberschuhe, mit denen man vernünftig laufen konnte. Mein Handschuhsortiment habe ich diesmal nicht ausgedehnt!

Der nächste Morgen brachte mir einen Bruch im Fußgelenk ein, da ich beim Schrauben am Moped mit einer losen Treppe in die Grube ging. Haarscharf an einer Operation vorbeigekommen, konnte ich mit Binde und später mit einer Schiene den Urlaub weiterführen.

Da war es mit dem vielen Pässen natürlich schlecht.



Die erste Woche verbrachten wir also geruhsam und warten auf die Familie Otte, die uns nachfolgten. Am Samstag trafen unsere Mitstreiter ein.

Die folgende Woche wurde gemeinsam zunächst der Riedbergpaß befahren. Erst ein Stück in Richtung Oberstorf und dann direkt zum Paß. Auf 1600 m war es ganz schön schattig. Leider war es regnerisch. Doch den Spaß am „bergkraxeln“ tat das keinen Abbruch. Zurück fuhren wir über Oberstorf und besuchten die Söllereck-Skiflugschanze.

Dann folgte der obligatorische Ausflug ins „Kleinwalser-Tal“. Diesmal konnte man was von den Orten erkennen, da keine Horden von Skifahrern die Straßen überfluteten. Dann besuchten wir eine Sommerrodelbahn. Zurück schrammten wir am Bodensee und besuchten Lindau auf ein Eis. Die Spuren der Hochwasserkatastrophe waren noch deutlich auszumachen. Überall Sandsäcke und Rohre zum Abpumpen. Da mußten wir noch schnell unsere Gespanne umparkieren, als ein zweiter Schlauch benützt und unser Parkplatz geflutet wurde.

Am Abend wurde dann auf der Außenterrasse bei Andrea und Hansi gegrillt. Mit einem weiteren Harley Fahrer saßen wir dann noch bis in die Nacht und ließen den Tag ausklingen. Tags drauf fuhren wir alleine durchs Tannheimer Tal. Das war nahezu die Hausstrecke. Vorher noch übers Oberjoch und dann Richtung Grenze. Die Strecke war für mich neu. Sehr schön zwischen den Bergen gelegen fuhren wir über den Paß und dann wieder auf die deutsche Seite. Einen kleinen Abstecher nach Füssen nutzten wir, ein paar Outdoor Sachen zu erwerben.

Der nächste Tag sollte die Kinder zufriedenstellen. Daher fuhren wir nach Kempten. Die Eltern sollten das „Campodorum“ und die römischen Thermen besichtigen und wir wollten auf dem großen Spielplatz die Kinder hüten. Ersteres ging an dem Tag nicht, da die Anlage geschlossen war. Daher brachen wir bald wieder auf und erledigten dringende Einkäufe.

Es folgte ein Badetag am Rottacher Speicher, der ganz in der Nähe gelegen zum Baden einlud. Da mußte ich leider draußen bleiben! Die letzten Tage vergingen wie im Flug. Unzählige kleine Abstecher rund um Vorderburg wären noch erwähnenswert. Aber besser sollte sich jeder selbst einmal die Gegend anschauen. Fahrerisch sind jede Menge schöner Strecken zu erobern. In der örtlichen Gastronomie kann man immer sehr gut die Spezialitäten genießen. Die Preise sind sehr annehmbar.

Mein Dank geht an die Familie Eibeler, die sich alle Mühe gaben, uns zufrieden zu stellen. Hansi, der immer mit Rat und Tat zur Stelle ist, wenn am Moped was gebastelt werden soll. Andrea, die trotz unendlich vieler Arbeit sich die Zeit nimmt, Fußkranke Gäste stundenlang zu den Ärzten zu kutschieren. Da war es uns ganz Recht, unser Frühstück selbst zu machen. Wenn etwas fehlte, half Andrea schon mal mit Marmelade oder Käse aus. Ganz toll war es für die Kleinen, Milch direkt von der Kuh zu bekommen.

Die Hiddenhausener Motorradgruppe kommt auch schon seit vielen Jahren und findet wohl derart gefallen an Vorderburg, daß sie für 1999 den Maibaum spendeten. Eine Gespanntruppe aus dem näherem Umland schaut auch immer wieder mal vorbei. Spitzenreiter war mal eine Gruppe von 23 Solisten, da wurden alle Kräder in der Werkstatte untergestellt!

Mit einigen Gästen konnte man sich sofort über gemeinsame Erlebnisse unterhalten, über die Pferde, über den Hund, der gerne mit spaziert, und über viele schöne Wanderungen um den Grünherum.

Als krönender Abschluß für unsere Kinder war sicherlich die Treckerfahrt anzusehen. Hansi hat einige urige Exemplare im Schuppen stehen. Leider mußten wir allzu bald wieder die Heimreise antreten. Diesmal wurde in der Jugendherberge in Lohr Rast gemacht. In der Altstadt konnten wir besonders günstig die heimische Küche genießen. Über sehr schönen Straßen ging es dann bis nach Herford zurück.

Der nächste Allgäuer Trip ist schon geplant! Nachdem wir im vergangenen Jahr die Vorweihnachtszeit zu Nicolaus mit den Clausen kennengelernt haben, planen wir im kommenden Frühjahr, die Faschingssaison auszuprobieren. Wer dort mal hin möchte, findet im Tourenkalender ein Angebot von Hansi und Andrea.

Ich kann diese Pension mit guten Gewissen weiter empfehlen. Zum Skifahren sollte man sich allerdings rechtzeitig um ein Zimmer bemühen. Da ist die Kapazität begrenzt.

Kurzaurlauber können bei Hildegard Müller in der Amtshausstr.6 unterkommen. Dort sind auch einige sehr schöne Zimmer frei.

Allen wünsche ich noch eine schöne Herbstzeit und vielleicht sieht man sich bei einer der nächsten IGG Veranstaltung?

Robert

Dnepr und URAL

Motorräder - Gespanne - Anhänger

- ☑ Nur Exportmodelle mit TÜV, KFZ-Brief und **Werksgarantie**
- ☑ mit und ohne Seitenwagenantrieb und Rückwärtsgang
- ☑ Schwinggabel 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 Zulpich

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





Munich to Sydney by road

Beginn: 15 Sep. 96 in München Ende: 28 Juni 98 in München gefahrene Kilometer: 73 000

bereiste Länder: Österreich, Italien, Griechenland, Türkei, Iran, Pakistan, Indien, Sri Lanka, Nepal, Singapur, Malaysia, Thailand, Laos, Australien, Neu Seeland, Western Samoa, USA, England, Frankreich und Deutschland

Teil 1

Als ich 16 war, lernte ich eine Freundin meines Bruders kennen, die in Australien war und mir von einem wunderbaren Land am anderen Ende der Welt erzählte. Die Jahre vergingen (zwei davon in London, eins in Zürich usw.), meine Europareisen mit dem Motorrad wurden immer ausgedehnter und die Moped-reisepflichtlektüre wie Jupiters Trawlers gaben mir den Rest.

Ein Traum war geboren, ich fing an zu planen. So viel gab es zu wissen, so viel mußte vorbereitet werden und die Kohle dafür mußte auch noch verdient werden. Etwa vier Jahre Planung, speziell im letzten ging alles Richtung 'Reise des Lebens'. Dann, den Konditormeisterbrief in der Tasche, die Deadline, der 15 September 96 war da. Schade, daß ich keinen fand der mitkommen konnte, obwohl zwölf Leute hoch interessiert waren. So, nun war's ernst, die Fuhre vollgepackt, meiner Mutter versprochen in einem Jahr wieder da zu sein, nahm ich Abschied von allem und jedem. Egal, wie früh Du anfängst zu organisieren, um so mehr man tut, um so mehr scheint es zu werden, was man unbedingt noch erledigen



muß vor Abfahrt. Auf der Fähre in die Griecherei, spielte es keine Rolle mehr, darüber nachzugrübeln was man vergessen hat.

Welch eine Erleichterung, hier bin ich, auf dem Weg. Viel Zeit zum philosophieren war nicht, denn als sich mein Vorhaben auf dem Kahn umhergesprochen hatte, war ich umzingelt von Mopedreisenden und zwei Schulklassen aus Dortmund, die mir Löcher in dem Bauch fragten.

In drei Tagen stand ich am Bosphorus, wo das Abenteuer schon anzufangen schien, denn das Federbein versprühte sein innerstes übers Mopedhinterteil und mei-

nen brandneuen und sündteuren Go-retexanzug. Der erste Test, wie gut meine Freunde, Bruder und Firmen, die mir versprochen haben zu helfen, tatsächlich helfen. Sie halfen sehr schnell, in drei Tagen hatte ich ein neues, stärkeres und besseres Federbeinchen, bezahlt vom Hersteller, halb unter Garantie und halb unter gutem Willen. In der Türkei, wohlbekannt von früheren Trips, gings zügig dahin, und per Zufall traf ich vier Motorradreisende mit dem Ziel Indien. Hartmut aus Heidelberg auf 'ner

uralit XT, der kurz zuvor die Dänen Mie, auf F 650 und Hele & Michael auf 1100 GS kennenlernte und sich ihnen anschloß. Gemeinsam ritten wir gen Osten, wo das Kurdenproblem schwer in der Luft hing, unterstrichen von der großen Militärpräsenz. Vor uns lag nun der Iran, wir schienen alle etwas nervöser zu werden. Was wissen wir schon vom Iran außer Fanatismus und Scharmützel. Im Anblick der iranischen Grenze, als die Mädels ihre Hauben aufsetzten, auch Tschador genannt, schien die Sache ernst zu werden und ein Gefühl des nicht zurück Könnens macht sich breit. Sogar den Ersatzreifen im Carnet eingetragen, passieren wir die Grenze ohne weiteres Aufsehen. Freundlich wur-



den wir empfangen und lernten in Esfahan einen Kampfpiloten kennen, der schon im Iran-Irak-Krieg diente. Er erzählt uns, wie die meisten Iranis denken über die Tollas und wie gefährlich es ist, sich mit uns zu unterhalten. Er könnte dafür verhaftet werden. Hinter verschlossenen Türen, da wo die Augen der Revolutionswächter nicht hingucken können, fliegt der Schleier davon, und es wird zu Michael Jackson getanzt. Wären wir jeder Einladung gefolgt, wir wären immer noch dort. Iran: eine wunderbare Erfahrung, mit wunderbaren Menschen, wo's viel zu sehen gibt. Schade, daß wir nicht länger geblieben sind, aber wenn wir uns nicht einschneien lassen wollen auf dem Karakorum Highway im Himalayischen Gebirge nord Pakistans, müssen wir langsam in die Gänge kommen. Den Iran zu verlassen entpuppte sich als nervenaufreibend. Viele Stempel mußten gedrückt werden, jedoch war der erste Beamte noch nicht da, der zweite beim Tee, der Dritte zum zehnten mal zum schei...en usw., usw., usw. Die Typen, die um die Bikes rumstanden, konnten nun gar nicht verstehen warum wir uns so aufregten, denn mit solch tollen Motorradraketen können wir ja schließlich die 400km Schotterpiste bis Quetta (erste sichere Stadt nach der Grenze) in einer Stunde schaffen. Endlich auf pakistanischer Seite nahmen wir erstmal die Mädels die Hauben ab, denn warm genug wars ja, um nicht schweineheiß zu sagen. Ein sauber gekleideter Pakistani hieß uns willkommen, bot uns verdeckten Reisenden einen Platz auf der großzügigen Ledercouch und eine Tasse Marsala Tee an. Fürsorglich und höflich bestand er darauf, daß wir die Nacht auf dem sicheren Zollgelände verbringen. Am nächsten Tag galt es die nicht ganz ungefährliche Schotterstrecke bis Quetta entlang der Afghanischen Grenze zu bewältigen. Von den Hügeln der Umgebung wurde gesagt, daß sie voll seien mit Afghanis, die die Grenze eh nicht anerkennen und darauf warten, daß Du mit Deinem Gefährt liegbleibst, um Deine Reichheit mit ihren Clans zu teilen. Kurz vor Quetta, bei aller Müdigkeit, bleibt Mie an zwei Schafen, aus der auf die Straße getriebenen Herde, hängen und legt sich bei etwa 70 km/h hin. Der Schock war schon recht groß, als sie sich erst nicht bewegte und die Leute sich sofort wie üblich um uns scharrten. Aber nichts gebrochen, weder Frau noch

Maschine, nur geprellt und zerkratzt. Glücklicherweise schaffen wir es, in dem Gewirr und Geldforderungen für die zwei toten Schafe, uns davon zu machen. Das war das einzig richtige, sonst könnte eine solche Situation leicht eskalieren ganz besonders im Angesicht der vielen AK 47, die hier jeder trägt. Polizei ist nicht erwähnenswert, jedenfalls wenn's Ärger gibt. Quetta, das ist Asien pur, mit all dem Dreck, Smog, staunenden Menschenmassen, wunderschön geschmückten Trucks und Rikshaws, die im Verkehrsdschungel um den besten Platz jagen. Zwar gilt seit der Grenze keep left, aber hier spielt es keine Rolle mehr. Zu Einbruch der Dunkelheit heißt es für uns, weg von der Straße, denn außerhalb der Stadt, vor dem größten afghanischem Flüchtlingslager hört man die ganze Nacht Schüsse, auch schweres Geschütz. Ein letztes Abendessen mit Hellen & Michael, denn sie wollten so schnell wie möglich nach Indien und wir drei ins Himalaja. So gings nach einer weiteren Reparatur an Hartmuts uralt XT weiter, im immer noch gefährlichen Tribalarea Richtung Nordost. Nach dem zweiten Platten an Hartmuts Kiste war's dann dunkel, was wir ja eigentlich unter allen Umständen vermeiden wollten. Gar nicht so einfach, auf dieser Schotterpiste mit gelegentlichen Wasserdurchfahrten mit dem fahlen Licht unserer Mopeds zurechtzukommen. Dazu kamen noch irgendwelche Gestalten, aus der Dunkelheit, die nach unserem Gepäck trachteten. Beim dritten Platten kam uns ein stolzer Pakistani zur Hilfe, der uns anbot, die XT auf seinem Pick up mitzunehmen, bis in die



wenig Kilometer entfernte sichere Stadt. Bedingt durch Hartmuts Dünnpiff, bleiben wir erstmal ein paar Tage. Mie und ich versuchten, den vielen Einladungen zum Tee zu entkommen, denn soviele Tee kann kein Mensch trinken. Es ging sogar soweit, daß die Leute sich fast drum klopften, uns einzuladen. Das beste war jedoch der Englischlehrer, der meinte, daß Österreicher, Deutsche und Australier besseres Englisch sprechen als die Engländer und was für ein großartiger Politiker Adolf Hitler doch sei. Mich würgt es, aber selbst zwei Stunden heiße Diskussion konnten ihn nicht überzeugen. Auf der nächsten Etappe sollte ich meinen Tribut zahlen. Wenn Pakistanische Lkw liegen bleiben, legen deren Fahrer großzügig, dicke Steine im Halbkreis um ihre Fahrzeuge, um die lieben Kollegen davon zu überzeugen, einen großen Bogen zu schlagen. Nach erfolgter Reparatur





und Tee kochen, bleiben diese Steinchen liegen, da sie ja keine Beinchen haben. Nun, einer dieser fußballgrossen Steine gehörte mir, oder besser dem Vorderrad meiner Fuhr. Es schmiß mich fast vom Bock, Fazit: 20 cm riß im Innenteil der Felge, die eher wie ein Modell einer Achterbahn aussah. Wir schaffen sie so hinzuhämmern, daß der olle Schlappen noch drauf hielt und nicht am Gabelholmen nibbelt. Ging noch ganz gut, ab 60 km/h merkte man s nicht mehr so sehr. Über malerische Kolonialstrassen, die Briten vor ner ganzen Weile in den Fels gehauen haben, ging es dahin, bis sie auf einmal einfach aufhörte. Hat doch der Indus, dieser Schlingel, die Straße aufgefressen und wir blicken etwas verdutzt ins riesige Flussbecken. In Islamabad endlich angekommen, sollte es sogleich zum Bikedoktor Waheed geh n, dessen Adresse ich von anderen Travellern hatte und von dem ware wundertaten vollführt wurden, laut Erzählungen. Dort angekommen, gabs erstmal Tee und viel Höflichkeitsaustausch, und in der Tat sah die alte Triumph, die er gerade für den Britischen Botschafter restauriert hatte, erste Sahne aus. Das Bilderbuch mit all den Reisenden, die mit Problemen zu ihm kamen, war auch ganz schön dick. Als wir dann endlich auf mein Problem kamen, fragte er, ob das alles sei und fing sofort an, das Rad auseinander zu nehmen und es auf einer alten Eisenbahnschiene mit einem fetten Hammer zu bearbeiten. Der Riß wurde autogen geschweißt, und ich hoffte sehr, daß er wußte was er tat, aber eine

come. Jeden Tag veränderte sich die atemberaubende Landschaft, und die Clanführer mit Ihren langen Bärten, dunklen Augen, traditionellen Kleidern und Knarren über der Schulter, bestanden darauf, uns zum Tee einzuladen. In Gilgit, einer Stadt mitten in den Bergen, kamen wir gerade rechtzeitig zum Polofestival, dort wo Polo seinen Ursprung hat. Wild ging es zu, Regeln gibt's dabei keine, wie mir ein Polizist versicherte, der mir Platz machte, damit ich es auch ja gut sehen konnte. Auf zum ersten Ziel der Reise, die Chinesische Grenze am Kunjerab Paß, auf 4730 m Höhe bei -8°C. Was für ein Gefühl, es bis hierhin geschafft zu haben. Viele Siegerposenfotos wurden gemacht, unter den Argusaugen der chinesischen Grenzsoldaten. Auf dem Weg zurück ins Hunza Valley, am Fuße des Nanga Parbat, wo das Himalaja sich von atemberaubender Schönheit zeigt, fange ich mir Amöben ein. Na prima, dazu zerstreiten Hartmut und ich uns noch richtig, wegen meiner zu vielen Fotopausen, seinem beklopptem Fahrstil usw...usw... Für mich hieß es, alleine weiter zu reisen, denn Mie, die mittlerweile mit ihm zusammen ist, bleibt wohl bei ihm. Am Tag vor meiner Abfahrt fährt

andere Wahl hatte ich auch nicht. Nach drei Tagen war's geschafft, das Vorderrad sieht wieder wie ein Rad aus und ich war um viele Erfahrungen reicher. Er verpaßte meiner Fuhr seinen Aufkleber und meinte: „Inshala sehen wir uns wieder“. Karakorumhighway here we

er noch einmal los, um seinen Geldbeutel zu suchen, den er bei einer Pinkelpause vergessen hatte. Kurz vor Dunkelheit kam er zurück, liegend im Jeep mit gebrochenem Bein. Ist der Höllenhund wieder geballert und diesmal in ein Auto geklatscht. Vier Stunden Fahrt mit dem Jeep auf schlechten Straßen, bis nach Gilgit, ins nächste Krankenhaus, mit offenem Beinbruch, ohne Schmerztabletten. Nachdem Hartmut seine Röntgenbilder sah, von vor und nach der Operation und wir sie nicht auseinanderhalten konnten, beschloß er, doch nicht sein Bein hier ausheilen zu lassen, sondern nach Hause zu fliegen. Das Krankenhaus lud auch nicht gerade zum Verweilen ein. Zwar relativ sauber, mit Einwegspritzen und Handschuhen, aber überfüllt mit Leuten, mit Kugel im Bauch und Kopf oder einfach nur zu wild Polo gespielt, die wiederum umgeben waren von Ihren Verwandten, die sie pflegten. Monate später hörte ich, daß sich seine Wunde unterm Gips sogar entzündet hatte.

Wo geht's denn hier nach Indien, bitte? Wenn das meine Kumpels Zuhause wußten. Der Indische Zoll entpuppte sich als reine Abzockerei, mit dem Motto „nur Bares ist Wahres“ und am besten in grünen Scheinen. Alles auseinander nehmen, wieder zusammenpacken und das drei Mal. Das beste war jedoch, den Luftdruck messen, es könnte ja sein, daß man darin Drogen und Waffen schmuggelt. Mann, diese Indischen Zöllner zum Reihern. Aber mein selbst verlängerter Visaantritt bemerkte keiner, ja das Dollarzeichen blendet schon sehr. Zum Sonnenuntergang erreichen wir den goldenen Tempel,





höchstes Heiligtum der Sikh und dessen Anblick war die ganze Reise wert. Ein Erlebnis, das man schlecht beschreiben kann und nie vergessen wird. Nach einer wunderbaren Zeit im Punjab geht's nach Daramsala, wo sich das Tibetische Oberhaupt der Dalai Lama, mit seinem Gefolge vor den Chinesen versteckt. Kaum angekommen, gab ihm Holiness eine Audienz und hing mir ein rotes Bändlein um den Hals. Gut, daß uns der Winter wegjagt, denn die Tibeter kochen wunderbar und haben sogar heiße Duschen. Noch einen letzten Tee mit Yakbutter im „last Chance Teashop“, bevor wir uns zurück ins indische Verkehrschaos stürzen. Sobald wir irgendwo stehen bleiben, waren wir umringt von Menschenmassen, die uns tausend Fragen stellten wie: Ob wir verheiratet sind, die Motorräder mit Diesel oder Benzin laufen und warum ich denn zwei Zylinder mit mir rumschleppe, sicherlich für den Fall, wenn einer kaputt geht. Das beste jedoch war die Frage, ob das Motorrad eine Klimaanlage hätte. Es waren immer die gleichen Fragen. New Delhi war der Überhammer, dichter Nebel hing in der Stadt und schnürte einem die Kehle zu. Smog vom fettesten. Die Visaverlängerung wurde schnell abgelehnt und das Hauptpostamt hatte auch keine Briefe für mich, obwohl ich wußte, daß mir Micha vor 6 Wochen geschrieben hat. Viele Briefe gingen verschollen. Da Mie und ich andere Pläne hatten, hieß es Abschied nehmen, nach einigen Monaten gemeinsamen Reisens. Obgleich wir gute Freunde geworden sind, wurde es Zeit, al-

leine zu reisen. Weihnachten und Neujahr in Nepal, denn wie ich hörte, sollen die Nepales zurückhalten der sein, nicht allzu scharf kochen und das Bier soll auch billiger sein. Sobald ich die Grenze hinter mir hatte, bemerkte ich gleich die Veränderung der Mentalität. Viel angenehmer und zurückhaltender, dem ich erstmal mit in Indien antrainiertem Mißtrauen entgegentrat. Neun Flüsse galt es zu durchqueren, denn der letzte Monsun hat die neuen Brücken einfach weggewaschen. Zu Beginn ging mir ganz schön die Muffe, denn an manchen Stellen war es recht tief. Doch die Nepales sind freundliche Gesellen und würden mich nie absaufen lassen. Sie zeigten mir die niedrigsten Stellen und wie ich am besten durchkomme. Noch 20 km Flußbett, dann war wieder alles gut. Ganz schön abenteuerlich das ganze, aber immer noch sicherer als Indiens Wahnsinnsverkehrsstraßen. Abgesehen von den Möchtegernabendteuertouristen, die auf ausgelatschten Treks eine heiße Dusche verlangen, ist Nepal ein klasse Land zum reisen mit kalkulierbarem Chaos. Auf der Indischen Botschaft gab man mir kein neues Visa, weil ich ja noch eines hätte, das man überall in Indien verlängern lassen könnte. Also gut, so genoß ich die Zeit in Nepal, bis es mir wieder zu kalt wurde und ritt zur heiligen Stadt am Ganges, Varanasi in Indien. Viele Hindus

kommen hierher zum Sterben, um am Ufer verbrannt zu werden und dem Ganges beigegeben zu werden. Jedoch Leprakranke, heilige Männer (sogenannte Sadus), Schwangere, Kinder und Kühe werden in weiße Tücher gewickelt und mit einem Stein versehen



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>

im Fluß versenkt. Die lassen sich aber nicht immer versenken und kommen ab und zu nach einer Weile wieder hoch. Die Badenden, im Fluß Betenden und Wäsche waschenden stört das jedoch nicht, denn der Fluß ist ja heilig und kann gar keine Krankheiten übertragen. Falls es dann doch jemanden trifft, war's der Wille Shivas. Im Angesicht des Schutzes, Krankheiten und umherschleichen den heiligen Kühe, ist es kein Wunder, daß mich der Dünnpfiff auch erwischt und für ne ganze Weile anhält. Auf dem Weg nach Rajasthan besuchte ich die Tantratempel in Katcheraho (echt klasse) und des Indienbesuchers Muß, das Taj Mahal in Agra. In Rajasthan waren die Leute umgänglicher, stolzer, mit bunten, riesigen Turbanen auf den Köpfen. Jede Stadt hat ein riesiges Fort und Paläste mit uralter Geschichte. Klar waren nebst den ganzen Sehenswürdigkeiten auch die ganzen Touristenabzocker vertreten, die um keinen Stuß verlegen waren, im besonderen die Fahrradricksahfahrer, die einem unbedingt einen Schmuckladen zeigen wollten. Mann, waren die nervig. Trotzdem gefiel es mir so gut, daß ich gerne noch länger als einen Monat geblieben wäre, doch mein auslaufendes Visa sollte in Bombay





verlängert werden. Fünf Tage vor Ablauf des Visa besuchte ich die Ausländerbehörde, wo man mich eiskalt abservierte (trotz fettem Schmiergeldangebot) und mich fast hinausschmiß. Wenn man den Ernst der Lage betrachtet, eine ziemlich besch...ene Situation. Da ich nicht im indischen Knast landen wollte, mußte ich irgendwie die Fuhre aus meinem Paß ausgestempelt bekommen und ausfliegen. Ein Drogenschmuggler aus Sri Lanka bot mir an, alle Papiere fälschen zu lassen, aber das war mir dann doch zu gefährlich. Also endete ich damit, mir einen Schlepper zu mieten, der sich mit den Zöllnern auskannte und wußte, wo man wieviel schmiert, damit das teure Stück aus dem Paß ausgetragen und im Zollgelände sicher eingestellt wurde. Teuer,

wäre es gewesen, meine heilige Gummihuh dabei gehabt zu haben, um den friedlichen Süden der Insel, mit den ganzen Traumstränden zu erkunden. Eines Abends, als ich irgendwo am paradiesischen Strand spazierte und mir wieder sorgen über mein Gefährt machte, entdeckte ich einen blonden Rasterkopf im Wasser rumplanschen. Er schaute auch ganz schön dumm aus der Taucherbrille als er mich sah. Es war Hartmut. Mie saß im Cafe neben an und zuzelte Cocosnüsse. Die alten Querelen vergessen, feierten wir Wiedersehen und beschlossen, uns gemeinsam die Insel anzusehen. Hartmut lies sich Zuhause zusammennageln, flog zurück nach Pakistan und traf sich mit Mie. In Sri Lanka sind sie aus dem gleichen Grund, haben es jedoch besser angestellt als ich. Nach Sri Lanka beschlossen wir sogar, uns im Hippiparadies Goa wieder zu treffen. Zurück in Bombay ging das Geschisse mit den korrupten Zöllnern wieder los und zockten kräftig ab, aber trotzdem war ich heilfroh, meine geliebte Warze wieder zu haben. Nix wie nach Goa, dachte ich und sah auf 300km zwölf schwere Unfälle, mit mehr als zwei Lkw darin verwickelt und reichlich Blut. Ein Unfall war besonders haarig, mit sieben ausgebrannten Lkw, wo die meisten Fahrer nicht mehr rauskamen und noch drin saßen. Ich wurde fünf mal von der Straße geschubst, was für ein Höllenritt! Kaum in Goa angekommen, fielen mir fast die Augen raus, als ich all die vollgedröhnten halb nackten

Jungs, teuer. Einen Tag später saß ich im Flieger nach Sri Lanka, wo ich innerhalb vier Stunden ein neues Visa hatte. Urlaub vom Urlaub; die meisten sprachen gutes Englisch, waren außerordentlich hilfsbereit, zivilisiert und Schnitzel mit Pommes gabs auch. Schön Travellergirls wild zu Techno tanzen sah. Eine Welt, die viel Kriminalität in dieses Paradies brachte. So mußte es auch sein, daß sich eines Nachts eine Gang gerade an meinem Zelt verging, mich eingaste und mir alles wichtige raubte. Pässe (mit brandneuem Visa), Tagebuch, Geld, Reiseschecks, Papiere, Kamera usw. Mit dem Bike hätten sie nichts anfangen können und das Carnet war gut versteckt. Die Polizei, eine der Gangs, wollten partout keinen Raub aufnehmen, und da ich das Papier unbedingt brauchte, hieß es darin, daß ich all das am Strand verlor, während ich Spazieren ging. Ich war kurz davor, alles hin zu schmeißen und die Reise abbrechen. Wie gut, daß Hartmut und Mie ankamen, mich wieder aufbauten und mir halfen, den Hinweisen der einheimischen nachzugehen und die Büsche (auch als öffentliche Toiletten dienend) zu durchforsten. Tatsächlich wurden wir fündig, mit meinen Pässen, Tagebuch und mit alledem für die Diebe unnützes Zeugs. Trotzdem war der Schaden immens, und American Expreß setzte noch einen oben drauf. Einmal mehr sagten wir auf wiedersehen, aber diesmal war's bestimmt für länger, denn Mie & Hartmut traten die Heimreise an und ich fuhr Richtung Madras, um nach Singapur zu verschiffen. Auf dem Weg dahin hielt ich in Hampi an, einer weiteren heiligen Stadt, wo alle tierischen Nahrungsmittel und Alkohol verboten waren und ich jeden Abend eine Massenschlägerei zwischen besoffenen beobachten konnte. Als ich einen alten Mann vor mir sterben sah und es keine Regung in mir gab, wußte ich, daß es Zeit war, auszureisen. 4,5 Monate Indien, ich mußte weg von diesem Land. Beim Verschiffen der Fuhre gings wieder drunter und drüber und drückte kräftig ab, 60 Prozent der Verschiffungskosten waren Bestechung. Als ich im Flieger saß und ich über die schönen Erlebnisse nachdachte, stellte ich fest, daß es mehr waren als schlechte, aber die schlechten sitzen tiefer. Singapur, was für ein Kulturschock...

Arno Backes

Fortsetzung folgt...

Teil 2 des Reiseberichtes wird aus Platzgründen in der Dezember-Ausgabe, BallHuPe 4/99 abgedruckt.

**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



TEST

In sehr vielen Motorradzeitschriften werden für sehr viele Leute sehr viele Motorradartikel getestet und geschrieben. Meiner Meinung ja gar nicht so schlecht, wenn zehn Jacken mit Preisen und Ergebnis auf einer Seite stehen. Stimmt es auch immer, was da steht? Papier ist geduldig, heißt es! Euer Geldbeutel auch???

In der Regel denkt auch heute der durchschnitts- und ganzjahresfahrende Biker noch: Lieber ein paar

Mark mehr ausgeben, und dafür etwas Gescheites, oder Gutes erwerben! Ist auch vollkommen richtig, aber was ist „etwas Gescheites“, oder Gutes? Antwort: Etwas, das länger lebt, und auch einiges mitmacht. Es muß aber bitte nicht das teuerste sein..... Bitte beachtet daß es immer im Sinne des Betrachters liegt, und sich letztendlich jeder seine eigene Meinung bilden sollte.

Somit kommen wir zu Test eins:

Vor ungefähr fünfeinhalb Jahren habe ich mir den Jethelm „Chevignon Roadmaster“ von CGF gekauft. Zum Gespannfahren und Tuckern gerade recht. Der Preis belag sich bei ungefähr 269.-Mark. Er sah einfach gut aus mit dem Lederbesatz, und der Policeform. Nachdem Helme so dann und wann jedem einmal auf dem Boden knallen (bei mir war das öfters der Fall), waren irgendwann die Nippel ab, an welchen das Windschild am Helm befestigt ist. Also gut, jetzt mußte endlich ein neuer her, wer weiß schon, wie demoliert er im Innenteil ist. Ich hab mich lange umgesehen, aber vom Hocker hat mich keiner gehaut! Bei IXS bin ich endlich fündig geworden. Der HX 115, sah gar nicht so schlecht aus, die Optik so pilotenmäßig, das Material aus Ronfalin, ein kratzfestes Lexan-Visier, angeblich Einhand-Steckschloß (geht anfangs s.schwer!), Velours-Innenausstattung und austrennbarer Nackenschutz. Kostenpunkt, 269.-Mark. Das Visier geht bis über die Nase, der Nacken ist leicht gepolstert, sogar an die obligatorische Schlaufe für eine Jethelmbürle wurde gedacht. Ein großes Lob dafür! Nur über eines muß ich echt Stänkern: die Fahrgeräusche des Helmes sind extrem laut, und daher empfehle ich, ihn

mit Ohrenstöpsel zu fahren. Meinen alten Chevignon hat es mir ab ca. 85km/h (dank des Windschildes) so hochgezogen, daß mich der Kinnriemen fast erwürgte (aber schön leise war er). Bei dem HX 115 ist dies absolut nicht der Fall, es ist echt ein guter Helm, nur eben mit dem Manko, daß er an den Seiten zu kurz ist, und ich daher ein wahnsinniges Windgeräusch in den Ohren habe.

Mein Resümee zu den beiden Helmen:

Beide gut, beide im PreisLeistungsverhältnis. Für den HX 115 von IXS kaufe ich mir ein paar Ohrenstöpsel in der Apotheke, um nicht taub zu werden, und halte dank des Visieres meinen Eiweiß und Proteinhaushalt (Fliegen) in Grenzen. Ein guter Helm für Gespannfahrer.





Test zwei:

HELM der Fa. CGF, Marke GPA Sliker 500 GP, auf der INTERMOT entdeckt.

Absolut leise, sehr bequem, durch die eigenwillige Kopf-Pass-Form, fehlt nur noch der PLOPP beim Auf- und Abnehmen des Helmes.

Der Helm ist optisch sehr schön, in Größen lieferbar bis XXL. Einzig gewöhnungsbedürftig ist das Öffnen und Schließen des Visieres, bei welchem man meist die Lüftungsklappe vorne am Mundteil betätigt. Aber, wie schon gesagt, reine Gewohnheit, wo man (-oder Frau) hinglangt. Die Lüftung ist bei diesem Helm auch wirklich eine Lüftung, nicht wie bei anderen Helmen, bei denen man von frischer Luftzufuhr rein gar nichts merkt. Es zieht aber auch in keinster Weise. Meiner Meinung nach: Echt super! Sehr löblich der herausnehmbare Windabweiser, vor der Nase. Der Sliker ist bei Regen absolut dicht, nur bei den ersten paar Mal hat sich das Visier beschlagen. Ab Werk war das Visier noch mit einer Art Film überzogen, einmal gereinigt, beschlägt er nicht wieder. Jetzt mal zum Material: eine ganz tolle Mischung aus Fiberglas, Keflar und Karbon, verleiht dem Helm absolute Sicherheit. Wie aber schon in der Beschreibung steht, sollte nach einem Sturz der Helm ausgetauscht werden. Der Helm ist in den Farben Uni oder Grand Prix erhältlich. Den Vertrieb von CGF-Helmen hat ab sofort die Fa. Held (Handschuhe, Ihr

erinnert Euch?). Interessenten können gerne unter der Tel.Nr. 08321/66460 anrufen. Der Preis des Helmes ist voll und ganz im Leistungsverhältnis und nicht zu bemängeln mit ca. 500.- bis 550.- in Uni, und ungefähr 600.- bis 650.- in Grand Prix erhältlich (aber nagelt mich jetzt nicht fest, da ich schon vor offizieller Veröffentlichung wußte, wer der neue Verteiler für CGF in Deutschland ist. Nur die Preise noch nicht!). Ich kaufe mir jedenfalls noch einen. Denn Sicherheit muß beim Solofahren einfach groß geschrieben werden!!!

Und der Helm ist mit Sicherheit, Sicherheit, Sicherheit!

Test drei:

Stiefelchen der Fa. IXS

Seit meinem 18 Lebensjahr fuhr ich immer in den Bundeswehrstiefeln, die mir Bobby vom Bund mitbrachte. Sie existieren auch heute noch, nach 13 Jahren

aktiv fahren. Optisch nicht besonders schön, an den Knöcheln keinerlei Schutz, wasserdicht sowieso nicht, aber durchs Leder sehr Atmungsaktiv (daher hatte ich nie Stinkfüße, und die Stiefel mörcheln auch heute noch nicht!!!). Die Sohle „war“ auch einigermaßen... Aber Trotzdem, es mußten endlich neue her.

Bei den handelsüblichen Motorradstiefeln rollte es mir unentwegt die Fußnägel auf, so scheußlich sind die! Bei IXS fand ich die Stiefel „Carole“ (aus der Lady Fashion, der Herrstiefel heißt Shorty), und war sofort begeistert. Der nicht allzu schwere Schnürstiefel hat oben noch zusätzlich einen breiten Klettverschluss, damit die Schnürsenkel gut aufgeräumt sind, und nicht aufgehen können. Die dicke grobstollige Sohle ist absolut griffig. Das Leder ist edel und nicht zu dünn. Wasserdicht waren sie bis 200km, im ordentlichem Regen. Daher solltet ihr nicht vergessen, daß es eben einfache Lederstiefel sind, diese brauchen die entsprechende Vorbehandlung.

Das PreisLeistungsverhältnis ist perfekt. Das einzige, was mir persönlich noch fehlt, ist der Knöchelschutz innen sowie außen am Fuß. Auch nach 16-stündigem Tragen (das ist wahr!!) bei bis zu 35° hatte ich keine „Käsmauken“!

Fazit: Sehr Empfehlenswert!!!





Zu den Stiefeln, die ich in Frühjahr von der Fa. GÖTZ getestet habe, sei noch gesagt: Die alpinestar M3, sind für meinen Hausgebrauch in Sachen Enduro- und über Hügel-Hoppeln genau richtig! Ein super Stiefel! Und zu dem versprochenen Geruchstest..... Mit Tennissocken (reine Baumwolle) keinerlei Ohnmachtsanfälle beim Ausziehen!!!

Test vter:

Jacken und Latzhosen der Fa. Schlier und Fa. IXS.

In meinen Anfängen des Mopedfahrens war LEDER das A und O der guten Ausstattung und Sicherheit beim Biken schlechthin.

Es gab sie zwar in Quetschgelb und Quack grün, sowie noch anderen Farben, aber das klassische Schwarz und Antik hängt immer noch in meinem Schrank. Schon lange habe ich nicht mehr darauf zurückgegriffen, da das Leder halt sau schwer wird, wenn es nass ist! Man kommt irgendwann darauf, daß man so für 200 bis 300.-Mark mehr schon eine sehr gute Cordurajacke, oder Hose bekommt. Vor ungefähr sechs Jahren (wenn's reicht...) wollte ich mir auch ei-

ne der neumodischen wasserabweisenden Jacken zulegen. Bei den Brüdern G&R (Günter und Ralf Heffele) in Augsburg entdeckte ich die aus 80 Prozent Codura Polyamid und 20 Prozent Polyurethan bestehende Jacke Yukon, von der Fa. MotoLine. Super, in schwarz mit Lederbesätzen und Protektoren. Für mich der Wahnsinn schlechthin. Satte 700.-Mark sollte das gute Stück kosten. Da ich zu den Menschen gehöre, die sich so etwas nur einmal kaufen, und es fahren, bis es auseinanderfällt, hat Bobby sie mir auch gekauft. Ich habe sie heute noch und liebe sie wie damals. Aber der Fortschritt hohlt auch mich irgendwann mal ein. Dieses Jahr stieß ich auf meinen Streifzügen auf zwei sehr beeindruckende Jacken und Hosen....

Die Tourenjacke Ande von der Fa. Schlier beeindruckte mich durch Material und Verarbeitung, sowie dem absolut gerechtfertigten Preis!

Das Außenmaterial besteht aus Codura in den Schichten, 2000 - 1000 - 500. Die Porotex-Klimamembrane war bei unseren Tests absolut wasserdicht und winddicht. Außerdem ist sie atmungsaktiv. Die Sturzpölster sind am Anfang gewöhnungsbe-

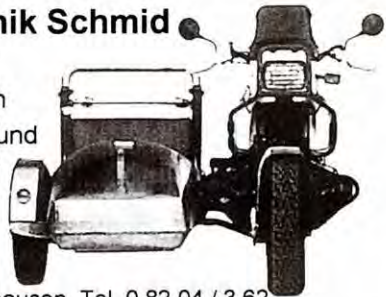


dürftig, weil sie sehr „starrig“ sind. Das Material Vylen wurde in den Schultern, den Ellenbogen und im Rücken spürbar verarbeitet. Dies ergibt nicht nur generellen Schutz beim Sturz, sondern auch ein sicheres Gefühl beim Anziehen, - AHA - da ist was !!!

Taschen sind pfundweise angebracht, auch in der Innenjacke. Das Futter besteht aus Polyester und das herausnehmbare Wärmefutter ist eine Steppwendejacke, die auch als Freizeitjacke genutzt werden kann. Die Besonderheiten bestehen aus verstellbaren Bändern an den Ar-

Gespanntechnik Schmid

Seitenwagentanks
Vorderradschwinge
Gespannfahrwerke und
Feinabstimmung für
alle Motorräder



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

men und der Brust, gegen Flattern und Verrutschen. Falls ich mal stürzen sollte, habe ich noch die Sicherheit, daß die Jacke nicht verrutscht, sofern ich den Steg (zwischen den Beinen, von hinten nach vorne an der Jacke) und Fingergurt festmache. Auch die abgedeckten Doppelnähte (werden auch Kappnaht genannt), verleihen mir bei eventl. Stürzen Sicherheit, da sie nicht reißen können. Als Sicherheit wurde an den Schultern und Ellen noch Cordura 2000 + Kevlar + Cordura 500 verarbeitet. Die großen Reflektorfleichen an der Front, den Armen und im Rückenteil sind gerade Nachts und beim schlechten Wetter super. Der Belüftungsreißverschluß an der Seite und der verstellbare Kragen runden die Jacke zu einem -quasigesagt, HighTech- Motorradjacke aus, die sich der Normalbiker mit 699,- Mark auch leisten kann. Es gibt bei der Fa. Schlier alle Größen bis 7XL, was mich echt umhaut.....XXXXXXL. Ich bin damit rundum zufrieden und habe keinerlei schlechtes Gewissen, Euch diese Jacke oder auch nachstehende Tourensport Hose zu empfehlen, wenn es um die Sicherheit geht. Günter und Ralf Hefele, die Inhaber der Fa. Schlier, sind selbst Biker und Rennsemmelfahrer. Ich vertraue ihnen voll und ganz in puncto Sicherheit und weiß, daß sie Ihre eigenen Produkte auch tragen und immer für Sicherheit beim Biken stehen. Die *Inka tourensport* hose hat ein Außenmaterial aus Cordura 2000 - 500, und eine Klimamembrane von Liner Porotex. Die Sturzpölster an den Knien und Hüften verleiten mich auch zum Schlittschuhfahren, denn die Hose ist echt warm. Mit atmungsaktiver und herausnehmbaren Innenfutter, Kappnaht, wasserdicht, winddicht, ist diese Halblatzhose in schlanker Optik für jeden etwas. Manchmal fragte ich mich bei diesem Test schon, gibt es so etwas wirklich, oder träum ich. Ein dickes Lob an den Hersteller, sehr gute Arbeit!!!!

Jetzt kommen wir zu der Jacke Tibor und der Hose Artus der Fa. IXS.

Die Jacke Tibor ist nicht mehr ganz so neu in der Kollektion von IXS, aber gute Teile werden auch nicht einfach aus dem Programm geworfen. Die Jacke Tibor besteht durch ihre Leichtigkeit, den angenehmen Protektoren, dem verwendeten Material, und dem nicht beklemmenden Tragekomfort. Die Allwetterjacke ist aus

500 D Cordura gearbeitet. Die atmungsaktive, wasser- und winddichte GORE-TEX(r) Z-Liner-Membrane, bietet für jedermann, bei jedem Wetter etwas. Auch die Mehrschicht-Kunststoff-Formteile, eine Tasche für den Rückenprotektor das austrennbare Thermofutter sind sehr gut. An den Ärmeln wurde jeweils an einen Handschuh-Innenkanal gedacht. Der Reflektorstreifen ist auch gut, insofern man kein Kuttenträger ist....Mit einer Innentasche und drei Außentaschen ist man ausreichend mit Platz für Kleinigkeiten gerüstet. Der Preis beläuft sich auch auf 699,-Mark, wobei ich hier allerdings den Rückenprotektor und das Feststellen der Protektoren an den Ärmeln vermisste. Sehr gut ist natürlich das verwendete Material, daran ist nicht zu mäkeln, aber der Preis ist vielleicht etwas, wenn auch nur minimal zu heftig. Ansonsten eine einfache aber sehr schöne Jacke für Jedermann, die 100prozentig wasserdicht ist.

Die Hose Artus von IXS ist eine Kombihose. Das Material aus 500 D CORDURA ist wasser- und winddicht, obwohl wir bei einer größeren Regentestfahrt ein klammes Gefühl im Schritt bekamen. Die atmungsfähige REISSA Membrane, sowie ein PE-Kunststoffverbundpölster sind nicht schlecht. CE-Knieprotektoren sind übrigens nachrüstbar. Das austrennbare Thermofutter nehme ich auch gerne in Gebrauch, denn auch in dieser Hose kann es einem ganz schön warm werden. Zwei Taschen, ein hohes gepolstertes Rückenteil sowie ein Stretchteil an Knie, Gesäß und Bund macht es einem schön bequem und Komfortabel. Das PreisLeistungsverhältnis von 459,-Mark ist Okay. Eines solltet ihr Damen nur nicht vergessen: die



Jacke Tibor, IXS, Tibor

Hosen Tragen abartig auf, auch wenn Ihr superschlank seid, seht bloß nicht in den Spiegel, hier geht die Sicherheit, und nicht das Aussehen vor.

Fazit: Sicher, GUT, Empfehlenswert!!!!

Test fünf:

Spyball(r) - Alarmanlage der Fa. Riedel GmbH

Seit Januar 99 wird der Vertrieb von Spyball Vehicle Security Systems durch die Fa. Riedel GmbH abgewickelt.

Tja meine Freunde, wer kennt das nicht? Dem Nachbar, dem Spetzl oder einem bekanntem im Umkreis, wurde das Motorrad direkt vor der Nase weggeklaut. Aus der Tiefgarage, auf der Straße vor dem Haus, und sogar schon auf Motorradtreffen wurden Motorräder geklaut. Ärgerlich, da die meisten die ein Motorrad klauen, es nur stehlen aus Jucks, um mal ne Runde zu drehen. Sie legen es dann meist in den Acker, und man bekommt einen Haufen Schrott zurück, oder Sie fahren bis der Tank leer ist, - so kurz mal nach Italien oder so. Es gibt da die haarsträubensten Geschichten. Letztes Jahr



sind laut BKA über 52.000 Motorräder gestohlen worden. Die Aufklärungsquote dieser Diebstähle liegt bisher unter 25 Prozent! Wenn man sich das mal so vorstellt. Die Versicherungen entwickeln natürlich eine dementsprechende Zahlungsmoral, weil halt soviel Betrug mit dabei ist. Wenn's Euch im Frühjahr schon das Moped klauen, ist die Saison eh schon wieder gelaufen. Selbst ein gebrauchtes Bike für 10.000,- Mark schüttelt der Otto-Normal-Verbraucher nicht einfach so aus dem Ärmel. Mit Alarmanlagen hätten sich ca. 40.500 Diebstähle vermeiden lassen können, die Diebstahlsquote wäre damit unter 12.000 Motorräder gefallen. Tja, im nach hinein ist man meistens schlauer, aber kauft man sich deshalb eine Alarmanlage? Vernünftige rechnen das ganz einfach nach. Einfach - „Tausendmark“- für ne Alarmanlage ist im Moment viel, bringt mir aber im Endeffekt mehr, weil die Versicherung ganz anders reagiert wenn sie Trotzdem geklaut wird, oder der Typ der sie klauen möchte, ist hoffentlich für immer und ewig kuriert. Das Ohrensausen und Herzklopfen darf er auch gerne eine Woche haben..... Warum stelle ich Euch eigentlich ausgerechnet Spyball vor?

Qualität, Zuverlässigkeit, Problemlosigkeit und Kunden-HOTline, passend für alle Motorräder (Sitzbanksicherung, Beiwagensicherung möglich), für Trikes, auch Boote usw. Äußerst wichtig für Deutschland ist ja die allgemeine Betriebserlaubnis (TÜV/BZT). Da Wegfahrsperrern einen Eingriff in die Zündanlage bedeuten und nach Deutschem Recht somit die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs erlischt, ist keine Produkthaftung gewährleistet, solange keine individuelle TÜV Abnahme bzw. ABE vorliegt. Ohne ABE liegt die Haftung für den Einbau beim jeweiligen Mechaniker/Händler. Die volle Verantwortung für das Benutzen liegt beim Endverbraucher. Spyball hat die ABE und damit den Vorteil, daß dies nicht geschieht. Die Produkthaftung liegt bei Spyballprodukten beim Hersteller. Der Händler (bei vorschriftsmäßigem Einbau), sowie Endverbraucher sind von Gewährleistungen und Haftung verschont.

Die Plug-in-Kabelbäume gewährleisten einen zuverlässigen, unkomplizierten, schnellen und sicheren Einbau, ohne die Originalkabelbäume zu beschädigen. Universal-kabelbäume, die beliebig in die Ka-

belbäume gelötet oder gecrimpt werden können, bieten die individuellere Art des Einbaus. Beide Varianten ermöglichen bei fachgerechtem Einbau eine einwandfreie und überlistungsfreie Funktion.

Spyball(r) ist ein großes, international renommiertes Unternehmen im Kfz-Überwachungs- und Technikbereich, und hat ein patentiertes, einwandfrei funktionierendes Sicherheitssystem für Zweiräder auf dem Markt. Spyball(r) war übrigens 1998, mit 38 Prozent Marktführer in Europa.

Empfohlen wird sie von vielen Herstellern als Erst- oder Einzigausrüstung, z.B. als Originalzubehör (allerdings teuer, und ohne Hotline) im HONDA-Programm, als einzige Ausrüstung bei Harley-Davidson empfohlen, kommt jetzt ins Kawasaki Zubehör. Sie wird weiterhin empfohlen und teilweise im Programm genutzt von BMW Italien, Ducati usw.

Ach ja, ich sollte vielleicht noch erwähnen, daß mir auch jetzt noch die Hände zittern und mein Herzerl klopft von dieser kleinen Höllenmaschine. Sie kostet übrigens mit einer Fernbedienung 499,- Mark, und mit zwei Fernbedienungen 599,- Mark. Sie ist auf keinen Fall zu teuer und ihr Geld wert.

Fazit:

Für die Sicherheit, und ganz boshafte wie mich: Sehr empfehlenswert!!! Mega Stark!!!

TEST sechs:

Jetzt kommt es ganz Dick...



hollenstedter · hof
Hotel-Restaurant



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

Mit der „Jackal“ zum Moto Guzzi - Sommerfest nach Hammelbach.

Probefahrt der Jackal..... Wahnsinn!!! Ich weiß gleich gar nicht, wo ich anfangen soll zu berichten. Samstag, den 31.07.99 Starteten wir von Wiesloch bzw. St. Leon - Rot (bei Heidelberg), von einem sehr netten kleinem Motorradtreffen nach Hammelbach. Auf der Fahrt dorthin war ich schon ein bißchen nervös, weil ich ja die letzten fünf Jahre nur Gespann gefahren bin, und keinen Meter mehr solo!

ABER, ich dachte mir das ist wie Radfahren, man verlernt es nicht! Man ist nur etwas aus der Übung. - Ungefähr wie die Herrschaften, die Ihr Moped bei den ersten Herbsterscheinungen einmotten, und Anfang April wieder die ersten Schwünge machen. Genauso war es dann auch.... Angekommen bei MGI, wurden wir herzlich von Herrn und Frau Röth begrüßt. Karin, alias Hummelchen führte uns dann

durch das Heiligtum, in welchem noch mehr solcher Leckerbissen standen. Fein, dachte ich mir, schob sie rückwärts aus der Halle raus und konnte es gar nicht mehr erwarten, loszufahren. Noch ein kleiner Plausch mit Hummelchen, die Kinder angezogen und im Gespann verpackt, ging es dann los..... Beim ersten Dreh des Zündschlüssels war ein ganz leises Geräusch der Einspritzanlage zu





hören, welches mich irgendwie an Science Fiction erinnerte. Super, ein bißchen Choke und Brumm Pumm Pumm Pumm. Forza Italia!! Welch ein Klang! Ich dachte beim dem wohligen Geräusch eher an ein pusierliches Bärchen als an einen Adler. Das Kurvenfahren hatte ich gleich wieder raus, war auch kein Problem mit der Jackal, die so schön und ganz von alleine in die Kurven schwingt. Wieder beim MC Wiesloch auf dem Treffen angelangt, wurde sie gleich bewundert. Vincy verglich sie mit seiner California, und stellte fest, daß diese ihm auch RECHT GUT gefallen würde. Damit war er nicht der einzige. Sonntagmorgen fuhren wir nach Hause. Das Fahrgefühl ist einfach unbeschreiblich. Man merkt die Power der 1100 ccm, die PS und das Sitzen! Sitzen? Klar, wenn jemand wie ich, so 350km nur landstraße tuckert, - so gute sechs Stunden - dann merkt man das Sch...teißbein schon erheblich!!! Da dürfen sich die Herren von Moto Guzzi schon noch etwas einfallen lassen. Als wir ca.20 km vor Türkenfeld waren, überlegte ich mir echt, ob wir nicht noch eine kleine Ammersee/Starnbergersee Tour fahren sollten. Aber wie schon gesagt, das hintere Federbein wies mich in meine Grenzen, denn einmal abgestiegen, spürte man es erst richtig, und erst recht, wenn man sich wieder draufsetzte. Also gut. Während der Woche testete sie Bobby in Münchens Stadtverkehr. Mittlerer Ring, Hauptverkehrszeit, Anhalten - Anfahren. Kein Problem, sie nimmt einem so ziemlich gar nichts übel,

so auch das unterturtige Fahren. Dann runter von der Lindauer AB und Landstraßen. Ich hatte mich schon auf zwei bis dreistündige Verspätungen eingestellt. Aber Bobby war prinzipiell 20 Minuten früher dran. Er kam jedesmal mit einem sehr Ach quatsch!! Er hat über beide Ohren gegrinst, daß ich schon befürchtete, es bliebe ihm!!! Am Samstagmorgen um neun, wollten wir sie wieder zurück nach Hammelbach fahren. Schön!!! Ich war wieder dran..... erst mal Tanken. Zum Tanken sei gesagt, wenn sie vollgetankt auf dem Seitenständer steht, sabbert sie aus dem geschlossenem Tankdeckel ohne Ende. Bobby meinte also, stell sie doch auf den Hauptständer. No Problem, mein Kommentar, und schon machte es Knirsch (ein absolut scheußliches Knirsch!!!). Beim Aufbocken, was wirklich leicht geht, kam ich mit dem Knie gegen den Seitendeckel und drückte diesen auch prompt so rein, daß er gänzlich ab war. Oh Gott, warum mußte das ausgerechnet mir passieren??? Wie Peinlich.....

Also gut, passiert ist passiert, ein zweites Mal wird es heute ja nicht wieder vorkommen, das ist sicher. Wir fuhren wieder alles Landstraße, Kurvenfeeling ohne ENDE! Eigentlich wollten wir ja ein schönes Foto auf der Titelseite bringen, so in voller Schräglage. Löwenstein ist unheimlich schön zum Fahren, so daß ich ein tolles Foto für Euch schießen wollte. ABER!!! Bobby plazierte sich am Rand der wun-

derbarsten Kurve, die man sich als Biker wünschen kann! Meine Wenigkeit fuhr rauf und Bobby machte mit der Kamera Dauerfotos. Kein Problem, ich fuhr wieder runter. Rauf und Runter, immer wieder. Das Kurvenfahren mit der Jackal macht langsam und sehr tief genauso viel Spaß wie um einiges schneller, und genauso tief. Ich also immer rauf und runter.

Die Moral von der Geschicht? Zwei Stunden später: He Schatz, da ist ja gar kein Film drin..... Nett gell? Wie schon gesagt, es war eine traumhafte Kurve, was mich ausreichend entschädigte. Eine Woche hatten wir sie zum Testen. Wir durften sie zwar länger haben, aber ganz ehrlich, ich hätte sie nicht mehr hergegeben. - Trotz der widerlich harten Stoßbeine hinten, da muß sich Guzzi noch echt was einfallen lassen. Ganz egal, wo wir fuhren, es ging immer sehr flott voran! Alle möglichen Biker hingen sich in unser Schlepptau. So fuhren wir öfters in einem schönen Pulk. Bis auf zwei total dämliche Polypropylenheizer hatte es keiner nötig, uns zu überholen (Wir fuhren 125km/h auf der Landstraße, und die beiden hatten gut 30-40 Sachen mehr drauf!!!). Aber wer weiß - wie dem daß Steißbein schon weh tut, oder soll es vielleicht regnen, hier?? Es war herrlich dieses schöne Motorrad nach Hause(weniger).... zu fahren !!!

Endlich in Hammelbach angekommen, wollte ich mein Leid mit dem Seitendeckel klagen, und wartete schon auf die tollsten Lacher um mich herum, da ereignete sich das unwahrscheinliche, - ich war nicht die einzige, der das passiert war! Was?, noch jemand?, dem das beim Testen passiert ist? Hu!, Glück gehabt!!! Ein bißchen getrauert habe ich schon, als ich sie zurück gab.

Es hieß zwar von dieser Jackal Abschied nehmen, aber nicht, daß ich keine mehr fahren werde!! Ich werde sie nicht nur fahren, sondern sie mir auch richtig kaufen, denn teuer oder gar überteuert ist sie nicht für sage und schreibe 17.500,- Mark. Was mir eben sehr gut gefiel, war, daß dieser ganze Schnickschnack außenrum fehlte. Das ganze Chrom, kann wer es möchte, auch im Zubehör kaufen, oder sollte sich eine Calli zulegen, die hat es schon von Haus aus!



*Geschäftsmann, Biker, Spaßvogel:
Martin Röth, Oberschäffchen der Fa MGI*

Moto Guzzi, nette Leute, viel Sonne und Ramazotti....

Den Tag rundeten wir noch mit dem Moto Guzzi Sommerfest so richtig ab. Es war wie letztes Jahr auch, SUPER!!! Wir haben viel gelacht, neue, super Leute kennengelernt, witzige umgebaute Guzzi'sbestaunt, und so manches verirrte Japanerlein bewundert. Wir können sie ja noch kurieren, oder

(ha ha ha !!)?

Wir lernten übrigens auch Wolf Fischer und seine Lebensgefährtin Ute Reumerman aus Berlin kennen. Die beiden geben ab September ein neues Motorradmagazin heraus.

Moto+fun

das solltet Ihr Euch mal merken!! So wie die beiden drauf sind, wird diese Zeitschrift bestimmt kein verstaubtes Blättchen werden!!!

So begann der Tag auf dem Guzzi Sommerfest schon mal echt gut. Nach der schönen Ansprache von Martin und seinem Vater Fritz Röth kamen wir so richtig in Stimmung. Es gab nicht nur einen Magier, der uns bis spät in die Nacht humorvoll versorgte, sondern auch eine gute Band. Der Ramazotti-Stand war meist total belagert, und trank sich am besten mit dem Moto Guzzi Energie Drink. Claudia, Carsten und Jens Steinke waren sichtlich begeistert, vorallem, als es an die Verlosungen und Gewinne ging. Aufgerufen wurde z.B. der Besitzer des Motorrades mit Bj.74. Als dieser sich nicht meldete, brüllte ich wie bei einer Auktion 78 vor. Es wurde auch prompt von Martin angenommen! **ER ZOG MIR EIN GUZZI T-SHIRT AN!!** Genauso mit den meist gefahrenen Kilometern. Derjenige mit 150000tausend hatte sich nicht gemeldet, aber wir hatten unsere Guzzi erst am Motor generalüberholen lassen und hatten schon weit mehr als 150000 drauf!!! OK! Bobby bekam sein T-Shirt von einer Lady angezogen. Und jetzt stelle man sich vor:



Martin u. Fritz Röth



Claudia u. Carsten Steinke



*von links: Tom van Hören, Bobby Berschneider, Ute Reumerman, Martin Röth,
Gladys Trepczyk, Babs Berschneider, Wolf Fischer*



Als sich der genannte Herr im Alter von 55 Jahren nicht meldete, faste Claudia sich ein Herz, sprang vor Martin an die Bühne und schrie: „Ich habe über 55!“ und meinte damit Ihre Oberweite???? Wir konnten uns vor lachen nicht mehr halten, unsere Schatzmeisterin CLAUDIA STEINKE!!! Sie bekam auch prompt ein wunderbares Moto Guzzi-Shirt von Martin angezogen!

Wir hatten an diesem Abend wirklich sehr viel zu lachen, und werden auch nächstes Jahr wieder zugegen sein. Die Nacht war lang, und wurde auch noch

länger, aber wir hatten absolut keine Ambitionen uns abzulegen, wobei wir doch wußten:

„Es kann gar keine Steigerung mehr geben! Wir kommen nächstes Jahr wieder!“

Es kann auch regnen was wir nicht hoffen, aber versauen kann es uns das Sommerfest nicht!!!

Viele Grüße an alle, die auf dem Moto Guzzi-Sommerfest waren, vor allem Gladys Trepczyk viel Glück auf Deinem weiteren Lebensweg (alte Worschthaud)!!! Wir werden uns alle wiedersehen.

Eure Babs



Ein Leckerbissen durch und durch:

und so hatte das Warten endlich ein ENDE gefunden..... Auf dem Moto Guzzi Sommerfest stand sie (und wann fahr ich sie, mal sehen...), die V11 Sport.

Wieder einmal kann Moto Guzzi der Motorradwelt zeigen, daß sportliche Motorräder auch mit dem typischen italienischen Design etwas ganz ausergewöhnliches geschaffen haben: Die V11 Sport. In diesem Modell wurde auf alles bedacht, die Schönheit der Vergangenheit (der legendäre ROTE RAHMEN, die Optik der Gamba-lunga von 1950, der Lenker - geerbt von der 71er V7 Sport), mit der Power und

dem Komfort von heute (66KW / 92PS),

sechs Gänge. Das alles und noch viel mehr, läßt sich aus meiner Sicht nicht in Worte fassen. Meine Devise lautet, selber ansehen, und noch besser - selber fahren! Die Farben grün (ist ja echt geschmack-sache... wohl eher viel gelb drin!), silber und schwarz lassen das Motorrad immer wieder - irgendwie - anders aussehen, (aber immer noch schön!) Der Preis beläuft sich auf 20.600,- Mark, inkl. Mwst. und Nebenkosten. Im Verhältnis zu dem

(Japankreml darf ich ja nicht schreiben...) anderen Motorradmarken, gerechtfertigt für das was alles drinsteckt. Wer's nicht glaubt, kann sich beim nächsten Moto Guzzi - Händler schlaue machen. Ich für meinen Teil spar jetzt auf die Jackal (17.500,-Mark) und dann so zum Rumdüsen, in zwei Jahren auf die V11 Sport (20.600,-Mark)! Außer es findet sich ein Sponser...(z.B. BOBBY?)!

Babs

V11 Sport

Ansprechpartner: Continental Airlines

Siemensstraße 9
63263 Neu-Isenburg
06102-783104
MSchne@flycoeur.com

Hilfe für unseren Leukämie erkrankten „Brötchenmann“ 28 Jahre alt

Liebe Kollegen, liebe Geschäftspartner,
bitte entschuldigen Sie zunächst, daß ich mich heute mit einer persönlichen Bitte an Sie richte.

Unser „Brötchenmann“ Hagen, 28 Jahre alt, hat mich heute gebeten, diese E-Mail zu schreiben. Er hat akute Leukämie und findet keinen Spender für eine Knochenmark b.z.w. Blutspende.

Er benötigt **DRINGEND** einen Spender!!!!

Dieser Eingriff soll für den Spender ungefährlich sein. Seine Blutgruppe ist leider AB-, die seltenste auf der Welt. Möglicherweise kennen Sie jemanden der diese Blutgruppe hat und bereit ist zu spenden. Leider ist seine Mutter, die die gleiche Blutgruppe hatte, vor kurzem gestorben. Dadurch kommt aus seiner Familie niemand als Spender in Frage. Wenn Sie jemand finden sollte, dann benachrichtigen Sie bitte ihn oder mich darüber. Alles weitere kann man dann mit Hagen und seinen Ärzten besprechen.

Bitte senden sie diese Nachricht an so viele Ihrer Partner wie möglich. Ich wünsche Hagen von ganzem Herzen, daß sein Leben gerettet werden kann.

Continental Airlines
Michael Schneider
Pricing Manager Germany & Switzerland

Adress - Änderung

Regionalbüro Franken:

Roswitha Rösler
Alter Kirchplatz 2
90457 Stein
Tel.: 0911/684355 Fax: 0911/684377
Mobil: 0172/8551917
E-Mail: Roswitha.Roesler@t-online.de

Regionalbüro Schwarzwald / Bodensee:

Joachim Weber
Lindenstr. 37/1
72348 Rosenfeld
Tel.: 07428/37233 Fax: 07428/37234
Mobil: 0171/2300250

HARD2COVER

Die Band aus München (sehr gute Musik!) hat noch Termine frei!! In und um München herum sind sie schon bekannt, und meist gänzlich ausgebucht!

Nähere Auskünfte bei Ayshe unter
Tel.: 089/40908373 oder 0170/2437882,
oder bei Michael Maibach,
Tel: 08761/70456.

Bikers Helpline

Die bundesweite Telefonnummer für Motorradfahrerinnen und -fahrer in Not ist: 0180/4433333 oder über die Buchstabentastatur 0180-HELPLINE. Die Helpline bietet einen 24 Stunden Service für eingehende Anrufe, Weiterleitung an ein geschultes Seelsorge Team, Anrufer mit Motorradfahrerspezifischen Problemen erhalten direkte Unterstützung in ihrer Umgebung.

GTÜ Informiert

Neuregelung zur Hauptuntersuchung!
Wesentliche Neuerungen sind:
Konkrete Pflichtprüfpunkte für die HU.
Überziehen der Prüflakettenlaufzeit nicht mehr möglich und Bußgeldbewehrt.
Aufbewahrungspflicht für den HU-Bericht durch den Fahrzeughalter. Bei Nicht-Behebung von festgestellten Mängeln droht ein Bußgeld. Zeit für NU nur noch max. 1 Monat. Haben Sie weitere Fragen?
Rufen Sie bitte die GTÜ-Zentrale in Stuttgart an. Unter der Tel.Nr. 0711/97676-55 können Sie bei Bedarf weitere Informationen erhalten.

Road-Movie

Ein Video-Freak in unseren Reihen sucht ein bestimmtes Road-Movie aus den USA, in dem sehr ausführlich eine Moto-Cross-Szene gezeigt wird (also nicht Easy-Rider). Dabei ist eine längere Tonpassage ohne jede Textunterbrechung sehr auffällig. Titel und Darsteller sind unbekannt. Herstellungsjahr dürfte so um 1980 gewesen sein, der Film lief dann vor ca. 10 Jahren im ZDF oder ARD. Wer nähere Auskünfte dazu oder erst recht eine Videokopie hat, wende sich bitte an
Helmuth Euler, Steinerstr. 22-24,
59457 Werl,
Tel. 02922/2848.

ET-Video jetzt erhältlich

Dokumentation über das größte und traditionsreichste Wintertreffen Europas ist jetzt erhältlich

Über das diesjährige Elefantentreffen wurde mit professionellem Einsatz ein Video-film erstellt.

Er zeigt eindrucksvoll viele Erlebnisse und Meinungen zu unserem Elefantentreffen in Thurmansbang-Solla.
Gerade der diesjährige Bilderbuchwinter bescherte den Filmemachern eine traumhafte Kulisse für eine Motorradmärchen in Weiß.

Der Film dauert ca. 60 Minuten und kostet 40,- DM plus ggf. Versandkosten. Bestellen könnt ihr ihn für diesen Preis bei der BVDM-Bundesgeschäftsstelle in Mainz. Erhältlich ohne Versandkosten ist er bei diversen Messeständen des BVDM und natürlich auch beim nächsten Elefantentreffen in der Arena des Hexenkessels von Thurmansbang-Solla.

Das Video bietet viele Erinnerungen für diejenigen, die selbst bei den harten Winterbedingungen 1999 den Weg in den bayrischen Wald gefunden haben, mag aber vielleicht auch denjenigen ein Trost sein, die wegen der Witterung nicht kommen konnten. Die tolle Stimmung sowie alles, was dazu gehört, kommen so gut rüber, daß auf alle Fälle die Lust auf das nächste ET unheimlich gesteigert wird.

H.H.

Jetzt anmelden für Auslandssemester

Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren, die das kommende Semester (Januar bis Juni 2000) in den USA, Kanada, Australien oder Frankreich verbringen möchten, können sich bis spätestens 31. August für die letzten freien Plätze bewerben. Anfragen richten Sie bitte umgehend an KulturLife, Jungfernstieg 14, 24103 Kiel, Tel. 043193008, Fax 0431-93009 oder per e-mail an info@kultur-life.de

Da erfahrungsgemäß die Nachfrage nach Schuljahresaufenthalten in Kanada das Angebot weit übersteigt, haben wir jetzt schon die Anmeldeliste für das kommende Schuljahr in Kanada (August 2000 bis Juni 2001) geöffnet. Wer ganz sicher gehen will, einen der begehrten Plätze zu ergattern, kann sich jetzt schon unverbindlich auf unsere Anmeldeliste setzen lassen. Die feste Zu- oder Absage muß dann erst im Oktober erfolgen. Als Besonderheit bieten wir auch in diesem Jahr eine Kombination von je einem halben Jahr im englisch und französischsprachigen Kanada an.

Spiegler im Netz

Auch die Spezialisten in Sachen Bremstechnik - die Spiegler Bremstechnik GmbH mit Sitz in Freiburg - ist jetzt im Internet zu erreichen. Die Adresse: www.spiegler.de.

Achtung: Rückrufaktion!

Gabelbrücken und Lenkeradapter von Spiegler
Fahrer von Honda, Kawasaki, Yamaha sollten ins Internet sehen oder unter der Service-Nr.: 0761/6112918 anrufen.

Suche

4-Ganggetriebe oder Teile davon für Moto Guzzi V7 gesucht. Angebote bitte an
Horst Orlowski, Tel. u. Fax: 02191/65872.

Termine

21. Gedenkfahrt zum Altenberger Dom
Samstag, 02. Oktober 1999, Treffpunkt
Korso 14.00h Am Verteilerkreis Köln-Süd,
15.30 h Gottesdienst im Dom.
Infos unter 02203/68383 o. 0228/746629



Jahreshauptversammlung im nächsten Jahrtausend

Ort und Termin der ersten Jahreshauptversammlung des BVDM im neuen Jahrtausend wurden während der letzten Vorstands- und Bundesbeiratssitzung festgelegt.

Die Jahreshauptversammlung 2000 findet am Samstag, 29. April statt.

Als zentral in Deutschland gelegenen Versammlungsort wurde das Landgasthaus Niemann in 32791 Lage - Kachtenhausen ausgesucht.

Im schönen Lipperland bietet uns Wirt und BVDM-Mitglied Axel Delater einen großen Versammlungsraum, gute Bewirtung in fester und flüssiger Form, Unter-

künfte und einen direkt am Haus gelegenen Zeltplatz. Weiteres könnt Ihr übrigens der Vorstellung in der letzten Ballhupe entnehmen.

Bitte haltet Euch schon heute das letzte Aprilwochenende zu Beginn des neuen Jahrtausend frei.

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 und Frankierten**)

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
4/99
6. November
1999**

In der
nächsten
Ball-
Hupe
erwartet
Euch:

Arnos kleine Weltreise Teil 2, Testberichte, Redaktionelles, Politisches, Regionales (wenn die Regionalbüros mal mitspielen), Eure Leserbriefe (wenn sie anständig sind!!!). Und vieles mehr, liegt ganz bei Euch!!!

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.

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 16
Internet: www.minotel.com · e-mail: minotel@compuserve.com

Mein Hotel...

MINOTEL
Deutschland

Internationaler
Verbund
mittelständischer
privater
Komforthotels

**GLAUBEN SIE
JETZT IMMER NOCH,
DASS SIE WUNSCHLOS
GLÜCKLICH SIND?**



Die neue V11 von MOTO GUZZI:

Da werden Erinnerungen wach. An die sportlichen Zweizylinder aus den Sechzigern und Siebzigern von GUZZI. Die neue V11 knüpft an die Tradition erfolgreicher GUZZI-Modelle an.

Das neu entwickelte Getriebe bringt Fahrspaß jetzt in 6 Gängen.

1100 ccm Hubraum sorgen für satten Sound und souveräne Leistung.

Die einstellbare Lenker-Position ermöglicht individuell abgestimmte Sitzpositionen – von komfortabel bis sportlich.

Das Fahrwerk läßt Freude aufkommen: Handlich, sportlich und sicher unterwegs.

Und die Optik ist ein reiner Leckerbissen! Überzeugen Sie sich selbst. Bei einer Probefahrt.

Ab Herbst bei Ihrem MOTO GUZZI-Vertragspartner!

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



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