

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



ANGLAGE September 2000

BALLHUPE

Politik

Racing „WALDI“

Rechtsecke

Reise

Neuheiten



INHALT

Politik/FFMA

Trau Dich, anders zu sein	4
Think Bike	5
Motorräder in Norwegischer Leitplankenrichtlinie aufgenommen	5
Mithilfe ist erforderlich	6
BVDM fordert Berücksichtigung bei der Smog-Verordnung	7
4. Jährliche MEP in Strasbourg	7

IVM

125er auch mit dem PKW-Führerschein	8
Europäische Hersteller im Aufwind	9

Regional

LA SELLA - RONDA	10/11
------------------	-------

Leserbriefe

selber lesen...	12-15
-----------------	-------

Reise

Gardasee	16/17
----------	-------

Rechtsecke

Rechtshaber	18
Überraschung	19

NEWS

MGI nach der Übernahme ...	20
Moto Guzzi Sommerfest	21

HELM

Gut belüftet durch den Sommer	22
Was kennzeichnet eine guten Motorradhelm?	22
Rollerfahren mit kühlen Kopf	24
NOLAN Klapphelm „N100“	24

Ganz schön trocken ...	25
SMC führt vor ...	25

Reifen

Metzeler ME ZY 4	26
Metzeler Breitreifen, die zweite	26

Guzzi Collezione

Moto Guzzi Collezione	27
-----------------------	----

Messe

Ulm im Motorradfieber	28
-----------------------	----

Mitgliederbefragung

Macht mit ...	29
Campaigns Officer gesucht	29

Joe & Co

Für alle die es noch nicht ganz kapiert haben ...	30
Joe Bar und mehr	30

„Racing-Waldi“

Why do I (road) race?	31-33
-----------------------	-------

Aktuell

Trauer um Willi Reuter	34
Gesucht: Motorradfahrer des Jahres 2000	34

Achtung

Gaaaannnnzzzz wichtig !!!	35
---------------------------	----



Titelbild :
„Der neue Thunder 125“

Foto von MBK

*Exotisches beim Moto Guzzi Sommerfest
... doch diese Jung's hatten Etwas drunter,
glaubt es mir -
ich weiß es ... (Grinns, die Nudel...)*

Von wegen null Bock

Unser BVDM unterscheidet sich nicht wesentlich von anderen Vereinen und ehrenamtlichen Einrichtungen - es gibt grundsätzlich zu viel Arbeit und dafür stehen zu wenig Leute zur Verfügung. Dies sind zudem meistens altgediente alte Hasen, es fehlt der jugendliche Nachwuchs. Mehr Ansichten und Meinungen der jüngeren Motorradfahrerinnen und -fahrer sollten im BVDM vertreten werden. Schließlich sind die heutigen 125er vollständige Motorräder und der Führerschein hat den 16jährigen einiges an Opfern abverlangt.

Die Erfahrenen und Altvordern in unserem Verband brauchen nun diese Punkte nicht mehr länger alleine zu vertreten - nein wir haben aktive Jugendliche die ihre Interessen selber in die Hand nehmen wollen. Am Rande der JHV in Lage Kuchtenhausen haben sich Caroline Frost und Katrin Griesbach stark für die Neubelebung der Jugendarbeit im BVDM interessiert. Zusammen mit Christian Könitzer wollen sie nun die Arbeit aufnehmen.

Es ist toll, dass insbesondere 2 Mädels, die gerade selber vor dem 125er-Führerschein stehen die Probleme und Nöte von sich und Ihren Altersgenossen lösen wollen. Dabei steht mit der Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie im nächsten Jahr ein überaus wichtiger Punkt an. Erinnert sei hier nur an die Geschwindigkeitsbegrenzung ausschließlich für 16 und 17jährige.

In der Diskussion sind dabei außerdem erneut Fragestellungen zu einer erneuten Aufstiegsprüfung oder öffentlich geäußerte Ideen hinsichtlich 0,0 Promille oder Pflichtteilnahmen an Sicherheitstrainings für Führerscheinneutlinge.

Hier kann eine von Jugendlichen selbst auch nach außen vertretene Auffassung unseren Verband hoffentlich auch wieder für jüngere Fahrerinnen und Fahrer interessanter machen.

Dazu sollten wir auch möglichst gute Voraussetzungen schaffen und Jugendliche bis zum Alter von 18 nicht durch unseren Mitgliedsbeitrag „abschrecken“. Im Vertrauen auf einen entsprechenden Beschluss der nächstjährigen JHV wird der Vorstand dem bereits jetzt Rechnung tragen und hier nur noch 15,- DM verlangen. Ein Jugendvorstand des BVDM bietet zudem die Chance neue, auch unkonventionelle Aktionen durchzuführen. Auch motorsportliche Jugendliche könnten hier z.B. auf einer ganz anderen Ebene angesprochen werden.

Ich finde es toll, dass hier von sich aus neue Leute aktiv werden und wünsche mir, dass diese Entwicklung nicht nur auf die unter 20jährigen beschränkt bleibt.

Tschüß

Vorsitzender



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

Anzeigen

Babs Berschneider

Technische Leitung

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:

Kessler Verlagsdruckerei Bobingen

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Harald Hormel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel.: 0 61 81 / 7 81 56
FAX: 0 61 81 / 57 66 79

Beiträge /

Adressänderungen :
über BVDM-Geschäftsstelle

Firmendienste:

Ralf Kühl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 0 81 23 / 92 00 6
Fax: 0 81 23 / 99 00 22

E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:

Carl-Zeiss-Str. 8
55129 MAINZ
Tel.: 0 61 31 / 50 32 80
Fax: 0 61 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



anders zu sein

Tradition!

„Motorradfahren fordert uns zum Anderssein in einer immer angepaßteren Welt heraus“. Das war Eric Thiolliers Botschaft an die Menge der MEPs, Assistenten und Motorradfahrer, die sich an einem perfekten Juniabend vor dem Louise Weiss Parlamentsgebäude zur jährlichen Ausfahrt trafen. Eric, von Seiten der Federation of European Motorcyclists Leiter der Kampagne ist jetzt im vierten Jahr eine der treibenden Kräfte des MEP-Rides. Die Millennium-Veranstaltung lockte eine Rekordzahl von MEPs an, die ihre formelle Kleidung ablegten und in Sweatshirts und Lederjacken schlüpfen, um in die Elsässische Landschaft hinaus zu fahren.

Der erfahrene Motorradfahrer und Sponsor der Ausfahrt, Bernd Lange, deutsches PSE Mitglied, sah völlig ungezwungen aus, als er auf der neuesten Sport-BMW Gas gab. Vorher erinnerte er die Teilnehmer an die bestehende Notwendigkeit für das Parlament, Motorradfahren zu unterstützen und sicherzustellen, daß Motorräder bei Sicherheits- und Umweltgesetzgebung richtig in Betracht gezogen werden - die erste Botschaft einer formlosen, aber sehr gut organisierten Veranstaltung. Weitere MEP Selbstfahrer waren:

Carlos Bautista (VERTS/ALE, Spanien), der mit seiner spanischen Kollegin Gorka Knörr Borrás fuhr, Karsten Knolle (PPE/ED, Deutschland) und Helmuth Markov (GUE/NGL, Deutschland). Hans Peter Mayer (PPE/ED aus Deutschland) wählte eine „easy riding“ Harley Davidson.). Toine Manders (ELDR, Niederlande) hatte einen Beifahrer in einem Gespann von 1938, das von Enthusiasten der NVMC (Norsk Veteran Motorsykkel

Club) aus Norwegen mitgebracht wurde. Schweden war gut vertreten von Marit Paulsen (ELDR), Ewa Hedkvist Petersen (PSE) und Olle Schmidt (ELDR). Zu den unerschrockenen MEPs, die als Sozium mitfuhren, gehörte Eija Riitta Korhola (PPE/ED, Finnland) elegant in Lederhosen gekleidet, die, wie sie geheimnisvoll behauptete, „aus ihrer Motorradvergangenheit“ stammten.. Ebenso in Lederkluft war Roger Helmer (PPE/ED, UK), dessen Bestreben für den Nachmittag war, „von einer Blondine auf einer Harley Davidson chauffiert zu werden“ Mit seiner Fahrt hinter Chris Brotherton von der Englischen Motorcycle Action Group auf ihrer Kawasaki erreichte Roger 50% seines Zieles. Auch auf einem Japaner saß Liz Lynne (ELDR, UK), die Strasbourg sich nervös an ihrem Sitz festklammernd verlies. Nach einer Stunde an der frischen Luft sah sie jedoch völlig entspannt aus, weit entfernt von jeglichem Zigarrettenrauch. Giles Chichester (PPE/ED, UK) wurde zum Rückbank-Navigator an Bord einer holländischen Yamaha, während Eluned Morgan (PSE, UK) mit Phil Neale fuhr, dem Generalsekretär der Motorcycles Action Group, einem befreundeten Waliser aus ihrer eigenen Region.

Nach einer malerischen Fahrt durch die Ausläufer der Vogesen nach Molsheim, wurden die Fahrer die überwältigenden Ausblicke und die klare Luft des warmen Sommerabends in sich aufnehmend zu einer Landgaststube und der guten einheimischen Küche in Dalen heim geleitet. Motorradfahren macht sicher sehr durstig und einen gesunden Appetit - aber die Fahrer statuierten ein gutes Beispiel und sprachen den alkoholfreien Getränken zu! Im Restaurant stieß eine Gruppe von MEPs und Freunden dazu, die eine Fahrt im

stabileren klassischen Mercedes Kleinbus bevorzugt hatten - ein Originalmodell von 1965, das von Mitgliedern des International Historic Vehicles Organisation den ganzen Weg von Schweden gefahren wurde.

Dann ging es zurück nach Strasbourg und per Taxi nach Hause - eine durch und durch erfreuliche Veranstaltung, die uns allen bestätigt hat - Motorradfahren ist anders und ist Spaß!

Malcolm Harbour MEP (PPE/ED, UK), der Autor dieses Berichtes hat ein besonderes Interesse an Kraftfahrzeug-Angelegenheiten. Er war Sozium auf einer Harley Davidson, die von Tony Nightingale von der UK Motorcycle Action Group gefahren wurde. Er hatte dreißig Jahre Erfahrung in der Autoindustrie, bevor er im Juni 1999 gewählt wurde. Er ist zweiter Leiter des neu gebildeten Politikforums zu Automobil und Gesellschaft und ist Mitglied des Komitees für Industrie und Gesetzesangelegenheiten.

Der MEP Motorcycle Ride wird mit organisiert von der FEMA (Federation of European Motorcyclists Association), und dem Strasbourger Teil des FFMC (Fédération Française des Motards en Colère).

Der Hauptsponsor des MEP Motorcycle Ride ist Harley Davidson. Zu den anderen Sponsoren gehören Shoeni Helme, Hein Gericke Bekleidung und Assurance Mutuelle des Motards. Die IHVO (International Historic Vehicle Organisation) unterstützt die Veranstaltung ebenfalls.

ENDE

Übersetzung: Heike Weller



Sandwell's „Think Bike“ (Bedenkt Bikes“)

Bericht: Ein Beispiel, dem europäische Städte folgen sollten!

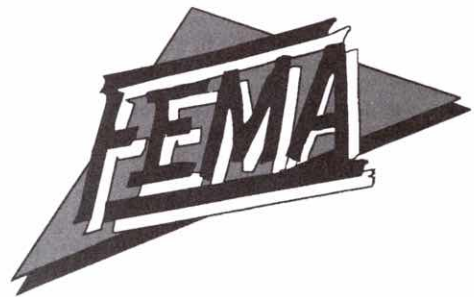
Die Stadt Sandwell (United Kingdom) veröffentlichte einen Bericht, der praktikable Lösungen für eine bessere Berücksichtigung von Motorrädern im Stadtverkehr vorschlägt. Der Verkehrs- und Projektbeauftragte der Stadt, Alan Tilly, richtete ein Forum ein, in dem die Motorradfahrer durch die Motorcycle Action Group (MAG) und die British Motorcyclists' Federation (BMF) vertreten wurden. Sandwells „Think Bike“ ist der erste Bericht, der die Nutzung von Krafträdern unterstützt und dabei alle Verkehrsaspekte abdeckt, einschließlich Sicherheit, Diebstahl, parken, Benutzung der Busspur, Straßenbelag und in welchem Maß ein Motorrad eine wirtschaftliche und praktische Alternative zum Auto darstellen kann. Mit der baldigen Eröffnung gesicherter Parkflächen für Motorräder beginnt man bereits damit, den Plan in die Tat umzusetzen. Ein erneuter Termin für das Forum ist geplant, um eine Liste mit weiteren Möglichkeiten und zu verrichtenden Arbeiten vorzustellen und um die Durchführung dieser Dinge zu unterstützen. Andere Städte in England haben gesehen, wie Sandwell diesen Job anpackte und ziehen jetzt nach. Tilly plant ebenfalls mit seinen Kollegen über die Notwendigkeit zu sprechen „Think Bikes“ zu berücksichtigen, wenn sie mit Entscheidungen in Transport- und Verkehrswesen zu tun haben. Er verschickte dutzende Kopien an die Räte Englands, die darauf erpicht sind, ihre eigene Politik zu machen. Er schickte auch Kopien in die USA und an den Staat Victoria in Australien, der seine eigene Strategie haben will. MAG förderte das Konzept des Forums bei anderen Räten und ist jetzt in die Einrichtung ähnlicher Foren in Manchester und Leicester einbezogen. BMF hat eine nationale Kampagne gestartet, die auf sieben Gebiete innerhalb Englands abzielt, in denen örtliche Verkehrsplaner die Rolle von Krafträdern als Hilfe zur Lösung der Transportprobleme nicht erkannt haben. Andere europäische

Städte haben einen ähnlichen Weg Richtung Krafträder eingeschlagen. Hier nur ein paar wenige Beispiele: in Barcelona, Rom, Bristol und innerhalb Schwedens, dürfen Busspuren von Krafträdern genutzt werden. In den Niederlanden, Belgien und Frankreich, wurden an relativ großen Kreuzungen zwei Haltelinien eingeführt, die vordere für Krafträder, die hintere für andere Fahrzeuge.

Die FEMA ist der Meinung, daß Sandwells Bericht anderen europäischen Städten als Grundlage dienen sollte, wenn sie einen eigenen lokalen Verkehrsplan entwerfen. Für weitere Informationen zum „Think Bike“ Bericht, nehmen Sie bitte mit Alan Tilly, Sandwell M.B.C., E-mail: alan_tilly@sandwell.gov.uk, Kontakt auf.

ENDE

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung Heike Weller



Motorräder in norwegischer Leitplankenrichtlinie aufgenommen

Herausgegeben von Morten Hansen,
NMCU* (nmcu@nmcu.org)
Juli 2000

Dank des FEMA Leitplankenberichtes nahmen die norwegischen Straßenverkehrsbehörden Motorräder in ihre neue Leitplankenrichtlinie mit auf, die den nationalen Standard an die europäische CEN-Norm 1317 angleicht. Kapitel 4.1.4. der Richtlinie trägt die Überschrift „Leitplanken und Motorräder“, sein Inhalt legt das Folgende fest:

„Leitplanken sollten im größtmöglichen Ausmaß so konstruiert sein, dass sie Verletzungen, die beim Aufprall eines Motorradfahrers entstehen können, minimieren. Auf ungeschützten Pfosten montierte

Leitplanken, sowohl herkömmliche Leitplanken als auch Sicherheitszäune aus Drahtseil sind für Motorradfahrer gefährlich. An diesen Schutzbarrieren sind die starren und mit scharfen Ecken versehenen Pfosten weit gefährlicher als flexible und mit abgerundeten Ecken versehene Pfosten. Pfosten von Schutzbarrieren sollten daher ohne scharfe Kanten oder hervorstehende Teile konstruiert werden, die Motorradfahrern unnötige Verletzungen zufügen können. An besonders motorradunfallträchtigen Stellen sind Beton-Leitplanken aufgrund der glatten Oberfläche die bessere Lösung. Andernfalls sollte eine Leitplanke mit zwei übereinander montierten Planken verwendet werden.“

Morten Hansen vom NMCU sagt:

- die bestehenden Leitplankensysteme sind völlig ohne die Sicherheit von Motorradfahrern in Betracht zu ziehen konstruiert und wir sind sehr froh darüber, dass die norwegischen Straßenverkehrsbehörden jetzt Motorräder in ihre neuen Richtlinien aufgenommen haben.

Es gibt keinen Zweifel daran, dass der FEMA Leitplankenbericht der Lobbyarbeit des NMCU in dieser Sache das nötige Gewicht verliehen hat.

ENDE

*NMCU ist der norwegische Motorradfahrerverband und Mitglied der FEMA.

Übersetzung: Heike Weller

Leider immer noch Praxis - Reifenbindungen

Mithilfe ist erforderlich

Einigen Motorradzeitschriften feierten schon das Ende der Reifenbindungen bei Motorrädern in Deutschland. Leider hat das Bundesverkehrsministerium (BMV) aber in einem entsprechenden Erlass die Festschreibung von Reifenfabrikaten nur für Pkw aufgehoben. Der von und erhobenen Forderung für Motorräder ist das BMV bisher nicht nachgekommen.

Stattdessen führt das BMV nun aus, dass Reifenbindungen bzw. deren Freigaben durch z.B. „Unbedenklichkeitsbescheinigungen keine Unterlage für eine Änderungsabnahme nach § 19 Abs. 3 StVZO (TÜV-Abnahme) sondern eher ein Hinweis auf die Produkthaftung der Hersteller“ seien. Mit dieser Unbedenklichkeitsbescheinigung sei also trotz Reifenbindung im Fahrzeugschein „bei einer Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO... eine Verweigerung der Zuteilung der Prüf-Plakette nicht zulässig“ und „bei einer Verkehrskontrolle durch die Polizei darf das Fahrzeug nicht beanstandet werden, weil es sich in einem vorschriftsmäßigen Zustand befindet“. Dass dies längst nicht allen Freunden der grün-weißen Ordnungsmacht bekannt sein dürfte, wird spätestens den Betroffenen nach der Verhängung des ersten Bußgelds klar und die TÜV-Stellen verweigern nach wie vor den Stempel und Kassieren für die Eintragungen ab. Entsprechende Mitteilungen von aktuellen Erfahrungen von Mitgliedern liegen bereits vor. Wir können allen eventuell Betroffenen nur raten, sich in dieser Angelegenheit

nicht über den Tisch ziehen zu lassen und ggf. Widerspruch einzulegen. Die derzeitige Rechtslage ist so, dass diese Unbedenklichkeitsbescheinigung aus unserer Sicht nur noch wegen Produkthaftungsausschlüssen von Seiten der Hersteller mitzuführen ist. Dies wird von der EU-Kommission bei Pkw als rechtswidrig angesehen und dem ist auch die Bundesregierung gefolgt. Gleiche Rechtsauffassungen der europäischen Ebenen liegen nach Anfragen der Europaabgeordneten Bernd Lange und Markus Färber bei den EU-Kommissaren Liikanen und Monti auch von dort vor. Hier wird die Auffassung vertreten, dass „nach Ansicht der Kommission die Festlegung von Reifentypen für Krafträder gleichermaßen (zu Pkw) unannehmbar ist.“



Motorräder mit Reifenbindungen gesucht

Die europäische Kommission hat den Bundesverband der Motorradfahrer über die Anfrage der Abgeordneten aufgefordert, wegen der in Deutschland gegen den Wortlaut von EU-Richtlinien praktizierten Reifenbindung eine offizielle Beschwerde einzureichen. Dazu brauchen wir möglichst viele Kopien von Fahrzeugbriefen von Motorrädern, die in den Fahrzeugpapieren Fabrikatsbindungen von Reifen eingetragen haben. Die Erstzulassung sollte nicht länger als 3 Jahre her sein. Besonders wichtig sind hier Beispiele in den Klassen bis 34, 50 und 78 PS, aber auch die stärkeren Maschinen nehmen wir gerne.

Bitte schickt die Kopie an die BVDM-Geschäftsstelle in 55129 Mainz, Carl-Zeiss-Str. 8 oder faxt an die Nummer 06131/503281.

Es ist kein Problem, wenn die persönlichen Daten (Name und Adresse) unkenntlich gemacht werden.

Eure Mithilfe würde uns ein Stück weiterhelfen H.H.

Moderne Motorräder von Fahrverboten ausnehmen

BVDM fordert Berücksichtigung bei der Smog-Verordnung

Die Bundesregierung möchte die Smog-Verordnung überarbeiten. Dabei fordert der BVDM, das bestehende Wirrwarr für Motorräder bei den Ausnahmen von Fahrverboten je nach Bundesland zu beenden. 1995 wurden in der damaligen Diskussion um das „Ozon-Gesetz“ eventuelle Ausnahmegenehmigungen für Motorräder in das Benehmen der Bundesländer gestellt. Eine bundeseinheitliche Regelung war nicht möglich, da dies damals Mangels einheitlicher Grenzwerte in der Europäischen Union nicht zulässig gewesen wäre. In der Folge wurde von den Bundesländern die Voraussetzungen für Ausnahmen von Fahrverboten völlig unterschiedlich geregelt.

Manche machten und machen Ausnahmen nur vom Datum der Erstzulassung abhängig, während bei anderen selbst Motorräder mit Einspritzung und geregelter Katalysator nicht bei Ozon-Alarm oder Winter-Smog fahren.

Mittlerweile ist seit 17. Juni 1999 die EU-Richtlinie 97/24/EG („EU-ABE“) in Kraft, welche auch neue Grenzwerte für Emissionen von motorisierten Zweirädern für ganz Europa festgelegt hat. Darüber hinausgehende, rechtsverbindliche Beschlüsse der zuständigen europäischen Ebene liegen nicht vor. Motorisierte Zweiräder, welche ihre Typprüfung und Zulassung zum Straßenverkehr nach der Richtlinie bestanden

haben erfüllen also die derzeit strengsten, rechtsverbindlichen und europaweit harmonisierten Abgasgrenzwerte.

Deshalb sollen nach Ansicht des BVDM nunmehr zumindest diese Motorräder bundeseinheitlich von der Verhängung von Fahrverboten ausgenommen werden und somit vergleichbare Nutzervorteile zu schadstoffarmen Pkw erhalten.

Diese Forderung wird der BVDM im laufenden Beteiligungsverfahren vertreten und dabei auch die Unterstützung der Verkehrsexperten der Koalitionsfraktionen einfordern.

H.H.



ALTFahrzeugverordnung: ENDE DER GESCHICHTE!

Bei Ihrer Vergleichstagung am letzten Donnerstag (25. Mai 2000) kamen das Europäische Parlament und die EU zu einer Übereinkunft für die Direktive zur Altfahrzeugverordnung. Wie erwartet, werden Motorräder und Oldtimer aus dem Rahmen dieser Direktive ausgeschlossen, deren Ziel es ist, das Recyceln von Fahrzeugen, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, zu Erleichtern. Die Bestätigung der Übereinkunft durch den Rat und das Parlament ist nun nur noch Formsache.

In allen Stufen des Legislaturprozesses machte die FEMA für beide, die EU-Regierungen und das Europäischen Parlament, den Standpunkt der Motorradfahrer verständlich. Die FEMA ist glücklich darüber, dass ihre Argumente anerkannt wurden und der Standpunkt der Motorradfahrer angenommen wurde.

Ursprünglich für Autos geschrieben, sah sich der Vorschlag in seinem Rahmen erweitert, um auch Zweiräder aufzunehmen, da kein Grund gefunden werden konnte, diese auszuschließen. Der Ver-

gleich zwischen Autos und Motorrädern ist allerdings offensichtlich. Während Recycling ein echtes Problem für Autos darstellt, die auf Schrottplätzen abgestellt verrostet, ist das für Motorräder nicht der Fall. Für sie gibt es ausgedehnte Recycle-Netzwerke mit großen Ersatzteilmärkten. Dies ist guter Grund genug, Motorräder von unnötigen bürokratischen Maßnahmen auszuschließen! Oldtimer, zwei-sowohl als auch vierrädrige sind ebenfalls aus der Direktive ausgeschlossen. Das ist simple Logik, da sie nicht als Abfall in Betracht gezogen werden. Nichtsdestotrotz müssen diese Fahrzeuge ob fahrbereit oder in Teile zerlegt in einem sauberen und umweltfreundlichen Zustand erhalten werden

Also, ein Happy End für die Altfahrzeugverordnung... Ende der Geschichte!

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung: Heike Weller

4. jährliche MEP Motorradausfahrt in Strasbourg

Am 15. Juni 2000 fand die von der FEMA (Federations of European Motorcyclists Associations) und dem Strasbourger Teil des Verbandes FFMC (Federation Francaise des Motards en Colere) initiierte Motorradausfahrt mit 28 Parlamentariern des Europäischen Parlamentes statt. Schutzherr dieser Veranstaltung waren das Europäische Parlament und Bernd Lange deutsches Mitglied des Europäischen Parlamentes.

Dem Corso schlossen sich Vertreter der nationalen FEMA-Mitgliederorganisationen an. Für den BVDM waren unser Europaspreeker Christof Hillebrand und Frank aus der Geschäftsstelle dabei.

Nicht selbst motorradfahrende Parlamentarier, Angehörige der Parlamentarier, sowie Bedienstete des Parlamentes wurde die Möglichkeit gegeben als Sozius an der Ausfahrt teilzunehmen.

Ziel dieser Ausfahrt ist es, die MEPs den Fahrspaß und die Freiheit beim Motorradfahren entdecken zu lassen und beim folgenden gemütlichen Beisammensein, auf die Probleme und Belange der Motorradfahrer hinzuweisen

Mit der Übergabe von ein paar Unterlagen und einer Erläuterung ist es uns gelungen dem natürlich selbstfahrenden Bernd Lange auf die momentane Situation im Thema „Reifenbindung“ in Deutschland nochmals hinzuweisen.

Bereits 14 Tage später erhielten wir von der FEMA eine Pressemitteilung mit der Überschrift: Markenbindung bei Reifen: Europa ruft Deutschland zur Ordnung! „Die Markenbindung bei Ersatzreifen für Krafträder ist nicht akzeptierbar“. Das

ist die Antwort der Europäischen Kommission (EC) auf Bernd Langes (deutsches Mitglied des Parlamentes) Anfrage.

Alles in allem eine gelungene Veranstaltung, die den Beteiligten viel Spaß und zudem noch einen kleinen Erfolg für die Motorradfahrer in Deutschland brachte.



Motorradindustrie beim Bundesverkehrsminister: *125er auch mit dem Pkw-Führerschein*

(Bonn / Essen) Das Europäische Führerscheinrecht und die deutschen Sonderregelungen für Motorräder und Roller mit 125 cm³ standen im Mittelpunkt eines Meinungsaustauschs zwischen Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt und dem Präsidium des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e.V. (IVM). Die Vertreter der Motorradindustrie fordern eine Liberalisierung des deutschen Führerscheinrechts nach dem Vorbild anderer EU-Länder, die auch Autofahrern das Führen von Leichtkrafträdern und -rollern bis 125 cm³ gestatten. In ihrem Gespräch mit Reinhard Klimmt stießen sie auf Verständnis beim Verkehrsminister: „Wir stehen einer Einschlußregelung durchaus positiv gegenüber“.

Bevor man jedoch über eine Änderung der Führerscheinbestimmungen in Deutschland nachdenkt, will das Bundesverkehrsministerium zunächst eine Entscheidung aus Brüssel abwarten. Dort

steht gegenwärtig das Europäische Führerscheinrecht auf dem Prüfstand. Nachdem 1991 einheitliche EU-Richtlinien zur Fahrerlaubnis beschlossen wurden, hatten die Mitgliedsländer der europäischen Gemeinschaft in den folgenden Jahren die Richtlinie in nationales Recht umgesetzt.

Dabei ist jedoch recht unterschiedlich vorgegangen worden. Während in einigen Ländern die Leichtkrafträder generell in den Autoführerschein eingeschlossen wurden, machen andere Staaten eine ausreichende Pkw-Praxis oder einige Übungsstunden auf motorisierten Zweirädern zur Bedingung. In Deutschland dürfen nur diejenigen Autofahrer ein Leichtkraftrad oder einen Leichtkraftroller fahren, die ihren Pkw-Führerschein vor dem 1. April 1980 erworben haben. Heute also mindestens 38 Jahre alt sind.

Würden mehr Autofahrer vor allem für Fahrten in den Ballungszentren häufiger ein Leichtkraftrad oder -roller benutzen,

so die Auffassung des IVM, könnte der innerstädtische Verkehr deutlich entlastet werden. Auch die ausgesprochen positive Unfallbilanz der älteren Leichtkraftradfahrer mit entsprechender Pkw-Praxis ist ein weiteres Argument zur Liberalisierung des 125er-Einschlusses in den Autoführerschein.

Gegenwärtig werden in Brüssel die Erfahrungen der einzelnen Mitgliedsstaaten mit der ersten Harmonisierungsstufe der Führerscheinrichtlinie ausgewertet. Sollte die EU-Kommission daraufhin keine einheitliche Regelung für Europa Vorschlagen, sondern den Mitgliedsstaaten eigene nationale Bestimmungen überlassen, stehen nach Auffassung des IVM die Chancen für die Autofahrer in Deutschland nicht schlecht. Allerdings nicht ganz ohne Auflagen, wie das Verkehrsministerium signalisierte. So denkt man über einige Pflichtübungsstunden nach, wie es bereits in Österreich praktiziert wird.

Bereits im kommenden Monat wird sich Reinhard Klimmt wieder mit Motorrädern und Rollern befassen. Am 13. September wird der Bundesverkehrsminister in München die INTERMOT 2000 eröffnen. Bis zum 17. September wird die größte Motorrad- und Rollermesse der Welt mit über 1.000 Ausstellern aus 30 Ländern auf mehr als 110.000 Quadratmetern alles rund ums motorisierte Zweirad präsentieren.

Mit einer Auswahl moderner Leichtkrafträder und -roller demonstrierte das Präsidium des Industrieverbandes Motorrad Deutschland e.V. (IVM) Bundesverkehrsminister Reinhard Klimt die Vorzüge dieser kompakten, sparsamen und wendigen Fahrzeuge.

(von links: Manfred Weihe, Bundesverkehrsminister Reinhard Klimt, Vizepräsident Ullrich Holzhausen).
Foto: Roman Kasperski / IVM



Motorrad-Neuzulassungen

Europäische Hersteller im Aufwind

Während die Automobilindustrie im ersten Halbjahr 2000 bei den Pkw-Neuzulassungen zweistellige Rückgänge gegenüber dem Vorjahr verzeichnete, hat es die Hersteller und Importeure von Motorrädern und Rollern nicht ganz so hart getroffen. Trotzdem muss auch die Zweiradindustrie Abstriche machen: Mit knapp 180.000 motorisierten Zweirädern wurden 7,2 % weniger neu in den Verkehr gebracht als im ersten Halbjahr 1999.

Wie der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e.V. (IVM) meldet, wurden bis Ende Juni dieses Jahres 125.165 Neuzulassungen von Motorrädern über 125 cm³ registriert, rund 10.000 weniger als im Vergleichszeitraum des Rekordjahres 1999. Betroffen von den Rückgängen waren vor allem die vier japanischen Hersteller, die unter dem Höhenflug des Yen leiden und ihre Fahrzeuge verteuern mussten.

Mehr Zufriedenheit gibt es dagegen bei den europäischen Herstellern, die ausnahmslos Zuwächse gegenüber dem Vorjahr verzeichnen können. Zwar bilden Yamaha (Marktanteil 20,6 %), Honda (19,4 %) und Suzuki (18,5 %) nach wie vor das Spitzentrio, mit 13,7 % konnte sich aber BMW auf den vierten Rang vorarbeiten. Mit

zwei neuen Reise-Enduros ist der heimische Hersteller unter den beliebtesten Motorrädern vertreten: So landete die BMW F 650 GS auf dem vierten Platz, die BMW R 1150 GS verteidigte ihre Spitzenposition, gefolgt von den beiden Suzuki-Mo-

ersten Halbjahr 2000 am stärksten zugelegt. Mit einem Marktanteil von 16,6 % haben die Enduros mit den Choppern und Cruisern gleichgezogen. Das beliebteste Segment sind nach wie vor die Sportler und Supersportler mit zusammen einem Drittel aller Neuzulassungen.

Stabilisiert hat sich der Markt für Leichtkrafträder und Leichtkraftroller. Mehr als 50.000 dieser 125 cm³-Fahrzeuge wurden im ersten Halbjahr 2000 neu auf die Straßen gebracht. Bei den Leichtkrafträdern bedeutet dies einen Rückgang von 3,8 %, bei den Leichtkraftrollern ein Minus von knapp 2 % gegenüber 1999.

Manche Motorrad- oder Roller-Interessenten haben sich in diesem Frühjahr mit einer Kaufentscheidung möglicherweise zurückgehalten, da die bevorstehende Weltmesse INTERMOT München 2000 eine Fülle interessanter Neuerscheinungen verspricht. Traditionsgemäß, so hat der IVM beobachtet, zeigt sich der Markt vor bedeutenden Messen immer etwas zurückhaltend.

Ob sich das Warten gelohnt hat, wird die INTERMOT zeigen, die vom 13. bis zum 17. September voraussichtlich 180.000 Interessenten nach München locken wird

IVM



dellen GSF 600 und SV 650. Während in den vergangenen Jahren nur etwa jedes zehnte neu zugelassene Motorrad eine Enduro oder Reise-Enduro war, hat dieses Marktsegment im

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

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

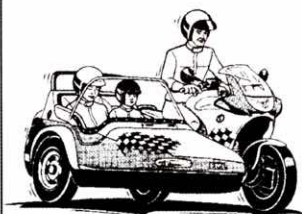
Informieren Sie sich bei uns kostenlos, jetzt auch im Internet!

<http://Hartmann.Motorrad.Net>

Falk HARTMANN®

immer die beste Wahl!

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



Mitglied im BVHK
Mitglied im BVDM

Motorradfreunde Markelsheim e.V.
Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM)

Für jeden Motorradfahrer ein „Muss“ **LA SELLA - RONDA**



So auch für die Motorradfreunde Markelsheim e.V. Mit insgesamt 25 Motorrädern und 29 Leuten nahmen sie dieses Bikerparadies vom 20. bis 25. Juni 2000 unter die Räder.

Wenn man bezüglich Motorradstrecken von Highlights spricht, sind die Dolomiten mit Sicherheit ganz vorne dabei. Rund um die Sella - Gruppe beginnt Motorradleben pur. Unglaubliche Kurvenlabyrinth vereinen sich zu landschaftlichen und fahrerischen Genüssen auf höchstem Niveau. In mehreren Gruppen machten wir uns auf den Weg. Angefahren wurde die Ortschaft Arabba, gelegen in mitten der Sella - Gruppe.

Schon allein bei der Hinfahrt galt es einige schöne Pässe zu fahren. Bei herrlichem Wetter hieß es wedeln, wedeln und das

mitten im Sommer. Den ersten Cappuccino in 2215 m Höhe am Penser - Joch. Von dort aus ging es weiter über den Ritten Richtung Bozen. Von dessen höchstem Punkt aus hat man einen wunderschönen Blick, hinweg über Weinberge, auf die Stadt selber. Weiter ging es durchs Eggetal hinauf auf den Karerpaß. Diese reizvolle Strecke lässt es dem Fahrer schwer fallen sich auf die Straße zu konzentrieren. In Canazei der zweite Cappuccino, hier erlebten wir zum Erstenmal, was es heißt in Italien zu tanken. Die von uns aus Deutschland gewohnten Öffnungszeiten werden in Italien Etwas „flexibler“ gehandhabt. Nicht immer sind die Tankstellen geöffnet, aber an den nötigen Kraftstoff für das Motorrad kommt man. Nur sollten immer ein paar 10.000 Lire-Scheine parat sein. Das Tanken an den

Automaten gestaltet sich problemlos. Versorgt mit dem nötigen Nass fürs Bike ging es weiter über das Pordoi - Joch hinunter nach Arabba. Das Ziel für den ersten und Ausgangspunkt für die nächsten Tage. Wie schnell sich die Wettersituation in den Bergen ändern kann, erlebten wir auch sehr bald. Saßen wir noch bei schönstem Wetter in Canazei und genossen den Cappuccino, wurden wir eine Stunde später zum Erstenmal geduscht. Der fast tägliche 16 Uhr Schauer hatte uns voll erwischt. Aber darauf stellt man sich sehr schnell ein und kehrt halt zu diesem Zeitpunkt in eines der vielen Bistros ein. Hier wird man immer freundlich begrüßt auch wenn man triefend die Eingangstür öffnet.

Diese Gastfreundlichkeit erlebten wir auch in unserem Hotel „Al Forte“. Dieses Haus

liess für uns Biker keinen Wunsch offen. Ob das Essen, die Bedienung oder aber das hoteleigene Relax-Center, alles Top. Das es Etwas außerhalb von Arabba liegt und somit die Möglichkeit für einen Bummel, durch den Ort selber, recht schwierig gestaltet mag vielleicht ein kleines Manko sein. Nicht jedoch die Abende in der ebenfalls hoteleigenen Musik-Bar. Hier merkte man ganz deutlich die Handschrift des Junior-Chefs. Ausgestattet mit dem nötigen Equipment an Musik und Lichtanlage, liefen hier jeden Abend lustige Partys.

Aber wir waren ja nicht zu Feiern nach Arabba gekommen, sondern zu fahren. Jeden Morgen um 9.30 Uhr hieß es „Motoren an und los“. Viele schöne Strecken warteten darauf von uns unter die Räder genommen zu werden. Jede einzelne Tour jetzt hier zu beschreiben würde zu weit führen. Doch möchte ich auf ein paar Highlights hinweisen.

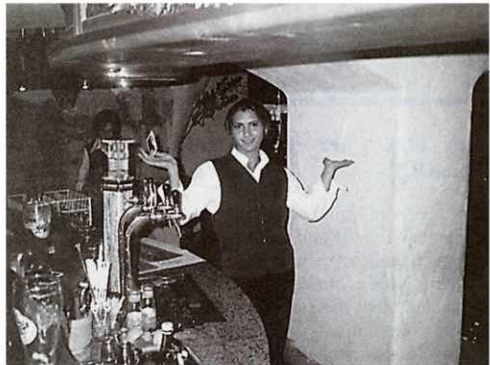
Die Begeisterung unzähliger Pass-Strassen, sattgrüner Almwiesen und den schroffen Gebirgszügen, mit ihren gewaltigen rot schimmernden Felsstürmen, lässt jedes Bikerherz höher schlagen. Ob die Seiser Alm, die größte Hochalm Europas, Kastelruth (die Spatzen habe ich nicht gesehen), dass Wahrzeichen der Dolomiten „Die drei Zinnen“ oder aber der Stausee des Marmolada-Gletschers, all diese Sehenswürdigkeiten wurden von uns angefahren und bestaunt.

Aber immer wieder aufs neue begeistert sind die Pässe an denen nun mal kein Weg dran vorbei führt. Das ist auch gut so, denn jeder für sich birgt seinen eigenen Schön-

heiten. Ob Sella - Joch, Grödner - Joch, Passo Falzarego, Pordoi - Joch, Passo Campolongo oder Kreuzbergpass. Jedes Mal wird der Fahrer aufs neue herausgefordert. Unzählige Spitzkehren sorgten dafür das die Reifen gleichmäßig rund abgefahren wurden. Einer der Höhepunkte war aber sicherlich der Passo di Gi-au. Nicht nur wegen der hochgenialen Streckenführung, sondern auch aufgrund der herrlichen Aussicht auf der Passhöhe. Bei schönstem Wetter hatten wir von hier aus Sicht bis zur Bergstation der Seilbahn des Pordoi - Joch.

Vielleicht noch ein paar Besonderheiten der Region. Man sollte immer darauf gefasst sein, dass hinter der nächsten Kurve eine Kuh auf der Straße steht. Die nehmen keine Rücksicht auf uns Motorradfahrer, ganz bestimmt nicht. Ebenso hatte ich das Gefühl, dass sie ihr „Geschäft“ mit Vorliebe auf dem Asphalt erledigen. Aber auch das umfahren der Kuhpfaden kann Spaß machen. Sollte es mal nicht klappen hat der Hintermann halt Pech gehabt.

Ebenso hat der Asphaltbelag so seine Eigenheiten. Viele Strecken befinden sich in einem guten Zustand doch manchmal ist, auch und gerade beim trockenem Zustand, der Belag sehr rutschig. Hier sollte man unbedingt, beim Herhausbeschleunigen aus den Kurven, aufpassen. Die Bevölkerung der Region ist immer freundlich und hilfsbereit. Auch merkt man ganz deutlich das sie sich auf die Belange von uns



Bikern eingestellt haben. Klar bei solch einem herrlichen Bikerparadies. Sie überbrücken damit die Zeit bis der nächste Schnee fällt und uns Biker dann die Skifahrer ablösen.

Viel zu schnell gingen die Tage in Arabba zu Ende. Am Sonntagabend, den 25 Juni, waren wir alle wieder in Markelsheim mit vielen Eindrücken und Erlebnissen. Eins ist gewiss wir waren nicht zu letzten Mal dort, zumindest ich nicht.

Manfred Koch

Kontaktadressen:

1. Vorstand: Manny Koch
Bildstr. 8, 97980 Bad MGH-Markelsheim,
Tel./Fax: 07931/44181 od. 0172/7627452
2. Vorstand: Alexander Kemmer
St. Kilian-Str. 12, 97980 Bad MGH-Markelsheim, Tel.: 07931/42430
Homepage: <http://members.aol.com/mofreunde/index.html>
eMail: MannyKochMarkels@aol.com





Das Regionalbüro Sachsen möchte sich vorstellen

Mein Name ist Klaus Kunath, bin 1941 in Dresden geboren, verheiratet und habe 2 Kinder, welche inzwischen Erwachsene sind. Seit 40 Jahren fahre ich Motorrad, nun bereits mit der 6. Maschine. Derzeit fahre ich eine Yamaha XJ 900 S, in der Garage steht noch eine zugelassene BMW R20. Von 1964 bis 1972 habe ich Motorradrallyesport betrieben. Danach organisierte ich noch 11 Motorradtreffen.

Seit 1972 bis 1999 begleitete ich verschiedene Leitungspositionen in 2 Motorradclubs hier in Dresden. Von Beruf bin ich Bau- und Möbeltischler sowie Glaser.

Klaus Kunath



Hallo Babs,
Eigentlich will ich nur einen Tip loswerden:
(sofern es unter den BVDM'ler nicht schon bekannt ist)

Ich habe ein recht wirksames Mittel zum Entfernen von Kratzern von Helm-Visieren gefunden. Bei meinem Helm „Uvex Dakar“ ließen sich mit handelsüblichem Poliermittel Dir HANDYDISPLAYS tiefe Kratzer aus der Oberfläche des Visiers tadellos entfernen.

Andere Helmhersteller verwenden evtl. andere Materialien für ihre Visiere; deswegen kann ich für die Übertragbarkeit des Tips natürlich nicht garantieren. Aber meine kleine Tube kostete nur zwei Mark, und so wäre es auch bei anderen Visieren allemal einen Versuch wert. Man kann diesen ja an einer unkritischen Stelle des Visiers vornehmen, so daß beim Misslingen kein Schaden entsteht. Verglichen mit dem? manchmal enormen, Preis eines neuen Visiers sind so gleich 50 oder 70 DM gespart.

Rainer Michtl

JHV 2000 - der eiserne Kern ... (Babs B.)

Hallo Babs, ich bin 1979 in einen BVDM-Club eingetreten. Beruf und Familie zwingen mich dann irgendwann, den Club wieder zu verlassen und mein Moped zu verkaufen. Aber die Ziele des BVDM wollte ich weiterhin unterstützen und wurde deshalb Einzelmitglied. Mittlerweile habe ich auch wieder ein Moped. Aber 20 Jahre lang war ich auf keiner JHV. Und ich entschuldige mich auch nicht mit Staubsauger oder Glotzenprogramm sondern mit Null-

Bock-auf-JHV! Und jetzt bin ich auch ein SUPER LUSCHI! Mist! Warum bin ich Depp damals nicht ausgetreten! Dann könnte mich jetzt keine als Luschi beschimpfen!

Also Leute, daß mich bitte jetzt keiner missversteht! Ich bin auch dafür, daß Ihr alle zur JHV kommt - jedenfalls solange sie noch nicht AHM (Annual Head Meeting) heißt - ich war ja mittlerweile auch schon mal da. Was ich bei der Einladung vermisst habe, war die Info, was ist denn da sonst noch los und wann. Auch wenn der harte Kern alles weiß, zu dem gehöre ich aber bislang noch

nicht! Vielleicht stellen die Sauerländer ja im nächsten Jahr neue Meilenstein auf bezüglich Information in der Ballhupe. Ihr habt doch hoffentlich in den vergangenen 20 Jahren nicht schon ALLES ausprobiert und wieder eingestampft!

Viele knitterfreie Motorradkilometer wünscht allen Lesern

Bernhard Reckmann, Troisdorf

Fein, Fein, wenigstens einer der sich „ordentlich angesprochen“ fühlt!!!

Babs, der Zehenlatscher... HähHä

Hallo Babs, hallo Vorstand

wie Ihr von Franz „Waldi“ Waldmann vielleicht schon gehört habt, gibt es im deutschsprachigen Usenet die Newsgruppe de.alt.fan.rrr, in der die Mitglieder der virtuellen „Rockerbande“ RRR (siehe <http://www.rrr.de>) miteinander kommunizieren.

Ein Mitglied unserer virtuellen, aber auf vielen Treffen inzwischen längst real gewordenen Gemeinschaft, Ulf „Hilli“ Hildebrandt, ist vor kurzem bei einem Zusammenstoß mit einem LKW tödlich verunglückt. Eine beachtliche Delegation der RRRs hat auf ausdrückliche Einladung von Hillis Eltern an der Beerdigung teilgenommen. Wer nicht hinkonnte, hat für einen Kranz gespendet. Von diesem Geld sind nach Abzug der Kosten für den Kranz noch deutlich über 1000,- DM übrig, die nach

Rücksprache mit Hillis Vater in einer allen Mopedfahrern nützlichen Weise verwendet werden sollen. Soweit die Vorgeschichte. Derzeit findet (in news.de.alt.fan.rrr) der Vorschlag, von dem Geld den einen oder anderen Meter Leitplanke mit (neuen) Protektoren zu versehen, am meisten Anklang. Daher die Frage an Euch: wo laufen gerade oder in der nächsten Zeit in Zusammenarbeit mit den (und mit Genehmigung der) zuständigen Behörden Protektoraktionen, an die wir RRRler uns mit unserem Scherflein dranhängen könnten. Wie könnte das dann ablaufen?

Wir legen keinen großen Wert auf irgendwelche spezielle Publicity (eine Erwähnung in der Ballhupe würde uns schon reichen :-)), sondern es geht um die Sache.

Vielen Dank für eine baldige Antwort.
Gruß Hans Friedlaender, BVDM-#00242



9. Motorrad-Segnung in Eich

Pfarrer Bernhard Gugerel vom kath. Pfarramt in Gimbsheim bei Worms, gleichzeitig Abonnent Ihrer Zeitung BallHupe war wieder der Veranstalter der Motorrad-Segnung in Eich am 07. Mai 2000 für Fahrer aus Deutschland.

13 000 Biker machten den kleinen Ort Eich zum Daytona Beach. Tausende Zuschauer säumten die Straßen, sogar aus Rom waren Fahrer samt Sozi mit ihren Maschinen an-

gereist. Innerhalb Deutschlands legte Volker Ihm aus Finsterwalde/Brandenburg den weitesten Anfahrtsweg zurück. Vertreten waren auch Motorradgruppen aus Luxemburg und Belgien.

In seiner Predigt gedachte Pfarrer Gugerel all jenen Bikern, die auf den Straßen umkamen, ihr Tod sei Mahnung an die Lebenden, verantwortungsvoll mit den „heißen Öfen“ umzugehen.

Nach der Segnung entliess der Pfarrer die vielen tausend Biker auf einen 54 Kilometer langen Rundkurs, bei dem Vorsitzender Achim Vierheller vom Verein der Motorradfreunde den Startschuss gab. Polizisten

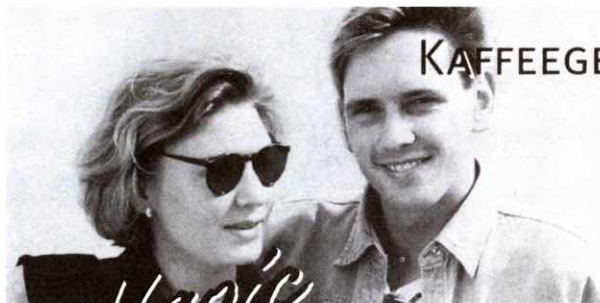
und Sanitäter des Malteser Hilfsdienstes auf Motorrädern, sicherten den Konvoi ab. Nach Rückkehr fand rund um das Pfarrzentrum eine große Bikerfete statt. Vielen Teilnehmern blieb nicht verborgen, dass über die gesamte ganztägige Veranstaltung ein eindrucksvoller Videofilm Fernsehfassung - gedreht wurde.

Länge 45 Minuten - Color - S-VHS - Originalton. Interessenten können diesen Film unter

**Tel.: (0 62 41) 5 23 50 oder
0170 40 82 836**

Preis DM 30,00 incl. Porto

bestellen.



Magic
comfort

KAFFEEGENUSS IN PERFEKTION.

**Der Vollautomat für perfekte Kaffee- und
Espressospezialitäten auf höchstem Niveau.**

- Die digitale Bedienanzeige überwacht elektronisch die gesamte Kaffeezubereitung.
- Die Vorbrühung garantiert höchsten Kaffeegenuss und beste Crema.
- Das Spül- und Reinigungsprogramm bietet den besonderen Komfort.

Saeco®

Saeco Handelsgesellschaft mbH
Hermann-Laur-Str.4 D-78253 Eigeltingen
Tel. 07774/505100 Fax 07774/505297
e-mail: info@saeco.de Internet: www.saeco.de



DM 1.499,-
unverb. Preisempfehlung



Hallo Babs,

wie bereits per e-mail angedroht, kommen jetzt ein Paar Beiträge, die vielleicht in der Ballhupe verwendet werden können. Zum einen handelt es sich um Informationsmaterial über Gehörschutz, welchen ich auch beim Motorradfahren verwenden kann, da diese für solche Tätigkeiten zugelassen sind. Ich habe dieses Merkblatt von einer Ärztin des Arbeitsmedizinischen Dienstes Münster erhalten, mit der freundlichen Genehmigung diese Info auch weiterzugeben. Es ist zwar nicht der Aktuellste Stand, aber immer noch Richtig und Wichtig. Der andere Teil, der Zeitungsausschnitt, ist auch mit freundlicher

Genehmigung zur weiteren Verwendung gedacht. Es kann ja sein, daß aufgrund eines solchen Berichtes auch weitere Treffpunkte ihre Veranstaltungen einer breiteren Öffentlichkeit nahe bringen können und wollen. Wenn dadurch das Bild des Motorradfahrers im Allgemeinen Etwas Positiver zur Geltung kommt, bin ich der Meinung, hiermit auch einen entscheidenden Beitrag PRO Zweirad geleistet zu haben. Natürlich kommt auch wieder Etwas Anregung aus meinen Reihen. Es ist schön und gut, wenn sich die Vertreter der Motorradfahrer/innen mit ein paar Politikern auf irgendwelchen Veranstaltungen sehen lassen, jedoch sollte bei solchen Gelegenheiten mit mehr Nachdruck auch handfeste Zusagen aus allen Parteien erfolgen. Nette Touren mit immen-

sen Wahltaktischen Berechnungen im Hinterkopf unserer Politiker müssen auch zum Nutzen von uns Bikern sein, sonst machen die doch nur, was sie wollen. Nagelt diese Damen und Herren auf zwei Rädern doch auch mal fest mit Aussagen, die in Funk und Fernsehen viel mehr Wirkung zeigen, als nur in der Ballhupe. Auch kann ich nicht verstehen, daß unter den verschiedenen Motorradfahrerverbänden so viel Dickköpfigkeit und Eigenbrötlerei ist. Gemeinsam sind wir doch unschlagbar und das müssen wir den Eurokraten auch zeigen!

Wann hören wir endlich auf, uns gegenseitig zu zerfleischen und nur die eigenen Verbände als einzig richtig und heilig zu preisen, ich hoffe noch in diesem Jahrzehnt, sonst ist es vorbei.

Trotz allem verbleibe ich mit Winterfahrergrüßen

Andreas Hügel

Dienstag, 25. April 2000

Gescher Motorrad-Show für guten Zweck

Benefizveranstaltung an „Route 67“

cs- Gescher. Live-Musik, Motorrad-Show, Tombola, Musik-Truck und Kulinarisches aus der Nordsee – zum Oster-event an der „Route 67“ führen die Veranstalter ganz schön was auf, und viele Kradfahrer zum Motorradtreffpunkt. Zumindest gestern und am Karsamstag steuerten die Biker die „Route 67“ in Scharen an. Am Ostersonntag hingegen trübte anhaltender Regen die Hoffnungen von Route-Gastronomie-Marketingagentur CATS. Deshalb verlängerten sie die Benefizveranstaltung um einen Tag und überreichten gestern den Erlös an Horst Thomas vom Verein „Fortschritt“, der sich für Kinder mit Gehirnschäden einsetzt.

Mit so viel Hilfsbereitschaft hatte Thomas Horst am Osterwochenende bei der „Route 67“ gar nicht gerechnet. Binnen zwei Wochen hatten Martin Poslednik und Thomas Horst ein beachtliches Rahmenprogramm auf die Beine gestellt. So traten zwölf Bands auf der Bühne des Sylt-Trucks auf. Darunter auch die siebenköpfige Gruppe „Evocator“ aus Recklinghausen. Deren Leadsänger Bobbel Artmann betitelte: „Wir haben erst in der Benefizveranstaltung gehört und sofort zugesagt.“ Der Keyboarder der Truppe, selbst Motorradfahrer, hatte den Kontakt hergestellt. Thomas Horst war begeistert über die spontane Unterstützung. „Es ist das er-

ste Mal, dass ein solches Fest zu Gunsten unseres Vereines von anderen ausgerichtet wird. Das riesige Engagement bestärkt uns in unserer Arbeit.“

Seit sieben Jahren engagiert sich der Münsteraner für motorisiert sich für deren Förderung nach der Methode des ungarischen Arztes Pető. Obwohl die Therapie deutliche Erfolge noch nicht anerkannt, erklärte Horst und seine Mitstreiter bauten deshalb in Münster ein eigenes Therapiezentrum auf. Mark aus Spenden aufbringen. Die Krankenkassen übernehmen die Kosten für eine solche Behandlung noch nicht.



Für „eine unterstützenswerte Sache“ halten Egon Horn und Lothar Scherer (v.l.) die Arbeit des Vereins „Fortschritt“, der sich für Kinder mit Gehirnschäden einsetzt. Foto: Christoph Schnurpfeil

Umso wichtiger sei die finanzielle Hilfe durch Veranstaltungen wie die an der „Route 67“. Martin Poslednik, seit 1994 betriebl. engagierte sich schon mehrfach für den guten Zweck, etwa für die Kinderkrebshilfe oder für Kinder, die auf die Dialyse angewiesen sind. Und auch seine Gäste finden die Idee prima. Die Biker Lothar Scherer und Egon Horn aus Bocholt be-

suchten den Treff als Stammgäste. Als sie ihre Yamaha und BMW neben den anderen Maschinen abgestellt hatten, verneigten sie sich erstmalig gewöhnliche Angebot. Am Stand von „Fortschritt“ zeigten sie sich über die Arbeit des Vereins beeindruckt. „Das ist wirklich eine unterstützenswerte Sache“, meinte Scherer. Und nicht nur das. Mit attraktiven Gewinnchancen bei der

belohnten Tombola die Initiatoren die Spende für den guten Zweck. Auf eine Woche Sylt freut sich nun Thomas Segberg aus Gescher.



Hallo Babs,

hier noch eine **Adressänderung**. Auf der Vorstandssitzung wurde ich als Koordinator für Regionalbüros eingesetzt, da Golo doch mit einigen anderen Aufgaben bereits voll ausgelastet ist.

Koordinator Regionalbüros

Hans-Joachim Griesbach
Friedenheimer Str. 64
80686 München

Tel. (089) 58 92 99 55

Fax (089) 54 66 25 96

eMail hajo.griesbach@t-online.de

Gruß HaJo

BVDM-Handbuch

in den 90er Jahren erstellte Jörg Riepenhusen ein BVDM-Handbuch für aktive Mitglieder, Referenten und Vorstandsmitglieder heraus. Ich habe jetzt die entsprechenden Unterlagen hier und bin dabei das Handbuch von grundauf zu überarbeiten um es auf einen aktuellen Stand zu bringen.

Eine Verteilerliste habe ich hier, die aber wohl nicht mehr so ganz auf den aktuellen Stand sein dürfte. Hiermit bitte ich um eine Rückmeldung von allen, die dieses BVDM-Handbuch besitzen, an

Hans-Joachim Griesbach
Friedenheimer Str. 64
80686 München
Tel. (089) 58 92 99 55
Fax (089) 54 66 25 96
eMail hajo.griesbach@t-online.de

Mit Bikergruß HaJo

Übrigens gibt es ein neues Regionalbüro: Regionalbüro Sachsen

Klaus Kunath

Zschertnitzer Str. 52
01219 Dresden
Tel.: 0351/476 42 40

Restaurant · Biergarten · Saal
Zeltmöglichkeit · Gästezimmer
Motorradtouren · Tourenbegleitung



**Landgasthaus
Niemann**



Empfohlen von "Motorrad Reisen" und "Tourenfahrer"

Haferbachstr. 45 · Lage-Kachtenhausen

Tel. 0 52 32 / 7 11 60 · Fax 97 07 35

e-mail: landgasthaus-niemann@online.de

Internet: www.landgasthaus-niemann.de



Gardasee

Mitte Mai überlege ich, wo ich in diesem Jahr meinen Sommerurlaub verbringen möchte. Im Freundeskreis nachgefragt, fängt es schon damit an, daß jeder in einer anderen Zeit seinen Urlaub nehmen muss. Somit überprüfe ich mal meinen Terminkalender, aus dem sich fast der ganze Monat Juli ohne dienstliche und private Termine hervorhebt, womit sich meine geplanten drei Wochen Sommerurlaub in die Zeit von vier vorgegebenen Wochen fallen sollen. Zudem schwebt mir nach Jahren wieder einmal eine ruhige Zeit zur Erholung vor, in welcher ich gerne noch ein paar schöne Stunden auf dem Motorrad verbringen möchte.

Erst Mitte Juni ruft mich ein guter Freund an und sagt, daß er sich in seiner Urlaubsplanung etwas vertan hat und sein Urlaub in der Zeit von 10.-28.07. liegt. „Das Passt!“ sage ich. Da fügte er noch hinzu, daß er wieder einmal mit dem Motorrad an den Gardasee fahren will. „An den Gardasee?“ dachte ich, da war ich doch schon mal, aber das ist mittlerweile fast 7 Jahre her. Ich sagte erst einmal zu, beendete das Gespräch und legte den Hörer auf.

Erinnerungen wurden in mir wach, 1993 meine erste Honda, das erste neue Motorrad. Der erste Urlaub mit dem Motorrad, mit drei Jungs, mit denen ich bis dahin drei oder viermal eine Tages-tour gemacht hatte. Genau dorthin soll es wieder gehen, mit einem von den Dreien, welcher Heute zu meinen besten Freunden gehört. Die Begeisterung für diesen Urlaub steigt mit den Erinnerungen.

Einige Personen, die mich fragten, wo ich denn meinen Urlaub verbringe, reagierten nach meiner Antwort mit Aussagen wie: „fällt Dir nichts besseres ein? Motorradfahrer sind so einfaßlos. Es gibt

so schöne Flecken zum Motorradfahren.“, u.s.w.

Gerade da wurde mein Entschluss gefestigt. Im Internet forderte ich beim ADAC neueste Karten und Informationen an, welche „Extra für Motorradfahrer zugeschnitten sind.“ Meiner Meinung nach sind wenig Informationen brauchbar, der Kartenmaßstab viel zu groß um wirklich interessante Strecken zu finden (die ausgeschilderten Orte waren auf den Karten nicht eingetragen und die auf der Karte eingetragenen Orte nicht ausgeschildert). Außer ein paar Zusatzinformationen (z.B. Maut und Streckenpreise für Motorradfahrer) sind diese Unterlagen von und für Autofahrer gemacht.

Wir trafen uns am Montag morgen um 7.00 Uhr an einer Tankstelle um die Anreise zu unserem Zielort Malcesine, in dem wir auf einem Campingplatz einen Wohnwagen gemietet haben, anzutreten. Es war mein erster Urlaubstag und der Himmel verhiß uns keinen trockene Anreise. Nach etwa 80 km Fahrt begann es zu Regnen, welches sich bis auf ein paar kurze Unterbrechungen für die nächsten 12 Stunden fortsetzen sollte. Da wir bei dem „tollen“ Wetter uns unseren ersten Urlaubstag nicht ganz vermiesen lassen wollten und meideten ab Kempten, soweit wie möglich, die Autobahn. Der erste Tag am Urlaubsort wurde dementsprechend, außer dem benötigten Einkauf, vor allem zum Trocknen der Kleidung genutzt.

Den Rest der Zeit verbrachten wir damit, das italienische Leben zu genießen (z.B. in Riva in Cafe's zu sitzen, Cappuccino's zu trinken, Eis und viele andere typisch italienischen Gaumenfreuden zu konsumieren). Dabei beobachteten wir das Leben auf der Straße und das italienische Flair. Zudem kamen natürlich einige Touren mit dem Motorrad, die ich gerne etwas aufgliedere von der Fahrt her weniger anspruchsvoll, aber einen Besuch

wert ist Verona. Mit seiner schönen Altstadt und natürlich der im Zentrum stehenden Arena. Leider haben wir, während der diesjährigen „Verdi Wochen“ keine Karten bekommen.

Natürlich gehören zu einer Stadtbesichtigung in Verona auch die Häuser von Julia (ital. Giuletta) und Romeo, deren Geschichte William Shakespeare (1564-1616) zur Vorlage seines gleichnamigen Dramas diente. Leider ist vom Charme und Romantik des kleinen Innenhofes mit dem Balkon der Julia, einiges durch Schmierereien an den Wänden verloren gegangen.

Schön anzuschauen ist auch der „Platz der Herren“ (Palazzo il signore).

Eine schöne Fahrt über die Höhen des Ostufers. Von Torbolé aus dem Talkessel des Gardasees in Richtung Mori. Von Mori nach San Giacomo und über den Monte Baldo nach Garda. Diese Strecke ist nicht sehr lang, bietet aber einen sehr schönen Ausblick und man ist durch teilweise sehr enge Straße nicht schnell befahrbar. Zudem liegt häufig Dreck auf der Fahrbahn und zeitweise kommt es vor, daß eine oder mehrere Kühe, (natürlich meistens hinter einer Kurve!) stehen.

Landschaftlich schön anzusehen ist die Strecke nach Madonna di Campiglio. Von der Route ab gehen öfter Abzweigung in einzelne klein Täler, leider war es uns aus zeitlichen Gründen nicht möglich, uns dort umzuschauen. Von Riva vorbei am Lago di Tenno (der in verschiedenen Blautönen glitzert) bis Fivie. Dann immer in Richtung Madonna di Campiglio (immer bergauf!). Bei einem wolkenlosen Himmel und strahlendem Sonnenschein hatten wir auf 1682 m einen wundervollen Ausblick auf die schneebedeckten Gipfel des 2104 m hohen Monte Spinale.



Wer es gerne mit dem Motorrad zügiger angehen lässt, sollte sich in Richtung Brescia halten. Am Lago di Ledro vorbei immer zum Lago d'Idro. Von hier aus über Odolo und jetzt mindestens einen Gang runter schalten! Die Strecke nach Caino ist eine super ausgebaute Straße mit einer Kurve an der anderen auf den Monte Pino (806 m). Allerdings sollte man ab und zu in den Spiegel schauen, es könnte nämlich passieren, daß gerade ein Italiener „hanging off“ auf einer Yamaha R1 von hinten angeschossen kommt. Auf der Spitze des Monte Pinos ist ein Treffpunkt für Motorradfahrer. Hier kann man erkennen, daß es auch in Italien (im Gegensatz zu denen Fahrern auf den anderen Stra-

ßen) Lederkombi's gibt. Hier tummeln sich vor allem Sportler wie Yamahas R1 und R6, Hondas CBR 900/600 und natürlich die Lokalmatadoren Ducatis 916/996. Die Straße bergab nach Caino ist ähnlich der Strecke zuvor.

Empfehlenswert ist auch eine super enge Serpentinstraße, welche von Caldonazzo (ca. 30 km südöstlich von Trento) über den Monte Rovere in Richtung Lavarone führt. Diese Straße ist sozusagen in den Fels gebaut und man hat von dort aus einen herrlichen Ausblick über den Lago di Caldonazzo und die umliegenden Ortschaften. Diese Strecke ist lei-

der so eng und steil, das nur „Adrenalin-junkies“ hier anhalten um Fotos zu machen.

Fazit:

Ich hatte einen schönen und erholsamen Urlaub, mit sehr schönen Motorradtouren, so wie ich es mir vorweg vorgestellt hatte. Zudem werde ich, zwar nicht gleich nächstes Jahr, wieder einmal mit dem Motorrad an den Gardasee fahren, auch wenn dies in anderer Leute Augen „einfallslos und langweilig“ ist.

Frank



Telefonisch auch erreichbar
unter 0177 - 5 32 20 40

Ihr Gespann- Spezialist zwischen München und Bodensee

Heddingham

Sidecars Stützpunkt Süd

Wir sind Kooperatives Mitglied im BVDM und Mitglied im BVHK

Rufen Sie uns doch einfach mal an,
vereinbaren Sie einen persönlichen Beratungstermin.

Adresse: Hauptstraße 33, 86859 Holzhausen

RECHTSHABER

Deutsche Verkehrsteilnehmer sind nicht nur gute Fahrzeuglenker, sondern häufig auch mit pädagogischen Fähigkeiten und entsprechendem Durchsetzungswillen ausgestattet. Wohin das im Einzelfall führen kann, zeigt die folgende Geschichte.

Wilhelm Brause hat Feierabend, einen stressigen Arbeitstag hinter sich und will mit seiner Enduro nur noch nach Hause. Allein die verstopfte Innenstadt hindert ihn an einem schnellen Vorwärtkommen. Vor jeder Ampel staut sich der Verkehr, und Brause hat die Geduld nicht, sich hinten anzustellen. Also: Blinker links, über die durchgezogene Mittellinie auf die Gegenfahrbahn und vorbei an dem stehenden Blech.

Auch die Nerven des Autofahrers Bulli Bullmann sind angespannt. Er hat nur leider

nicht die Möglichkeit, mit seinem Zweispurfahrzeug am Stau vorbei zu fahren. Er hört von hinten das Gepolter des Enduroeintopfs, der im Begriff ist, an ihm vorbei zu ziehen. Bullmann reißen die Nerven: „Das ist doch verboten!“ Und weil das so ist, muss dem Gesetzes(ver)brecher das auch gezeigt werden. Bullmann zieht, kurz bevor Brause neben ihm ist, ebenfalls nach links und zwingt den Mopedfahrer zur Vollbremsung und zum Ausweichen in den herannahenden Gegenverkehr. Um Dreitaigesbarthaaresbreite kann Brause einen Zusammenstoß verhindern.

Was meint nun der freundliche Verkehrsrichter, dem dieses Lehrstück deutscher Tugend von der Staatsanwaltschaft zur Kenntnis gereicht wurde.

Zunächst einmal der Kandidat Nr. 1, Brause. Überholen und dabei die durchgezogene Linie überfahren: Macht DM 150,00 und der Kandidat erhält 4 Punkte - zur Gedächtnisstütze, damit er sich künftig an die Regeln hält.

Nun zu Bullmann: Hier schaut das Auge des Richters gern ins Strafgesetzbuch (StGB). Im günstigsten (!) Falle wird Bull-

mann unterstellt, er habe sich rücksichtslos bei einem Überholvorgang verhalten. Der Tarif dafür liegt bei maximal 5 Jahre Freiheitsentzug. Der zusätzliche Entzug der Fahrerlaubnis ist dann „nur“ noch eine Nebenfolge dieser Straftat.

Da hilft es auch nicht, daß Bullmann sich zu rechtfertigen versucht, indem er vorträgt, irgend jemand müsse Brause ob seines verkehrswidrigen Verhaltens doch maßregeln. Das ist ausschließlich der Job des Herrn Polizeipräsidenten und nicht der eines Selbstjustitiars.

Ganz klar, dem Brause gehört auf die Gas-hand geklopft. Aber bitteschön nicht mit einer den Leib und das Leben gefährdenden Behandlung.

Es gibt zahlreiche Varianten dieses Falles: Nötigung des Dauer-Linksfahrers oder des Dränglers beim Spurwechsel, Erzwingen der Vorfahrt und so fort. Das Fehlverhalten eines Verkehrsteilnehmers rechtfertigt jedoch in keinem Fall das leider häufig zu beobachtende Oberlehrerverhalten in der beschriebenen Art.

Wer die Nerven nicht hat, auch mal über rüpelhaftes Benehmen anderer schlicht hinweg zu sehen, sollte die Dienste öffentlich-rechtlicher Transportunternehmen in Anspruch nehmen.

Noch Fragen dazu?

Anruf, eMail oder Kurzmitteilung an den Verfasser genügt.

Fahrt vorsichtig, liebe Freunde.

Rechtsanwalt Carsten R. Hoenig,
Pestalozzistraße 66, 10627 Berlin;
eMail: hoenig@hoenig-jula.de
Tel.: 030 - 327 02 880,
Fax: 030 - 327 02 881



Minotel Hollenstedter Hof

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

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

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

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



§ Überraschung §

Der Bundesgerichtshof hat am 22.2.2000 folgenden Fall mit einem in mehrfacher Hinsicht überraschenden Ergebnis entschieden (NZV 2000, 291 f). Es ging um einen Verkehrsunfall im Zusammenhang mit einem Überholmanöver.

Graf Gottfried von Gluffke tuckert am späten Abend auf seinem Kleinkrafttrad mit etwa 65 km/h auf einer kleinen Landstraße vor sich hin. Die beginnende Altersweisheit hindert Gluffke daran, das Fahrlicht einzuschalten; er meint, trotz Dunkelheit über den erforderlichen Durchblick zu verfügen.

Auch Bulli Bullmann ist auf dem Weg nach Hause - in entgegen gesetzter Richtung. Vor ihm fährt Mütterchen Mü mit vorsichtigen 50 km/h. Bullmann ist es leid, sich das Heck des C-Kadett von Mü anzuschauen, und setzt zum Überholen an. Ebenso wie Gluffke meint er, über genügend Weitsicht zu verfügen; ihm reicht das Abblendlicht seiner S-Klasse für die gefahrenen 80 km/h. Als er etwa in Höhe des Kadett auf der linken Fahrspur war, taucht überraschend Gluffke auf seiner Zwiebacksäge im Scheinwerferkegel vor Bullmanns Nobelkarosse auf. Die Zeit reichte nicht mehr, um abzubremsern oder dem Gluffke auszuweichen.

Gluffke überlebt und verlangt Schadenersatz sowie Schmerzensgeld von Bullmann und dessen Versicherer, stößt dabei auf heftige Gegenwehr. Das zuerst angerufene Landgericht, später auch das Oberlandesgericht weisen seine Klage und die Berufung in voller Höhe ab. Schließlich habe Bullmann den Gluffke gar nicht sehen können, als er unbeleuchtet im Dunkeln seiner Wege fuhr.

Gluffke lies nicht locker und zog vor den BGH. Die hohen Richter schauten erst einmal ins Gesetzbuch und fanden dort § 5 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO): „Überholen darf nur, wer übersehen kann, daß während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist.“ und gleich noch eine passende Norm, den § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO: „Er darf nur so schnell fahren, daß er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann.“

Die Bundesrichter zogen daraus messerscharf den Schluss, daß Bullmann sich hätte vergewissern müssen, daß ihm der Überholweg hindernisfrei zur Verfügung stehe. Hindernis sei dabei jedes Hindernis, auch ein unbeleuchtetes. Der Pflichtverstoß Gluffkes ändere nichts an dem Erfordernis des Überblicks.

Dieses Gebot habe Bullmann jedoch verletzt, als er mit 80 km/h und nur mit Abblendlicht zum Überholen ansetzte. Er konnte unter diesen Umständen nicht übersehen, ob er insgesamt freie Bahn hatte. Im übrigen sei Bullmann zu schnell gefahren: Schon das Berufungsgericht habe festgestellt, Bullmann hätte nur 55 km/h fahren dürfen, um auf ein etwaiges Hindernis rechtzeitig reagieren zu können. Mit dieser geringen Geschwindigkeit hätte er allerdings die 50 km/h schnelle Mü nicht überholen dürfen.

Der BGH merkt dazu noch an, daß Bullmann zu Beginn des Überholvorgangs kurz das Fernlicht hätte anschalten müssen, um sich einen Überblick über den benötigten Überholweg zu verschaffen. Dann hätte er den Gluffke schon gesehen. Die Idee mit der Lichthupe vor einem Überholvorgang ist nicht neu; § 5 Abs. 5 StVO gestattet – außerhalb geschlossener Ortschaften – die Ankündigung des

Überholvorgangs durch kurze „Schall- oder Leuchtzeichen“.

Die knackige Entscheidung des BGH erscheint nicht unrichtig, wenn man berücksichtigt, daß das Überholen eines der unfallträchtigsten Manöver im Straßenverkehr überhaupt ist. Aus diesem Grunde muss der Überholer halt zweihundertprozentig sicherstellen, daß er noch nicht einmal eine Behinderung, erst Recht keine Gefährdung verursacht.

Kann man vor einem Überholvorgang nicht überblicken, was alles auf einen zukommt, muss man es eben lassen. Eigentlich ganz einfach, oder?

Noch Fragen dazu? Anruf, eMail oder Kurzmiteilung an den Verfasser genügt.

Fahrt vorsichtig, liebe Freunde.

Carsten Hoenig



Rechtsanwalt Carsten R. Hoenig
Partner der Kanzlei Hoenig & Julia, Berlin

**Strafrecht
Fahrerlaubnisrecht
Recht der Zweiradfahrer**
(Tätigkeitsschwerpunkte)

Pestalozzistr. 66, 10627 Berlin Charlottenb.
Fon: 030 - 327 02 880 / Fax: 030 - 327 02 881
eMail: hoenig@hoenig-jula.de
Internet: <http://www.hoenig-jula.de>

So geht es weiter: MGI nach der Übernahme durch Aprilia

MOTO GUZZI

Wie Sie sicher alle erfahren haben, wurde im April 2000 in Noale (Venedig) ein Vertrag über den Kauf der MOTO GUZZI S.p.A. sowie der drei Handelsunternehmen MOTO GUZZI France S.a.r.l., MGI Motorcycle GmbH und MOTO GUZZI North America Inc., welche alle 100%ige Tochterunternehmen der MOTO GUZZI Corporation sind, durch Aprilia S.p.A. unterzeichnet.

Die bereits eingeschlagene Linie der Restrukturierung innerhalb der MOTO GUZZI S.p.A. wird auch unter neuer Führung weiterverfolgt. MOTO GUZZI wird dabei als eigenständige Marke - bei gleichzeitiger Nutzung der technologischen und Forschungs- und Entwicklungs-Kompetenzen Aprilias - bestehen bleiben. Und natürlich wird MOTO GUZZI seinen traditionellen Standort in Mandello dell'ario - den „Geburtsort“ aller MOTO GUZZIs - auch in Zukunft beibehalten.

Auch die MGI Motorcycle GmbH wird Ihre Aufgabe als deutscher MOTO GUZZI Importeur weiterhin erfüllen: Als Tochterunternehmen der MOTO GUZZI Corporation wurde MGI ebenfalls zu 100% von der Aprilia S.p.A. übernommen - und wird auch in Zukunft über seine MOTO GUZZI Vertragshändler die traditionsreiche Motorradmarke aus Mandello dell'ario in Deutschland vertreten.

In gewohnt zuverlässiger Weise wird MGI die Marke MOTO GUZZI auch weiterhin am deutschen Markt betreuen. Seit der Übernahme des Imports von MOTO GUZZI Ende 1996 steht die Serviceorientierung dabei für das MGI Team an erster Stelle. Über die Aktivitäten im After Sales Bereich wurde eine sehr hohe Ersatzteilverfügbarkeit erreicht, und auch

über das Engagement im Internet-Bereich wurde mit der MGI-Homepage www.moto-guzzi.com ein professionelles Service-Forum für Guzzisti geschaffen.

Bei über 90% der Ersatzteile kann MGI die Lieferung des bestellten Artikels innerhalb eines Tages garantieren - und so Händler und Endkunden gleichermaßen durch schnellen und professionellen Service überzeugen. Über das Internet hat MGI sich unter www.moto-guzzi.com einen zusätzlichen „direkten Draht“ zu den Guzzisti geschaffen - durch Meinungsforum, Gästebuch und Kundenbetreuung via Internet-Anfrage ist ein unkomplizierter Kontakt von Importeur und Verbraucher möglich geworden.

Geschäftsführer Martin Röth freut sich sehr auf die Zusammenarbeit mit der Aprilia S.p.A., da die Gespräche der letzten Tage die MGI-Führung in Ihren anspruchsvollen Zielen bezüglich Markenpositionierung, Service- und Qualitätsorientierung weiter unterstützt haben.

Als MOTO GUZZI Kunde wird Ihnen durch die Übernahme durch die Aprilia S.p.A. also weiterhin umfassender MGI-Service geboten: Problemfreie Ersatzteilbestellungen über die MOTO GUZZI Vertragspartner in ganz Deutschland und freundliche Kundenbetreuung über unsere Internet-Seiten und den direkten telefonischen Kontakt zum MGI-Team sind so auch in Zukunft gewährleistet.

Ihr MOTO GUZZI Newsletter Team

Gasthof - Hotel

Mayr Wirt

Das Haus mit Tradition im Herzen von Erding.

Ob Sie einen Stop von oder nach Süden einlegen wollen, oder ob Sie einen Ausgangspunkt für Touren in Oberbayern oder nach München suchen, bei uns sind Sie richtig.
(Tourenvorschläge, geführte Touren)

**Gemütliche Bayerische Gastwirtschaft
Schmankerl aus der hauseigenen Metzgerei
Gepflegte Erdinger Biere**

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

**Haager Straße 4 · 85435 Erding
Tel. 0 81 22 / 8 80 92 - 0 · Fax 70 98**



MOTO GUZZI Sommerfest am 22. Juli 2000

- wir danken Ihnen für Ihren zahlreichen Besuch!

Wie bereits seit Mai 2000 im Newsletter angekündigt, feierte die MGI Motorcycle GmbH am 22. Juli 2000 das große MOTO GUZZI Sommerfest. Bei strahlendem Sonnenschein und sommerlichen Temperaturen feierten rund 800 Guzzisti mit MOTO GUZZI Deutschland und seinen Vertragshändlern „Vier Jahre MGI - MOTO GUZZI Deutschland“.

Bereits am Nachmittag wurde das beschauliche Hammelbach im hessischen Odenwald von den Guzzisti erobert: Motorräder aus dem traditionsreichen Werk in Mandello del Lario, wohin das Auge nur blickte... Eine atemberaubenden Anfahrt über die kurvenreichen Landstrassen des Odenwaldes sowie der Anblick der rund um den MGI-Firmensitz geparkten MOTO GUZZIs aus ganz Deutschland dürfte manch einem Guzzisti das Herz noch ein bisschen höher geschlagen haben lassen.

Der Nachmittag verging mit „Benzingsprächen“, Zelte aufbauen und einem Tischen frisch gebrühten italienischen Kaffees aus den Kaffeeautomaten des SAECO-Teams wie im Fluge - für die Abenteuerlustigen unter den Besuchern hatte



das Team von MGI außerdem noch eine abwechslungsreiche Motorrad-Tour durch den schönen Odenwald ausgearbeitet.

Am Abend ging die Party dann so richtig los: Die Odenwälder Band „Headless“ sorgte mit krachigem Cover-Rock für Stimmung. Gute Laune verbreitete auch Moderator Florian, der nicht nur mit witzigen Show-Einlagen begeisterte: Die jüngeren Gäste verzauberte er vor allem mit zu Mo-

torrädern und Hunden geformten Luftballons, die älteren sahen ihn zu fortgeschrittener Stunde als Feuerspucker...

Bei MGI ist man sich nach dem gelungenen Fest einig: Im nächsten Jahr wieder - und, so Geschäftsführer Martin Röth verheißungsvoll, „vielleicht setzen wir im Jahr 2001 noch eins drauf. Wir möchten uns bei unseren Gästen sehr herzlich für Ihren zahlreichen Besuch und die gute Stimmung bedanken - und freuen uns schon jetzt darauf, sie im nächsten Jahr wieder bei uns begrüßen zu dürfen!“

Dem können wir uns nur anschließen...

auf Ihren Besuch beim Sommerfest 2001 freut sich jetzt schon

Ihr MOTO GUZZI Newsletter-Team

Fotos: Babs Berschneider



Ural und Dnepr

Klassische Gespanne & Motorräder aus Russland

Enfield

Die Klassiker aus Indien

Kostenlose INFO jetzt anfordern !!

Kostenlose Anlieferung bundesweit !!!

Finanzierung auch ohne Anzahlung !!

Eigener Ersatzteilkatalog !!

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

HAUBRICH

Udo Haubrich GmbH
Generalimporteur für Deutschland
Blatzheimerstr. 5, 53909 Zulpich

Gespanne ab 5.990,-DM

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

Enfield ab 7.850,- DM

Gut belüftet durch den Sommer *Prima Klima im Motorradhelm*

Wichtiges Kriterium bei der Wahl des richtigen Motorradhelms ist der Tragekomfort. Neben optimalen Dämpfungseigenschaften sollte nicht nur das Design, sondern vor allem die Ausstattung entscheiden: Gute Passform, einfache Bedienung von Helmverschluss und Visiermechanik sowie insbesondere ein einwandfrei funktionierendes Belüftungssystem sorgen dafür, dass ein Helm gerne genutzt wird und nicht zur Ermüdung beiträgt.

Auch der Sportmediziner Dr. Christoph Scholl, einer der bekanntesten Ärzte im Motorrad-Rennsport, bestätigt: „Ein sicherer Motorradhelm muss nicht nur optimal passen, er sollte außerdem leise und in erster Linie gut belüftet sein.“ Da sich alle nach europäischer ECE-Norm geprüften Helme in ihren Dämpfungseigenschaften kaum unterscheiden, sind es Ausstattungsdetails wie ein durchdachtes Belüftungssystem, die einen guten und damit auch sicheren Helm kennzeichnen.

Die meisten Motorradhelme verfügen über verstellbare Lufteinlässe am Kinn und oben auf dem Helm. Sie versorgen den Fahrer permanent mit frischer Luft und halten das Visier beschlagfrei. Die Lüftungsschlitze oder klappen im Mundbereich sind dabei für den Sauerstoffaustausch zuständig und leiten außerdem den Fahrtwind direkt auf die Visierinnenseite. Belüftungsöffnungen oben am Helm schützen gerade bei sommerlichen Temperaturen vor Hitzestau.

Insbesondere beim Klapphelm „N100“ konnte der italienische Helmspezialist Nolan hier neue Maßstäbe setzen: Über den Lüftungsschieber oben am Helm gelangt frische Luft ins Helminnere. Das patentierte Belüftungssystem JSW (Jet-Stream-Wing) verteilt den Fahrtwind, ohne punktuell auszukühlen. Lüftungskappen im Kinn teil sorgen für den Luftaustausch im Mundbereich. Außerdem verringert eine gute Luftzirkulation die Beschlagneigung des Visiers und gewährleistet eine freie Sicht.



Helmkomfort und Sicherheit

Was kennzeichnet einen sicheren Motorradhelm?

Ein guter Helm ist beim Motorradfahren lebenswichtig. Der Sportmediziner Dr. Christoph Scholl, einer der bekanntesten Ärzte im Motorrad-Rennsport, gibt vor diesem Hintergrund Tipps zum Helmkauf.

Herr Dr. Scholl, welche Anforderungen stellen Sie an einen sicheren Motorradhelm? Besonders wichtig für den Schutz des Motorradfahrers ist ein vernünftig sitzender Helm. In Deutschland zugelassene Helme unterscheiden sich in Schutzfunktion und Dämpfungseigenschaften nur wenig. Ein

optimal passender Helm, der zudem leise sowie gut belüftet ist und das Sichtfeld nicht einschränkt, ist das A und O für die persönliche Sicherheit.

Welches Kriterium sollte bei der Wahl des richtigen Helms schlussendlich entscheiden?

Neben der optimalen Passform - der Helm darf weder zu fest sitzen und drücken, noch zu locker sein und beim Aufprall vom Kopf rutschen - ist eine gute Belüftung ausschlaggebend. Da es kaum möglich ist, ei-

nen vollkommen geräuscharmen Helm mit ausreichend Frischluftzufuhr zu produzieren, empfehle ich Ohrstöpsel. Sie filtern störende Fahrgeräusche heraus, ohne die Belüftung zu beeinträchtigen.

Worauf sollte man beim Helmkauf außerdem achten?

Ein verkratztes Visier beeinträchtigt die Sicht. Ein unkomplizierter Visierwechsel und günstige Wechselvisiere vereinfachen den regelmäßigen Tausch.

Die Gothaer Unfall-Versicherung

☐ Neuantrag		Bereits Kunde der Gothaer ☐ nein ☐ ja		Agtr/Orga - Nr.		
Versicherungs-Nr.		Nr. einer bereits bestehenden Versicherung		Marketingschlüssel		
Antragsteller (Name, Vorname)				☐ Männlich ☐ weiblich		☐ ledig /alleinstehend ☐ verheiratet /zus. lebend
Geburtsdatum	Nationalität	Geburtsland	Wohnhaft in D seit	Derzeitiger Beruf / Branche		☐ angestellt ☐ selbstständig ☐ öffentl. Dienst
Anschrift / Straße, Haus-Nr.		LKZ/PLZ		Ort	Ortszusatz	Telefon

Beginn und Ablauf der Versicherung	Versicherungsbeginn (12.00 Uhr) (Tag der Änderung)	Versicherungsablauf (12.00 Uhr) (Stammfälligkeit)	Der Versicherungsvertrag wird zunächst für die vereinbarte Dauer abgeschlossen. er verlängert sich danach stillschweigend um jeweils ein Jahr, sofern er nicht gekündigt wird.
------------------------------------	---	--	--

Angaben zur Beitragszahlung	Einzugsermächtigung (LSV) ☐ wie bisher Die jeweils fälligen Beiträge sollen bis auf Widerruf zu Lasten des folgenden Kontos abgebucht werden.		abweichende Zahlweise ☐ jährlich ☐ 1/2 jährlich ☐ 1/4 jährlich ☐ monatlich (nur bei LSV)
	Konto-Nr.	Kontoinhaber (Vorname, Name - falls nicht Antragsteller)	
	Bankleitzahl	Geldinstitut (Name und Ort)	

Zu versichernde Person (Name, Vorname)	Geboren am	
	Geboren am	
	Geboren am	
	Geboren am	
	Geboren am	

- Invalidität mit verbesserter Gliedertaxe mit Progression, 350%-Staffel. Leistung bei Vollinvalidität. - Kapitalleistung im Todesfall. - erweitertes Unfall-Krankenhaustagegeld mit Genesungsgeld bis 365 Tagen. - Bergungskosten.	50.000 DM	<table border="0"> <tr><td>F</td><td>7,80 DM</td></tr> <tr><td>A</td><td>8,60 DM</td></tr> <tr><td>B</td><td>12,00 DM</td></tr> <tr><td>K</td><td>5,10 DM</td></tr> </table>	F	7,80 DM	A	8,60 DM	B	12,00 DM	K	5,10 DM	Der monatliche Beitrag beträgt entsprechend Meiner beruflichen Tätigkeit *(Siehe unter Gefahrengruppen) Monatliche Beitragsrate Einschließlich 7% Ratenzuschlag Und gesetzlicher Versicherungs-Steuer (z.Zt. 15%)
	F		7,80 DM								
	A		8,60 DM								
	B		12,00 DM								
	K		5,10 DM								
175.000 DM											
20.000 DM											
25 DM (in den ersten 10 Tagen verdoppelt)											
5.000 DM											

Gefahrengruppen

- F: Weibliche Personen ohne körperliche Berufstätigkeit
A: Weibliche Personen mit körperlicher Berufstätigkeit, auch wenn nur gelegentlich
Männliche Personen ohne körperliche Berufstätigkeit
B: Männliche Personen mit körperlicher Berufstätigkeit, auch wenn nur gelegentlich
K: Kinder bis 15 Jahren

Hatte die zu versichernde Person in den letzten 5 Jahren Unfälle, leidet oder litt sie an Krankheiten / Gebrechen? (Wenn ja, bitte Beiblatt beifügen) ☐ nein ☐ ja	Werden wegen Kurzsichtigkeit Augengläser mit einer Stärke von mehr als minus 8 Dioptrin getragen? ☐ nein ☐ ja
---	---

Widerrufsrecht des Antragstellers bei einer neuen Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr: Mir ist bekannt, daß ich innerhalb einer Frist von 14 Tagen ab Unterzeichnung des Antrages meine auf diese Änderung gerichtete Willenserklärung gegenüber dem Versicherer schriftlich widerrufen kann, auch wenn dieser den Antrag bereits angenommen hat. Die Frist beginnt mit dieser Belehrung über mein Widerrufsrecht und deren Bestätigung durch meine Unterschrift. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Das Widerrufsrecht besteht nicht, wenn und soweit der Versicherer mir auf diesen Wunsch sofortigen Versicherungsschutz gewährt oder wenn die Versicherung nach dem Inhalt des Antrages für meine bereits ausgeübte gewerbliche oder selbstständige berufliche Tätigkeit bestimmt ist. Schlußerklärung des Antragstellers: Die gegenseitigen Rechte und Pflichten richten sich nach diesem Antrag, von dem mir bei Antragsstellung eine Durchschrift ausgehändigt wird, der Gothaer Versicherungsbank sowie nach den Versicherungsbedingungen, die den jeweils beantragten Änderungen sowie dem bisherigen Versicherungsverhältnis Zugrundelegen. Besondere Vereinbarungen wurden nicht getroffen und mündliche Zusagen nicht gegeben. Ich halte mich an meinen Antrag einen Monat gebunden.	Ort, Datum: Antragstellung: Unterschrift des Antragstellers Kontoinhaber: Unterschrift, falls nicht Antragsteller
---	---

Mit Nolan-Jet-Helmen durch den Sommer flitzen:

Rollerfahren mit kühlem Kopf

Sommerzeit ist Rollerzeit: Warmes Wetter und lange Abende in den Innenstädten locken auf die Zweirad-Flitzer. Wer das Fahren an der frischen Luft so richtig genießen will, setzt sich mit Jet-Helm auf den Roller. Der italienische Helmhersteller Nolan bietet seit Jahren eine große Auswahl dieser „coolen“ Sommerhelme an, die nicht nur von Rollerfahrern genutzt werden: Auch Fahrer größerer Bikes setzen in den Sommermonaten auf die luftigeren Nolan-Helme.

Der Nolan N 30 ist inzwischen ein Klassiker unter den Jet-Helmen für Rollerfahrer. Es gibt ihn in allen gängigen Größen zwischen XS und XL, in vielen Farben zwischen glänzend weiß und mattschwarz, einfarbig oder

mit Grafik-Elementen. Die Velours-gefütterte Polsterung unter der Lexan-Außenschale liegt eng an, so werden Fahrgeräusche gedämpft. Belüftungskanäle in der EPS-Innenschale sorgen dafür, dass die Frischluft im Helm zirkuliert. Vorteilhaft für Fahrten in der Sonne: Das kratzfeste Visier ist serienmäßig mit 15 Prozent Tönung versehen. Stärker getönte Visiere können zugekauft werden. Ein Sonnenschild dämpft zusätzlich den Lichteinfall von oben. Visier und Sonnenschild lassen sich leicht abnehmen. Der N 30 erfüllt wie alle Jet-Helme von Nolan die Sicherheitsnorm ECE 22-04.

Auch für Fahrer größerer Motorräder bieten sich Jet-Helme als sommerliche Alternative an. Wer einfach das Visier hoch-

klappt, dem weht der Fahrtwind und vielleicht manches Insekt in die Augen. Das trübt den Blick, mindestens aber den Fahrspaß. Mit dem Nolan N 40 fährt es sich dagegen wesentlich bequemer. Der Helm bietet denselben Komfort wie sein „kleiner Bruder“, er ist aber etwas kompakter, sitzt straffer und lässt höhere Geschwindigkeiten zu. Wegen dieser Verbindung von Sicherheit und Komfort wurde der Nolan N 40 im April 2000 von der bekannten Zeitschrift „Motorradfahrer“ empfohlen. Er ist der ideale Jet-Helm für alle Biker, die mit kühlem Kopf durch die warme Jahreszeit fahren wollen.

Nolan Klapphelm „N100“

Neu entwickelter Klappmechanismus sorgt für noch mehr Tragekomfort

Auf dem mittlerweile boomenden Markt für Klapphelme setzt der italienische Helmspezialist Nolan aus Brembate di Sopra bei Bergamo neue Akzente: Mit seinem innovativen Öffnungsmechanismus hebt sich der „N100“ deutlich von anderen Markenprodukten ab. Einfache Bedienung sowie beste aerodynamische und akustische Eigenschaften machen ihn zu einem hochwertigen Allroundhelm.

Das neuartige Öffnungssystem des „N100“ verfügt über einige Funktionen, die den Tragekomfort eines Klapphelms um ein Vielfaches erhöhen: Beim Aufklappen wird das Kinnstück des Helms durch eine elliptische Drehbewegung an der höchsten Stelle wieder nach unten abgesenkt. Im Gegensatz zu anderen Klapphelmen reduziert sich so der frontale Luftwiderstand und die Helmklappe wird gleichzeitig fest und stabil arretiert. Die beiden Drucktasten zur Öffnung des Helms sind unten am Helm angebracht und auch mit Handschuhen bequem und einfach zu bedienen. Auf optimale Aerodynamik, niedriges Geräuschniveau und eine einfache Handha-

bung wurde nicht nur bei der Entwicklung des Klappmechanismus geachtet. Auch das Belüftungssystem des „N100“ weist einige Extras auf: Alle Lufteinlässe sind weitestgehend in die Helmschale integriert. Der mit einer Hand leicht bedienbare Belüftungsschieber oben am Helm ist zweistufig verstellbar und mit dem patentierten Belüftungssystem JSW (Jet-Stream-Wing) ausgerüstet, das eine ausgewogene Luftzirkulation garantiert, ohne punktuell auszukühlen. Lüftungsklappen am Kinnstück leiten den Fahrtwind auf die Visierinnenseite und verringern die Beschlagneigung. Im Mundbereich sorgen Lüftungsschlitze für einen Luftaustausch.

Das Visier des „N100“ ist kratzfest beschichtet und verfügt serienmäßig über kleine Stecker für das beschlaghemmende Pinlock-Innenvisier. Die sehr stabil konzipierte Rasterung des Visiermechanismus ist in mehreren Stufen verstellbar. Seitlich angebrachte Schnellwechsellplatten ermöglichen einen unkomplizierten Visiertausch ohne Werkzeug.

Der „N100“ hat eine thermoplastische Helmschale aus Lexan und erfüllt die aktuelle europäische Prüfnorm ECE 22-04. Neben einer erstklassigen Verarbeitung wartet er mit vielen hochwertigen Ausstattungsdetails auf:

Der von Nolan entwickelte Microlock-Patentverschluss mit Schiebetaste und Rasterung macht eine individuelle Anpassung der Kinnriemenlänge möglich. Innen ist der „N100“ mit hochwertigen, atmungsaktiven Stoffen ausgepolstert. Der gerade Helm ist in den Größen XS bis XXL zu haben.

Klassisch einfarbig gibt es den „N100“ als Modell „Trend“ für 439 Mark in schwarz, anthrazit, weiss und grün. Der mit Kinnriemenpolster aus Leder ausgestattete „N100 Classic“ kostet 479 Mark und ist in blau, rot, weinrot und silbererhältlich. Dabei sind alle Komponenten des „N100 Classic“ lackiert. Atemmaske und Windabweiser, beide abnehmbar, sind im Preis inbegriffen.

Ganz schön trocken!

Mit der Harley-Davidson Rainwear trotzen Biker dem schlechten Wetter

Bei Sonnenschein und angenehmen Temperaturen auf einer Harley-Davidson durch die Landschaft cruisen und sich den Wind um die Nase wehen lassen - was kann entspannender sein? Doch für das Wetter gibt es bekanntlich keine Garantie nur angepasste Kleidung.

Speziell für Harley-Davidson Fahrer wurde der One Piece Rainslicker II entwickelt. Mit einem hitzeresistenten Nomex® Einsatz am rechten inneren Hosenbein bietet diese Regenkombi optimalen Schutz vor dem heißen Auspuff. Die doppelt verstärkte Sitzfläche garantiert Langlebigkeit, und ein umlaufender 3M® Reflexstreifen erhöht die passive Sicherheit. Der klassisch schwarze Rainslicker II mit Bar & Shield Logo auf der Brust ist in den Größen XXS bis XXXL erhältlich, der UVP beträgt 125,- DM/ÖS 911,-.

In den Farben schwarz, orange und grau präsentiert sich das Rainshielder Jacket, mit Harley-Davidson Schriftzug auf dem Rücken und Custom Bar & Shield Logo vorn. Reflexstreifen über Brust und Rücken garantieren, dass Fahrer und Sozius im Dunkeln besser gesehen werden. Damit jeder die passende Größe findet, ist das Rainshielder Jacket in XS bis XXXL erhältlich (UVP 156,- DM/ÖS 1.139,-). Um perfekten Regenschutz zu erzielen, kann diese schicke Jacke mit den Rainshielder Pants kombiniert werden. Die Rainwear aus der European Motor-Clothes® Kollektion wird nur über autorisierte Harley-Davidson Händler vertrieben.



SMC führte motorradfreundliche Idee auf der Via Nordica Messe im Juni 2000 vor

Der schwedische Motorradfahrerverband SMC hatte auf der Via Nordica Messe einen großen Schaukasten, der eine Schutzbarriere aus Draht, die teilweise mit einer motorradfreundlichen Vorrichtung ummantelt war, und ein Video mit einer computergesteuerten Simulation eines Motorradunfalls auf eine Schutzbarriere aus Draht enthielt. Die Ausstellung war hauptsächlich für Experten: Politiker, Beamten der Straßensicherheitsbehörden, Straßenbaumeister und viele mehr aus ganz Skandinavien. Während der drei Tage konnte der SMC mehr als 100 Exemplare des FEMA Berichtes Leitplanken und Motorradfahrer an Amtspersonen der fünf nordischen Länder ausgeben. Der Bericht wurde auch an das Verkehrskomitee des schwedischen Parlamentes verschickt. Der SMC wurde eingeladen, Crash-Tests mit Draht-Schutzbarrieren mit und ohne Vorrichtung versehen beizuwohnen, die vom VTI, dem Haupt-Forschungsinstitut für Straßensicherheit in Schweden durchgeführt werden. Verschiedene Personen der Vägverket, der Straßensicherheitsbehörde in Schweden,

kamen, um sich zu informieren und Kontakte für eine zukünftige Zusammenarbeit und andere Belange zu knüpfen. Andere Personen von Vägverket hatten negative Anmerkungen zur Straßensicherheit für Motorradfahrer zu machen. Sie waren der Meinung, dass, wenn die Gesellschaft das Leben von zehn Autofahrern retten könne, das schon einen toten Motorradfahrer wert sei! Das Geld und die Zeit, die der SMC in diese Messe investiert hat, war es wirklich wert, wenn man die geknüpften Kontakte betrachtet, die erreichte Publicity, den Schwerpunkt, den der SMC auf Straßensicherheit für Motorradfahrer setzte und auch die Tatsache, dass der SMC bei den richtigen Gruppen Glaubwürdigkeit erlangen konnte
ENDE

von Patrik Ericsson, SMC
Juli 2000
Übersetzung: Heike Weller

Metzeler ME Z4 Y für Yamaha FZS 600

Der sportliche Tourenreifen ist für die erfolgreiche Fazer homologiert

Fahrer einer Yamaha FZS 600 Fazer dürfen sich freuen: Ab sofort können sie ihr Motorrad mit der Metzeler-Paarung ME Z4 Front / ME Z4 Y ausrüsten. Der bewährte Tourensportreifen mit 0°-Stahlgürtel an Vorder- und Hinterrad verbindet erstklassigen Komfort, viel Grip und hohe Laufleistung mit einem spürbaren Plus an Lenkpräzision und Fahrstabilität.

Für das derzeit beliebteste Yamaha-Modell - mit 2.963 Neuzulassungen allein im ersten Halbjahr 2000 belegt die Fazer Platz fünf in der modellbezogenen Zulassungsstatistik - sind die Metzeler-Pneus in den Dimensionen 1 10/70 ZR 17 54W TL (vorn) und 160/60 ZR 17 (69W) TL (hinten) lieferbar.

Die Umrüstung auf den ME Z4 bereitet keinerlei Schwierigkeiten, denn die Metzeler-Paarung muss nicht in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden - es genügt das Mitführen der nun vorliegenden Freigabebescheinigung. Die erhält der Motorradfahrer ganz einfach per „Fax on Demand“ unter der Rufnummer 089/6663 2223. Die angeforderten Dokumente sendet Metzeler umgehend und kostenlos an das heimische Faxgerät.



Metzeler Breitreifen, die Zweite

Der ME 880 ist jetzt auch in der Dimension 240/50 R 16 lieferbar und erweitert das Einsatzgebiet der Cruiser-Line erheblich.

Der zu Beginn des Jahres vorgestellte Cruiser-Reifen vom Typ ME 880 in der Dimension 240/40 R18 hat Zuwachs bekommen: Ab sofort bietet Metzeler sein breitestes Stück auch in der Dimension 240/50 R 16 M/C 84V TL an.

Damit erweitert der Münchner Hersteller das Einsatzgebiet des weltweit breitesten Motorradreifens erheblich. Von der neuen Dimension profitieren besonders die Harley-Davidson Custom-Bikes, denn 16 Zoll große Hinterräder haben bei Harley-Davidson Tradition. Die klassischen V-Twins aus Milwaukee sind das bevorzugte Objekt der Customizer, aber auch zahlreiche Eigenbauten setzen auf den genannten Raddurchmesser. Zu den wichtigsten Styling-Elementen zählt hierbei ein extrabreiter Pneu, den Metzeler nun in Gestalt des ME 880 liefern kann.

Neben seiner beeindruckenden Optik und dem modernen Profildesign glänzt das jüngste Produkt der Metzeler Cruiser-Line mit den bekannt guten Fahreigenschaften, die nicht zuletzt der modernen Radialbauweise und der von Metzeler entwickelten Stahlgürtel-Technologie zu verdanken sind.





Die MOTO GUZZI Collezione

**Mit der MOTO GUZZI Collezione
präsentiert MOTO GUZZI sportliche
Qualitätsbekleidung;
geschmackvoll, elegant und bestens
verarbeitet.**

In der Lederjacke „Condor“ – selbstverständlich ausgestattet mit CE-Protektoren und Scotchgard® 3M-Ausrüstung – etwa kann der Biker entspannt und sicher dahincruisen und seinen Stolz auf seine MOTO GUZZI zum Ausdruck bringen.
Oder vielleicht ist auch die Baseball-Jacke mit dem großen MOTO GUZZI Logo auf der Rückenpartie dafür geeignet?

Für die wärmere Jahreszeit bietet die MOTO GUZZI Collezione jede Menge interessante Accessoires:

Ein Sweat-Shirt mit gesticktem MOTO GUZZI Schriftzug und Adler auf der Vorderseite, eine große Auswahl an T-Shirt mit kurzen und langen Ärmeln, Polohemden und nicht zuletzt ein original MOTO GUZZI Mechaniker-Overall für die Schrauberwerkstatt daheim.

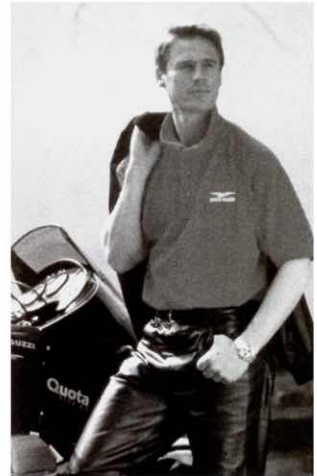
Und auch für „Sie“ dürfte mit den exklusiven „Lady Guzzi“-T-Shirts das Passende dabei sein.

Oder sollte es lieber ein MOTO GUZZI Original-Accessoire sein?

Kein Problem: Motorradbrillen, Bandanas, Multifunktions-Messer, Geldbörsen, Schlüsseletuis und Pins lassen die Herzen echter MOTO GUZZI Fans höher schlagen.

In der original MOTO GUZZI Taschen-Serie lassen sich Bekleidung und Accessoires praktisch und sicher unterbringen - Rucksäcke, Sporttaschen, Gürteltaschen und Tankrucksäcke bieten genug Platz, um Reiseutensilien für eine Wochenendtour mit dem Motorrad angemessen zu verstauen. Ein Highlight in dieser Serie ist der nicht ganz alltägliche Cross-Over Rucksack: Bei ihm werden die Tragegurte gekreuzt über der Brust befestigt, um außergewöhnlichen Tragekomfort und sicheren Halt am Körper zu gewährleisten.

Erhältlich sind Bekleidung (in der Regel Größe S-XXL) und Accessoires der MOTO GUZZI Collezione bei jedem MOTO GUZZI Vertragspartner.



Ulm-Messe im Motorrad-Fieber

vom 27. - 29. Oktober 2000 geht die Zweiradausstellung
Motorrad Ulm in die siebte Runde

Sie ist ein Pflichttermin für die Biker in Deutschlands Süden: die 7. Motorrad Ulm, die vom 27. bis 29. Oktober 2000 wieder reichlich Action und aktuelle Informationen rund ums Thema Motorrad präsentiert. Motorrädern, Bekleidung, Tuning und Zubehör lässt Biker-Hezen höher schlagen und bietet Et was für jeden Geschmack und Geldbeutel. Zahlreiche namhafte Hersteller zeigen neben ihren „Klassikern“ die top-aktuellen Modelle und lassen die Zweirad-Fans von der Motorrad-Saison 2001 träumen. Das vielseitige Angebot an Motorrädern, Gespannen, Rollern, Trikes, Bekleidung, Tuning und Zubehör lässt Biker-Hezen höher schlagen und bietet Etwas für jeden Geschmack und Geldbeutel. Zahlreiche namhafte Hersteller zeigen neben ihren „Klassikern“ die top-aktuellen Modelle und lassen die Zweirad-Fans von der Motorradsaison 2001 träumen.

Doch bei aller Informations-Fülle kommt bei der 7. Motorrad-Ulm auch die Unterhaltung nicht zu kurz: auf der gemeinsamen Showbühne von Radio 7 und dem Motorrad-Magazin MO ist non-stop Action angesagt mit Motorrad-Neuvorstellungen, Interviews mit prominenten Leuten aus der Motorrad-Szene und aktuellen Infos für Biker und solche, die es werden wollen. Dass ein Motorrad nicht nur zum Fahren da ist, beweist der Motorrad-Akrobat Horst Hoffmann, der die Zuschauer an allen drei Messtagen mit waghalsigen Trialvorführungen der Spitzenklasse begeistern wird. Eine wei-

tere Attraktion bietet der Ulmer Motorsportclub e.V. mit seinen rasanten Pocket-Bike-Schaulaufen. In Halle 4 sieht man die flotten Mini-Maschinen um die Kurven flitzen.

Mit von der Partie wird auch die 15-jährige Jenny Kaulbach sein, die den Meister-Titel im Minibike ADAC Cup 2000 holte. Mit der Siegerehrung der Teilnehmer des Schwabenpokals findet die Minibike-Aktion am letzten Messtagen ihren Höhepunkt. Messebesucher, die selbst aktiv werden wollen und ihre Geschicklichkeit gerne an exotischen Fahrzeugen erproben, finden hierzu beim Challenge Quad Parcours reichlich Gelegenheit. Quads sind -salopp gesagt- eine Kreuzung zwischen Geländewagen und Motorrad und für die Fortbewegung in unwegsamem Gelände geschaffen. Wer beim Probefahren Feuer fängt, kann sich auf der Motorrad Ulm nicht nur sein künftiges Freizeit-Fahrzeug bestellen, sondern auch inter-

essante Angebote für einen Abenteuer-Urlaub mit dem Quad einholen.

Wer sich nach dem verregneten Sommer endgültig von seiner Maschine verabschieden möchte, ist beim großen Gebraucht-Motorräder – Markt an der richtigen Adresse. Für DM 80,- (inkl. MwSt.) wird das Motorrad während allen drei Messtagen angeboten.

Anlieferungstermin ist Donnerstag, der 26. Oktober 2000.

Der krönende Abschluss jedes Messtages wird die Ziehung des Tagesgewinners beim großen Besucher-Gewinnspiel sein: drei brandneue sportliche Roller warten auf ihre neuen Besitzer. Teilnehmen kann jeder Besucher, der die Fragen auf der Eintrittskarte vollständig beantwortet.

Öffnungszeiten:

Fr. 11 - 18 Uhr

Sa./So. 9 - 18 Uhr

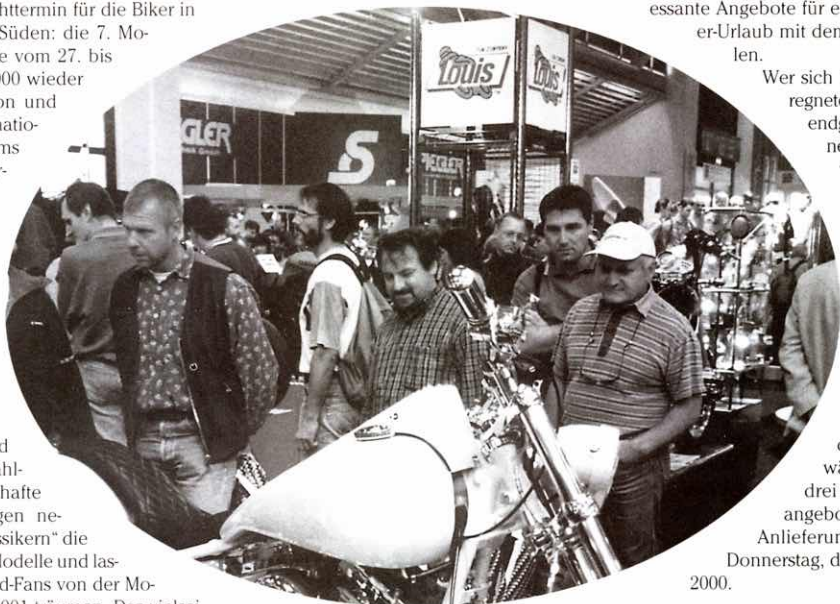
Eintrittspreise:

Erwachsene: DM 18,-

Ermäßigt: DM 12,-

Ab 16.30 Uhr: DM 12,-

Kinder unter 11 Jahre frei





Macht mit Mitgliederbefragung zurücksenden

In der letzten Ausgabe der Ballhupe war eine von Norbert Volz mit viel Engagement ausgearbeitete Mitgliederbefragung enthalten. Die Frist für die Rücksendung dieser Befragung läuft noch bis zum 15. Oktober 2000.

Bitte helft Norbert und damit unserem BVDM die Grundlagen für die Verbandsarbeit zu aktualisieren.

Nehmt Euch einmal ein paar Minuten Zeit die 4 Seiten auszufüllen und sendet sie an die Geschäftsstelle zurück. Viele Antworten sind die Voraussetzung für ein korrektes Ergebnis.



HIT-Motorradreisen

- Tschechien • Slowakei •
- Südtirol • Norditalien • Schweiz •
- Österreich • Ost- Westalpen •
- Frankreich • Slowenien • Kroatien •
- Kreta • Thailand • Australien •
- Mexiko • Teneriffa • La Palma •

Fernab der bekannten Routen fahren wir auf kurvenreichen und schön gelegenen Strassen durch reizvolle und unberührte Landschaften

z.B.: 2 Tage Tschechien, HP ab 280,- DM

9 Tage Slowakeirundfahrt, HP 1690,- DM

7 Tage Enduro Nordthailand nur 990,- DM

Motorradmiete z.B.: Kreta: KTM 400 ccm

7 Tage mit Vollkaskovers. ab 546,- DM

Kostenlose Prospekte & Infos unter:

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

e-mail: info@hit-motorradreisen.de

www.hit-motorradreisen.de

stellt ein:

Campaigns Officer

Die Hauptaufgabe des Campaigns Officers ist, die Interessen der Motorradfahrer, speziell Straßenmotorradfahrer, vor den Institutionen der EU und anderen europäischen Organisationen zu vertreten und zu fördern.

Antragsteller sollten Motorradfahrer, idealerweise mit Erfahrung bei Arbeiten einer nationalen Motorradfahrerinteressenvertretung, sein. Sprachkenntnisse in mindestens 2 Sprachen, eine davon Englisch, ist Grundvoraussetzung.

Der Vertrag für diese Stelle hat Gültigkeit vom 1. Januar 2001 bis zum 30. Juni 2002. Das jährliche Bruttoeinkommen beläuft sich auf 24.750 Euro plus Restaurantgutscheine.

Im Juni 2002 ist von der FEMA geplant, die Position des General Secretary's mit einer geeigneten und qualifizierten Person neu zu besetzen und der Campaigns Officer hat während seiner Vertragsdauer die Möglichkeit, zu zeigen, daß er für diese Stelle auch geeignet ist.

Interessenten sollten sich an den Acting General Secretary unter der o.g. Adresse wenden und es sollte ein Bewerbungsschreiben (mindestens 500 Worte) verfasst werden, welches die Gründe erläutert, warum der Bewerber sich für geeignet hält. Desweiteren sollte ein Lebenslauf in englischer Sprache mit beigefügt werden.

Einsendeschluß ist der 30. September 2000 (alle bis dahin beim FEMA-Sekretariat eingegangenen Bewerbungen werden berücksichtigt)



JOE & Co

Für alle die es noch nicht so ganz kapiert haben - sollten...

Ich bin nicht zuständig für Mitgliedsbeiträge oder Adressänderungen, Vermittlungen von Adressen und e-Mails (Adressauskunft) oder was Euch sonst noch so einfallen könnte !!! Ich bin hier die Redaktions-Nudel, nicht Euer Persönlicher Lakai.

Wie meinte doch die nette Dame am Telefon recht frech zu mir, als ich Ihr erklärt habe ich werde Ihr Anliegen weiterleiten, obwohl ich nicht für die Doppelabbuchung ihres Mannes zuständig bin? : „Das gehört doch wohl zum Service!“ HÄ? Wie bitte? Tja Du liebenswertes Stück Mensch! Ich bin nicht Service, SONDERN EHRENAMTLICHE REDAKTIONSSCHEIFFIN ! GELLE???

Ich freue mich jederzeit über Redaktionelle Beiträge aber für solch einen Schmarren bin ich halt einfach nicht zuständig! Stellt Euch mal vor da melden sich jetzt von unseren zig-tausend Mitgliedern allein die Hälfte bei mir - ich soll wirklich alles an die Geschäftsstelle weiterleiten? Klar doch, aber der Mitgliedsbeitrag wird Aufgrund der immensen Telefonkosten pro Mitglied um 10 EURO erhöht! Ich bin echt Stolz darauf in meinem Budget zu bleiben, und daran wird sich auch in Zukunft nicht ändern! Das heißt: Entweder ich warte auf einen ordentlichen Stapel an Adressänderungen und sonstigem wofür ich nicht zuständig bin (sprich alle halbe Jahr), oder es landet in der RUNDABLAGE! KOMPRENDE, Schatzi?

Nix für Ungut, aber solche Narren brauchen einen Narrischen Kommentar!

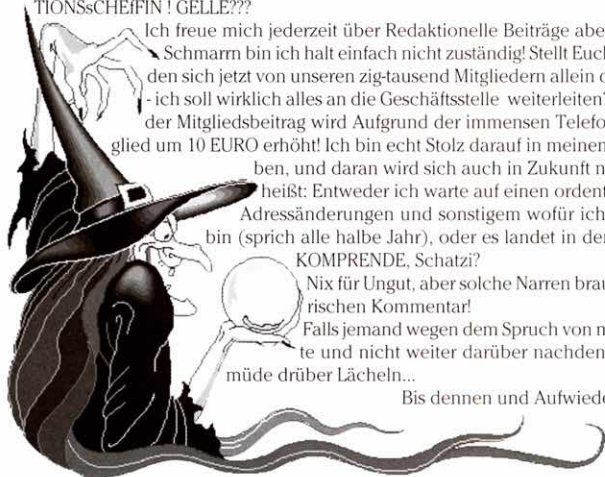
Falls jemand wegen dem Spruch von mir Austreten sollte und nicht weiter darüber nachdenkt, kann ich nur müde drüber Lächeln...

Bis dennem und Aufwiedertschüssikowski,

Baps

die

Berschnneiderin.



Das Joe Bar-Team hat prominente Gesellschaft bekommen. Werner, Meister Röhrich und Konsorten, sowie die wilden Biker von Motomania ergänzen ab sofort das riesige Angebot von Moto Merchandise.

Volles Roooäää!

Der kleine, aber feine Versandhandel aus dem unterfränkischen Rimpar vertreibt bereits seit Jahren als einziger deutscher Anbieter das komplette Sortiment des Joe Bar-Teams. Jetzt wurde das Angebot mit den Stars von Brösel und Holger Aue noch einmal erheblich aufgestockt. Der brandneue Katalog präsentiert Shirts, Mützen, Tank-Pads, Schlüsselanhänger, Tassen, Kalender und natürlich jede Menge Figuren und Comiks. Nützliches und Spaßiges - alles in allem mehr als 1.200 Artikel mitten aus dem Bikerleben.

Kundenservice wird in Rimpar groß geschrieben:

„Wir haben 95% der Artikel am Lager und können somit gewährleisten, dass die Ware in der Regel innerhalb von zwei, drei Tagen beim Kunden ist“, betont Verkaufsleiterin Stefanie Schönmig.

Kostenlos, aber nicht umsonst

Der 44-seitige Katalog ist kostenlos und kann über Telefon 09365/3000170, Fax 3000171 oder e-mail info@moto-merchandise.de angefordert werden. Für Online-Shopper gibt es das komplette Angebot zudem unter www.moto-merchandise.de im Internet.

Der Ausflug lohnt sich!

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



Why do I (road) race?

1990, nach mehr oder weniger langer Abstinenz vom motorisierten Zweirad, zog es mich wie magisch wieder auf eines dieser ulkigen Dinger mit gar wohlklingenden Namen, wie Ninja, Bandit oder Fireblade. Zunächst noch recht zaghaft, im Laufe der Jahre dann doch immer risikobereiter, drehte ich am Quirl. Ein sagenhaftes Gefühl, wenn die Landschaft an einem förmlich vorbeifliegt, der Straßenverkehr nur noch rollende Schikanen darstellt und beim nächsten Motorradtreffpunkt über die Heldentaten berichtet werden kann, die meine Kniepads in arge Mitleidenschaft gezogen haben und die Reifenflanken meines Bikes aussehen lassen wie alte Putzlappen.



10 Jahre später finde ich mich auf der Rennstrecke wieder. Kaum 1000 Landstraßenkilometer von Einst an die 30.000 zählt mehr die Uhr. Gemessen wird in Runden am Ring. Was war geschehen?

Bei einem meiner Sicherheitstrainings im Realverkehr, das ich jährlich als Teilnehmer absolvierte, versicherte mit Einst der Moderator, dass es eine gar vorzügliche Idee sei, ich machte einen Fahrlehrgang mit dem Action-Team auf der Nordschleife. Da mir diese Idee eh schon selbst einige Zeit im Kopf saß, orderte ich schnell den Katalog und saugte begierig die Termine, Leistungen und Anforderungen in mich hinein. Doch was sah mein getrübbtes Auge? Vier-stellig sollte die Mark rollen, um zwei bis drei Tage die grüne Hölle zu erkunden. Das sprengte, selbst bei großzügiger Betrachtungsweise meinen schmalen Geldbeutel - das muss doch günstiger gehen.

Warum also in die Ferne schweifen, wenn doch das gute Rund' liegt so nah. Donnerstags Nachmittags traf man sich am Hockenheimring zu den dort bei Sonnenschein allseits beliebten Terroristenfahrten. Mit 25,- DM war man dabei, erste Ringatmosphäre zu schnuppern. Nach einigen Vorbereitungen und Modifikationen an der VFR und mit dem Wissen der Rundenzeiten anderer ging es sodann los gen Hockenheim. Ticket lösen und mit all den bösen Buben gen Boxengasse rollen. Zuerst mal schön hinten anstellen und schauen, was die Jungs in Ihren Papageienkombis so alles treiben.

Meine Stoppuhr, die ich eigens für dieses Spektakel so modifiziert hatte, dass ich sie mit der Lichthupentaste auslösen konnte, bescherte mir, dass ich eine warme Tourenschwuchtel bin. Ich, der große Herbreuner, der Matador der Landstraße, der König des Odenwalds? Eine nicht tragbare Situation!

Weitere Versuche meine ernüchternde Rundenzeit zu optimieren wurden mit heftigen Lenkerschlägen Ende Start/Ziel-Gerade und den ein oder anderen Ausflügen ins Kiesbett quittiert. Je öfter ich mich mit dem kleinen Kurs am Hockenheimring beschäftigte, desto mehr schien mir die Kurvenhatz nur dazu gut zu sein die Reste der VFR-Verkleidung völlig zu verlieren und meine Fussrasten als Opfer der Sachs-Kurve darzubringen.

So konnte es nicht weitergehen, dachte es und streckte seine Fühler nach weiteren Möglichkeiten aus. So begab es sich dass ich zusammen mit ein paar Bekannten im September 1998 mit Jura-Racing zum Einsteigertraining nach Brno/CZ fuhr. Weite Kiesbetten säumten die teilweise bis zu 15m breite Strecke. Weite, langgestreckte Kurven, langsame wie auch schnelle Teilstücke erfreuten das rennstreckenbegeisterte Herz und die Instruktoren zeigten den wissbegierigen Teilnehmern den rechten Weg - die Linie zum Erfolg.



Trotz heftigster Bemühungen der VFR mehr Schräglagenfreiheit zu entlocken, als ihr konstruktionsbedingt möglich war, stellte sich der Erfolg nicht wirklich ein. Schon wieder war ich am Limit meines Motorrads angelangt, welches es zu erweitern galt. Doch die Hersteller diverses Umbauen für Wettbewerbsmotorräder fragten mich nur nach den ollen Blumentöpfen, die ich mir dem Tourenschlafen gewinnen wollte. Irgendwie war es ernüchternd auf der Landstraße eher zu den Schnelleren zu gehören, um dann auf der Rennstrecke irgendwo im hinteren Mittelfeld herum zu gurken. Ein neues Moped musste her - zumindest dachte ich damals, dass sich damit auf einen Schlag die Blumentöpfe zu glitzernen Pokalen verwandeln würden.

Da stand sie nun die rennfertige FZR600R. Gemachter Motor, Rennverkleidung, verbessertes Fahrwerk, modifizierte Bremsen, nagelneue Slicks und die Startnummer war auch schon drauf. Quick Mick hätte es nicht besser Also schnell zum nächsten Event angemeldet, dieses Mal sollte es mit Rehm-Racing über Neujahr nach Spanien, nach Cartagena gehen. Voller Tatendrang liefen schon Wochen vorher die Vorbereitungen, bis es endlich soweit war - Cartagena wir kommen!

Die FZR vorher kein Stück bewegt habend, drehte ich mein ersten Runden auf der Strecke. Faszinierend, wie schräg man fahren, wie spät man bremsen kann, wenn man nur auf dem passenden Untersatz sitzt. Die Sekunden fielen, die Motivation stieg. Pokal oder Spital, sieg oder flieg! Ja, ich bin Mick Doohan und brenn' Euch alle her.

Auch oder gerade weil der heiss ersehnte Erfolg immer noch ausblieb, hieß es sich auf die Saison 1999 vorzubereiten. Allerhand Fachliteratur wurde gewälzt, mit ebenso vom Rennstreckenvirus Infizierten Erfahrungen und Wissen ausgetauscht, Mensch und Maschine auf „the day at the races“ vorbereitet. Weitere Veranstalter und Rennstrecken folgten. Rijeka, Magny-

Cours, Valencia, Pannonia-Ring und wo sie alle waren.

Das liebe Geld, das seinerzeit bei den Überlegungen die Nordschleife mit dem Action-Team zu befahren irgendwo im Vordergrund stand, spielte keine tragende Rolle mehr. Ein neuer Helm musste her, und da durfte es schon der gute Arai sei. Eine Einteiler-Rennkombi war Pflicht, die Werkstatt wurde auf ein recht ansehnliches Niveau aufgerüstet und die Reifen, mit denen ich Einst noch so sparsam umzugehen wusste, stapelten sich in der Garage. Allerlei Technisches wurde gebastelt, getestet, wieder verworfen. Das auf der Strasse fahren rückte immer mehr in den Hintergrund, das Nummernschild, Blinker und Spiegel waren noch nur seltene Gäste der FZR600SP, wie ich sie heute liebevoll nenne.

Und der Erfolg, was war aus ihm geworden? Profis wie Kellenberger, Linholm und Konsorten, die ab und an der ein oder anderen Veranstaltung am Ring beiwohnen, werde ich wohl in naher Zukunft kaum ernsthaft konkurrieren können, dennoch rückt das vordere Feld tatsächlich in sichtbare Nähe, unter die ersten zehn zu kommen als eine nicht mehr utopische Fantasie, ein Podestplatz wurde eines der Ziele, die ich mir stecke und dann auch letztlich realisierte.

Meine Berichte der einzelnen Veranstaltungen gibt es auch im WWW unter <http://www.waldi-online.de/> und eine kleine Vorstellung unseres Teams unter der URL <http://www.wm-racing.de/>.

**Ach ja,
(weitere) Sponsoren
sind natürlich
immer gerne
gesehen ;-)**

[Franz J. Waldmann, 2000]



POWER

ENERGY

Reinblei-Zinn-Technik

Der Kraftriegel
für E-Starter
und Zündung

**kältesicher
auslaufsicher
wartungsfrei**

ab 239,- DM

UBS

**Für Clubs:
Mengen-
RABATT !**

BRZZZ

122 Euro
Händler: 250
74887 Reunwischen
Tel: (06262) 35855
Fax: (06262) 4488

jetzt seriell-
mäßig bei
Guzzi / Harley

Trauer um Willi Reuter, der am 10. August 2000 im Alter von 80 Jahren für immer von uns gegangen ist.

Willi gehörte dem BVDM seit 1963 an. Er übernahm schon bald nach seinem Beitritt und für viele Jahre Verantwortung in den Vorständen des Bundesverbandes und des Landesverbandes

Rhein/Ruhr und erledigte die übernommenen Pflichten mit Fleiß, Ideen und vor allem mit viel Humor. Wir (Etwas) Jüngeren hatten in ihm ein Vorbild, einen Freund und Ratgeber gefunden. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Horst Orlowski

Eine ausführliche Würdigung wird in der nächsten Ausgabe zu lesen sein.

„Gesucht: Der Motorradfahrer des Jahres 2000“ 2.000 wollen Sieger werden

Stuttgart/Bochum.

Gute Resonanz fand die Aktion „Gesucht: Der Motorradfahrer des Jahres 2000“, die von der Fachzeitschrift „Motorrad“ und der Aral Aktiengesellschaft ausgerichtet wird. Für den schwierigen Fahrwettbewerb bewarben sich knapp 2.000 Motorradfahrer aus ganz Deutschland - eine erstaunlich hohe Zahl, denn die Bewerber müssen überdurchschnittliches Motorradkönnen und -wissen unter Beweis stellen.

Am zusätzlichen Preisrätsel zur Aktion nahmen 24.456 Motorradfans teil.

Die Aktion „Motorradfahrer des Jahres 2000“ steht unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt. Beim Fahrwettbewerb und beim Preisrätsel gibt es je ein Traummotorrad im Wert von 20.000 Mark zu gewinnen.

„Es kann nur einen geben“ - dieser exklusive Anspruch gilt auch für die Aktion „Motorradfahrer des Jahres 2000“, insbesonde-

re für den Fahrwettbewerb. Bei ihm geht es nicht um Schnelligkeit, sondern um sicheren und geschickten Umgang mit dem Motorrad. Zu diesem Auswahlwettbewerb der Besten meldeten sich knapp 2.000 Motorradfahrer an. Nicht nur, dass jeder von Ihnen seine Fahrkenntnisse von drei Bürgen bestätigen lassen musste, die Bewerber müssen nun einen Fragebogen mit 42 kniffligen Fragen zu Fahrphysik, Gefahrenlehre und Motorradtechnik beantworten. Schließlich können nur 100 Motorradfahrer an der Zwischenrunde des Wettbewerbs teilnehmen. Gehen mehr korrekte Einsendungen ein, entscheidet das Los, wer zum Fahrwettbewerb antritt.

Die Zwischenrunde wird an fünf verschiedenen Orten in Deutschland ausgetragen:

Am 20. August in München, am 26. August in Köln und Berlin, und am 27. August in Stuttgart und Bismar. Das Finale findet von

24. bis 26. September auf dem Nürburgring statt. Die gesamte Aktion wird auch im Internet begleitet. Unter „www.motorradfahrer-desjahres.de“ finden sich alle Informationen zur Aktion wie auch die aktuellen Ergebnisse der Zwischenrunden.





Gaaaaannnnnnzzzzz wichtig!:

Ab dem 1. Dezember 2000 ist unser Sportwart Matthias Nötel unter folgender Adresse zu erreichen und wiederzufinden.....:



Matthias Nötel
Celler Straße 81
30161 Hannover
Tel.: 0511/331379
Mobil: 0173/5121347



Achtung:

**unbedingt den
Redaktionsschluss
beachten!**

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

Bitte alle Beiträge **maschinell geschrieben, oder E-Mail** an die Redaktion. Wir freuen uns über alle Zuschriften, auch Bilder. Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung einverstanden. (**Adressierten und frankierten Briefum-**

schlag für die Rücksendung beilegen!)

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

**Redaktions-
schluss
für die
BALLHUPE
4/00
6. November
2000**

In der
nächsten
Ball-
Hupe
erwartet
Euch:

Messe Intermot, Redaktionelles, Politisches, Reise, Regionales, Moto Guzzi-Sommerfest, 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.

Mein Hotel...

MINOTEL
Deutschland

Internationaler
Verbund
mittelständischer
privater
Komforthotels

Hot-Line: 089/53 29 59-0

MINOTEL DEUTSCHLAND · St.-Paul-Straße 9 · D-80336 München · Tel. 089/53 29 59-0 · Fax 089/184416
Internet: www.minotel.com · e-mail: minotel@compuserve.com

50 Online Reporter gesucht!!!



Achtung!!!

24. September 2000 10-22 Uhr

1. Motopolis

Meeting für

Motorradmenschen
im ehemaligen Hüttenwerk Henrichshütte
in Hattingen (NRW)

Du bist Motorradmensch durch und durch und hältst Augen und Ohren offen? Du steckst tief in Deiner Szene und hast Lust, deine Erfahrungen und Erlebnisse an die Community weiterzugeben? Du bist ohnehin dauernd mit dem Bike unterwegs? Dann bewerbe Dich einfach unter **MOTOPOLIS.COM** und Du gehörst vielleicht schon bald zum Team.

Denn **MOTOPOLIS** sucht Traveller, Rennsportler, Technikfreaks, Gespanntreiber, Geschichtenerzähler, Classic-Insider, Vielfahrer, Sammler und andere Motorradverrückte, die Etwas zu sagen haben.

MOTOPOLIS.COM

Besucht uns auf der INTERMOT: 12.09.-17.09., Halle A4, Stand 142

Shop, News, Szene, Bikes, Auktion, Chat, Fun, Foren. Alles, was der Mo-torradmensch braucht. Ab sofort unter Strom



Motorradmenschen online