

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



BALLHUPE

JHV

Politik

Regional

Leserbriefe

Elefantentreffen

2001

Reise

Schottland



Nichts ist so beständig wie der **WECHSEL!**

Manche werden es gar nicht merken, die eine oder der andere werden sagen „Gott sei Dank“ und möglicherweise werden es sogar einige bedauern, denn in der nächsten Ballhupe wird an dieser Stelle nichts mehr von mir zu lesen sein.

Wenn ich jetzt hier nach sechs Jahren Vorsitz in unserem BVDM das letzte Vorwort schreibe, dann fällt fast schon zwangsweise mein Blick auf die erste Meinungsäußerung vom Juni 1995. Kernpunkt unserer damalige Aktivitäten war die Sommersmog-Verordnung. Heutzutage kein Thema mehr, aber ist dies für uns ein Erfolg? Schließlich ist dieses Gesetz mit den damit für uns verbundenen Benachteiligungen nicht wegen unserem massiven Protest abgeschafft worden, sondern schlicht und einfach durch zeitliche Begrenzung ausgelaufen.

Sechs Jahre Vorstand bedeuten sehr viel Kleinarbeit gerade auf der verkehrspolitischen Ebene, wobei die Erfolge schon häufig darin bestehen, dass sich nichts ändert. So konnten wir bis heute eine Anhebung des Steuersatzes für alle nicht schadstoffarmen Motorräder auf das Niveau von nicht schadstoffarmen Pkw verhindern. Die Normierung für Motorradbekleidung als Schutzkleidung mit der Folge der Tragepflicht ist bis jetzt über das Anfangsstadium nicht hinausgekommen. Eine spezielle Lärmuntersuchung für Motorräder wollen wir gerade aktuell verhindern; die gleichzeitige Abgasuntersuchung folgt allerdings den weiter anziehenden Grenzwerten für neu zugelass-

senen Motorräder und wird von uns nur noch hinsichtlich einer verbraucherfreundlichen Durchführung zu beeinflussen sein.

Veränderungen in positiver Hinsicht sind sehr viel seltener. Die 100 PS-Beschränkung ist in Folge der europäischen Harmonisierung gekippt worden, der Direkteinstieg in die Klasse A ab 25 Jahre war ein ewig langer Kampf, über eine Förderung schadstoffarmer Motorräder wird zumindest ansatzweise in Berlin einmal nachgedacht und gegen die Reifenbindung haben wir jetzt ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland bei der Europäischen Kommission in Brüssel eingeleitet.

Mein damaliger Wunsch, diese fachliche Arbeit auf der Ebene der Referenten des BVDM mit Arbeitsgruppen zu unterbauen, hat sich leider nicht durchsetzen lassen. Wir haben hier och sehr viel Möglichkeiten uns noch stärker für die Belange der Motorradfahrerinnen und -fahrer einzusetzen, alleine die Leute fehlen uns dafür.

Innerhalb des Verbands haben wir jetzt wohl endlich auch von der personellen Seite her in der Geschäftsstelle einen Weg eingeschlagen, welcher einen besseren Service für die Mitglieder gewährleistet und auch durch eine professionelle Darstellung nach außen wesentlich zum Ansehen unseres Verbands beiträgt. Die bessere Ausstattung des Sicherheitstrainings durch unsere neuen (gebrauchten) Fahrzeuge, bessere Messeausstattungen, der Campingplatz auf der neuen Intermot in München, die anstehende Erhöhung des Versicherungsschutzes für alle Mitglieder und einiges mehr stehen auf der Habenseite für die Arbeit innerhalb des Verbands.

Ich hoffe, dass die anstehende Jahreshauptversammlung eine gute Wahl für die Besetzung des neuen Vorstands treffen wird. Die Arbeit wird nicht ausgehen und die Mitglieder des Vorstands, die aus diesem Gremium ausscheiden, werden deshalb nicht die Arbeit für den BVDM einstellen. Demokratie lebt aber vom Wechsel und vom Mitmachen. Auch ein Verein ist Demokratie und deshalb steht uns alle paar Jahre ein Wechsel im Vorstand nicht schlecht zu Gesicht. Jede und jeder von Euch sollte sich hier angesprochen fühlen, ob sie bei diesem Wechsel nicht selbst etwas mit anpacken wollen. Zusammen können wir dann im nächsten Editorial die Schwerpunkte des nächsten Vorstands lesen.

Bis Ende April im Sauerland

Vorsitzender



INHALT

POLITIK/FEMA

Europäische Union behandelt Sicherheit von Leitplanken als Priorität	4
Fema's neuer mit italienischem Touch	4
Beschwerde gegen Reifenbindung	4
Europäische Kommission...	5
Die größte Europäische Bikerparty	5
Saddlesore, 1000 Meilen....	6/7

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

8

JAHRESWETTBEWERBE

Einleitung	9
ergebnisse	9

ELEFANTENTREFFEN

Hab mei Wage....	10-13
Ergebnisliste	13

IMOT

Persönliche Eindrücke..	14-15
-------------------------	-------

REGIONAL

LVR	16
Einladung vom Bayerischen Staats...	17
Bewerbung von Hajo	17

LESERBRIEFE

Invasion in Leder	21
BSE und Motorradfahren	22
Gibt es nicht? Von wegen...	23-24

MÄRCHENSTUNDE

Oh Gott (stein), diese Russen!	25-30
--------------------------------	-------

RECHTSECKE

Einbruch	31
----------	----

REISE

Schottland	30-39
------------	-------

GEMA

41

NA SOWAS...

Der Bürokrat tut seine Pflicht...	42
-----------------------------------	----

PRO IRBIT

43

lfz

Fitness für Mensch & Maschine	44
Zweiradunfälle rückläufig	45
Motorradfahrer auf der Hut	45
Mehr Harmonie von Bike und Pkw	46
Motorradtraining-Termine	46

NEW'S

Hoope Park 2 Std. Enduro Serie	47
Führerscheinenzug	47

Achtung

Wer möchte im BVDM aktiv werden?	48
Neues Koopmitglied	48
Suche	48
Fahrerlehrgang in Assen	48
Sturm im wasserglas	48
alles mögliche...	49

ZU GUTER LETZT...

Schmuntzelgeschichte von Fritz cartoon von Holger AUE	50
---	----

VORLETZTE SEITE

51

**Jetzt mit Holger Aue
Cartoon auf Seite 50**

Foto - Titelseite: Elefantentreffen, Wolfgang Schmitz

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
Spessartring 33
63486 Bruchköbel
Tel.: 06181 / 781 56
FAX: 06181/576679

Beiträge/Adressänderungen :

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

Firmendienste:

Ralf Kühl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 08123 / 920 06
Fax: 08123 / 99 00 22
E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:

Carl-Zeiss-Str. 8
55129 MAINZ
Tel.: 06131 / 503280
Fax: 06131 / 50328
E-mail: info@bvdm.de
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 -12.00 + 13.00 -16.30
Do. 8.00 -12.00 +13.00 -17.30



Europäische Union behandelt Sicherheit von Leitplanken als Priorität

Auf Antrag der FEMA's übernahm das Europäische Parlament (EP) in einem Beschluss „Prioritäten für die Sicherheit des Straßenverkehrs in der Europäischen Union“ eine Passage über die enorme Wichtigkeit, Leitplanken für Motorradfahrer sicherer zu gestalten. Helmut Markov, deutscher MEP und Motorradfan brachte eine Abänderung mit diesem Ziel ein.

Die FEMA war besorgt darüber, daß in diesem Bericht Leitplanken als Weg zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit befürwortet werden, jedoch mit keinem Wort die Gefahr erwähnt wird, die sie für Motorradfahrer darstellen. Leitplanken sind die Auslöser von 10 bis 15% aller tödlichen Motorradunfälle in Europa und sie verursachen auch äußerst schwere Verletzungen. Die FEMA findet, daß Leitplanken einen Vorteil im Sinne der Straßenverkehrssicherheit für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer darstellen können, möchte jedoch daß das Risiko, das sie für Motorradfahrer darstellen bewusst gemacht wird und daß Betonung auf die weiteren existierenden Sicherheitsmaßnahmen gelegt wird, die auf diese Risiken abgestimmt sind. Der abgestimmte Text lautet im Beschluss wie folgt:

„In der Erwägung, dass eine solche Politik umfangreicher Investitionen für die Planung und den Aufbau sicherer Verkehrssysteme bedarf, dass andererseits jedoch kostengünstige Straßenbaumaßnahmen wie beispielsweise entschärfte Straßenränder (Leitplanken) schnell umgesetzt werden und die Straßenverkehrssicherheit wie auch die Erstellung und Förderung auf den besten Praktiken beruhender gemeinschaftlicher technischer Leitlinien bedeutend erhöhen können, jedoch die Leitplanken den spezifischen Sicherheitsanforderungen der Motorradfahrer gerecht werden müssen“. Die FEMA arbeitet nun seit vielen Jahren auf diesem Gebiet. Ein kompletter Bericht zu diesem Thema steht im Internet unter folgender Adresse zur Verfügung: http://www.nmcu.org/forskning/FEMA_cbp/
Der Bericht enthält eine vollständige Statistik, eine Liste von Vorrichtungen, die Leitplanken für Motorradfahrer sicherer machen, Betrachtungen zur Kosteneffizienz und konstruktive Vorschläge zur Verbesserung der momentanen Situation.

Übersetzung Heike Weller

FEMA's neuer Kampagnenbeauftragter: mit italienischem Touch

Seit dem 12. Februar hat die FEMA einen neuen Kampagnenbeauftragten:

Antonio Perlot wird für die Lobby Arbeit verantwortlich sein und dafür, die Interessen Europas Motorradfahrer zu vertreten und zu fördern. Er ersetzt Eric Thiollier, der zwei Jahre mit uns zusammengearbeitet hat.

Aus einer reisenden Familie kommend, neigt Antonio dazu, sich in einem internationalen Arbeitsumfeld zu entfalten. Sein Vater ist Italiener, seine Mutter Schwedin, somit hat er eine natürliche Offenheit gegenüber verschiedener Kulturen. Seine Sprachkenntnisse sind beeindruckend, er spricht fließend Englisch, Französisch, Italienisch und Portugiesisch. Seine Erfahrung in der Zusammenarbeit mit Europäischen Institutionen, die er während seiner Tätigkeit als Berater auf dem Gebiet der Öffentlichkeitsarbeit sammeln konnte, werden der FEMA sehr von Nutzen sein.

Selbst Motorradfahrer seit vielen Jahren (er war drei Jahre alt, als er zum ersten Mal auf einem Motorrad saß), fährt er im Moment eine Honda CB 500. Seine Wahl für ein leichtes und mittleres Bike hat praktische Gründe, es sind für städtische Gebiete die perfekten Motorräder

Als er sich für die Stelle bewarb, sagte Antonio: „Für die FEMA als Verantwortlicher für politische Beziehungen zu arbeiten und die Interessen von Motorradfahrern bei den europäischen Institutionen zu fördern, würde bedeuten, das Wissen und die Möglichkeiten zu nutzen, die ich beruflich auf dem Gebiet der Lobbyarbeit erlangen konnte, während ich mir die Leidenschaft für motorradrelevante Belange bewahrt habe. Ich betrachte das als eine beinahe einmalige Möglichkeit, die ich nicht verpassen möchte“.

Antonio Perlot wird das momentane Team, bestehend aus Bob Tomlins (amtierender Generalsekretär) und Christina Gesios (Administration). Nachdem er die FEMA bei der internationalen Motorradsicherheitskonferenz in Orlando repräsentiert hat, wird Eric Thiollier zurück nach Frankreich gehen. Wir wünschen ihm das beste für seine zukünftigen Schritte im Leben.

H.H.

Herausgegeben von Christina Gesios

Beschwerde wegen Reifenbindung eingereicht

Die offizielle Beschwerde unseres Verbands bei der europäischen Union wegen der nach wie vor in Deutschland praktizierten Reifenbindung ist jetzt auf den Weg gebracht. Die Fahrzeugzulassungen von rund 50 Motorrädern sind dabei als Beweis der Reifenbindungen mit vorgelegt worden.

An dieser Stelle nochmals vielen Dank für die Unterstützung durch die eingesandten Zulassungen. In dem umfangreichen Schriftwechsel werden auch die zahlreichen Bemühungen des BVDM dokumentiert, die eine gütliche Einigung innerhalb Deutschlands zum Ziel hatten. Dieses wird von den Initiativen ergänzt, bei denen wir auf der parlamentarischen Ebene der europäischen Union von den Abgeordneten Bernd Lange (SPD) und Markus Ferber (CSU) unterstützt wurden. Diese Abgeordneten haben uns auch bei dem jetzt beschrittenen Weg der offiziellen Beschwerde über eine Verletzung europäischen Rechts durch die Bundesrepublik Deutschland geholfen. Die europäische Kommission hat mittlerweile den Eingang unserer Beschwerde bestätigt und deren Bearbeitung begonnen. Jetzt gilt es auf eine Antwort zu warten und das kann dauern – unter Umständen sehr lange.



Neue Abgasgrenzwerte für Motorräder: *Europäische Kommission zeigt gesunden Menschenverstand*

Straßburg 14. Februar 2001, Plenarsitzung
Das Europäische Parlament stimmte zugunsten der von Rapporteur Bernd Lange vorgeschlagenen Änderungen bezüglich der nächsten Stufen der Abgasreduzierung bei Motorrädern. Das bedeutet genauere Messungen als die im ursprünglichen Vorschlag der Europäischen Kommission genannten und beinhaltet Bestimmungen für regelmäßige Kontrollen beim Fahrzeug in Gebrauch.

Wohl überlegter Widerspruch kam von der Kommission während der der Abstimmung vorausgehenden Debatte. Das Kommissionsmitglied Erkki Liikanen drückte seinen Widerspruch gegen die Grenzwerte der zweiten Stufe mit dem Argument aus, dass ein spezieller Testzyklus für Motorräder noch nicht fertig gestellt sei, die Grenzwerte wären eher zwingend als richtungweisend. Bei den zweiten Messungen und speziell den Kontrollen beim Fahrzeug in

Gebrauch seien Autos und Motorräder nicht vergleichbar, so gab er zu bedenken, eine spezielle Methodik für Zweiräder solle entwickelt werden.

Bernd Lange scheint seine Einstellung irgendwie etwas entschärft zu haben indem er erkannte, dass während er der Meinung ist, Grenzwerte für Motorräder sollten denen von Autos ähnlich sein, doch kein direkter Vergleich zwischen Motorrad- und Auto-standards gemacht werden kann. Er sagte auch, dass der Testzyklus für Autos nur dann Verwendung finden sollte, wenn der neue, weltweite Testzyklus nicht rechtzeitig fertig gestellt sein sollte.

Die FEMA war in Straßbourg dabei und aufgrund der Diskussionen mit Parlamentsmitgliedern scheint es, daß der Standpunkt des Parlamentes bei weitem nicht einstimmig vertreten wird. Die Abstimmung zugunsten Langes Bericht bringt das Parlament in eine bessere Posi-

tion für weitere Verhandlungen mit dem Ministerrat, der den Vorschlag Ende März behandeln soll.

Wie schon vorher erwähnt, sieht die FEMA den ursprünglichen Vorschlag der Kommission als realistisch und akzeptierbar an. Zusammen mit ihren Mitgliederorganisationen versucht die FEMA jetzt, die nationalen Regierungen zu beeinflussen, um zu gewährleisten, dass der Standpunkt des Rates den Vorschlag der Kommission unterstützt.

Die FEMA wird auch das von Bernd Lange gemachte Angebot annehmen, sich mit Mitgliedern des Europäischen Parlamentes, Vertretern der Industrie und Verbrauchern zu treffen, um zu versuchen, eine gemeinsame Position der verschiedenen Seiten zu finden.

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung Heike Weller

DIE GRÖSSTE EUROPÄISCHE BIKERPARTY

Die Vorbereitungen zur Organisation der größten europäischen Bikerveranstaltung sind ein gutes Stück weit fortgeschritten. Mit voller Unterstützung der Behörden vor Ort wird der Kern des Festival im belgischen Küstenort Koksijde und den umliegenden Dörfern liegen.

Während dieses Wochenendes wird das Gebiet mit Fahrern gefüllt sein, die aus ganz Europa angereist sind. Verschiedene Shows und Aktivitäten werden geboten, auf dem Motorradmarkt wird man gute Geschäfte machen und brandneue Motorräder Probe fahren können. In der Bike Show besteht die Möglichkeit, tolle Preise zu gewinnen. Es wird zudem Drag Races, Trial Wettbewerbe, Mini-Bikes, Geländetouren, Ausfahrten, Stunt- und Wheelievorführungen geben und natürlich gute Musik und Bier. Das Festival of European Motorcycling wird von der Motorcycle Action Group (MAG), dem belgischen Motorradfahrerverband organisiert. Der Erlös dieser Veranstaltung wird teilweise der FEMA zugute kommen, für den Schutz und die Förderung der Interessen von Motorradfahrern in Europa Bob Tomlins, Generalsekre-

tär der FEMA sagte: „es ist großartig, daß wir einen Super European Riders' Event haben werden, der von Motorradfahrern für Motorradfahrer zugunsten der FEMA organisiert wird und dafür sorgt, dass wir die Interessen der Motorradfahrer innerhalb der Institutionen der Europäischen Union weiterhin repräsentieren können.“

Karten in Vorverkauf zu einem sehr günstigen Preis werden in Kürze bei den zuständigen Interessenverbänden in den Ländern zur Verfügung stehen.

Für weitere Informationen, wendet Euch bitte an:

MAG Belgium, Hoek 13, B-2850 Boom

Tel: +32 (0)3 888 41 63

Fax: +32 (0)3 888 97 43

E-mail: magbnc@tijd.com

Website: www.mag.be

Herausgegeben von Christina Gesios

**„RoadRunner 1000 MCC“ Europa-Rallye 26-28 September 2001
Macht mit und hilft der FEMA !**

„Saddlesore (wunder Hintern)? 1000 Meilen in 24 Stunden“

Wenn das Fahren langer Strecken nach Eurem Geschmack ist, wie wäre es dann, bei der aus Irland kommenden Europa-Rallye des MCC Roadrunner 1000 vom 26. - 28. September 2001 mitzumachen? Ihr könntet dadurch zu einer internationalen Gruppe von Elitefahrern gehören, die sich den „Weltmeister“-Titel durch eine 1000-Meilen-Tour innerhalb von 24 Stunden verdient haben. Und als Beweis bekommt Ihr ein „Saddlesore 1000“-Zertifikat.

Der Roadrunner 1000 MCC ist der amerikanischen „Iron Butt Association“ (IBA = Eisenhintern-Vereinigung) angeschlossen, die Langstreckenwettbewerbe ausrichtet und bescheinigt. Im letzten Jahr (Juni 2000) organisierte der Roadrunner 1000 MCC den allerersten Langstreckenwettbewerb in Irland nach den Regeln der IBA. 46 Fahrer erreichten das Ziel mit mehr als

1000 Meilen auf dem Tacho innerhalb von 24 Stunden, 16 weitere kamen mit über 1000 Kilometern an. Solche Langstreckenwettbewerbe sind selten auf dieser Seite des Atlantiks.

In Amerika, der Heimat der Langstreckenwettbewerbe, waren sogar die Langstreckenfans überwältigt von der erbrachten Leistung des Clubs, der für ein paar Monate Weltrekordhalter für die größte Anzahl an Fahrern, die innerhalb eines einzigen Wettbewerbes die 1000 Meilen schafften, war. Der Club hofft, den Rekord durch Brechen des momentanen amerikanischen Rekordes (64 Fahrer, die über 1000 Meilen erreichten) wieder zurück zu gewinnen. Die Europa-Rallye wird zugunsten der FEMA ausgerichtet, der Organisation, die auf europäischer Ebene die Interessen der Motorradfahrer repräsentiert und fördert.

Mit der Teilnahme an der Aktion werdet Ihr viel Spaß haben und dadurch, daß Ihr so die Arbeit der FEMA unterstützt, gleichzeitig etwas für den Schutz Eurer Rechte als Motorradfahrer tun. Club Secretary John Wheeler erklärte „im letzten Jahr zeigten unsere Teilnehmer, daß sie den Titel „stärkste Fahrer der Welt“ wirklich verdienen, sie haben mehr für gute Zwecke gesammelt als bei vorherigen Langstreckenwettbewerben.“ Er fügte hinzu „für 2001 hoffen wir, daß viel mehr Fahrer aus ganz Europa teilnehmen werden, was wirklich eine denkwürdige Erfahrung wäre, die man nur einmal im Leben macht. Und wir

möchten unseren eigenen aktuellen Spendenrekord (25 000 \$) brechen, um der FEMA die so sehr benötigte Hilfe gewähren zu können.“

Die Rallye beginnt in Bamberg, Deutschland. Die „Grundstrecke“ wird fast vollständig auf dem deutschen Autobahnnetz verlaufen, wo Geschwindigkeitsbegrenzungen selten sind und das Erreichen von 1000 Meilen innerhalb von 24 Stunden weniger einschüchternd wirkt. Wertvolle Bonuspunkte kann man sich durch Abweichen von der Grundstrecke auf angrenzender Länder verdienen, durch dortiges Sammeln von mit Uhrzeit und Datum versehenen „Belege“ und Rückkehr zur Grundstrecke. Länder in Reichweite sind Österreich, die Schweiz, Italien, Tschechien, die Niederlande, Belgien und Luxemburg.

Im Gegensatz zur weitläufigen Meinung sind Langstreckenfahrten unter Iron Butt Regeln keine Straßenrennen oder Cannonball-Runs. Vielmehr können die Fahrer für zu schnelles Fahren oder zu frühes Beenden Punkte verlieren. Die Teilnehmer starten über vier Stunden in Intervallen. Die Fahrer können aus einer Reihe von Strecken, die vorgeschriebene Ruhepausen einhalten, wählen, und Teile der Strecke in beliebiger Richtung abfahren. Abseits der Hauptstrecke gibt es eine Anzahl von „Bonus-Orten“, die die Fahrer anfahren können und wertvolle Zusatzpunkte sammeln. „Gewinner“ ist nicht, wer als Erster fertig ist, oder am schnellsten war,

sondern der Teilnehmer mit den meisten Punkten. Ein beträchtlicher Grad an sorgfältiger Planung, Navigation und Zeitmanagement ist notwendig, um genug Punkte zu bekommen. Die Gleichung von Zeit, Geschwindigkeit und Distanz zu lösen, das ist die wahre Herausforderung. Das Geheimnis ist eher „mach langsam, um die Distanz zu machen“, als drauf los zu heizen und nach ein paar Stunden erschöpft zu sein. Bei der letztjährigen irischen Rallye fuhr der „Handicap“ Gewinner eine 400cc-Maschine; der zweite Platz ging sehr zur Überraschung der Fahrer viel größerer und schnellerer Maschinen an eine 250cc.

Der Wettbewerb beginnt mit einer Einweisung am Vorabend und endet mit einem prächtigen Abendessen mit Preisverleihung? jeder bekommt irgendwas? zu dem auch Gäste eingeladen werden können. Anmeldungen werden ab jetzt angenommen - von Einzelpersonen oder zwei oder mehr Personen, die sich zum Team erklären und somit für verschiedenen Teampreise qualifizieren können.

Club Secretary John Wheeler sagte „es muß in Europa mindestens so viele kühne Langstreckentypen geben wie in den USA. Wir hoffen, besonders für unsere Europarallye zugunsten der FEMA, daß jedes Land vertreten sein wird“.

John Wheeler fügte hinzu „infolge unseres aktuellen Rekordes mit 46 Fahrern, die die 1000 Meilen innerhalb von 24 Stunden erreichten und der Amerikaner, die uns später mit 64 Fahrern geschlagen haben, wurde der „Saddlesore Wanderpokal“ eingeführt, der jährlich dort verliehen wird, wo die meisten Teilnehmer die 1000 Meilen innerhalb von 24 Stunden schafften. Es sieht aus, als würde das eine Art „amerikanischer Pokal“ werden und wir zählen jetzt auf die europäischen Fahrer, die dafür sorgen können, daß der Pokal auf dieser Seite des Atlantiks bleibt“.

Der Club hat eine Obergrenze von 150 Teilnehmern festgelegt. Alle Einzelheiten inklusive der Anmeldeformulare findet Ihr als Download auf der Website des Clubs: <http://Roadrunner1000@homepage.com> oder Ihr könnt Euch an den Club wenden unter: PO Box 7279 Dublin 18, Ireland
Tel: + 353 (0)86 813 9033
E-mail to <wheelman@iol.ie>

Hinweis: Der Club veranstaltet einen ähnlichen Wettbewerb, die Roadrunner 1000 Irish Rallye in Irland vom 21-23 Juni 2001, zu der alle Motorradfahrer zur Teilnahme eingeladen sind.

Weitere Infos:
John Wheeler
Tel: + 353 (0)86 813 9033
Fax: + 353 (0)1 294 0497
E-mail: wheelman@iol.ie

Christina Gesios



MOTO
aktiv

Endlich, der neue Katalog 2001



ist da und kann gegen
5,- DM in Briefmarken
angefordert werden bei:
MOTO AKTIV e.V.

Hohlweg 7
35091 Cölbe/Reddehausen
www.motoaktiv.de

**120 SEITEN RUND UM'S
MOTORRADFAHREN!**

**ACHTUNG: Auch 2001
wieder Mitgliederpreise
für BVDM-Mitglieder!**



MC Sauerland e.V.

Der gastgebende Club für die BVDM-JHV möchte sich kurz vorstellen:

Gegründet wurde er im Frühjahr 1971.

Von den Gründungsmitgliedern gehören noch zwei dem Club an. Das sind der 1. Vorsitzende, Bernd Keggenhoff, und der 2. Vorsitzende, Karl-F. Aster.

Aus einem „Stammtisch“ wurde ein aktiver Club mit sportlichen Veranstaltungen, wie Orientierungsfahrten, Slaloms, Trial u.v.m.

Die schönste Zeit erlebten wir, als wir ein eigenes Clubgelände besaßen, wo sich das Clubleben prächtig entwickeln konnte. Auch waren einige Mitglieder im Lizenzsport aktiv. So konnte Werner Sprave 1974 die Deutsche Meisterschaft im Straßen-Zuverlässigkeitssport in der Klasse bis 250 ccm auf seiner Maico gewinnen.

Durch diese Aktivitäten konnte der Club auch eine wachsende Mitgliederzahl verzeichnen.

Doch dann kam ein neuer Jagdpächter und aus war es mit dem Fahren auf dem Clubgelände. Trotzdem hielten die Mitglieder dem Club die Treue.

Auch der Einzugsbereich der Mitglieder ist durch Wegzug und Sympathie einzigartig. Er reicht von Leipzig bis Mönchengladbach, vom Emsland bis in die Schweiz.

Die veranstalteten Orientierungsfahrten etc. haben mittlerweile eine langjährige Tradition

Enzian- bzw. Elsaßrallye	26 Jahre
Eifelahrt	25 Jahre
Gespannwinterfahrt	25 Jahre
Juxrallye	25 Jahre
Behindertenfahrt	20 Jahre

Die Mitgliederzahl liegt z. Zt. bei 90 Personen ohne die große Jugendgruppe.

Weitere Infos gibt es in unserer Mitgliederzeitschrift „Heißer Draht“ und seit neuem auch im Internet unter der vorläufigen Adresse

<http://home.t-online.de/home/cuthsauer/>

Termin: 28.04.2001 ab 15.00 Uhr Ort: Gasthof Wilke in 59846 Sundern-Stockum, dem Clublokal des MC-Sauerland

Für Zeltmöglichkeiten wird gesorgt. Als Rahmenprogramm findet die Hochsauerlandfahrt statt. Sie ist ein Lauf zur BVDM-Touren-Trophy 2001. Ausschreibungen können angefordert werden.

Anfahrtsskizze



l
ä
d
t
e
i
n



Hallo Leute,

über die Jahreswettbewerbe sollte normalerweise in der letzten Ausgabe etwas stehen. da ich aber umgezogen bin, habe ich in der Hektik vergessen etwas zu Papier zu bringen. Das hat aber den Vorteil, dass ich mich an dieser Stelle bedanken kann für die netten Weihnachts- und Neujahrsgriße einiger Mitglieder. Ich wünsche auch allen Mitgliedern eine sonnige, pannen- und unfallfreie Saison.

Des weiteren einen herzlichen Dank an Rainer Michtl, der in seinen, ich vermute mal, schlaflosen Nächten seinen Kreativ-

schub nutzt und mich mit seinen Ideen und Verbesserungsvorschlägen bombardiert. Das finde ich ganz toll, und so etwas nehme ich immer gerne an.

So, jetzt zu den Wettbewerben. Bei der Tourenzielfahrt sollen in diesem Jahr Kurorte angefahren werden, bei denen das Wort „Bad2 vorsteht. Als Nachweis dient wie immer ein Foto mit Nummernschild und Startnummer drauf. So weit wie immer! Jedoch darf der Teilnehmer nur Orte anfahren, deren Anfangsbuchstaben sich in seinem Vornamen wieder finden. Jeder Buchstabe des Ortes erhält eine bestimmte Punktzahl. Des weiteren gibt es Bonuspunkte für jüngere-, 125ccm,- und 34 PS-Fahrer.

Beim Touristikwettbewerb gilt es Einzelfahrten bzw. Rundreisen durchzuführen. Dies können Urlaubsfahrten, Motorradtreffen, Passstraßen über 2500 ü.N.N., europäische Hauptstädte wie auch Clubabende sein. Gewertet wird in Km-Flutlinien vom Wohnort zum Zielort. Dazu gibt es je nach Klasseneinteilung Zuschläge und Bonuspunkte für BVDM-Veranstaltungen.

Ausschreibungen und Wertungshefte gibt es gegen 10 Mark in bar oder Briefmarken beim Sportwart:

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

Ergebnisse

Touristikwettbewerb 2000

1.	Walter Trautwein	Wolfsburg	793,5	Punkte
2.	Ralf Dormagen	Hamm	671,6	Punkte
3.	Hans-Joachim Griesbach	München	610,0	Punkte
4.	Matthias Nötel	Hannover	109,3	Punkte
5.	Horst Orlovski	Remscheid	104,9	Punkte
6.	Hartmut Römer	Ladenberge	93,5	Punkte
7.	Wilhelm Hopmann	Rinteln	29,1	Punkte

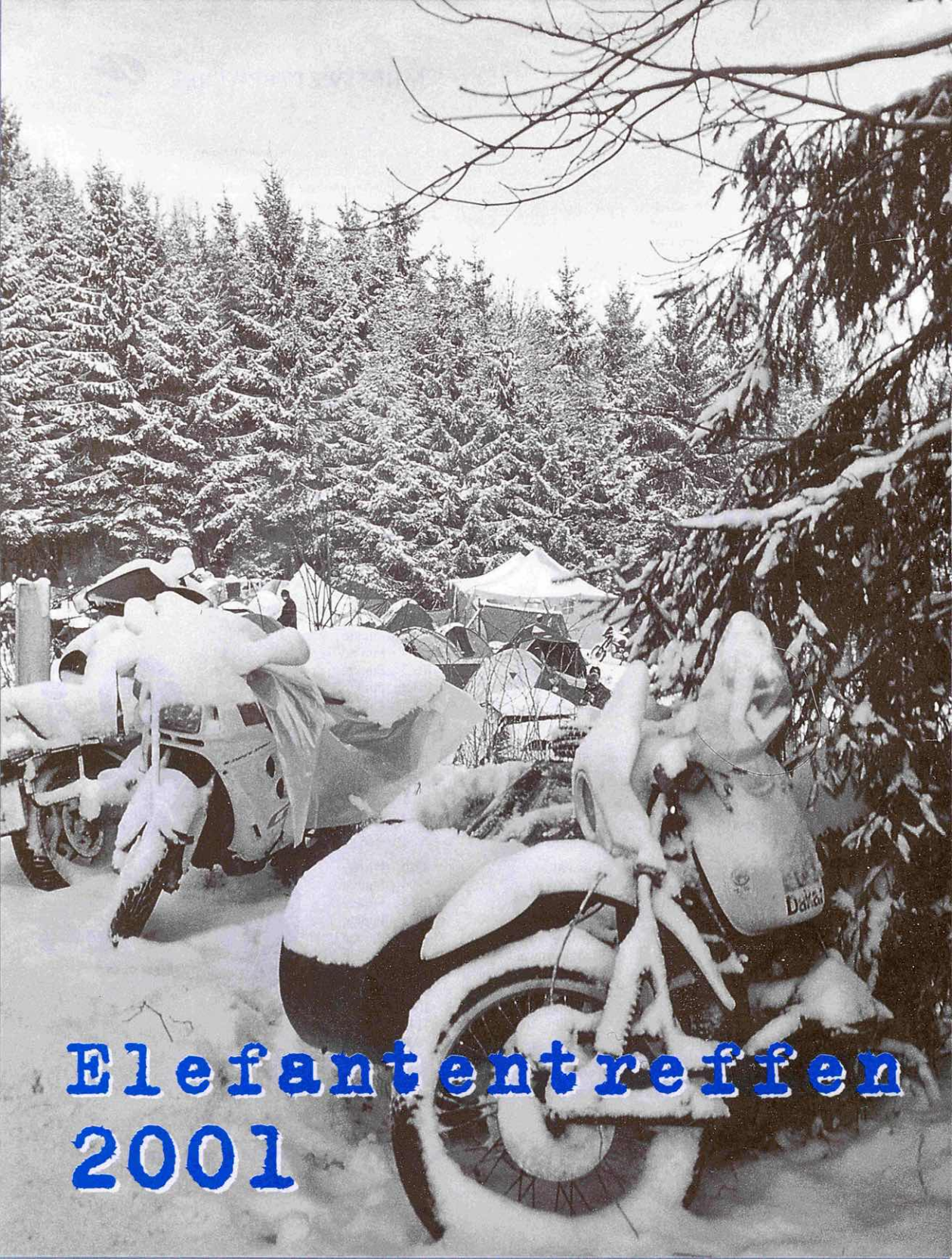
An die ersten drei werden Ehrenpreise verteilt. Alle Teilnehmer erhalten eine Persönliche Einladung zur Jahreshauptversammlung.

Tourenzielfahrt 2000

1.	Arno Keuser	Düsseldorf	3550	Punkte
2.	Rainer Michtl	Regensburg	2996	Punkte
3.	Hans-Joachim Griesbach	München	2968	Punkte
4.	Konrad Ickert	Radevormwald	2582	Punkte
5.	Peter Scheid	Bernhardswald	2334	Punkte
6.	Friedrich-Wilhelm Sprenger	Radevormwald	2246	Punkte
7.	Henning Knudsen	Seelscheid	1664	Punkte
8.	Heinrich Klug	Immendingen	1612	Punkte
9.	Hartmut Römer	Ladenberge	1206	Punkte
10.	Holger Prey	Manching	1144	Punkte
11.	Friedrich Schepplmann	Lemgo	700	Punkte
12.	Wilhelm Hopmann	Rinteln	562	Punkte

An die ersten vier werden Ehrenpreise verteilt. Alle Teilnehmer erhalten eine Persönliche Einladung zur Jahreshauptversammlung.





Elefantentreffen 2001



Hab' mei Wage voll gelade, voll mit ...

Helfern, Ausrüstung und Material fürs Elefantentreffen.

So fuhren Christel, Karla, Hein, Wolfgang und ich am Samstagmorgen, den 27. Januar los, und es regnete in Strömen. Wir waren noch rund 700 km vom Ziel entfernt und guter Laune. Unterwegs änderte sich das Wetter kaum, und bei einer Rast konnten wir auch noch den unangenehmen Wind spüren. Aber als wir in Hengersberg die Autobahn verlassen und die ersten Höhen des Bayernwaldes erklimmen hatten, war es trocken, und es lag ein wenig Altschnee herum. In Solla - am Ziel der Reise - waren die Wiesen überwiegend weiß und der Boden leicht gefroren. Wir waren erleichtert, aber es ist noch eine Woche hin! An unserem freien Sonntag haben wir uns bei einer schönen Wanderung für die kommenden Anstrengungen erholt und den Abend gemeinsam mit den Familien Tubes und Heumann im „Geiselstein“ verbracht.

Am Montag früh waren schon ein paar Besucher da und einige schon wieder fort, denn in irgendeinem Blättchen soll ein falsches Datum veröffentlicht worden sein. Ein ansehnlicher Trupp routinierter Helfer begann mit dem Aufbau: Gerüst errichten und Transparente einhängen, Lichtstrahler befestigen und anschließen, Küche in Betrieb nehmen, Anlieferungen überprüfen und Material transportieren, Telefone installieren, Schilder aufhängen usw. usw. Nur Schnee zu schaufeln brauchten wir nicht. Deshalb und weil wir vieles perfektioniert haben, schritt die Arbeit zügig vor-

ran. Es blieb sogar die Zeit, unseren Lageraum durchzuforsten und inzwischen überflüssig gewordene Gegenstände auszumustern.

Dann hörten wir, dass unser Traktorist Stefan im Krankenhaus liegt, der uns seit einigen Jahren beim Transport und Aufbau der Schneezäune zu Diensten stand. Er nannte uns per Telefon einen seiner Nachbarn als Vertreter und auch mit ihm wurde die Arbeit gut erledigt. Am Mittwoch stockte der Wasserbau: Der Stollen floss nicht leer, in dem unser Anschluss liegt. Doch wie immer gab es auch jetzt jemanden, der mit Rat und Tat half.

Einige unserer Helfer mögen die Kameradschaft und das einfache Leben ohne Komfort in unserem Matratzenlager. Uwe hat die dafür angemietete Holzhütte einer Kur unterzogen und sie entrümpelt, das Licht neu installiert und die von uns angeschafften klappbaren Etagenbetten aufgestellt. Nachdem er schon im vorigen Jahr einen Holzofen mitgebracht hat, kann man sich nach der Arbeit dort richtig wohl fühlen. Leider ist die Bude nicht groß genug, und da wir das Nächtigen im Presseraum vermeiden möchten, haben wir einen hölzernen Bauwagen geliehen, der sich aber



nicht bewährt hat. Das große Pfadfinderzelt von den Sedlmaiers war eine bessere Lösung und auch gut belegt.

Am Mittwoch setzte zögernd die Anreise ein, und wir eröffneten den Karten- und Holzverkauf bis zum Abend. Bisher herrschte ruhiges Winterwetter mit leichtem Frost in der Nacht und +3° am Mittag, aber für die nächsten Tage war heftiger Schneefall angekündigt. Der Altschnee auf den Wegen hatte sich zu Eis verfestigt, und wir beauftragten erstmals nicht die Gemeinde sondern einen privaten Streudiendienst, um Kosten zu sparen. Er war auch an den nächsten Tagen immer schnell da, wenn wir ihn brauchten, und hat die Arbe-





it ordentlich getan. Der Donnerstag brachte uns einige Schneeschauer und auch etwa tausend Besucher, aber die Vorjahreszahlen erreichten wir nicht. Dabei hatten wir oben auf dem Berg recht gute Voraussetzungen. Im Tal der Donau und im südlichen Bayern sah es aber schon ganz anders aus: Heftige Schneefälle erschwerten den Straßenverkehr, und es schneite weiterhin. Die Autobahn 3 zwischen Regensburg und Passau und die parallel verlaufende B 8 sowie die A 92 von München nach Deggendorf waren wegen Unfällen und Glätte stundenlang gesperrt. Die Besucher und Helfer, die zwischen Donnerstag Abend und Samstag anreisen wollten sind nur mit allergrößten Mühen oder gar nicht angekommen.

Etwa 40 cm Schnee fielen am Freitag und Samstag auf das Elefantentreffen - für die Anwesenden ein schönes Umfeld. Die Stimmung war prächtig und manchmal auch übermütig. Der Fahrer eines schön zurechtgemachten Russengespannes wagte sich etwas zu nah an den Steilhang zur Arena, und als es nicht mehr zu halten war, blieb ihm nur noch der Absprung, bevor es etwa zehn Meter tiefer gegen die Leitplanke krachte.

Harmlosere Scherze waren das ständige Zünden von Feuerwerkskörpern und den

meisten Knallern. Einige aber rüttelten den Schnee von den Bäumen und waren weit jenseits der Schmerzgrenze. Lärm zu erzeugen ist für einige Besucher immer noch ein Vergnügen. Ihre Zahl ist durch unsere Hartnäckigkeit kleiner geworden, und auch in diesem Jahr konnten wir alle Krachmaschinen stilllegen. Von einer Gruppe aus Thüringen, die uns in vergangenen Jahren in dieser Hinsicht aufgefallen war, hörten wir, dass einer von ihnen nicht mitgekommen sei, weil der Veranstalter alles verbietet was Spaß macht. So muss das sein! Auch Musik ist mit Ger-

äusch verbunden, und die hatten wir zu unserer eigenen Überraschung auch wieder einmal zu bieten. Am Samstag Mittag meldete sich die Gruppe „Marshal Brainstorm“ aus Forchheim telefonisch und kurze Zeit später spielten sie oberhalb der Arena ein zweistündiges, abwechslungsreiches Programm, das allgemein gut ankam.

Im Programm war nicht vorgesehen, dass es wieder einige Verletzte gab. Mit dem Roten Kreuz aus Schönberg und dem Kreisverband hatten wir vorgesorgt. Die AMA entsandte zwei Ärztinnen und vier Ärzte zum Elefantentreffen. So zahlreich war diese Zunft noch nie bei uns vertreten. Außer den Schnitt- und

Brandwunden, die vor Ort behandelt werden konnten, gab es wegen der Schneeglätte auch Brüche und Verrenkungen, die nach der Erstversorgung ins Krankenhaus gebracht werden mussten. Darunter war auch Michael, der bis zu diesem Missgeschick so vorbildlich die Pressevertreter betreut hat.

Und nun zu dem, was im Programm stand: Die weiteste Anreise hatte Aaron Jennings aus Seattle/USA; ältester Teilnehmer war wieder Georg Luber, inzwischen 82 Jahre alt; der Jüngste war Andreas Sedlmaier mit

15 Lenzen; 60 anwesende Mitglieder zählte der BMW-Moto Club Visconteo aus Milano; D. Dabrowski baute als schönsten Eigenbau ein Gespann mit 1,6 l Golf-Dieselmotor und zwei angetriebenen Rädern; der Club WRM Oberschlesien aus Polen gewann das Tauziehen gegen starke bayerische Konkurrenz; Weded und Max aus Österreich formten die schönste Schneeskulptur und Meinrad Sixt sägte am schnellsten.

Ein paar hundert Teilnehmer reisten schon am Freitag und Samstag ab. Der große Aufbruch begann am Sonntag um halb neun. Der Schnee war matschig geworden und größtenteils von den Fahrbahnen





geschoben. Die meisten Motorräder erreichten die Straße mit eigener Kraft, viele wurden geschoben. Start- und Schlepphilfe leisteten umfangreich Karl Kuppler mit seinem allseits bekannten Land Rover, die Feuerwehr und einige vier- und sechsräderige Aufsitzer. Vor der Werkstatt Stern warteten ungeduldig zahllose Kunden. Für die wenigen verbliebenen Helfer begannen der Abbau, das Ranholen und Verstauen, das Abrechnen und Auszahlen. Es gab viel zu tun, wir haben es angepackt!



Was bleibt noch zu sagen?

Ein herzlicher Dank an die treuen und die neuen Helfer. Ihre etwas knappe Anzahl wurde durch die guten Rahmenbedingungen teilweise wettgemacht, doch waren ihre Einsatzzeiten meist zu lang. Trotzdem sorgten sie für ein wunderschönes und stimmungsvolles Elefantentreffen, das in Erinnerung bleiben wird, aber 4500 Motorradfahrer und 1500 Tagesbesucher sind zu wenig um sicher die Kosten zu decken und den Aufwand zu rechtfertigen. Wir brauchen wieder fettere Jahre. Lassen wir uns etwas einfallen!!!

Horst Orlowski

Elefantentreffen – Ergebnisliste 2001

Motorradfahrer:	Anzahl:	4500
Tagesbesucher:	Anzahl:	1500
Weiteste Anfahrt:	Name:	Aaron Jennings, Seattle- Washington State, USA
Ältester Teilnehmer:	Name:	Georg Luber, 82 Jahre
Jüngster Teilnehmer:	Name:	Andreas Sedlmaier, 15 Jahre
Größter Club:	Name:	BMW Moto Club Visconteo
	Aus:	Milano – Italien (mit Pullmann von Iggenbach)
	Anzahl:	60 Personen
Schönster Eigenbau:	Motorrad:	Dieselsingspann
	Besonderheit:	Golf-Diesel 1,6; 2-Rad-Antrieb; Kfz-Holzbeplankung
	Besitzer:	D. Dabrowski
Holz sägen:	Name:	Meinrad Sixt, aus Bayern
	Zeit:	13 Sekunden
Tauziehen:	Clubname:	WRM Oberschlesien, aus Polen
Schneeskulpturenbau:	Figur:	Elefant
	Von:	Weded und Max aus Österreich

IMOT 2001

Persönliche Eindrücke...

Eine eindeutig vom Wetter vergraute Gesellschaft drückte sich an so manchen Stellen durchs M.O.C in München. Irgendwie war es dieses Jahr nicht ganz so voll wie letztes Jahr, was aber nicht heißen soll dass die Messe schlecht war. Mag es am Wetter gelegen haben? Auf dem Elefantentreffen war auch um einiges weniger los als in den letzten Jahren. Wenn wir mal ehrlich sind, Interessieren Besucherzahlen eh nur den Veranstalter und die Aussteller! Wer läuft schon gerne „BEWUSST“ wie ein HOT DOG-Würstchen durch ne Messe....

Vieles gab es zu sehen und wie immer auch zu kaufen. Der Götz-Stand etablierte sich für meinen Geschmack ganz schön bieder. Wer es gewohnt war in Meterhohen Wänden -vollgehängt und gestellt mit Enduro- und Crosssachen zu stöbern, der traute seinen Augen nicht wieder. Ich fand vom Personal nur Klaus und Muh-Kuh Markus, die wirklich alles im Griff hatten. Sie versorgten dabei eine treue und begeisterte Kundschaft immer mit äußerst fachmännisch geprägten und flotten Sprüchen. Ganz obligatorisch kaufte ich mir natürlich wieder den neuen Holger Aue Kalender für 2001, welcher ihm (Holger) wieder voll und ganz gelungen ist!

Natürlich sah ich mich auch ein bisschen auf den Ständen um, welche im BVDM Koop-Mitglied sind. Da fand ich zum Beispiel Iwan Bikes von Bernhard Peintner und seinem Kompanion Dieter, welche nicht nur einen immer gut besuchten Stand hatten, sondern auch nach der Messe einen regen Nachlauf zu verzeichnen haben! Diesel-EN-

FIELD ist ja auch nicht nur ein Augenschmaus....

HIT Motorradreisen hatte seinen Stand in Verbindung mit dem BVDM und Motorrad Kinderland von Ralf Kühl. Ja, auch auf dem BVDM Stand war es ganz lustig, selbst wenn ich zugeben muss, wir werden noch ganz schön daran zu arbeiten haben - **Denn das Elefantentreffen** (so die Plakatierung mit Bildern vom Elefantentreffen an den Standwänden), **ist nicht das Aushängeschild für den BVDM!!!** Die Leute



bleiben zwar stehen und sehen sich die Bilder des ET's an, und haben es vielleicht schon gecheckt dass das eine Veranstaltung des BVDM ist, aber Interesse für den Verband ansich haben sie **noch** nicht! Ich sagte **NOCH NICHT!!!** Wie schon gesagt, jetzt wird's Zeit dass wir mal Halli Galli machen, sonst Sterben uns noch die Mitglieder weg, bevor die Jungen es erst mal mitkriegen was wir eigentlich alles für sie tun.

Bei Helmut und Ingrid Hofmann (HIT) habe ich auch sehr nette Leute kennen ge-

lernt, von welchen wir auch in Zukunft noch einiges hören werden. Michael Schuhmacher gab mir auch gleich einen netten Reisebericht von einer Schottland-TOUR, welche auch bei HIT gebucht werden kann. Michael Schuhmacher ist ein echtes UNIKAT, welcher „Normalerweise“ für Lixi Laufer schreibt...-Von daher freue ich mich natürlich ganz besonders, dass er dies jetzt auch ab und an für die BallHuPe macht! Vielen Dank Michael!

Der Stand gegenüber von Ulli Jacken, fand auch für viele Besucher einen reinen Augenschmaus in Sachen Motorrad und Beiwagen. Es sind halt doch extreme Gespanne für Leute in deren Geldbeutel ich zweimal rein passen würde!

Was dahingegen schon viel eher in ein jedermann seinen Geldbeutel passt ist das CLS - Chain Lube Systems. Was ist denn dass nun wieder??? Ganz einfach:

Das sind Mikroprozessorgesteuerte Kettenschmiersysteme für Motorräder (Punkt). Helmut Hofmann (HIT) welcher es auch verwendet, ist mehr als nur begeistert. Er fährt seine Kette nun schon mehr als 50.000 Kilometer, und brauchte keinerlei Wartung wie nachspannen ect.!

Also, was mach ich jetzt demnach?

TESTEN !!!

Bei meinen Guzzis brauche ich es ja nicht auszuprobieren, also kommt mir ne ganz nette alte Gurke ins Haus, mit der ich noch einiges mehr testen möchte. Eine MEGA alte XT 500. Da ich davon überzeugt bin, dass sich die jungen Leute (Frank Wachsmann, Entwicklung, 09561 / 511051-1, und Heiko, Anja, Bernd, Ramona) einiges dabei gedacht haben das CLS zu entwickeln (und ich auch schon Positives darüber gehört habe), wollen wir mal sehen, ob es nur den Moderneren Rennsemmeln was bringt, oder auch mir?! Das wäre natürlich eine immense Kosten- und Zeitersparnis für jeden der lieber fährt, als Schraubt und zahlt! Der Kostenpunkt beläuft sich auf 389 Mark zzgl. Versandkosten. Falls sie sich jemand schon jetzt bei Saisonstart kaufen möchte,



dürft ihr auch ruhig mal sagen dass Ihr den Tip aus der BallHupe habt.

Hier also die Adresse:

CLS - Chain Lube Systems

Akazienweg 3, 96450 Coburg,

Tel.: 09566 / 80843-4 Fax: -5.

In Sachen Off-Road, Cross und Enduro wurde ich auch fündig. Alexander Pölking, eines unserer Verbandsmitglieder hatte auch seinen Stand. **CROSS HOUSE**. Hier stellte er nicht nur seine TM Racing (Off-Road Maschinen) aus, sondern auch PRAGA. Diese

Modelle aus der

Tschechei sind voll

wettkampffähige

Maschinen,

welche man

auch mit ein

paar kleinen

Handgriffen

Straßentauglich

machen

kann. Falls

mal jemand an-

fangen möchte

durch's Gelände

zu hoppeln, und

nicht genau Bescheid

weiß, ist Alexander der

richtige Ansprechpartner, denn

der kann's auch (ohne einen müde zu Belächeln) einem nichtwissenden Hinterwäldler erklären. Apropos, da hatte ich

die Frage, warum sich so viele Crosser das Schlüsselbein brechen!? Es liegt am Brustpanzer! Warum also solch ein Ding tragen?

Na ja, damit ich nicht von den hochfliegen-

den Steinen meines Vordermanns erschlagen werde! HÄÄÄ? Ich sags ja, Motorrad fahren - wurscht in welcher Hinsicht - ist was für Lebensfreudige Abenteurer die ganz bewusst jeden Tag auf's Motorrad steigen, um ganz unbewusst als Potenzielle Organspender die Nerven der Liebenden auf's Äußerste strapazieren!

Blödsinn? Na, dann denkt mal darüber nach. Aber nicht nur beim Motorrad fahren passiert was...

Siehe Elefantentreffen...



Gute Besserung

Michael Tubes, auf

dass Du bald wie-

der mit Deinen

Lieben Motor-

rad fahren

kannst!

Martin

Röth, wie

die meis-

ten ja wohl

schon mit-

bekommen

haben, ist lei-

der nicht mehr

Moto Guzzi Im-

porteur. Von daher

war der Stand von Moto

Guzzi auch nur ein ganz klei-

ner in Halle 5. Als Guzzifetischistin, kam

ich von daher leider nicht so recht in den

Genuss des Italienischen Flairs, denn den

konnte auch der nette Händler nicht

rüberzaubern... Hört sich jetzt an wie

„Schweinkram“... so ist das aber ganz und

gar nicht gemeint! Nein, ich bin wirklich

mal gespannt was da in Zukunft zu erwarten ist, sei es von den Motorrädern, oder der Vermarktung. Mit Sicherheit werden wir auch in Zukunft von den Hammelbachern noch zu hören bekommen, denn der Herr Röth, steht jetzt im Zeichen der Franzosen. Voxan fand ich leider nicht auf der Messe, und nach Dortmund konnte ich aus Zeitgründen nicht fahren! Leider! Aber wie schon gesagt wir werden vielleicht keine Bauklötze staunen, aber etwas Besonderes hat mit Sicherheit auch Voxan. Ich Persönlich wünsche jedenfalls dem Hammelbacher-Team das allerbeste...

Bis zum Sommerfest!!!

Es gäbe wirklich erschreckend viel über diese Messe zu berichten, aber leider reicht der Platz nicht aus! Falls Ihr mal Interesse hättet auf einer Messe mitzuarbeiten - Ihr habt auch genügend Zeit Euch auf der Messe umzusehen - meldet Euch einfach beim zuständigen Regionalbüro, oder fragt in der Geschäftsstelle nach dem zuständigen. Wir würden uns freuen! Auch das Elefantentreffen gehört dazu! Der BVDM braucht immer Aktive - was nicht heißen soll, dass Arbeit in Stress ausarten muss!!! Ich mache es wirklich gerne, hab nie Stress dafür aber viel Spaß!

Euch allen einen guten Saisonstart, und gute Besserung einem jedem der sich beim Skifahren etwas gebrochen hat und deswegen nicht Moped fahren kann...(hier sollte eigentlich ein dicker SMILIE hin...)

Bis zum nächsten mal, ich hoffe wir sehen uns auf der Jahreshauptversammlung,

Barilla de la sowieso - Babs.



Mitglied im BVHK

Mitglied im BVDM

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

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

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

<http://Hartmann.Motorrad.Net>

Falk HARTMANN®

immer die beste Wahl!

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

*LVRR Sicherheitstrainings*

An zwei Wochenenden zu Saisonbeginn 2000 im April organisierte Wolfgang Schmitz wieder vier BVDM-Sicherheitstrainings in Langenfeld. Der seit Jahren wachsende feste Teilnehmerkreis wurde ergänzt durch Neuinteressenten, die über eine 12-zeilige Notiz in der „Rheinischen Post“ aufmerksam gemacht werden konnten. Diese Notiz brachte einen regelrechten „Telefonboom“ mit sich; über 80 Anrufe zeigten, dass eine deutliche Nachfrage besteht. Insgesamt fuhren 77 Teilnehmer mit, davon waren 15 LVRR-Mitglieder. 25 Teilnehmer nutzten die Gelegenheit um nach einem erlebnisreichen Tag und nach ausführlicher Darstellung der BVDM-Arbeit Mitglied bei uns zu werden.

Unsere Termine für die kommende Saison: 07., 08., 21. und 22.04.2001.

LVRR-Eifeltreffen

Am ersten NRW Ferienwochenende Anfang Juli 2000 gab es das vierte Eifel- und EThelfertreffen. Zur Vorbereitung (Rasen, Gestrüpp und Holz schneiden) und zum Materialtransport fuhren am Wochenende zuvor Stefan Winke und Wolfgang Schmitz zur „Flugwache“. Die heiße Phase begann am Donnerstag, dem ersten NRW-Ferientag: es wurde eine weitere Busladung Material angekarrt, am Freitag wurde aufgebaut, Verpflegung und Getränke eingekauft. Der erste Besuch ließ dann auch nicht lange auf sich warten, 70 Gäste wurden es insgesamt, davon 39 aus dem Kreis der EThelfer und 13 Kinder. Am Samstag gab es zwei Ausfahrten und abends nach einem gemütlichen Grillabend „Klönnschnack“ bis spät in die Nacht. Am Sonntag bildete die traditionelle Juxrallye (organisiert von Lorenz van der Mee) den Abschluss eines gelungenen Wochenendes. Wer da war bekommt wieder eine Einladung, wer nicht dabei war, hat die Möglichkeit sich den Termin 2001 bereits vorzumerken: 06. bis 08. Juli.

LVRR Trialwochenenden

Seit 1997 bieten wir Trialkurse an; die Nachfrage reichte auch in 2000 wieder für zwei Wochenendkurse mit Elmar Heuer im belgischen Bilstain (hinter Aachen) und als Novum auf dem „Kalvarienberg“ der MSIG Gressenich (Nähe Stollberg/Aachen). Beide von Wolfgang organisierten Termine (15.-17. und 22.-24. September) waren wieder ausgebucht. Gefahren wurde auf Elmar's Trialmaschinen, er brachte fünf Gas Gas 200 mit. Das Wetter am ersten Wochenende konnte die Moral der Teilnehmer nicht untergraben, obwohl es fast ununterbrochen regnete. Man nahm es sportlich - die rutschigen Bodenverhältnisse sorgten für einen besonderen Schwierigkeitsgrad. Es war erstaunlich was man trotzdem auf zwei Rädern noch anstellen konnte. Samstag nachts beim „Mentalen Aufbereiten“ mit flüssiger Nahrung kam es dann in Folge sinflutartigen Regens zu einer Überschwemmung des Campingbereiches. Einige hatten die Wohnmobile in weiser Voraussicht schon etwas höher platziert, andere rangierten noch nachträglich herum, einzig Jens-Peter ließ seinen Camper samt Vorzelt von dem wildgewordenen Bach umspülen, ca. 20 cm fließendes kaltes Wasser war der höchste gemessene Pegel im Vorzelt. Ganz anders das Wetter eine

Woche später, drei schöne Herbsttage mit jeder Menge Sonnenschein verwöhnten in Gressenich die Trialer. Insgesamt gab es 29 zufriedene Teilnehmer (darunter 7-innen).

Für 2001 haben wir mit Elmar einen besonderen Kurs geplant, nur ein Wochenende, dafür aber um den kompletten Freitag verlängert. Nach Anreise möglichst am 20. geht es vom 21. bis 23.09.2001 beim MSC Großheubach (Nähe Miltenberg/Main) in das Europa-Trial-Trainings-Zentrum.

Nach Eifeltreffen und Trialtrainings können wir weitere 4 Neumitglieder beim LV begrüßen.

Der finanzielle Überschuss der Trainings soll - wie in den Vorjahren auch - für die BVDM-Arbeit eingesetzt werden, Vorschläge sind noch willkommen.

TT-Abschlussfahrt

Am Samstag, den 21.10.2000, fand die Abschlussfahrt der Touren-Trophy 2000 im Bergischen Land statt. Veranstalter war Norbert Lixfeld. Zielort das Landhaus Orbach in der Nähe von Wipperfurth. Bei schönem Wetter konnten 20 Teilnehmer das Bergische Land noch in herbstlichen Farben genießen.

Anschließend war die Siegerehrung der Touren-Trophy.

Weihnachtsfeier 2000 in Remscheid (ws)

Am 13.12.00 gab's den „für alle LV-Weihnachtsfeier-Gierigen“ erweiterten Stammtisch in Remscheid. Horst Orlowski hatte 25 Gäste beim Wirt (der seit November LV-Mitglied ist) angekündigt - es waren 25 Sitzplätze bereitgestellt - und es kamen ziemlich genau ungefähr 25 Gäste!!

Horst hatte - falls es denn gewünscht würde - etwas Weihnachtliches zum Vorlesen parat, und es wurde gewünscht. So erfuhren wir etwas über das Schenken und über einen Weihnachtsmann, der Teller wäscht und Heringsköpfe vertilgt....

Jahreswertung 2000/2001

Abgabe der Wertungshefte für den 2000er Wettbewerb 2000 war am Januar-Clubabend bei Friedrich Wilhelm Sprenger. Aufgabe war, Orte mit Früchte- oder Pflanzennamen zu finden und anzufahren. Ausgabte der Wertungshefte für den Jahreswettbewerb 2001 „Gebirgstour“ ab dem Januarclubabend beim Ausrichter Horst Orlowski. Diesmal sind Orte anzufahren, die in max. 5km Umkreis des jeweils höchsten Gipfels eines deutschen Gebirges liegen.

Regelmäßige Treffen im Rahmen des LV Rhein-Ruhr:

Clubabend des LV Rhein-Ruhr e.V. In der Regel am letzten Mittwoch jeden Monats um 19.30 Uhr in unserem Clublokal „Am Gantenberg“, Prof.-Dessauer-Weg 30, 40225 Düsseldorf; Info bei Wolfgang Schmitz, Tel. 02173-903979

LVRR- Stammtisch Remscheid

In der Regel am zweiten Mittwoch jeden Monats im Landgasthaus „Baisieper Hof, Baisieper 6, 42859 Remscheid; Info bei Horst Orlowski, Tel. 02191-65872



Einladung vom Bayerischen Staatsministerium

Heute folgte Ingrid und ich der Einladung vom Bayerischen Staatsministerium des Inneren zur Kampagne „Ankommen statt Umkommen“, wo u.A. auch der Landesverband Bayer. Fahrlehrer e.V., die Landesverkehrswacht Bayern e.V., der TÜV Süddeutschland, die DEKRA, Antenne Bayern, BMW Motorrad, das Bayer. Rote Kreuz, der Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr e.V. und eine ganze Anzahl von Polizeipräsidiums vertreten waren.

Anhand von zahlreichen Grafiken wurden zusammenfassend Statistiken dargestellt und erläutert und erste Ziele für mehr Sicherheit im Straßenverkehr - vor allem den Zweiradfahrern - besprochen. In dieser Zusammenkunft, wo der BVDM erstmalig mit vertreten ist, wurden folgende Arbeitsgruppen gebildet:

- Polizeiliche Verkehrsüberwachung
- Fahrzeug-Technik
- Öffentlichkeitsarbeit
- Motorisierte Zweiradfahrer
- Andere Verkehrsteilnehmer
- Straßenraum und
- Aus- / Fortbildung.

Vertreten sind wir als BVDM in den Arbeitsgruppen Motorisierte Zweiradfahrer und Straßenraum. In der AG Motorisierte Zweiradfahrer sind mit vertreten das Polizeipräsidium Mittelfranken, das Bayerische Rote Kreuz und die Landesverkehrswacht Bayern, in der AG Straßen-

raum das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie und das Polizeipräsidium Oberbayern. In den nächsten Wochen werden sich die Arbeitsgruppen zusammensetzen und Vorschläge aufnehmen und zusammenfassen, die dann bis Anfang / Mitte März beim Bayer. Innenministerium vorgelegt werden sollen. Ziel soll es sein, die Unfallzahlen zu senken - vor allen die Unfalltoten - und entsprechende Aufklärungsarbeit zu leisten.

Wir werden uns hierbei mächtig ins Zeug legen und natürlich auch unsere Interessen mit vertreten, auch wenn diese Herausforderung für Ingrid (Regionalbüro München) und mich totales Neuland ist, und hoffen auch auf entsprechende Erfolge.

HaJo

Bewerbung

Ich bin seit Januar 1997 Mitglied im BVDM und nach einem Anstoß durch Harald seit einem Jahr auch etwas aktiv geworden. Anfang letzten Jahres teilte ich mir die Arbeit als Koordinator für Regionalbüros mit Andreas „Golo“ Golombowski. Mitte des Jahres konnte dann „Golo“ aus Zeitgründen die Aufgabe nicht mehr fortführen und seitdem begleite ich das Amt alleine. Auch das BVDM-Handbuch ist aus dem „Archiv“ erwacht und ich bin derzeit bei den letzten Aktualisierungen, sofern dieses überhaupt stets aktuell sein kann. Ich selbst bin 42 Jahre alt, verheiratet, habe 3 Kinder und fahre seit 5 Jahren Motorrad - auch im Winter. Angeregt durch die Ausschreibung in der BALLHUPE und einigen Mitgliedern stelle ich mich hiermit für die Wahl als Beisitzer oder ggf. als 2. Vorsitzenden zur Verfügung.

Mit Bikergrüßen
Hans-Joachim „HaJo“ Griesbach

 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



Die BVDM-Tourenzielfahrt

Ja Leute, es gibt sie noch, die Tourenzielfahrt! Obwohl sich in den letzten Jahren nur höchstens 10 bis 20 Teilnehmer entschließen konnten mitzumachen.

Woran mag das wohl liegen?

Der Matze (Matthias Nötel, Sportwart des BVDM) macht sich jedenfalls immer wieder die Arbeit und ich möchte ihm auf diesem Weg recht herzlich dafür danken.

Meine Tourenzielfahrerkarriere begann 1998 mit der Suche nach Orten die einen Vornamen beinhalten. Los ging es gleich im Januar auf dem Weg zum Elefantentreffen mit einem Ort namens Waltersdorf bei Degendorf; da es auf dem Weg zu einer BVDM-Veranstaltung war gab es gleich mal Zusatzpunkte.

Ich war 1998 bis Mai noch mit meiner XT 350 unterwegs und nahm auf der Frühlingsanfangstour gleich noch Phillipsreuth auf dem Weg nach Tschechien mit.

Meine Heimatgemeinde Bernhardswald musste ebenso dran glauben wie Dietersdorf bei München auf der Anfahrt zur JHV. So ging es lustig weiter (ab Mai mit meiner neuen MuZ Baghira) übers ganze Jahr bis zum 29.12.1998 mit Charlottenthal, Friedrichshäng und Johannisberg. Das Heftchen sollte ja schließlich voll werden.

Kein Pokal wurde es noch nicht, aber im ersten Jahr immerhin der 13. Platz (vor Thomas Bauer!).

Es machte wirklich Spaß und so meldete ich mich auch 1999 wieder an. Diesmal ging es um Museen. Los ging es natürlich mit einem Zweiradmuseum was auch gleich einen Bonus gab. Ich lernte die unterschiedlichsten Museen meiner Heimat kennen und hatte mein Heftchen am 13.11.1999 mit dem Besuch des Herzogburgmuseums in Dingolfing voll (19 Ziele). Ein paar Extrapunkte gab es wieder für grüne Ortsschilder und im zweiten Jahr der Teilnahme den 7. Platz (leider hinter dem Neuling Rainer aus Regensburg!).

Für das Jahr 2000 hat sich der Matze auch wieder was einfallen lassen, es sollten diesmal die Flüsse sein. Los ging es wieder im Januar (als alter Winterfahrer!) und das ganze Jahr über, bis halt das Heftchen wieder voll war. In den Landkarten wurde natürlich nach möglichst langen Flüssen (das Wort musste lang sein, wegen der vielen Buchstaben und damit vielen Punkte!) gesucht. Die

Wertung läuft noch, mal schauen welche Platzierung diesmal rauskommt.

Und heuer geht es schon wieder los; Ich kann es halt nicht mehr lassen. Gesucht sind Kurorte mit dem Wort Bad voraus. Ach ja, und es dürfen nur Ortsnamen sein die mit einem Buchstaben meines Vornamens beginnen. Wie geht man an die Sache ran? Ganz einfach, man schaut ins PLZ-Buch und findet die passenden Bäder. Als nächstes nimmt man sich eine Deutschlandkarte und zeichnet sich die Orte ein. Und schon ist man im Geiste schon wieder auf Tour in den schönen deutschen Ländern. Meine Orte liegen zum Beispiel nicht nur in Bayern sondern auch in der Bäderecke des Schwarzwald (das wird eine tolle Tour), im Erzgebirge (hallo Klaus wir kommen!) und bis hoch bei Hannover. Da wird die Fahrt zur JHV schon wieder gewürzt mit Tourenzielfahrtzielen bei Hin- und Rückreise.

So Freunde, und jetzt reißt euch mal am Riemen und ruft bei Matze an und macht mit. Den Konkurrenz belebt das Geschäft

Viel Spaß wünscht Peter

Vorbeifahren an Kolonnen mit Motorrädern

Die Biker Union e.V. hatte in München auf der Imot 2001 Unterschriftenlisten ausliegen zum Thema: Vorbeifahren an stehenden/langsam fahrenden Kolonnen. Ich finde alle Motorradfahrerverbände (auch der BVDM) sollten sich an dieser Aktion beteiligen und dadurch diese Sache unterstützen. Wann und bei wem diese Listen eingereicht werden ist mir nicht bekannt.

Leihmaschinenrabatt

Das ist ja super! Da schau ich letzstens im Internet wegen eines Leihmotorrads für die Reiseplanung eines USA-Urlaubs und finde bei der Firma Dubbelju-Motorradverleih einen Vermerk über 10 % Preisnachlass als Mitglied beim BVDM. Wie wär es mal mit Infos und Internetadressen in der Ballhupe?

Clubs beim BVDM

Von Zeit zu Zeit erscheint in der Ballhupe eine Liste mit den Clubs die beim BVDM organisiert sind. Auf der IMOT in München war am Stand des BVDM eine große Liste der zugehörigen Clubs ausgehängt. Ob die Liste allerdings noch am neuesten Stand war ist meiner Meinung nach fraglich. Warum? Ich bin Gästemitglied beim CPMI (Club partnerschaftlicher Motorradfahrer Ingolstadt) und hörte da schon letztes Jahr, dass es wegen fehlender Zusammenarbeit zu einem Austritt aus dem BVDM gekommen sei! Warum wird darüber in der Ballhupe nicht informiert?

Mitgliederbefragung

Ich würde sagen der Norbert ist mit dieser Arbeit nicht zu beneiden, oder ist es üblich das in einem Verband mit ca. 3000 Mitgliedern nur 102 den Fragebogen zurücksenden? In seinem Artikel in der letzten Ballhupe war sehr gut herauszulesen, welche wichtigen Schlüsse aus einer solchen Befragung hervorgehen könnten. Was soll wohl dieses Neumitglied von uns denken! Aber er bedankt sich trotzdem für die Unterstützung. Aber es ist halt wieder mal wie bei den JHV s, viele Mitglieder aber wenig Teilnehmer!

Zur Rechtsecke

Hallo Carsten, unser Rechtsanwalt aus Berlin, weiterhin viel gute Artikel über Brause und Co., ist echt lesenswert und informativ.

BVDM-Jugendarbeit

Hallo Christian, weiterhin viel Spaß und Erfolg bei der Jugendarbeit, denn wie steht schon in der Satzung des BVDM §2 Zweck und Ziele des Verbandes: 2.b) Unterweisung seiner Mitglieder, insbesondere der Jugendlichen, in allen mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Fragen.

Eine gute Saison wünscht Peter Scheid



Hallo Babs!

(Eigentlich wollte ich mit „Hallo Puzzi - ich fahr“ immer noch nicht Guzzi“ beginnen, aber ich lasse heute mal den „Schmarrn“, denn zu einer Frau, die (bewunderswerter Weise) außer Einbaumöbeln auch noch eine Guzzi in der Küche hat, passt das Wort nicht. Da halte ich mich lieber an klassische Sprüche wie: Lieber eine SLR in der eigenen Garage als eine Guzzi in der Küche eines anderen.)

In der Zeit nach den Weihnachtsfeiertagen finde ich nun Zeit auf Dein langes Telefonat, in dem Du mich zu einer Kandidatur für ein (hohes) Amt im BVDM gewinnen wolltest, zu antworten. Natürlich ehrt mich Dein Gedanke, daß ich für so einen Job der richtige Mann wäre, aber ich bin nach reichlichem Nachdenken zur Entscheidung gekommen, daß dem nicht so ist. Hierbei liegt der Hauptgrund meiner Haltung nicht in meinem derzeitigen Mangel an Freizeit, sondern in erster Linie darin, daß ich, wie Du ja schon aus meinen verschiedenen schriftlichen Ergüssen aus der Ballhupe weißt, nicht gerade der durchschnittliche BVDM'ler bin. Meines Erachtens sollte ich niemand für ein Amt im BVDM kandidieren wenn ich schon von vorne herein weiß, daß meine Einstellung zum Motorrad im Allgemeinen und zum BVDM im Speziellen mit der, der allermeisten Mitglieder nicht übereinstimmt. Hier meine ich weniger die Tatsache, daß ich mutwillig ohne (standesgemäßen) Zweizylinder (ob nun Boxer oder Vau) unterwegs bin als meine Persönlichkeit. Als ich mir so rein „pro forma“ eine Kurzdarstellung meiner Person und meiner Ziele zusammengeschustert habe, stellte ich fest, daß meine zentrale Eigenschaft, die eines LINKSDENKERS“ ist. Und so etwas ist für einen „Funktionär“ einer großen Vereinigung vollkommen ungeeignet. Wenn ich nur sehe wie schwer allein schon meine Gedanken und Handlungen des Privatlebens von meinem Umfeld verstanden (oder gar nachvollzogen) werden können, so komme ich zu dem Schluss in einer evtl. Position, wo ich für eine Masse von Mitgliedern sprechen und handeln müsste vollkommen fehl am Platze zu sein. Ich glaube Du wirst mir nach dem Überfliegen der folgenden Zeilen Recht geben:

Rainer Michtl Jahrg. 54 Bauing, verh. 3 Kinder zw. 18 u. 13 J. Hausbesitzer LINKSHÄNDER Austritt aus „Oldtimerclub Regensburg“ nach 10 Jahren Schriftführer / Organisationsleiter wegen Abneigungen die ewigen Vereinsrangeleien mit zu machen.

EIGENSCHAFTEN:

Motorrad- Auto- und Fahrradfahren (mit gleicher Begeisterung) Fotografieren Pfeife rauchen Natur OldtimerKFZTechnik alte Bauwerke Urlaub (einsame, schöne Natur / Bergstraßen / wild campen / neue Bundesländer / Piemont / Böhmen / Großbritannien) Musik („HOUSE“ bis Klassik ohne „Schürzenjäger o.ä.“) Genauigkeit im Herzen erst 20 Jahre alt mit Herz und Seele „Bayer“

MOTORRAD:

BVDM seit 1999 Motorradführerschein seit 1972 Moto: „Have fun - not Stress“ Honda SLR 650 mit 39 PS (das reicht mir vollkommen) Endurojackenträger Ganzjahresfahrer Tourenzielfahrtenfan

ZIELE:

Kradfahrerimage heben umweltfreundliche/servicefreundliche Kräder (Kat) Da stelle ich doch lieber irgendwelche blödsinnigen Listen als Entscheidungshilfe zum Kauf oder Nichtkauf von irgendwas auf.

Fragen die man sich VOR dem Kauf einer Motorradjacke stellen sollte:

- ☛ Bin ich Sommer / Frühling bis Herbst / ganzes Jahr oder auch Regenwetterfahrer?
- ☛ Will ich eine Jacke aus Leder, Textil oder Material-Mix?
- ☛ Fordere ich geprüfte verrutschsichere Schulter- Ellenbogen- und - Rückenprotektoren sowie Reflexionsstreifen und abriebfestes Material (Materialaufdoppelungen an exponierten Stellen) sowie einen Sitzsteg (gegen Hochrutschen)?
- ☛ Fordere ich gute Herausnehmbarkeit der Protektoren ?

☛ Interessiert mich ihre problemlose Waschbarkeit (Jacke u. Futter) Will ich eine Sicherheitsfarbe oder ist ihre Schmutzempfindlichkeit wichtiger?

☛ Müssen ihre Farben zu Anderem passen? (Hose, Helm, Krad)

☛ Will ich ein Blouson oder eine lange Jacke?

☛ Stört mich eine schwere Jacke?

☛ Fordere ich Regensicherheit ?

☛ Will ich eine (evtl.) herausnehmbare Membrane oder dichtes Obermaterial ?

☛ Muß auch der Inhalt der Taschen trocken bleiben?

☛ Passt mein Regenkombi darüber?

☛ Will ich eine verstellbare Gürtel- Ärmelweite bzw. eine verstellbare Passform für Fahren ohne Futter im T-Shirt und Winter mit Futter u. 2 Pullis darunter?

☛ Brauche ich einen oben und unten zu öffnende Metall- oder Kunststoffreißverschluss?

☛ Will ich die Jacke mit dem Verbindungsreißverschluss mit der Hose verbinden?

☛ Ist für mich ein (abnehmbarer) Stehkragen (mit waschbarem Einsatz) oder ein besonders hoher Sturmkragen oder ein liegender Kragen richtig?

☛ Harmonisieren die Bündchen mit meinen Handschuhen (Stulpe)?

☛ Will ich an den Ärmeln Klett- oder Reißverschluss oder reicht ein Gummizug?

☛ Brauche ich außen 2 Brusttaschen und 2 große untere Taschen?

☛ Soll der Innentaschen-Reißverschluss senkrecht oder waagrecht sein? Will ich an die Innentasche kommen ohne den Hauptreißverschluss zu öffnen? (Reißverschluss hinter Druckknopfleiste)



☞ Möchte ich die Innentasche im Futter oder soll sie durch einen Schlitz im Futter erreicht werden?

☞ Möchte ich Klett- Reiß- oder Druckknopfverschlüsse (oder deren Kombinationen) als Taschenverschluss?

☞ Fordere ich Belüftungsklappen- Reißverschlüsse?

☞ Will ich ein schnell herausnehmbares Futter mit Bündchen das als Jacke zu tragen geht?

☞ Will ich eine Befestigung des Futters am Ärmel mit Klettband oder Druckknopf?

☞ Stimmt das Preis-Leistungsverhältnis?

Zum anderen habe ich mir unter Mithilfe meines „internetfähigen“ Sohnes nun endlich das MP3 der „Nationalhymne der Motorradfahrer der 70er und ersten 80er Jahre“ herunter laden lassen. Damit meine ich nicht „born to be wild“; von Steppenwolf, schließlich waren ja nicht alle Motorradfreunde wilde Gesellen mit zur „Pseudo-Harley“ umgebauten CB 750. Ich meine das relativ unbekannte Stück „Iron Horse“ von „Christie“, das für mich die eigentlichen Freuden und Sehnsüchte des Motorradfahrens schlechthin darstellt. Und wenn ich den Text lässig übersetze kommt genau das heraus, weswegen ich am 24. Dezember die Zeit in der es heißt „Wir warten auf's Christkind“ warm angezogen im Fahrtwind auf der Sitzbank meiner Honda verbrachte.

Der weiße Mann beschwört seinen Donner durch die Ebenen und die Täler und über das göttlich Land. Du fliegender Rauch und Flügel aus Stahl Spüre die Flamme des Feuers auf Rädern. Eisernes Pferd brenne auf deinem Kurs Streck' Dich aus nach neuen Grenzen. Sorge stets dafür, daß es einen Weg gibt. brenne, brenne brenne immer weiter über stille Wasser, über den Canyon und durch die Klippen dem Sonnenuntergang entgegen. Deine Magie ist so betörend.

In diesem Sinne wünsche ich Euch „V2-Kardan-Freaks“ ein gutes, erfolgreiches 2001

Rainer

Mein Liebster Rainer, ...-

Ja, es ist bekannt dass die Uhren in Bayern auch anders rum laufen, aber Deine hat noch einen ganz besonderen Takt!!! Wie viel Zeit benötigst Du, wenn Du Dir eine Jacke kaufst? Gehst Du in den Laden und stellst dem Verkäufer die Fragen, oder Zermarterst Du Dir den Kopf während Deiner Arbeitszeit?

Im übrigen: Meine Moto Guzzi (Stornello Bj.68) steht nicht in der Küche - dafür ist leider die Treppe zu klein!

Sie steht hier neben mir, kannst Du sie sehen? Ja, genau neben meinem Schreibtisch!

So, Schluss jetzt mein Zwiederwurtziges Bayerlein, auf auf zur JHV - da können wir unsere Gedanken tauschen...

- Oder lieber doch nicht? -

Babs, die Borscheneiderin

Hallo alle zusammen,

da ich schon relativ lange im BVDM Einzelmitglied bin und nur meinen Beitrag dadurch leiste, das ich ab und zu bei Motorradtreffs, Schraubertage und in unserer FJ 1200-IG, hier und da den BVDM erwähne, wofür dieser sich arrangiert und warum er unsere Unterstützung und wenn es „nur“ unser Beitrag ist, bekommen sollte. Das ich dann dort groß mit Werbematerial um mich werfe, vermeide ich. Lieber zähle ich so auf, welche Leistungen von diesem Verband erbracht wird. Die wenigen alten Aufkleber hatten entweder am Motorradkoffer oder in meiner Garage, wo häufig mit einigen Leuten Benzin gequatscht wird. Siehe Bild bei meinem letzten Garagentreffen.

Ein paar alte Aufkleber hätte ich gerne noch gehabt. Hatte aber immer den Eindruck, das es von diesen sehr wenig gab. Deshalb kann ich Euer Editorial im Dezember Heft 2000 leider nicht ganz zustimmen.

Den alten Aufkleber und einige Pins hatte ich vor lange Zeit das erste mal angefordert. Regelmäßig, alle halbe Jahre, schrieb ich die Geschäftsstelle an und erinnerte diese auf meine Bestellung. Irgend wann bekam ich dann auch diese. Ich hoffe, wenn ich jetzt mal wieder 2 Pins, einen tellergroßen Aufkleber und einige normale neue Aufkleber anfordere, das ich diese relativ schnell bekomme.

Trotzdem, macht weiter so, denn ich weiß, wie stressig solch eine Vereinsarbeit ist.

Munter bleiben und immer schön rechts fahren.

Dieter Fietze

*Lieber Dieter, und alle anderen,
bitte vergesst nicht einen adressierten
Rückumschlag mit genügend Porto
Eurer Bestellung beizufügen!
Ich glaube, da würde sich der Mensch
in der Geschäftsstelle sehr freuen!!
Und es ginge auch wesentlich flotter..
Wobei Frank jeden Tag 8 Beine seiner
Krabbelspinne ausreist,
- er ist auch nur ein Mensch und kein
Wunder!!!*

Grinns, ES Babpse.



So stand in der Lippischen – Landeszeitung am Samstag, den 16. Dezember 2000 (in der Rubrik LOKALES) folgender Artikel:

Invasion in Leder

Motorradlärm in Kröterberg: Ortsumgehung im Gespräch

Lügde-Kröterberg (sb). Wenn im Frühjahr und Sommer am Wochenende die Sonne scheint, geht es den meisten Menschen so richtig gut. Nicht so den Südostlippern. Bilderbuchwetter an den freien Tagen - da läuten im Umkreis des Kröterbergs die Alarmglocken. Grund: Die Invasion tausender Motorradfahrer bringt die Anwohner von Kröterberg um ihre wohlverdiente Ruhe.

Das Problem ist nicht neu, der höchste Berg Lippes ist seit vielen Jahren ein Magnet für Motorradfahrer. Und nur ein Weg führt zum Kröterberg: Der durch den gleichnamigen Ort. Dessen Bewohner haben nun die Nase voll. Sie informierten die Lügder Ratsfrau und Kreistagsabgeordnete Silvia Kappe (CDU). Nicht etwa, weil sie die Touristen auf zwei Rädern nicht mehr haben wollen, sondern weil der Lärm in der Motorradsaison überhand nimmt. „Bewohner einiger Häuser an der Ortsdurchfahrt sollen sogar seit Jahren jeden Sonntag regelrecht flüchten vor der Belästigung“, hat sich die Christdemokratin sagen lassen.

Gemeinsam mit Mitarbeitern des Kreis-Straßenbauamtes trafen sich Vertreter der Stadt Lügde jetzt bei einem Ortstermin am südöstlichsten Zipfel des Lip-

perlandes. Erste Ideen, wie man dem Problem Herr werden könnte, gibt es schon: Eine kleine Umgehungstraße um Kröterberg herum, nur für Zweiräder, ist im Gespräch.

Viele Fragen ungeklärt

Von der Kreisstraße 69, aus Richtung Falkenhagen kommend, könnte diese Straße vor dem Dorf Kröterberg abknicken und etwa 200 Meter um den Ort herumführen, erläutert Klaus Kuhlmann, Mitarbeiter der Detmolder Kreisverwaltung, erste Überlegungen.

Allerdings sind viele Fragen noch ungeklärt:

Wer könnte Kostenträger einer solchen Baumaßnahme sein? Wie hoch wären die Kosten? Und - vor allem - kann in dem Bereich aufgrund der topographischen Gegebenheiten überhaupt eine Straße gebaut werden? Kuhlmann hat sich gemeinsam mit dem zuständigen Kreisbaudezernenten Norbert Witte vor Ort umgesehen und festgestellt: Es gilt, ein recht starkes Gefälle zu überwinden.

3000 bis 5000 Motorradfahrer pro Tag pilgern nach vorsichtigen Schätzungen von Hubert Scholand am Wochenende tagtäglich zum Kröterberg. Diese Zahlen sollen bei einer offiziellen Verkehrszählung im nächsten Frühjahr überprüft werden.

Hallo Babs!

„Umgehungstraße für Motorradfahrer!“
Toll? ...- was es nicht alles gibt!

Einen kontrollierten Rutsch wünscht Euch,
Ballermann / Wöbbe!

Eines ist jedoch jetzt schon klar: Nicht alle Kradfahrer wählen die Strecke über Falkenhagen, die vor wenigen Jahren besonders gekennzeichnet wurde, um Rischenau und Niese Verkehrlich zu entlasten. Hinzu kommen viele Motorradfahrer aus Richtung Polle, die den Weg über Hummersen nehmen. Niese und Hummersen könnte jedoch - im Gegensatz zu Kröterberg einfacher geholfen werden: Würde die Durchfahrt für Motorradfahrer durch die beiden Orte komplett verboten, müsste die Route der Zweiräder künftig zwangsläufig über Falkenhagen führen.

Signal aus Lügde

Noch ist Winterzeit, die Bikes sind abgemeldet. Zeit für die Politik, sich mit dem Problem zu befassen. Und genau das soll im nächsten Hauptausschuss auch passieren, sagt Scholand. Im Kreishaus wartet man indes auf ein Signal aus Lügde.

Wenn der Stadtrat sich des Themas annahme und sich für eine Motorradumgehung ausspreche, werde man weitere Schritte einleiten, hieß es in Detmold.

**JHV am 28.04.2001 ab 15 Uhr
im Gasthof Willecke
in Sundern-Stockum!**



Ramba Zamba Leberkäs - Schwupp di Wupp Kartoffelsupp

BSE und Motorrad fahren?

So ein Schmarrn...

Weil doch gerade alles ums Essen geht, und das ja eigentlich gar nichts mit dem Motorrad fahren zum tun hat (oder doch?),...- gerade darum habe ich mir Gedanken gemacht.

Man stelle sich vor, man fährt wie immer auf ein Motorradtreffen, und weil man ja so lange schon unterwegs war hat man Hunger. Man baut das Zelt auf, legt den Schlafsack rein und begibt sich zum Hauptzelt. Fein Fein - eine Schnitzelsemmel soll es sein! Aber die Medien haben mir eigentlich den Appetit doch gehörig verschmälert... Eine schöne Bratwurst die gar fettig aus der Semmel trieft? Na klar, das Spuckt sich nach ordentlich Bier auch viel leichter... Ein Gulasch? Da kann ja alles mögliche drin

sein... Ne ne - und nur von einer Käsesemmel werd ich auch nicht satt! Mit einer Fischsemmel und viel Zwiebel drauf freut sich ein jeder Gesprächspartner wenn er so schnell als möglich wieder von dannen kommt.

NÖ! Etwas warmes muss es sein! Es gibt Gott sei Dank genügend Clubs die unter den Bikerfreunden auch die Vegetarier und Lactosowiesos nicht vergessen haben. Da gibt es dann Gemüseburger und Maiskolben, oder aber etwas ähnlich GENmanipuliertes. Was soll man jetzt machen? Sich die ganze Nacht auf das doch Blähende Gemüse böse Blicke zuzuziehen und an Vereinsamung sterben, oder weil man ja als Motorradfahrer eh schon als leicht „Bescheuert“ in der Öffentlichkeit steht, dem guten Ruf folge leisten und der Rindsbratwurst direkt ins Auge zu sehen?

Ich persönlich ziehe es im Moment vor einen B-Alarm auszulösen, mich mit mords Gelächter und vielleicht etwas verstohlen, von einem Eck ins andere zu verziehen!

In Bayern ist zwar Bier ein Grundnahrungsmittel, aber mal ganz ehrlich - es kaut sich halt so schlecht, und die Polizei sieht es bestimmt auch lieber wenn ich eine Zwiebel- und Knoblauchfahne habe, als nach Bier zu „duften“! Ganz abgesehen von den Turbomäsigten Schüben welche mein Moped bekommt (recht hilfreich beim Überholen!!). Ist ja eigentlich alles ein Witz - geht man zum ALDI und holt sich was zum Selbermachen freut sich der veranstaltende Club bestimmt nicht. Mein Vorschlag wäre Schupfnudeln mit Sauerkraut, oder überbackener Camembert- zwangs OHNE FLEISCH- oder ein BIO-Hähnchen! Sollte aber der halbe Flugsaurier mehr als 6,50 Mark kosten muß mindestens eine Semmel und ein ordentlicher Schlag Kartoffelsalat aus dem Eimer mit dabei sein, den auf die Konservierungsstoffe wollen wir doch alle nicht verzichten?

Oder doch?

Barilla di Saltomortale



hollenstedter · hof
Hotel-Restaurant



Minotel Hollenstedter Hof

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

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

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

- Einzelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 85,00 - 95,00
- Doppelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 135,00 - 145,00
- 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





Gibt es nicht? Von wegen...

Nun sitze ich hier im Rollstuhl im Schnee, in 1800m ü.M. vor der Gamssteinhaus Hütte am Pillberg. Zum Glück ist für mich in diesem Winter -im Dezember-, nicht so viel Schnee wie sonst. Ich bin seit einem halben Jahr stolzer Besitzer eines Roller-Gespannes mit 14 PS. Das war meine erste Winterfahrt, und das auch noch zu dem gefürchteten Wintertreffen der Gespanne am Pillberg. Irgendwie bin ich mit meinem 125ccm Italjet hochgekommen, und es wurden zwei schöne Tage voller neuer Erlebnisse, für einen Anfänger mitten unter 50 Seitenwagen- und Winterprofis. Geht nicht - gibt's nicht!!! Fachsimpeln ohne Ende; jeder versuchte den anderen zu überzeugen, dass nur sein Material das Beste ist. Es wurden zwei Tage lang nur Gespanne verglichen und versucht diese wieder für die Heimreise fahrfähig zu bekommen, denn der Pillberg, -hat man mir erklärt- fordere jedes Mal viel Materialopfer. Schade dass die ganze Zeit leicht neblig war, da war vom Tal und den Bergen nicht viel zu sehen. Dafür blieb um so mehr Zeit zum gemütlichen Hüttenplausch und guten Ratschlägen.

Von der Wintertour wieder zurück, wurde mir erst richtig bewusst, was für Möglichkeiten für mich als gehbehinderten Rollstuhlfahrer, mein Gespann mir eröffnet, wieder am „richtigen“ Leben teilzunehmen. Angefangen hat meine „Motorradkarriere“ mit dem Wunsch meines 16-jährigen Sohnes: Papa, ich möchte ein Motorrad! Der Alptraum jeder Mutter war ausgebrochen! Was nun? Jetzt wird sich der Bub unweigerlich zu Tode rasen! Fast spontan schoss mir durch den Kopf, der Thomas bekommt ein Motorrad mit Seitenwagen. Das hat drei Räder - also kann er nicht umfallen - und langsamer als eine Solomaschine ist es auch!



Erst im Nachhinein weiß ich, dass dies so auch nicht stimmt, aber bereuen tun wir es nicht.

Jetzt begann der schwierigste Teil des Unternehmens „Seitenwagen“ für Führerscheinneulinge in der 125ccm Klasse zu finden. Bei den gängigen Motorradfirmen wurde ich überall belächelt oder direkt ausgelacht - als ob ich vom Mond käme mit meinem Wunsch! So etwas gibt es nicht, wird es auch nie geben, und überhaupt würde der TÜV es nicht erlauben. Ein 16-jähriger Führerscheinneuling dürfte in Deutschland sowieso keinen Beiwagen fahren, und ähnlichen Schwachsinn musste

ich mir auch Wochenlang bei all den HONDA, SUZUKI, JAMAHA-Händlern und wie sie alle hießen, anhören.

Nun änderte ich meine Strategie. Ich blieb bei jeder Motorradwerkstatt, die ich unterwegs als solche erkannte stehen, und fragte ob sie mir mein Wunschmotorrad bauen könnten. Doch die Antworten waren die gleichen. Da wollte ich mich schon resigniert geschlagen geben, da verhalf mir ein Zufall zum ersehnten Ziel. Auf der Fahrt zu meiner Rollstuhlwerkstatt, kam ich an einem Handgemalten Hinweisschild vorbei, an dem ich mindestens 20-30 mal im Jahr vorbeifahre - ohne es bisher aber bewusst



gelesen zu haben. Auf dem Schild stand: Aluschweißen, Motorradtuning aller Art. Das Schild zeigte zu einem Bauernhof Abseits der Strasse. Obwohl das nicht meiner Vorstellung einer Motorradwerkstatt entsprach, bin ich trotzdem hingefahren und - BINGO.

„Ich mache so etwas nicht, aber ich kenne jemanden, der genau das professionell herstellt was du suchst!“ Ich dachte ich hör nicht richtig. Noch bevor ich was sagen konnte hatte er auch schon sein Handy am Ohr und jemanden am anderen Ende dran. „Hör mal Fritz, ich habe hier einen Kunden für dich, den schicke ich dir gleich mal vorbei!“ Es vergingen keine 20 Sekunden und ich hatte einen Zettel in der Hand, auf dem Stand: Fritz Heigl, Osterseeon 17. Er kritzelte mir noch eine wilde Skizze auf die Rückseite, damit war es das dann auch. So lies ich meinen Rollstuhlwerkstattermin einfach sausen und fuhr nichts wie hin - zu diesem Fritz - bevor er es sich noch einmal anders überlegt. Die Wegsskizze war so ausgezeichnet, fast schon Maßstabgerecht, dass obwohl es ca. 15 km waren, ich in 10 Minuten am Ziel war.

Was für ein Unterschied zu dem bisher erlebten. Kein „es geht nicht“ - „darf nicht sein“, oder „nicht erlaubt“. Sondern: „Du kannst zum 125er Motorroller vom Italjet auswählen zwischen diesen zwei Seitenwagen, sagst mir dann welche Farbe du haben möchtest, und in zwei Monaten kannst Du es Dir dann abholen. Und so war es dann auch. Auf meine neugierige Frage, woher



denn jemand auf einem Bauernhof weit weg von hier weis „da ist einer, der baut so was“ erfuhr ich: Ja, das ist der Pohl Hans, der mal bei mir Lehrling war. So einfach geht's auf der Welt zu!

Mein Sohn ist nach anfänglichen Bedenken, dass er mit seinem „Dreirad“ nicht voll akzeptiert wird, jetzt der Star in seiner Clique, da er als einziger gleich zwei Freundinnen mitnehmen kann.

Für mich hat sich durch das Gespann eine völlig neue Lebensqualität wieder gefunden. Ich kann wieder fast an allem teilnehmen, wohin ich sonst nicht mehr mit dem Rollstuhl hingekommen wäre, und kann sogar den Rollstuhl im Beiwagen mit-



nehmen. Am meisten freut sich über meine neugewonnene Mobilität mein Hund Panther, mit dem ich wieder ausgiebige querfeldein Spaziergänge machen kann.

Walter



STILLER'S

Oh Gott (stein), diese Russen!

vom 17. Januar 1998

In unserer modernen Motorradwelt sieht man sie nur selten, aber wenn man sie sieht, dann fallen sie immer wieder auf - angenehm durch ihr uriges Aussehen wie aus längst vergangenen Zeiten - unangenehm durch die sich ständig unter ihnen bildenden Ölpfützen und durch die permanente Reparaturanfälligkeit, die ihre Besitzer zu unzuverlässigen Menschen degradiert. Unzuverlässig deshalb, weil man nie weiß, ob man da, wo man vorhatte, gemeinsam hinzufahren, auch überhaupt ankommt. Ich rede von den russischen Motorradgespannen Dnepr bzw. Ural und von den chinesischen Pendants Jangtse 750, Chang Jiang oder Dong-Hai. Ich fühle mich autorisiert, diese harte Kritik auszusprechen, denn ich hatte nicht weniger als drei Russengespanne, bis auch ich es endlich begriffen und aufgegeben hatte. Ich schildere euch meinen Leidensweg, damit andere, die der Optik und dem so außerordentlich günstigen Preis vielleicht auch einmal auf „den Leim“ gehen, sich vielleicht doch noch für irgendetwas anderes als ein Russengespann (zumindest der Marke Dnepr) entscheiden - und damit einen folgenschweren Fehler vermeiden.

Es begann 1994/95. Irgendwie hatte ich meinen alten Mercedes (Benziner) Automat mit seinen 360.000 Kilometern auf der ersten Maschine satt. Ich wollte wieder irgendetwas interessantes, spektakuläres fahren. Ein Motorrad sollte es sein, aber nicht irgendso ein „normales“ von der Stange, sondern etwas einzigartiges. Für eine Harley oder eine Goldflügel hatte ich finanziell den Pöbel zu weit herunter, also musste ein Oldie her. Damit es garantiert auffällt und man nicht so leicht auf die Schnauze fällt, entschied ich mich für etwas mit Seitenwagen.

Freunde, die Gelegenheitsmopedfahrer sind, erzählten mir von so einem merkwürdigen (merkwürdig nicht im Sinne von „des Merkens würdig“, sondern eher im Sinne

von komisch) Ding, welches einen eigenartigen Namen hat „Dnijepre“ oder so ähnlich und welches ein russischer Nachbau des legendären Kriegs-BMW-Gespans wäre, nur viel billiger. Das war's genau, was ich brauchte. Also begann ich herumzufragen, aber niemand wusste etwas von den sagenumwobenen Dingen. Da geschah das Unfassbare - mitten in München auf dem mittleren Ring. Ein Gerät wie aus dem 2. Weltkrieg und auch wie eine BMW, nur mit deutlich anderen Ventildeckeln fuhr im Verkehrsstau an mir vorbei und verschwand auf der Salzburger Autobahn. Das musste es sein! Als ich endlich aus dem Stau herauskam, brettete ich mit meinen Benz über die Autobahn hinterher und tatsächlich - da vorn war das Ding wieder. Nach einer wilden Verfolgungsjagd über eine dunkelrote Ampel an der Ottobrunner Behelfsausfahrt konnte ich dann gerade noch erkennen, wie das Ungetüm genau in meiner Firma verschwand, wo es für mich zunächst unerreichbar war, da Autos nicht auf das Werksgelände dürfen. Also abwarten bis zur Mittagspause und dann das Gelände absuchen. Da sah ich sie zum ersten Mal ganz aus der Nähe. Die musste ja schon einiges mitgemacht haben - die Lackierung und die Triebwerksteile sahen wirklich wie aus den 40'er Jahren - aber unrestauriert aus. Schnell den vorbereiteten Zettel an den

Bowdenzug geklemmt und dann hieß es warten. Am Nachmittag war es so weit. Ein gewisser Christian meldete sich. Er war ganz begeistert von seiner 2 Jahre alten Maschine - die schlechte Lackierung wäre sein Fehler - und er hatte Händleradressen im Raum München für mich.

Der Besuch beim Münchner Dnepr-Händler war aufregend. Vor dem Stall standen mehrere schwarze Gespanne und ich wunderte mich nur, warum diese Gebrauchtespanne so identisch im Zustand waren. Alle drei Fahrzeuge waren gleich an-

gerostet, bei allen Fahrzeugen waren die Reifen neu und alle drei Fahrzeuge hatten einen sichtbaren Schlag in den Felgen - müssen also irgendwann einmal unsanft über einen Randstein geprügelt worden sein. Das werden doch nicht etwa? Doch, es waren die Neufahrzeuge! Gebraucht war nur ein Gespann da, es war himmelblau, ein Jahr alt, vergammelt und schon halb ausgeschlachtet, aber für DM 2.500,- könne ich es haben. Es hatte nur 2.500 Kilometer auf dem Tacho, also eine Mark pro Kilometer und die fehlenden Teile würden selbstverständlich wieder angebaut. Das war ein Schnäppchen! 2.500 Kilometer auf so einer russischen Qualitätsorgel. Warum hatte der Vorbesitzer diese ladenneue Maschine denn zum Ausschachten freigegeben - verliebt wie i war, dämmerte mir rein gar nichts.

Zwei Wochen später stand ich mit schlotternden Knien beim Händler. Es war Stoßverkehrszeit und ich hatte die Betriebsanleitung auswendig gelernt. Mein erstes eigenes Motorrad! Und so ein großes! Zum Üben gab es keinen Platz, und der Verkehr wollte auch nicht abflauen. Also gab es nur eines: Motor warm laufen lassen, damit er ja nicht abstirbt, linken Fuß vorne nach unten, Lücke abwarten, Gas und Kupplung und rein ins blühende Leben. Nach ein paar Schlenkerern war ich in der Spur und sogar in der Richtung, in die ich wollte. Vor lauter Glücksgefühl spürte ich gar keine Angst. Tatsächlich - die nun folgenden Tage sollten für die nächsten Jahre die Schönsten werden. Es ist wie mit einem neuen Partner! Noch hat man die beste Meinung und alle Illusionen dieser Welt, noch ist man völlig taub für die Warnungen der „Alten“ und noch ist man überzeugt, es schon zu schaffen. Die anderen sind doch die Blöden - die haben ja keine Ahnung von der Technik. Da muß schon so einer wie ich kommen und es ihnen allen zeigen!



In dieser Zeit wurde ich natürlich oft angesprochen. Stolz erklärte ich den Fragestellern die Geschichte der russischen Motorradproduktion, wo noch alles grundsollide und einfach - eben unverwüstlich sei. So bin ich mit Schuldig an den nie endenden Legenden von der Kalaschnikow, die auch im Dreck noch schießt, dem berühmten Panzer T34 und den russischen Qualitätsgepannen, die wartungsfreundlich und zuverlässig mit drei Mann Besatzung plus drei Maschinengewehren, Handgranaten, Munition und Gasmasken und mit Anhängern durch Schlamm und Schnee fahren wie seinerzeit - na ja, das lassen wir mal lieber. In dieser Zeit hat man mir auch verraten, daß es in München einen speziellen Gespannfahrerstammtisch gibt mit lauter Verrückten. Für alle, die es interessiert - der Stammtisch tagt alle zwei Wochen in der Gaststätte Lorber.

Der Stammtisch war ein Hit! Alles Wahnsinnige! Die meisten fuhren ebenfalls einen Russen, weil's ja so billig ist. Andere kamen auf einem kleinen Rasenmäher, jedoch mit Kick- anstelle Seilzugstarter, und einige mussten wohl gar keine Ahnung haben, denn die hatten was Japanisches oder eine wirkliche BMW oder Guzzi - mussten die

viel Geld zum Verschleudern haben. Am Stammtisch lernte ich dann, daß es bei den Russen verschiedene Marken und Qualitätsstandards gibt - die Inlandsmodelle (mieseeste Qualität), die Exportmodelle (mittlere „Qualität“ gutes Aussehen) und die „echten“ Militärgespanne (höchste „Qualität“, aber miese Optik). Mein Gespann war leider ein Inlandsmodell. Die vielbelächelten Rasenmäher waren MZ-Gespanne aus Zschopau. Vor diesen Dingen habe ich dann bald das Fürchten gelernt. Die waren erstens wirklich zuverlässig und zweitens bergauf wie bergab, bei Rücken- und Gegenwind schneller als die „Russen“. Dann gab es natürlich noch die originalen BMW's, die Könige unter den Sterblichen. Einer von diesen Königen war ein gewisser Werner Gottstein und er erinnerte mich mit seinem Rauschebart an die Oberammergauer Christusspiele, obwohl ich sie noch nie gesehen hatte. Ich habe ihn vorsichtig gefragt, was er von den Russen hält. Seine Antwort war so, daß ich mich erstens beleidigt und zweitens in meiner Meinung bestätigt gefühlt habe, daß die BMW-Fahrer alles nur durch ihre engstirnige BMW-Brille sehen können und damit nicht zu akzeptierende weil inkompetente Gesprächspartner sind.

und Einbau DM 800,-. Die Schaltklauen des zweiten Ganges waren völlig abgenutzt - ja richtig - abgenutzt! Und das nach noch nicht einmal 3.000 Kilometern. Na ja, solche einmaligen Ausrutscher gibt's ja immer mal wieder. Am Stammtisch wurden meine Lobeshymnen langsam etwas gemäßigt. Bei den MZ-Fahrern begann ich bereits nach Verbündeten im Kampf gegen die überhebliche BMW-Mafia zu suchen und dem wertigen Herrn Gottstein aus Oberammergau ging ich erst einmal aus dem Wege.

Nach ein paar Reklamationen konnte ich wieder mit meinem Gespann fahren. Es war wieder das alte Glücksgefühl. Das Ding lief wie ein Rolls-Royce. Ein edler Rundlauf ohne Hoppeln. Die Felgen schlugen jetzt nicht mehr, nur die noch originalen Radnaben taumelten in der Mitte zwischen den meisterhaft zentrierten Felgen. Jetzt fiel mir auch erstmals auf, daß die Bremsen im Rhythmus der eiernden Bremsstrommeln stotterten. Mein Gespann hatte mich bis jetzt bereits DM 4.800,- gekostet. Am Gespannfahrer-Stammtisch bemerkte ich, daß sich die Japaner, Guzzis und BMWler hauptsächlich mit der Planung von Touren

befassten, während die Russengespannfahrer sich mehr mit der Technik befassten. Bei den Russenfahrern gab es die Urals und die Dneprs. Die Uralfahrer konnten zeitweise von Touren berichten, die sie entweder pannenarm oder sogar pannenfrei bestanden hatten. Manchem Uralfahrer konnte jedoch durch anders lautende Zeugenaussagen nachgewiesen werden, daß die Fahrt nicht ganz so pannenfrei verlaufen war, wie der Betroffene gerade „angegeben“ hatte. Die wenigen Dneperfahrer waren jedoch die kleinlautesten von allen, denn bei ihnen gab es eigentlich fast immer irgendwelche neuen Katastrophenmeldungen zu berichten.

Mich sollte es dann auch bald wieder erwischen. Bei einem Hinterachsölwechsel plumpste eine sog. „Nadel“ - ein Teil des hinteren Rollenlagers - in die Auffangölwanne. Eine Zerlegung des Hinterachsantriebes ergab, daß das drin irgendwann einmal die Hölle los gewesen sein musste. Eine komplett neue Hinterachse kostete nur DM 500,- in Exportqualität und war Gott-sei-Dank schnell beschafft und ausgewechselt. Da störte es auch nicht weiter, daß der elektro-

So vergingen die ersten Wochen meiner Gespannfahrerkarriere. Da ich mich inzwischen an Geschwindigkeiten von über 65 Km/h heranwagte, fiel mir auf, daß die Räder sehr unrund liefen - man ging bald freiwillig auf 60 Km/h zurück, und daß der zweite Gang immer öfter herausprang. Die Unwucht in den Rädern - so musste ich am Stammtisch erfahren - sei ganz üblich bei den Inlandsmodellen. Da helfen nur neue Radielli-Felgen - und mein Händler erklärte mir, daß das Getriebe leider überholt werden müsse. Noch war mein Optimismus ungebremst und während ich mit meinem alten Benz zum Gespannfahrerstammtisch fuhr, wurde mein Gespann zerlegt und repariert. Die Räder mit Radielli-Felgen kosteten DM 500,- je Rad und das Getriebe kostete mit Aus-

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 Haarföhn, Tagungsräume, Werkstatt, Trockenraum, Garagen

**Haager Straße 4 • 85435 Erding
Tel. 081 22/880 92-0 • Fax 70 98**



nische Regler ausfiel und mit DM 75,- zu Buche schlug. Dazwischen hielt mich meine Dnepr mit verlorenen Schrauben, Muttern und Kleinteilen bei Laune. Der TUV wurde fällig und ich benötigte ein neues Lenkopyler (diesmal nichts russisches mehr) sowie neue Bowdenzüge deutscher Nachfertigung. Das Rechnen habe ich bald abgegeben. Inzwischen war ich eigenständiger Schrauber geworden und am Stammtisch konnte ich jedes Mal ein neues defektes Teil aus meiner Reparaturpraxis vorzeigen und damit zur Erheiterung der Japaner, Guzzi-, MZ- und BMW-Mafia beitragen. Noch verteidigte ich meinen Russen tapfer gegen Feinde und bissige Bemerkungen aus Nord, Süd, Ost und West.

So gingen sie dahin, die Wochen. Mal brach der Schwingsattel durch wegen eines unglaublichen Verarbeitungsfehlers, mal musste der Auspuff wieder zusammengesucht werden, wobei sich herausstellte, daß ein paar Passringe fehlten, mal hatte ich Reifenpannen - eine Spezialität der Dnepers, weil sich bei den Originalfelgen der Mantel auf der Felge verdreht und wenn man richtige Felgen hat das Gummimaterial der Russen einfach immer noch Schrott ist. Meine berühmteste Reifenpanne ereignete sich auf der Salzburger Autobahn. Ich fuhr fröhlich vor mich hin, als mein Heck zu tanzen begann. Ein Blick nach hinten - sowas hatte ich noch nicht gesehen. Die Felge schlug wie wild. Raus auf den Seitenstreifen und Gespann schieben bis zur nächsten Parkmöglichkeit. Dort stellte ich fest: 15 Speichen abgerissen. Alles kein Problem - wir haben ja einen (originalen!) Reservereifen - wir tollen Russenfahrer! Schnell das Gespann auf /den Hauptständer gewuchtet jedoch - oh Schreck - der Hauptständer knickte einfach nach vorne durch bis der Hinterreifen wieder auf dem Boden stand. Guter Rad teuer. Nach längeren Versuchen, einen Wagenheber aufzutreiben oder das Gespann einfach auf die Seite umzuwerfen fand ich die Lösung für den Ausbau des Hinterrades: Gespann auf dem oberen Totpunkt des butterweichen Hauptständers ausbalancieren, Vorderradbremse blockieren und dann das Hinterrad ganz vorsichtig austauschen. Dann noch eine Luftdruckkontrolle, denn die Russen verlieren Luft wie blöd, und weiter geht die wilde Hatz. Zwei Kilometer weiter jedoch - oh Schreck - das Gespann verliert plötzlich an Fahrt. Ein

Blick nach hinten - Plattfuß! Schlagartig verstand ich die alten Kriegsbilder, auf denen Gespanne mit zwei(!) Ersatzreifen abgebildet waren. Nur mir half das halt jetzt rein gar nix. Ich bin über die Felder zu Fuß nach Ottobrunn gelaufen, habe mir in der Firma Urlaub genommen und bin mit der S-Bahn heimgefahren. Den alten Benz mit einem Wagenheber holen, Gespann aufbocken, beide Räder abbauen, aus zwei kaputten Rädern ein ganzes machen, mit dem Benz zum Moped fahren, Rad montieren, Benz mit Wagenheber heimfahren, mit der S-Bahn nach Ottobrunn fahren und über die Felder zur Autobahn laufen, Motor ankicken und heimfahren - das alles habe ich in nur zwei Tagen geschafft. Mein Verhältnis zu meiner Dnepr hatte allerdings inzwischen einen spürbaren Knacks bekommen. Die Felge habe ich dann mit V2ASpeichen bestückt - wenn möglich nur nichts russisches mehr einbauen. Ab diesem Ereignis hatte ich nicht nur den Spott des Gespannfahrer-Stammtisches, sondern auch meiner Kollegen zu verkraften.

Immerhin habe ich mich mit dem Gespann ein Jahr herumgequält. Ich habe den Tacho fast bis zur 10.000 Kilometer-Grenze gebracht, dann habe ich das Teufelsding an einen Freund verschenkt. Der fuhr das Gerät mit kleineren Schäden noch bis zum Stand von 13.000 Km. Vor wenigen Wochen starb der Motor während einer gemeinsamen Ausfahrt. Den Trümmern in der Ölwanne nach zu schließen, sind Stücke aus dem Kolbenauge herausgebrochen. Die Spezialisten sind sich jedoch einig: 13.000 Kilometer sind ganz beachtlich für einen Dneprinlandsmotor.

Dem Rat der Spezialisten - das war hauptsächlich ein gewisser Russen-Mike - folgend habe ich mich entschlossen, nunmehr ein Exportmodell anzuschaffen. Das Inlandsmotorell war ja nur ein Einzelfall, ein Schuss in den Ofen, gut, aber jetzt würde alles besser. Die Maschine, die mir über

den Weg lief, war wunderschön, der Tacho mit 6.500 Kilometern noch im Scheinwerfer. Das Baujahr war 1985, also noch vor dem Zusammenbruch - das war noch Qualität. Der berühmte seitengesteuerte Motor mit 24PS bei 750 ccm erschien unverwundlich. Dazu Seitenwagenantrieb - der Hammer! Die Auspufftöpfe hatten Fischschwanzenden - eine Augenweide für Nostalgieker. Probefahrt war nicht möglich, da Gespann abgemeldet war und draußen Schnee lag. Mein Optimismus wurde bereits beim Heimholen des Gespanns im Frühjahr gedämpft. Der Motor packte den Gantinger Berg erst beim zweiten Anlauf und hinter mir war alles in undurchdringlichen blauen Nebel gehüllt. Ich musste am Motor folgende Teile erneuern: Beide Kolben und Zylinder, links den Kolbenbolzen mit -Buchse. Kein Problem. Eine Woche später tauchte ich stolz am Stammtisch auf, wo ich wenigstens in einem Punkt mit dem werten Herrn Gottstein von der BMW-Mafia einig wurde: Seitengesteuerte Motoren sind etwas edles. Also: Es geht doch!. Leider war

Die Nr. 1 im Weserbergland!

- Unterhaltung pur!
- Großer Biergarten
- überdachte Terrasse
- Schließfächer für Motorradbekleidung
- spezielle Biker-Menüs
- durchgehend warme Küche

Tel.: 0 55 33 / 93 48 00
Internet: www.SRBBRS.de

**Ideal für
Motorradfahrer!**



die Freude von kurzer Dauer. Die Kupplung begann zu rufen und Öl trat zwischen Motor und Getriebe aus. Also das ganze Ding zerlegen, neuer Simmering rein, dann wieder alles mit neuen Belägen zusammenbauen. Außerdem gab es mit der 6-Volt-Anlage Ärger. Also neue Kohlen in die Lichtmaschine.

Ersatzteilbeschaffung war inzwischen kein Problem her, mit den meisten Vertriebsfirmen war ich schon per „Du“. Die folgenden Fahrten waren dann auch durchaus auftaend. Leider musste ich mitunter ohne Licht fahren, weil die Lichtmaschine immer noch Ärger machte. Also ein neuer (mechanischer) Regler. Die Export-Laufräder schlugen übrigens genauso wie die einstigen Inlandsräder. Meine Hoffnung, daß die Felgen durch das Verchromen auf einmal wie durch Geisterhand weniger schlagen würden, hatte sich also nicht erfüllt. Gottseidank hatte ich mit meinem Freund vereinbart, die Räder von meiner ersten Dnepr behalten zu dürfen. Nach Auswechseln aller drei Räder lief das Ding wieder wie ein Rolls-Royce.

Der permanente Ausfall der Lichtmaschine wurde mir dann irgendwann zu dumm. Au-

ßerdem brauchte ich jede Menge Kohlen. Also besorgte ich mir eine neue Lichtmaschine, aber mit dem gleichen Misserfolg. Dann wurde ich brutal. Die Lichtmaschinen wurden zerlegt und der Kollektor überdreht. Bei den Maschinen hatte der Kollektor einen Höhengschlag von 0,5 bzw. 0,8 mm ab Werk. Ein unglaublicher Murks. Langsam begann ich an der Qualität der Russen doch geringfügig zu zweifeln. Ein lieber (Stammtisch) Freund und Ural-Fahrer fuhr jedes Mal mit mir nach Hause. Seine Ural hat Halogenlicht und hat fast immer für mein fehlendes Licht geleuchtet. Es gibt nichts romantischeres als eine Fahrt bei Vollmond, wenn die Lichtmaschine kaputt ist. Bedauerlicherweise verbrauchten die Lichtmaschinen zwar nach dem Überdrehen keine Kohlen mehr, aber in jeweils zweiwöchigen Abständen fielen sie trotzdem aus. Meine Untersuchung ergab, daß die Limas sich entmagnetisiert hatten. Der so genannte Remanenzmagnetismus ist eine Spezialität der alten Gleichstromlichtmaschinen und stellt normalerweise kein Problem dar, aber bei mir war da irgend etwas nicht geheuer. Mein Antrag auf Einbau der stets zuverlässigen Karbidlampen wurde vom TÜV abgelehnt und so verbastelte ich Monate und rüstete meinen Beiwagen

mit elektrischen Meßgeräten aus wie ein Versuchsfahrzeug, bis mir ein alter Hase den richtigen Hinweis geben konnte: Bei schlecht gefertigten oder abgebrannten mechanischen Reglern kann es zu einer Kontaktverschmelzung im Rückstromrelais kommen. Dies bewirkt dann ein Entladen der Batterie mit abschließendem Entmagnetisieren der Lichtmaschine. Gemeinerweise heilten sich die Regler nach getaner Arbeit wieder sodass der Fehler hinterher nicht nachweisbar war. Die hochqualitativen Russenregler hatten also alle beide den gleichen Fehler - wieder ein Einzelfall? Ich habe einen deutschen elektronischen Regler eingebaut und schlagartig hatte ich Licht - sogar bei Nacht! So eine lausiche Nachtfahrt war es dann auch, bei der mich jähes Gepolter von unten aus dem Träumen riß. Mit lautem Geklapper weckte ich halb Weilheim auf. Mit letzter Kraft kam ich zu Hause an. Wahrscheinlich ein Montagefehler von mir. Ich hatte die Schraube zur Befestigung der Schwungscheibe auf der Kurbelwelle möglicherweise zu schwach angezogen. Die Kurbelwelle hatte sich dadurch gegen die Schwungscheibe und in der Folge dadurch in sich verdreht. Der Motor war Exitus - ich habe die Kiste erst einmal auf die Seite gestellt.

Selbsttragende, rahmenlose Stahlblechkonstruktionen

– vom Roller bis zum Big-Bike –

Jeden Samstag von
10.00 - 12.00 Uhr:
Benzinratsch

Bundesweiter
Abhol- und
Lieferservice: DM 350,-

Wir sind umgezogen:

Fritz Heigl Fahrzeugbau:
Gespannbau
Seitenwagen- und
Anhängerproduktion
Aßlkofen 4
85560 Ebersberg
Tel. 0 80 92 - 85 31 39
Fax 0 80 92 - 85 31 29
e-mail: info@heigl-fritz.de



**Höchste Stabilität bei geringstem
Gewicht und maximaler Raumaussnutzung**

Noch immer hatte ich meine Lektion nicht gelernt. Das war ja alles nur ein Einzelfall, obwohl auch die anderen Russenfahrer

am Stammtisch von gelegentlichen Kolbenfressern, defekten Reglern, gefressenen Kipphebeln und ausgenudelten Kupplungen zu erzählen begannen. Also beschaffte ich mir das Edelste, was Russland je gefertigt hatte - den russischen Nachbau der Vorkriegs-BMW R71, die Molotow M72 von Ural in der Militärversion. Meine neue Liebe war (fast) Saharabeige, wegen des Baujahrs waren weder Bremslicht noch Blinker nötig (war ja vorher auch schon alles kaputt gegangen, nur solche Details habe ich aus Platzgründen ausgespart). Eine „echte“ Barasmuschine mit MG-Halter. Da lacht das Kind im Manne. Ein Gerät wie aus dem Afrikakrieg -



nur daß aus diesem Gespann nie ein Schuss abgegeben worden ist. Ich war wie der ganz weg. Das Gespann stand in einer Tiefgarage. Ich warf den Motor an und fuhr problemlos aus eigener Kraft nach oben ans Tageslicht. Dort starb mir der Motor ab und es sollte einen ganzen Monat dauern, bis der Motor wieder anspringen wollte. Ich verstehe heute, warum der Motor stehen geblieben ist, aber ich verstehe nicht, warum er vorher noch angesprungen ist. Offensichtlich war meine Molotow froh, jetzt einen neuen Besitzer piesacken zu können.

Ich war ja inzwischen ein wahrer Experte geworden. Die (leichter als bei meinem letzten Russen) in sich verdrehte Kurbelwelle kannte ich ja nun schon, dieses Missgeschick ist also nicht nur mir widerfahren. Die neue Kurbelwelle nahm ich von den Chinesen und bilde mir mal wieder ein, daß die länger halten wird als von dem Russen. Den Simmerring zwischen Kurbelwelle und Schwungscheibe lasse ich inzwischen in einer hitzefesten Ausführung herstellen - damit scheint der Motor einigermaßen dicht zu sein. Die noch relativ neuen Kolben und Zylinder nahm ich von meinem in Weilheim gepplatzten Motor. Die Räder mit den Halbnabenbremsen sind scheinbar vom Vorgänger zentriert worden, jedenfalls schlagen sie kaum. Die 6-Volt-Gleichstrom-Lichtanlage machte den gleichen Ärger wie vorher bei der anderen Maschine (gewiss alles nur Einzelfälle). Anker überdrehen und den schon vorhandenen elektronischen Regler einbauen, seit dem habe ich auch ein Licht. Das Getriebe war ebenfalls ausgewerkelt. Nachdem es keinen Rückwärtsgang hat, habe ich ein chinesisches Getriebe eingebaut, weil's eh schon egal ist. Das soll angeblich wirklich halten. Die Teleskopgabel überhole ich 1998 und die Bremsanlage baue ich auf das chinesische System um. Das ist etwas originaler an der alten BMW als der Russenmurks. Es soll sogar bremsen.

Dem werten Herrn Gottstein muß ich irgendwie leid getan haben. Er hat sich nach langem Verhandeln bereiterklärt, die Veranzahnung der Fußrasten rahmenseitig neu einzuschweißen und, wenn er schon dabei ist, konnte ich ihn dann auch noch breitgeschlagen, das Vehikel zum Tüv zu fahren. Herr Gottstein tat das auch - aber halt an einem Regentag. Das hätte ein Voll-

profi wie er doch wahrlich besser wissen müssen! Bei allen den vielen Reparaturen hatte ich die Zündanlage leider noch nicht durchrepariert. So hat es den alten Gottstein halt auch in den Sog des Russenschrotts gezogen. Auf der Fahrt zum Tüv blieb die Kiste zwischen Puchheim und Fürstenfeldbruck im Regen stehen. Was hätte ich darum gegeben, dem Herrn Wernersen Gottsteinerich sein Gesicht zu sehen, wie er von dem geliebten

Russenhobel absteigt um sich auf Schusters Rappen in Richtung Heimat zu begeben. Für Geld da kann man alles kaufen, auch Götter, die zu Fuß Heim laufen! So strafen die Russen halt nicht nur ihre Anhänger, sondern auch ihre Feinde im BMW- und Guzzi-Lager.

Irgendwie habe ich es im Laufe der Zeit satt bekommen, immer nur mit meinen Pannen-Geschichten zur Erheiterung des Gespannfahrer-Stammtisches beizutragen und ich habe mir eine BMW R 100 S gekauft. Das Ding hat zwar 150.000 Kilometer auf dem Buckel - eine Leistung, vor der die Russen nur den Hut ziehen dürfen, aber es fährt. Der Werner Gottstein ist ja unter Anderem Gespannbauer, und so habe ich ihn dann ein gespannt. Von meinem zweiten Gespann mit dem geplatzen Motor habe ich den Beiwagen genommen und das Motorrad für 100 Mark an den Löw in Passau verklopft. Der will jetzt einen Diesel oder sowas reinbauen - viel Vergnügen. Den Beiwagen hat der Gottstein an die BMW angebruzzelt

und wenn alles etwas schneller gegangen wäre, hätte ich inzwischen schon mehr als nur 4.000 Kilometer auf das original-BMW-Gespann fahren können. Zugegebenermaßen, der Motor von der BMW ist auch gerade zerlegt, weil ich während der Winterzeit die Steuerkette erneuere (das ist mit 150.000 Kilometern halt einfach mal nötig). Ansonsten hatte ich nur folgenden Ärger - Anlasser für DM150,- überholen lassen (war von Anfang an nicht in Ordnung, das habe ich gewusst) - Zündkerzen mit falschem Wärmewert (vom Vorgänger) gegen den richtigen Wärmewert getauscht - Am Vorderrad die Radlager nachgezogen, weil sich die Schrauben gelöst hatten - geht übrigens mit dem russischen Hakenschlüssel - Den linken Endtopf mit zwei neuen Schrauben befestigt - Rechte Hupe erneuert - Batterie erneuert (war von Anfang an defekt - habe ich auch gewusst) - Vergaser zerlegt und gereinigt, da war Sand drin vom feinsten - Unterbrecher ausgewechselt (mach ich generell)

Das ist ein Klacks gegen meine Russenzeit! Mein letztes Russengespann behalte ich weiter wegen der tollen Optik. Seit ich das Ding nur noch repariere, aber nicht mehr fahre, wird das Gerät auch langsam immer besser. Ich habe sogar einmal 700 Kilometer auf dem Bock heruntergekurbelt und es ist außer dem Bowdenzug für die Zündzeitpunktverstellung nichts abgerissen, aber eine richtige Tour werde ich mit dem Antichristen nicht mehr fahren.

Eine Alternative zu **Viagra** „Effektives Potenzsteigerungsmittel“

Bringt die Liebeskraft zurück.
Jetzt wieder lieferbar! Ohne Rezept.
Natürliche und gesunde Liebeskraft.
Preisgünstige und diskrete Lieferung.

Info und Bestellungen: Fa. Europharm

Ansprechpartner: Dr. Berg unter

Telefon (0 49 21) 3 28 86

Telefax (0 49 21) 2 07 42

Jederzeit bis 22.00 Uhr

E-Mail: eurotec-ak@t-online.de



Heddingham Sidecars

Nord:



Alleestr. 4
42653 Solingen
Tel.&Fax. (02 12) 58 61 60

Süd:



Hauptstr.33
86859 Holzhausen
Tel. (082 41) 99 88 97
Fax. (082 41) 99 89 04

Stiller's Zusammenfassung:

Die russischen Gespanne sind sehr problematisch. Während die Dnepr-Gespanne effektiv nicht fahrbar sind, kann man mit den Ural-Gespannen Laufleistungen von über 20.000 Kilometern erzielen, bevor sich kapitale Eingriffe (z.B. Austausch der Kurbelwelle oder Überholen des Getriebes) ankündigen. Damit ist bei den Urals das Preis/Leistungsverhältnis immerhin gewahrt. Innerhalb dieser Zeit sind jedoch kleinere Defekte (Kupplung, Lichtmaschine, Benzinbahn, Vergaser, Kolbenfresser, Ventile) üblich. In der Russenszene hat sich aus der Not heraus ein gewisser Kampfgeist entwickelt; ich hatte diesen Kampfgeist ja auch eine gewisse Zeit lang. Da gibt es dann Argumente der Art: „Wenn man erst einmal den Motor zerlegt und entgratet hat, deutsche Kolben, Schrauben, Ventile und Dichtungen eingebaut hat, dann kann man auch mit einem Russen durchaus zuverlässig auf Tour gehen“. Meine Meinung zu solchen Aussagen: Es ist doch wohl ein Witz, wenn man ein neues Produkt vor der Nutzungsphase erst einmal für über DM 1.000,- überholen muß. Es gibt sogar Händler, die solche von Haus aus überholten Gespanne für weit über DM 10.000,- anbieten. Da stecken dann deutsche Schrauben in immer noch viel zu weichen russischen Gewindelöchern, deutsche Kolben in russischen Zylindern und deutsche Ventile in russischen Ventilsitzen, betätigt von russischen Kipphebeln. Allzu viel bringt das alles nicht, weil in einer Kette ja immer das schwächste Glied reißt, und davon haben auch diese „veredelten“ Taigaschüsseln wahrlich noch genug auf Lager. Eine Fahrleistung von 4.000 Kilometern ohne irgendeinen Pannenstop ist extrem selten. Rein konstruktiv hat die Ural gegenüber der Dnepr einige Vorteile (Vorderradschwinge im Exportmodell, nicht verkannte Kickstartermechanik, Motor mit Ölfilterpatrone und kugellagerter Kurbelwelle, stahlverstärkte Hinterachsaufhängung, gerade Speichen, serienmäßig zentrierte Laufräder, Beiwagenbremse über Gestänge, Kofferraumklappe und die sympathischeren Händler), die man von außen nicht sieht. Der Preisvorteil der russischen Gespanne (neue „Russen“ gibts zwischen DM 5.000,- und DM 10.000,-) ist im Vergleich zu den handgefertigten Qualitätsgespannen (um die DM 40.000,-) natürlich gerade beim Einstieg in die Gespannszene beachtlich. Wer ein guter Schrauber (Detaillierte Kenntnisse in der Elektrik z.B. Funktion einer Drehstromlichtmaschine und in der Mechanik z.B. Ausreiben von Kolbenbolzen und Ventileinschleifen sind absolute Voraussetzung) mit begrenzten „Mitteln“ ist, kann es daher mit einer Ural versuchen. Gerade bei den Ural-Werken findet ein sichtbarer Umdenkprozess statt, der positive Auswirkungen auf die Qualität verspricht. Allen ungeübten Schraubern kann ich von den Russen (und Chinesen) jedoch nur eines: Abraten. Für Rückfragen (Händler oder Technik) stehe ich ehe ich jedoch gerne zur Verfügung.

Alexander Stiller, 82131 Gauting





EINBRUCH

Für einen richtigen Motorradfahrer gibt es eigentlich keinen Zweifel: Das Moped gehört zum Haushalt wie die Waschmaschine auch. Was passiert aber, wenn ein Versicherer zu dieser Frage Stellung nehmen soll? Dann entscheidet das höchste deutsche Zivilgericht.

Der Fall:

Graf Gottfried von Gluffke ist stolzer Besitzer einer alten BMW R 69 S, die er mit voller Hingabe hegt und pflegt. Er hat eine eigene Garage für das Schätzchen, in der die abgemeldete und nicht gegen Diebstahl versicherte BMW während des Winters auf sonnige Tage wartet.

Um für künftige Fälle gewappnet zu sein, hat Gluffke sich einige Ersatzteile wie Kotflügel, Laufräder, komplette Auspuffanlage und Tank besorgt und diese im Keller seines Wohnhauses gelagert, um sie dort mit neuem Glanz zu versehen.

Bedauerlicherweise war Gluffke nicht der einzige, der Interesse an den Teilen hatte. In einer Nacht- und Nebelaktion drangen böse Menschen in den Keller des Wohnhauses hinein und zusammen mit den wertvollen Teilen wieder hinaus. Gluffke meldete den Schaden seiner Hausratversicherung, die jedoch den Ersatz für die Ersatzteile nicht leisten wollte. Die Mopedersatzteile gehörten nicht zum Versicherungsumfang einer Hausratversicherung, meinte der Ver-

sicherer, sondern seien Gegenstand einer Kraftfahrzeugversicherung. Da eine solche für die BMW jedoch nicht bestand, gab's für Brause auch keine Kohle – jedenfalls vorerst nicht.

Die Lösung:

Der BGH (VersR 96, 747) war da anderer Ansicht: Ausgebaute Motorradteile gehören zum Hausrat und sind im Rahmen einer Hausratversicherung versichert.

Das Landgericht, das zuerst über die Sache entschieden hatte, war noch anderer Meinung. Es zitierte die Versicherungsbedingungen: „Versichert ist der gesamte Hausrat. Dazu gehören alle Sachen, die einem Haushalt zur Einrichtung oder zum Gebrauch oder zum Verbrauch dienen. Nicht versichert sind Kraftfahrzeuge aller Art und deren Anhänger ...“

Aber schon das Oberlandesgericht meinte, von diesem Ausschluss seien nur *komplette* Kraftfahrzeuge betroffen, nicht aber Teile und Zubehör. Aus einem Kraftfahrzeug ausgebaute Teile seien versicherungsrechtlich grundsätzlich als Zubehör zu beurteilen, mögen sie auch im eingebauten Zustand als Bestandteile des Fahrzeugs anzusehen sein.

Zwar müssten ausgebaute Bestandteile nicht notwendigerweise sofort mit dem Ausbau zu Zubehörteilen werden, etwa dann nicht, wenn sie nur für die Dauer eines – vielleicht kurzfristig unterbrochenen – Reparaturvorgangs in einer Kfz-Werkstatt oder in der Garage entfernt worden seien.

Da Gluffke aber die Teile nicht anlässlich einer Reparatur der R 69 S in den Keller getragen hatte, waren sie nicht Bestandteil des Mopeds, sondern Hausrat.

Originalton BGH dazu: „Unter einem Kfz ist nach dem allgemeinen Sprachgebrauch des

täglichen Lebens eine einheitliche, wenn auch aus vielen Teilen zusammengesetzte Sache zu verstehen. Ausgebaute Teile werden üblicherweise nicht als Kfz bezeichnet.“ Na toll. Über solche Klarstellungen kann man sich freuen. Gluffke ganz besonders: Der Versicherer wurde gut zwei Jahre nach dem Einbruch zur Zahlung verurteilt.

Wem also die Kaskoversicherung im Winter zu teuer wird, sollte das Moped auseinander nehmen und die Einzelteile in die Wohnung tragen.

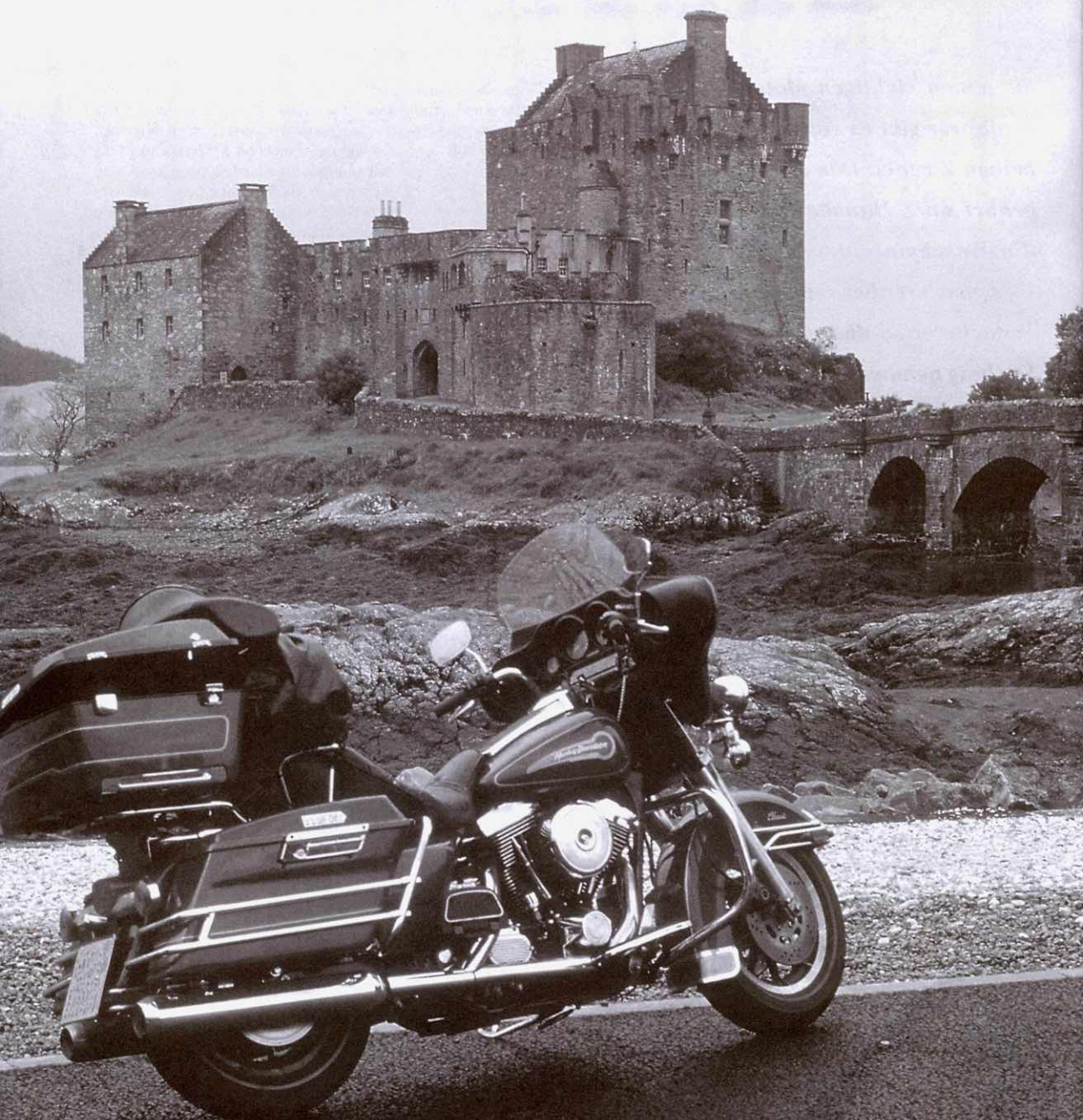
Carsten R. Hoenig, Rechtsanwalt in Berlin

**Noch Fragen dazu?
Kurzmitteilung an den Verfasser genügt.**

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



Schottland





Ihr habt Euch zu einer Reise nach Schottland entschlossen. Die Idee ist nicht schlecht. Nur sollte man wissen, worauf man sich da eingelassen hat, denn Großbritannien ist schon mal grundsätzlich anders als unser kontinentales Europa. Speziell der Norden Schottlands ist schon fast sowas wie eine andere Welt. So gut wie alles, was man von den „normalen“ Urlaubsländern wie Frankreich, Italien, Spanien usw. gewohnt ist, muß man hier vergessen. Das fängt schon mit dem Frühstück an, aber auf's Essen usw. komm ich später zu sprechen.

Ein leidiges Thema ist das Wetter. Es ist zwar längst nicht so schlimm, wie immer erzählt wird, aber erwartet bitte kein mediterranes Klima. Auf einen Regenguss muß man, speziell an der Westküste, immer gefasst sein. Der kann 2 Minuten dauern, genau so gut aber auch mal 2 Tage. Viel wärmer als 20 Grad (im Schatten!) wird es selten. Außerdem weht immer ein mehr oder weniger kräftiger Wind. So ist es nunmal am Meer. Mit all dem muß man sich arrangieren. Bringt man das fertig, steht einem erholsamen Urlaub nichts mehr im Wege. Die Landschaften sind wundervoll und die Menschen außerordentlich gastfreundlich. Allerdings haben auch sie ihre eigene Mentalität. Anders als bei uns hier in Deutschland, wo den Menschen der Sinn für weiter als 50 Jahre zurückreichende Geschichte und Tradition anerzogen wurde, sind in Schottland Ereignisse, die hunderte von Jahren zurückliegen, immer noch lebendig und aktuell. Wie Irland und Wales ist auch Schottland ein von den Engländern eroberter Land, was deren Beliebtheit nicht unbedingt förderlich ist. Die schottische Geschichte ist erfüllt von blutigen Kriegen um Freiheit und Unabhängigkeit. Aber auch untereinander sind sich die Schotten nicht einig. Überfall alte Feindschaften und Rivalitäten. Die Highlander mögen die Lowländer nicht, manche Clans keltischer Abstammung (z.B. MacDonald, MacGregor) sind mit Clans normannischer Abstammung (z.B. MacLeod, Sutherland) über Kreuz, die Familien piktesischer Vorfahren mögen beide nicht und alle zusammen hassen die Campbells. Das ist alles fürchterlich verworren und wird obendrein durch Gezänk innerhalb der Clans noch undurchsichtiger. Fettnäpfchen, in die man treten kann, stehen überall bereit, denn es wird

natürlich erwartet, daß Besucher dies alles zur Kenntnis nehmen und respektieren. Eignermaßen kenn ich mich da aus, aber alles weiß ich natürlich auch nicht. Erst unlängst hab ich's mir mit den Stuarts verschissen. Mir ist bis heute nicht ganz klar warum. Aber da halt ich es frei nach Goethe!

Kommen wir zum nächsten „Problem“: der Linksverkehr! Der ist halb so schlimm wie man es sich immer ausmalt. Anfangs fahren wir sowieso ein gutes Stück Autobahn. Da fällt zunächst mal der lästige Gegenverkehr weg und man kann sich nach und nach daran gewöhnen. Außerdem fahr ich ja vorneweg. Ihr müsst nur das machen, was ich mache und schon klappt das wie am Schnürchen.

Nächster „Schrecken“: das Essen! Tja, da kann man natürlich so manche Überraschung erleben. Die erste ist die, daß das Essen in Schottland sehr gut ist. Es gibt viel Lachs, überhaupt Fisch in allen Variationen, außerdem Wild (Rotwild), Lamm und leider das umstrittene Rindfleisch. Da bin ich aber auch vorsichtig. Das Fleisch der zotteligen Highland-Cattles kann man allerdings unbesorgt essen. Die sind bei Tag und Nacht draußen, Sommer wie Winter. Die brauchen kein Tiermehl als Zusatzfutter. Somit ist die Gefahr von BSE nicht gegeben. Beim Fleisch der Galloway- und Angus-Rinder aus dem Süden Schottlands würde ich aber lieber einen Rückzieher machen. Das schadet auch nichts bei anderen Schrecken der britischen Küche, die man natürlich auch überall bekommt. Black Pudding (Bulette aus Schafsinnereien) oder Porridge (ein entsetzlicher Haferbrei) gehören nicht unbedingt zu den kulinarischen Höhenflügen. Auch die schottische Nationalspeise, der Haggis, ist gewöhnungsbedürftig. Das sind zerstampfte Schafsinnereien mit etwas Hafergrütze vermenget, in einen Schafsmagen gestopft und ca. 3 Stunden (es dürfen auch 4 sein) in Wasser gekocht. Serviert wird das dann mit —der alleine reicht eigentlich schon— Rübenbrei. Manchmal

gibt es zusätzlich auch noch etwas Kartoffelpüree. So, wie das sich hier liest, schmeckt es auch. Wenn ich in diesem Zusammenhang das Wort „schmeckt“ hier mal missbrauchen darf. Ich selbst hab mich inzwischen dran gewöhnt und es das Zeug ohne mit der Wimper zu zucken. Schließlich will ich doch ein echter Highlander sein. Dafür muß man schon so manches erdulden. Aber grundsätzlich braucht sich wegen dem Essen niemand Sorgen zu machen.

Das Beste ist das Frühstück. Das ist mehr als reichlich gestaltet und langt oR bis abends. Zu trinken gibt's Fruchtsäfte, Milch, Kaffee, Tee, Kakao. Dazu erst mal Müsli, Cornflakes, Frosties und die restliche Produktpalette von Kellogg's. Dann Toast ohne Ende (oft in verschiedenen Brotsorten), Ei (Rühr, Spiegel), gebratener Schinken, die unvermeidliche gebratene Tomate, auf Wunsch: gebackene Bohnen in Tomatensoße, gebratene Champignons (schmecken super!!!), den schon erwähnten Black Pudding, kleine, gebratene Fische, genannt „Kippers“, Porridge (sieht aus wie gekochter Pappdeckel, riecht wie gekochter Pappdeckel, schmeckt wie gekochter Pappdeckel, ist vermutlich gekochter Pappdeckel), manchmal gibt's auch Kuchen und, nach dem Zufallsprinzip, was an diesem Morgen unglücklicherweise nicht schnell genug auf den nächsten Baum flüchten konnte.





Zur „Ehrenrettung“ möchte ich aber zu dem Thema noch bemerken: die berühmte Pfefferminz-Soße schmeckt wieder. Erwartung gut! Kommen wir nun, nach dieser Einführung, zur Reiseroute selbst:

Wir treffen uns bekanntlich im Gästehaus ANTONIA in B u i r, einem Vorort von Kerpen, Heimat meines geliebten Namensvetters. Dessen Gokart-Bahn befindet sich übrigens ganz in der Nähe unseres Quartiers. Wer will, kann da ja mal rüberfahren. Der Sohn unserer Wirtsleute ist allzeit gerne bereit, den Weg zu zeigen, wenn er dafür auf einer der Maschinen mitfahren darf. Apropos „darf“ — ich, für meinen Teil, darf derweil bitte im Hotel verweilen, denn „Schumi“ kann mir echt gestohlen bleiben. Ebenfalls in der Nähe ist ein Wirtshaus wo man gut essen kann. Im Dorf ist eine Kneipe, wo immer schöne Countrymusik läuft und die gemeindeeigene Feuerwehr ist auch nur einen Steinwurf entfernt. Wie die löschen, weiß ich

nicht, aber super Feten können die feiern. Wer weiß, vielleicht haben wir Glück und es ist mal wieder eine im Gang.

Am Sonntag nach dem Frühstück erwartet uns dann eine gar wunderbare Fahrt über die belgische Autobahn. Es geht über Lüttich (Liege), Brüssel, Gent und Brugge nach Z e e b r u g e, wo wir auf die Fähre nach Kingston upon Hull gehen. Mich begeistert diese Überfahrt immer sehr. Für Leute wie meinen Freund Kurt aus Hamburg mag das nichts Besonderes sein, aber ich Landratte bin immer ganz hin und weg, wenn ich da im Hafen ankomme, diese „Fernweh-Atmosphäre“ fühle, den

Geruch des Meeres in der Nase habe, „unser“ Schiff am Pier liegen sehe. Als Erstes, wenn man draufzufahrt, sieht man von Weitem die großen Verladekräne. Ab da kribbelt's mich so richtig aus lauter Vorfreude, obwohl ich doch schon X-mal mit dieser Fähre gefahren bin. Als alter „Überfahrts-Profi“ bin ich inzwischen auch immer mit Duschen und fünfzügigem Abendessen nebst Flasche französischem Rotwein fertig (und zwar ohne Hektik!) wenn der Kahn auf Fahrt geht. Da will ich nämlich auf dem hinteren Außendeck sein und dem Ablegemanöver zugucken. Ich find das toll! Und wenn's dann zum Hafen rausgeht..... hach ja..... dann ist das Reisefieber bei mir auf dem Höhepunkt. Einem alten Tourenesel wie mir passiert sowas nur noch selten. Um so mehr genieße ich das hier.

An Bord gibt es dann während der Überfahrt ein Unterhaltungsprogramm. Das fängt an mit Kino, es gibt eine ruhige Piano-Bar und eine Disco, in der auch Live-Bands spielen. Leider haben die in den letzten Jahren mehr und mehr nachgelassen. Waren das bis 1993/94 noch richtige Musiker, murksen seitdem irgendwelche Dilettanten herum, bei denen der Hauptanteil der dargebotenen Musik von Karaoke-CDs bzw. Bändern kommt. Die Akteure hüpfen nur noch mehr oder weniger anmutig auf der Bühne herum, zupfen linkisch an der mitgebrachten AlibiGitarre und geben mit Piepsstimmchen einen Text zum Besten. Aber heutzutage ist das ja fast überall in der Popmusik so. Mit zwei/drei Gläsern Bier und nach dem fünften Whisky wird auch das erträglich. Zur Not kann man ja auch ins Bett gehen.

Am nächsten Morgen sind wir dann in H u 11. Das ist, um es auf einen einfachen Nenner zu bringen, ein Scheißkaff. Meistens, wir sind ja in England, nieselst es hier ein bisschen. Wir schauen, daß wir da wegkommen. Wir fahren die Autobahn M 62 ein Stück am Humber-River entlang und dann die autobahnähnliche A1 vorbei an Leeds, York, Harrogate und Rippon bis zum so genannten Scotch Corner. Das ist die Weggabelung kurz vor Darlington wo man entweder gerade aus Richtung Edinburgh oder links ab Richtung Glasgow weiterfahren kann. Auf unserem Plan steht Letzteres. Ab jetzt: Landstraße! Durch den Stainmore





Forest fahren wir jetzt auf der A 66 nach Westen Kurz vor Penrith kommen wir zur Autobahn M 6, auf der wir ein kurzes Stück bis kurz hinter Carlisle nach Norden fahren. Bei Gretna Green erreichen wir die Grenze zu Scotland. Wir sind da! Endlich! Wir zuckeln noch weiter bis Dumfries von wo aus wir uns unserem ersten schottischen Quartier zuwenden. Normalerweise sind wir immer im Buccleuch & Queensberry - Hotel in Thoruhill, ein kleiner Ort im Tal des River Nith, wie er typisch ist für das südliche Scotland. Das Hotel hat seit 1999 einen neuen Besitzer, der kräftig renoviert hat (was auch nötig war!). In der Nähe wäre, falls jemand noch Lust hat, das zu besuchen, das Drumlanrig - Castle, der so genannte „Pink Palace“ der Grafen von Buccleuch.

Am nächsten Tag überqueren wir die kahlen und windgepeitschten Hügel der Southern Uplands und kommen hinab in die Lowlands. In einem weiten Bogen um Glasgow herum geht es dann weiter. Wir sind hier im Motorrad-Klau-Gebiet. Der schmale Gürtel zwischen Glasgow und Edinburgh mit seinen Industrieorten ist ein Sammelbecken der Kriminalität. Hier ist wirklich Vorsicht geboten. Drum fahren wir da flott durch. Kilmarnock, Irvine, Saltcoats, Ardrossan und Largs heißen die Orte, durch die wir jetzt fahren. Sie liegen alle am Firth of Clyde, einem Meeresarm an der Westküste. In Gourrock gehen wir wieder auf eine Fähre. Nur eine kleine. In etwa 30 Minuten bringt sie uns über den Firth auf die Cowall-Halbinsel nach Dunoon (sprich: „Dan-

uun“), einem kleinen Ferienort. Hier lebte früher der Clan Lamont, bis er im Jahre 1646 vom Clan Campbell massakriert wurde. Ich erwähnte es anfangs schon mal: solche Dinge sind hier unvergessen und fast so aktuell als wär's gestern gewesen.

Wir für unseren Teil sind jetzt aber endlich in diesem Bilderbuch-Scotland, das man sich immer so vorstellt. Wir sind noch nicht ganz da, aber man kann es der Landschaft schon ansehen: die Highlands kündigen sich an. Unser nächstes Zwischenziel ist der romantische Loch Eck, wo wir erstmal eine Kaffeepause einlegen. Danach geht's über die ersten Hügel hinunter nach Strachur am großen Loch Fyne. Etwa 20 Kilometer müssen wir jetzt noch um den letzten Zipfel des Loch herumfahren, dann sind wir an unserem heutigen Tagesziel angekommen. Es ist Inveraray, ein besonders hübscher Platz, um einen Tag zu verweilen. Noch bevor wir in den Ort kommen, sehen wir rechts neben der Straße ein großes Schloss mit 4 Türmen, Inveraray-Castle, Stammsitz des 12. Herzogs von Argyll, High-Chief des Clan Campbell. Wer will, kann das Schloss später besichtigen gehen. Aber es gibt auch noch andere interessante Dinge, die man hier besuchen kann. Im Hafen z.B. steht ein alter Segelschoner, mit dem man früher Expeditionen ins Eismeer unternommen hat. Hauptattraktion des Ortes ist das berühmte Gefängnis-Museum, das auf alle Fälle einen Besuch lohnt. Inveraray ist nicht groß. Ganz im Gegenteil. Wir können von unserem Quar-

tier aus alles gemütlich zu Fuß erreichen. Selbstverständlich sind wir früh genug da, um in aller Ruhe bummeln gehen zu können und eventuell das eine oder andere Souvenir zu erstehen (verlockende Gelegenheiten gibt's hier mehr als genug).

Wir wohnen hier im Lorna-Guest-House von Mrs. & Mr. Campbell, eine sehr nette Bleibe. Die beiden alten Leutchen geben sich alle Mühe, uns den Aufenthalt angenehm zu gestalten. Das Haus liegt direkt am Loch Fyne, ca. 150 Meter vom Gefängnis-Museum entfernt. Wir bleiben hier für 2 Nächte.

Am nächsten Morgen, nach dem Frühstück, machen wir uns auf den Weg zu einem gemütlichen Tagesausflug. Über Auchindroin, Lochgilphead und Tarbert fahren wir auf die Mull of Kintyre „Oh, mist rollin' in from the sea. My desire is all ways to be here...“ Wer kennt es nicht, das wunderschöne Lied von Paul McCartney, das er über diese Halbinsel geschrieben hat. Ein mystisches Land. Alte Heimat des Clan MacDonald und dessen Cousin, dem Clan MacDonell. Bis 1646! Die englischen Könige, mit den verräterischen Campbells im Schlepptau, hatten die Macht der großen Clans der Highlands und der Inseln gebrochen. Obwohl sie sich ergeben hatten, wurden die restlichen Mitglieder der hier lebenden MacDonald-Sippe von den Campbells bis ans Meer getrieben und dann gnadenlos niedergemetzelt. Als



„Dunaverty-Massacre“ ging diese Untat in die schottische Geschichte ein.

Ob wir bis zu dieser Stelle kommen, weiß ich jetzt noch nicht. Wir fahren ganz gemütlich — wir sind im Urlaub, nicht auf der Flucht — unseren Weg und irgendwann am Nachmittag, wurscht auf welcher Höhe wir sind, kehren wir wieder um und streben dem Abendessen entgegen. Bis dahin genießen wir die schöne Gegend, machen Foto- und Kaffeepausen und schauen mal, ob uns der Paul McCartney über den Weg läuft. Der hat hier nämlich seine Farm. Wer weiß, vielleicht haben wir Glück!

Am Abend sind wir jedenfalls wieder in Inveraray, gehen zum Essen und probieren danach in der gemütlichen Bar des George Hotels einige gute Single Malts. Das stimmt uns richtig für den nächsten Tag ein. Über die Hügel verlassen wir Inveraray nach Norden und kommen zum Loch Awe. Hier machen wir eine kurze Pause, um die malerisch auf einer Landzunge gelegene Ruine des Kilchurn-Castles zu fotografieren. Danach kommen wir wieder in geschichtsträchtige Gegenden. Zunächst ins wunderschöne Glen Orchy, wo der Clan MacIntyre (oder auch MacEntyre) und der nördliche Zweig der berühmten MacGregors ein Leben im ständigen Krieg gegen die Campbells führten. In Amerika gibt es heute eine berühmte Country-Sängerin, Reba McEntyre (die Amis lassen das „a“ in Mac immer weg) und über den Clan MacGregor gibt es ja einen bekannten

Hollywoodfilm „Rob Roy“, der die Geschichte des Clanshüptlings Robert Roy MacGregor erzählt. Hier in Scotland ist er einer der großen Nationalhelden. Als Nächstes erreichen wir das Rannoch-Hochmoor und dann, endlich, die Highlands. Wir befinden uns jetzt in einer wilden, urigen Landschaft. Vor uns öffnet sich, zwischen einer dramatischen Gebirgskulisse, ein großes Tal. Das ist Glen Coe, der Ort, an dem sich die Campbells endgültig zum Schurken der schottischen Geschichte machten. 1692,

die Highland-Clans hatten sich unterworfen, die Häuptlinge waren bei König William III. von Oranien, um ihm die Treue zu schwören, als am 13. Februar von William gedungene Söldner der Campbells über die hier im Tal lebenden MacDonalds of Glencoe herfielen und diese gerade zu schlachteten. Frauen, Kinder, Alte. Viele konnten zwar fliehen, erfror aber im eiskalten Winter der Highlands. Nur ein Baby und der Clanshüptling, der ja beim König war, überlebten. Allerspätstens seit diesem Tag sind die Campbells bei den Highland-Clans zutiefst verhasst. Bei den anderen Sippen des großen MacDonald-Clans erst recht. Nichts ist vergessen, nichts ist verziehen.

Auf einer Insel im Loch Etive sind die Leute der Glencoe-MacDonalds begraben. Heute stehen im Glen Coe Dudelsack-Spieler des seit uralten Zeiten mit den MacDonalds verbündeten Clans MacFie von der Insel Colonsay und spielen die alten Clanslieder, um an das Glencoe Massacre zu erinnern.

Um uns wieder etwas erfreulicheren Dingen zuzuwenden: hier wurden, unter anderen, Szenen der Filme „Braveheart“, „Rob Roy“ und „Ritter der Kokosnuss“ gedreht.

Nicht, daß hier jemand denkt, ich könnte die Namen nicht richtig schreiben. Mal Glen Coe, mal Glencoe. Es ist oft so, daß ein Name verschieden geschrieben wird. Das Tat heißt Glen Coe, der dazugehörige kleine Ort Glencoe. Auch an den Lochs liegen oft Dörfer, die genauso heißen wie der See. Am Lochailort z.B. das Dorf Lochailort.

Wir für unseren Teil kommen jetzt an den Loch Linnhe und die kleine Stadt Fort William. Hier beginnt die „Road to the Isles“, eine landschaftliche Perle. Als nächster geschichtsträchtiger Ort auf unserem Weg kommt nun Glenfinnan am Loch Shiel. Im Jahre 1745 traf hier Charles Edward Stuart, genannt „Bonnie Prince Charlie“, der letzte Thronanwärter der Stuart-Dynastie, auf die Männer des Clan Cameron und der MacDonalds of Keppoch. Charles war, mit finanzieller Unterstützung Ludwigs des 15., aus seinem Exil in Rom gekommen und erhob Anspruch auf die Königstitel von _

Scotland und England. Die Highland-Clans sahen darin die letzte Hoffnung, ihr altes Clans-System, ihre Art zu leben, ihre Unabhängigkeit zu erhalten bzw.



wieder zu erlangen. So machte man sich auf und zog in den Krieg. Mehr und mehr Clans schlossen sich an. Die MacGregors, die MacGillivrays, die Frasers, die große Clanföderation Clan Chattan, die MacDonells, MacLachlans, MacLods, MacKenzies, Chisholms, Ogilvys, Forguisons, MacIntyres, Lord George Murray of Atholl, der Herzog von Mar, weitere MacDonald-Sippen und viele mehr. Man errang Sieg auf Sieg. Die Engländer und ihre Verbündeten wie z.B. die Munros, Flemings, Howards und nicht zuletzt die verdammt Campbells hatten kaum eine Chance. Bis zum verhängnisvollen Mittwoch, den 16. April 1746 im Drumossie-Moor nahe des kleinen Dorfes Culoden in der Nähe von Inverness. Aber dazu kommen wir später. Hier in Glenfinnan erinnert jedenfalls das Glenfinnan-Monument und ein Besucher-Zentrum an die tapferen Highlander und ihr tragisches Schicksal. Wir schauen uns das in aller Ruhe an.

Über das schon erwähnte Lochailort fahren wir weiter und kommen am Sound of Arisaig an den Atlantik. Aber nicht nur das. Es gibt auch ein Küstendorf namens Arisaig. Hier bleiben wir für diese Nacht. Im, wie könnte es hier auch anders sein, Arisaig Hotel. Wir sind jetzt tief im Land des Clans MacDonald of Clanranald. Die Küste ist hier ganz besonders schön. Oft gibt es abends im Hotel schottische Musik. Whisky auf alle Fälle. Da ich zum MacDonald-Clan gehöre, wohnen hier viele Freunde von mir und ich hoffe doch, bei dieser Gelegenheit einige zu treffen.

Tags drauf fahren wir nach restlichen Kilometer nach Mallaig. Hier gehen wir auf die Fähre zur Isle of Skye. Die Fahrt dauert in der Regel ca. 30 Minuten. Es kann mitunter etwas stürmisch werden. Drüben in Ardsvasar gehen wir wieder an Land. Wir werden diesen und den kommenden Tag auf Skye verbringen. Je nach dem wie groß unsere Gruppe ist, werden wir entweder in einem der Häuser meines Clans in Broadford oder im Broadford Hotel Quartier nehmen.

Wir verlassen die Insel dann über die neue, verhasste Brücke von Kyleakin nach Kyle of Lochalsh. Auf der anderen Seite erwartet uns nach wenigen Kilometern die nächste Sehenswürdigkeit, das ach

so fürchterlich berühmte Eilean Donan Castle. Auch hier wurden Szenen so manchen Filmes gedreht. „Highlander“ war der wohl bekannteste, aber auch „Prinz Eisenherz“ mit Robert Wagner in der Titelrolle und, eigentlich reine Idiotie, „Das Geheimnis von Loch Ness“, aber in diesem (durchaus humorvollen) Film wurde überhaupt nichts am Loch Ness gedreht. Das Geheimnis des Filmes ist jedenfalls, daß er am Loch Torridon aufgenommen wurde. Uns kann das im Prinzip ja wurscht sein. Wir gehen das Schloss besichtigen. Oder besser: IHR geht das Schloss besichtigen, ICH halte derweil meinen alljährlichen Schwatz mit den Leuten im Visitor-Center.

Und dann geht's rauf in die North-Western-Highlands! Um den Loch Carron herum, ein Stück auf die Applecross Halbinsel nach Shieldaig am Loch Torridon. Kurz hinter Kinlochewe kommen wir zum Loch Maree, Loch Gairloch und Loch Ewe (sprich „Ju“). Wir sind jetzt auf der Wester Ross Coast Road, eine der landschaftlich schönsten Routen in Großbritannien. In einem weiten Bogen durch den Dundonnell-Forest kommen wir zur Hauptstraße nach Ullapool, unserem nächsten Tagesziel. Wie üblich hängt es von der Gruppenstärke ab, wo wir hier wohnen. Entweder beim mit mir befreundeten Clan MacKenzie oder im Harbour Lights Hotel, des Gordon-Clans. Schauernd. Beides sind angenehme Orte zum Verweilen. Ullapool ist eine hübsche kleine „Stadt“. Es gibt einige besuchenswerte Pubs, in denen täglich Livemusik gespielt wird. Ich kann mich noch an 1998 erinnern, als wir alle mit einer Country-Band „Take it easy“ von den Eagles „gesungen“ haben. Grad schön war's. Im Ferry Inn, etwas weiter unten an der Straße, treffen sich von Zeit zu Zeit alle möglichen Musiker(innen) und machen, ganz improvisiert, gute alte schottische Musik. Jeder kann zuhören, mitsingen, mitspielen, sofern ein Instrument vorhanden ist. Hier erinnere ich mich an den Abend im letzten Jahr. Am Ende des Treffens sang eine Frau ein altes schottisches Volkslied. Ohne Begleitung eines Instruments. Nur sie alleine. Acappella sozusagen.



Es war wunderschön! Zum Schluss sang der ganze Pub leise den Refrain mit. Da kommt eine Stimmung auf! Unbeschreiblich! Das ist ein Stück Scotland, wie ich es absolut liebe. In Irland geht es in den Pubs ja ebenso zu. Hier in Deutschland krakeelen sie nur. Dort singt man gemeinsam, egal ob man sich kennt oder nicht. Wirklich schöne Lieder mit Melodie wie z.B. McCartneys „Mull of Kintyre“. Kein Wunder ist es am Rhein so schön-Gegröhle. Ich hoffe und wünsche mir, daß so ein Treffen ist, wenn wir da sind.

Ach ja, bevor ich's vergesse: Ihr seid ja hoffentlich trinkfest. Bei den MacKenzies gibt es mitunter apokalyptische Whisky-Gelage. Alle Gäste sind da miteinbezogen.

Na denn !!!! Ich bin ja nun wirklich kein Waisen knabe, was das angeht. Aber Duncan MacKenzie, der Hausherr, würde wohl auch einen Walfisch niedermachen. Wenn ich schon seit einer Stunde unter dem Tisch schnarche, lallt der noch nicht mal... Jedoch, keine Sorge bitte! !! Er ist ein außerordentlich sympatischer und kultivierter Zeitgenosse. Wir sind halt in den Highlands, ein hartes und raues Land und die Menschen, die hier leben, sind dav-



on geprägt. Sie sind eben etwas rustikaler und nicht so mimosig wie die neurotischen Deutschen.

Nachdem wir den morgendlichen Kater überwunden haben, machen wir uns wieder auf den Weg. Jetzt wird's noch ein bisschen wilder und einsamer als es bisher eh schon war. Je nach Wetterlage wird die Strecke gewählt. Es gibt zwei. Beide sind schön. Nur ist die eine halt etwas länger und fummeliger zu befahren. Wenn es regnet und stürmt (weiß man's vorher!?) lassen wir diesen Abschnitt links liegen. In Skiag Bridge treffen beide Routen sowieso wieder zusammen. Über Scourie und Rhiconich kommen wir nach Durness, dem nördlichsten Punkt unserer Reise. Hier gibt es das Balnakeil Künstlerdorf wo alle möglichen Ökofuzzies und andere Spinner ihr „Kunsthandwerk“ ausüben. Wir können uns das gerne mal anschauen. Hier gibt es auch einen schönen verfallenen Friedhof mit Drakula-Atmosphäre und einen wunderschönen, einsamen (kein Wunder bei der Kälte!) Sandstrand. Hier wurden, man glaubt es kaum, einige Szenen des Asterix-Filmes mit Gerard Depardieu gedreht. Ir-

gendwo hier oben werden wir über Nacht bleiben. Die Wahl der Unterkunft hängt, wie so oft, wieder von der Gruppenstärke ab.

Ein letztes Mal absolute Einsamkeit und Wildnis erwartet uns am kommenden Morgen. Es geht wieder nach Süden. Über Altnaharra geht es am Ben Kilbreck vorbei durch die nördlichen Highlands. In Lairg hat die Zivilisation uns wieder. Hier ist dann auch wieder eine Tankstelle, von denen es die letzten beiden Tage nur wenige zu finden gab. Wir kommen wieder durch richtige kleine Orte mit mehr als 3 Häusern. Über Bonar Bridge, Dingwall, Muir of Ord und Milton kommen wir nach Drum-na-dro-chit, das da liegt, wo jeder Scotland-Tourist glaubt hingehen zu müssen. Wir sind am Loch Ness! Wir schauen mal ins Loch-Ness-Monster-Visitor-Center, schauen am Urquhart-Castle vorbei (sprich: „Örrk!“), besuchen einen alten Freund von mir und fahren dann über Fort Augustus mit seiner 4-stufigen Schleuse in die Berge am Südufer des Loch. Hier wird's dann landschaftlich wieder ein bisschen uriger und einsamer. Versteckt zwischen den Hügeln liegt das Whitebridge-Hotel, wo wir für diese Nacht unser Quartier machen.

Über Inverness, ein allen Erzählungen zum Trotz nur wenig attraktiver Ort, fahren wir rüber nach Culloden. Ich hab den Ort schon erwähnt. Am 16. April 1746 endete hier die Rebellion des Bonnie Prince Charlie in einer blutigen Schlacht. Der fette Earl of Cumberland war mit einer englischen Armee von 8000 Mann, unterstützt von 5000 deutschen Soldaten unter Führung des Prinzen Friedrich von Hessen und den üblichen Speichelleckern (Carnpells, Munros usw.), im Osten Scotlands nach Nairn herauf marschiert und trat hier im Drumossie-Moor der ermüdeten, durch Streit und Fahnenflucht auf etwa 5000 Männer dezimierten Stuart Armee entgegen. Deren gefürchtete (und einzige) Kampfstärke war der brachiale Sturmangriff.

Der blieb in dem sumpfigen Gelände bei Culloden aber stecken und so starben innerhalb kürzester Zeit tausende Highlander im Feuer der weit überlegenen englischen Artillerie. Der Traum des Prinzen und der Clans war zerstört. Charles Stuart konnte fliehen. Mit Hilfe der MacKinnons von Skye und Flora MacDonald, heute eine Nationalheldin, entkam er als Frau verkleidet den Engländern und kehrte zurück nach Rom, wo er nach seinem Tode im Petersdom beigesetzt wurde. Nie kam ein Wort des Dankes an seine Helfer. Weder die MacKinnons, die ihn versteckten, noch Flora MacDonald, die für die Fluchthilfe sogar mehrere Jahre in einem Londoner Gefängnis saß, haben je wieder etwas von ihm vernommen. Seitdem ist die (ohnehin nie besonders gute) Freundschaft zwischen Stuarts und MacDonalds wieder abgekühlt.

Wir fahren weiter Richtung Süden und kommen jetzt in einen anderen Teil der Highlands, die Grampian-Mountains. Jetzt wird's landschaftlich nochmal richtig schön. Über Grandtown of Spey, Tomintoul und Colnabaichin kommen wir zum Balmoral-Castle, dem Sommersitz der englischen Königsfamilie. Wenn grade keiner dieser Parasitentruppe dort herumlungert, kann man den Garten und den Ballsaal besichtigen. Also, wenn wer will! Weit ist es von hier nicht mehr bis Breemar, dem hübschen, mittelalterlichen Ort. Und weil's hier so hübsch ist, bleiben wir über Nacht. Wenn alles läuft wie geplant, im Fife Arms Hotel. Ein Luxusschuppen. Wir kommen voraussichtlich früh genug an, sodass, wer will, noch eine kleine Rundfahrt in ein nahe gelegenes, wunderschönes Tal machen kann. Mit etwas Glück kann man hier die großen Highland-Hirsche beobachten. Die kommen am frühen Morgen oft bis in den Garten des Hotels.

Am folgenden Tag ein allerletztes Mal Highlands. Über den Devil's Elbow fahren wir runter ins Glen Shee. Kurz vor Blairgowrie lassen wir die Highlands endgültig hinter uns und kommen bei Perth wieder in die Lowlands. Leider wird die Route jetzt für ein gutes Stück weit recht ungemütlich. Über die Autobahn kommen wir ins, entgegen aller Klischees, absolut hässliche Edinburgh. Wir machen, daß wir da zügig durchkommen, gehen auf die Stadtumgebung und ziehen von dort aus in Richtung



Galashiels, Melrose, Dryburg, Jedburgh. Das sind Orte in den so genannten *B o r d e r s*, dem früher umkämpften östlichen Grenzgebiet zu England. Hier stehen die Ruinen der alten Abteien. In Jedburgh dazu noch ein Haus, in dem Maria Stuart eine Weile lebte. Wir werden hier unsere letzte Nacht auf britischem Boden verbringen. Nach Plan im Royal Hotel, das aber nicht ganz so königlich ist, wie der Name suggeriert. Gleich um die Ecke hat ein Mann aus Berlin eine nette Kneipe. Da werden wir abends ein gemütliches Bierchen trinken.

Tja, und dann kommt der traurige Tag, an dem wir uns auf den Heimweg machen. Der Abschiedsstimmung entsprechend ist auch die Strecke nicht mehr all zu heimelig. Aber das ist jetzt eh mehr oder weniger schnurz. Wir müssen sehen, daß wir Land gewinnen und fahren, vorbei an Newcastle und Stockton nach York und von dort wieder nach Kingston upon Hull. Um 18 Uhr geht die Fähre und wir müssen mindestens eine Stunde vorher dort sein. In eigenem Interesse möglichst eher, damit wir' geduscht, gestriegelt und schon entspannt essend im Restaurant sitzen, bevor die anderen Passagiere hereinquellen und die große Schlacht am Buffet eröffnen.

Am nächsten Morgen sind wir wieder in Belgien. Was müssen wir beachten? Rechts fahren! Jetzt, wo man sich an den Linksverkehr gewohnt hatte.

Zwei Tage bleiben, um wieder heim zu gelangen. Im Prinzip kann jede(r) fahren, wie er/sie lustig ist. Zusammen, einzeln, wie auch immer.

Zum Schluss noch ein kleiner Scotland-Knigge:

Mit alleräußerster Vorsicht sind die in den Highlands allgegenwärtigen Schafe zu genießen. Die laufen an vielen Stellen frei herum und haben die Angelegenheit, hinter unübersichtlichen Kurven bzw. uneinsehbaren Bergkuppen mitten auf der Straße Siesta zu halten und in den unmöglichsten Momenten noch die Straßenseite wechseln zu wollen. Dabei rennen sie auch mitten in Motorrad-Konvois

hinein. Wir hatten schon eine ganze Reihe solcher „Begegnungen“, von denen leider nicht alle ein gutes Ende nahmen.

Was das Geld betrifft, bitte auch schottische Pfund eintauschen. Die Schotten betrachten es wohlwollend, wenn mit der „heimischen“ Währung bezahlt wird. Kreditkarten werden nicht überall genommen.

Bei Gesprächen mit den Einheimischen bitte Schotten und Schottland nicht mit Engländern und England gleichsetzen.

Niemals das schottische Bier kritisieren! Das so genannte „Lager“ entspricht noch am ehesten unseren Geschmacksvorstellungen.

Merke:

Fußball ist die ultimativ schönste Sache des Universums und schottische Mannschaften die Besten der Welt. Nicht widersprechen!

So weit, so gut.

Das war es im Großen und Ganzen, was ich erzählen wollte.

Michael Schuhmacher



**Michael REITZ
Generalagentur**Am Kirchberg 31a
63454 HanauTel: 06181 / 74990
Fax: 06181 / 77115**Lebens-
Kranken-
Sachversicherungen
& Investmentfonds****Die Gothaer Unfall-Versicherung**

☐ Neuantrag		Bereits Kunde der Gothaer ☐ nein ☐ ja		Agrtr/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 ☐ selbständig ☐ 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) 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

Empfangsbekenntnis: Ich bestätige, dass ich die nachstehend angekreuzten Versicherungsbedingungen und Kundeninformationen vor Antragstellung erhalten habe. Gothaer Unfallversicherungsbedingungen VUB 95 Stand 04/97 Unterschrift:
--

- 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 175.000 DM 20.000 DM 25 DM 5.000 DM (in den ersten 10 Tagen verdoppelt)	F A B K	7,80 DM 8,60 DM 12,00 DM 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%)
---	---	------------------	---	--

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 selbständige 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
--	---



Die liebste Musik im Ohr des Motorradfans ist sicherlich das Surren, Schnurren, Röhren und Dröhnen seiner Maschine. Ausgetüfelt von Soundakkustikern, damit das Motorrad nicht allein durch das Aussehen oder das Fahrverhalten überzeugt, sondern auch noch schön klingt.

Beim geselligen Beisammen sein auf einem Motorradfahrtreffen machen jedoch nicht nur die Maschinen die Musik. Entweder ist eine Band eingeladen, die Stimmung mit guten Songs zu heben oder einer der Biker gibt aus seiner privaten CD-Sammlung seine Lieblingslieder zum Besten. Manchmal läuft auch einfach nur das Radio. Damit eine solche Vereinsfeier außer dem einen oder anderen Kater kein unangenehmes Nachspiel hat, muss sich der Veranstalter eines solchen Treffens im Vorfeld unbedingt mit der GEMA in Verbindung zu setzen!

Wann immer Musik öffentlich gespielt wird, müssen Gebühren an die GEMA gezahlt werden. Zuständig dafür ist die für den Veranstaltungsort zuständige GEMA-Bezirksdirektion (Adressen siehe Kasten). In der GEMA haben sich Komponisten, Textdichter und Musikverleger zusammengeschlossen, um ihr Eigentum, ihre Lieder, Texte und ihre Verlagsrechte zu schützen. Und wer dieses Eigentum hören will, muss dafür zahlen.

Dahinter steckt keine böse Absicht, sondern das Urheberrechtsgesetz. Danach können nicht nur Motorräder, sondern auch Noten und Texte Eigentum sein. Und genauso, wie man für ein Bike beim Motorradvermieter zahlen muss, muss man für das Ausleihen der Noten und Texte bei der GEMA bezahlen, die das Geld dann an die musikalischen Urheber in aller Welt ausschüttet. Zwar ist bekanntlich der Applaus das Brot des Künstlers, aber leben kann er allein davon nicht.

Die Veranstaltungen bereits vorher bei der GEMA anzumelden, ist deshalb so wichtig, weil die GEMA berechtigt ist, bei angemeldeten Veranstaltungen die doppelten Gebühren wegen zusätzlicher Kontrollkosten und Schadenersatz zu verlangen.

Die Anmeldungspflicht besteht übrigens nicht nur bei Musik. Wenn ein Treffen von Motorradfreunden dazu dient, sich in den

Vereinsräumen gemeinsam ein spannendes Motorradrennen im Fernsehen anzuschauen, ist diese TV-Übertragung wegen des öffentlichen Publikums ebenfalls gebührenpflichtig.

Unter öffentlichem Publikum versteht die GEMA eine Gruppe von Personen, die nicht persönlich miteinander verbunden ist. Zwar kennen und schätzen sich viele Vereinsmitglieder, aber Veranstaltungen eines öffentlichen Vereins sind nun mal keine Privatfeiern. Und die Verbundenheit der Biker durch Motorradliebe lässt die GEMA leider auch nicht gelten.

Beispiele:

Live-Veranstaltung im Freien

Bei 3.000 Personen Fassungsvermögen des Platzes und DM 12,00 Eintritt, fallen DM 1.346,50 netto an Gebühren für die GEMA an.

Vereinsfeier mit Tonträgermusik

Bei einer Raumgröße von 200 qm ohne Eintritt, fallen 71,88 für die Gebühren an. Dabei ist die Gebühr für die GVL schon inklusive.

Fernseh wiedergabe im Vereinsheim, bewirtschafteter Raum

Für die Nutzung eines Fernsehers fallen pro Jahr DM 263,24 an Gebühren an. Dabei sind die Gebühren für die GVL und die VGW schon berechnet.

Bei Fragen berät die jeweils zuständige Bezirksdirektion.

Bezirksdirektion Augsburg

Stettenstraße 6/8
86150 Augsburg
Postfach 10 17 07
86007 Augsburg
Tel.: (08 21) 5 03 08-0
Fax: (08 21) 5 03 08-88

Bezirksdirektion Berlin

Kreithstraße 7
10787 Berlin
Postfach 30 34 30
10728 Berlin
Tel.: (0 30) 2 12 92-0
Fax: (0 30) 2 12 92-795

Bezirksdirektion Dortmund

Südwall 17-19
44137 Dortmund
Tel.: (02 31) 5 77 01-0
Fax: (02 31) 5 77 01-88

oder: Postfach 10 13 43
44013 Dortmund

Bezirksdirektion Dresden

Zittauer Straße 31
01099 Dresden
Tel.: (03 51) 81 84-60
Fax: (03 51) 81 84-700

Bezirksdirektion Hamburg

Schierenberg 66
22145 Hamburg
Tel.: (0 40) 67 90 93-0
Fax: (0 40) 67 90 93-11

Bezirksdirektion Hannover

Blücherstraße 6
30175 Hannover
Postfach 21 29
30021 Hannover
Tel.: (05 11) 28 38-0
Fax: (05 11) 81 74 10

Bezirksdirektion München

Rosenheimer Str. 11
81667 München
Postfach 80 06 20
81 606 München

Bezirksdirektion Nürnberg

Johannisstraße 1
90419 Nürnberg
Postfach 91 05 49
90263 Nürnberg
Tel.: (09 11) 9 33 59-0
Fax: (09 11) 9 33 59-37

Bezirksdirektion Stuttgart

Herdweg 63
70174 Stuttgart
Postfach 10 17 53
70015 Stuttgart
Tel.: (07 11) 22 52-6
Fax: (07 11) 22 52-800

Bezirksdirektion

Wiesbaden
Abraham-Lincoln-Str.20
Postfach 26 80
65189 Wiesbaden
Postfach 26 80
65016 Wiesbaden
Tel.: (06 11) 79 05-0
Fax: (06 11) 79 05-197

www.gema.de

GEMA



Der Bürokrat tut seine Pflicht...

- 11.03.1987** Gründung des Vereins Motorradfreunde Neuffener Steige e.V.
07.04.1987 Erstmals der Widerspruch beim Landratsamt Esslingen gegen die Sperrung eingelegt.
26.10.1987 Der Widerspruch wird abgelehnt. Die Klage wird beim Bundesverwaltungsgericht wegen eines Formfehlers nicht zu gelassen. Weitere jährliche Demonstrationen folgen, bis die Behörden über nicht erfüllbare Auflagen versuchen, das Demonstrieren zu verbieten.
02.02.1993 Der Verwaltungsgerichtshof Stuttgart spricht uns das Recht zu demonstrieren zu.
12.08.1993 Erneuter Widerspruch beim Landratsamt Esslingen gegen die jährliche saisonale Sperrung von April bis Oktober.
02.09.1994 Der Widerspruch wird als unzulässig zurückgewiesen. Wir erheben Klage gegen die Ablehnung des Widerspruchs mit folgender Argumentation: Der angefochtenen Widerspruchsbescheid ist rechtswidrig und verletzt die Kläger wegen Versagung einer Sachentscheidung in seinen Rechten. Die Klage wird trotzdem abgewiesen.
15.08.1995 Erneuter Widerspruch mit einem neuen Kläger.
29.04.1996 Nochmaliger Widerspruch, da vom Landratsamt keine Reaktion erfolgt ist.
Sept. 1996 Das Landratsamt Esslingen bietet uns an, den Widerspruch zurückzunehmen.
Nov. 1996 Das Regierungspräsidium Stuttgart teilt uns mit, dass sie der Auffassung sind, dass sich der Verwaltungsakt erledigt hat, das die Verkehrszeichen nicht mehr aufgestellt sind (durch die saisonale Sperrung). Da die verkehrsrechtliche Anordnung weiterhin bestehen bleibt, widerspricht dieser Auffassung unser Anwalt.
Mai 1997 Der Widerspruch wird zurückgewiesen, die Argumentation umfasst stolze 10 Seiten!
26.05.1997 Wir erheben Klage beim Verwaltungsgericht Stuttgart gegen das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Landratsamt Esslingen.
31.07.1997 Das Landratsamt Esslingen beantragt beim Verwaltungsgericht Stuttgart die Klage abzuweisen.

WO AUCH IMMER UNSERE AKTEN IN DIESEM LANGEN ZEITRAUM LAG, KEINER WOLLTE SIE WOHL HABEN.....
 (Auf unsere Anfragen, wann mit dem Fortgang des Verfahrens bzw. einer Entscheidung zu rechnen ist, war die Antwort: „Ein Termin zur mündlichen Verhandlung ist derzeit nicht absehbar.“)

- 25.02.2000** Termin zur mündlichen Verhandlung. Das Verwaltungsgericht Stuttgart weist unsere Klage ab.
25.04.2000 Antrag auf Zulassung der Berufung beim Verwaltungsgericht Stuttgart.
04.09.2000 Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg lehnt den Antrag auf Zulassung der Berufung ab.
02.10.2000 Verfassungsbeschwerde beim Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe.

Warum wir nicht klein beigegeben??? In der Akte des Verwaltungsgerichts (1997 war diese schon 20 cm dick) gibt es keine Unterlagen über eine Unfallstatistik und es gibt keine detaillierte Auseinandersetzung mit den Ursachen der Unfälle. Der Passus „zwischen 1980 und 1984 gab es 22 Motorradunfälle, dabei 5 Tote“ (siehe auch DAR3/92) wird in fast jedem Schriftstück wiederholt. Die insgesamt 71 verzeichneten Unfälle in diesem Zeitraum wird nicht eingegangen (71 - 22 = 49 verzeichnete andere Unfälle!!!), erst 1989 (also erst einige Jahre nach der Sperrung) werden Statistiken angefertigt.

Und so lange wir nicht mit anderen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt behandelt werden, schöpfen wir alle rechtlichen Möglichkeiten aus.

Wir hoffen, dass Ihr zur Demo dieses Jahr wieder zahlreich erscheint. Und wenn Ihr das Gefühl habt, dass das ja alles doch nichts bringt, dann macht an dem Samstag einfach einen Ausflug an die Neuffener Steige und zeigt Euch ein bisschen solidarisch. War doch bisher immer ganz ok - und lange rumstehen müsst Ihr auch nicht mehr, wir halten keine lange Reden und fahren pünktlich (max. +15 Min.) los!!!
 Wir wünschen Euch eine Pannen- und regenfreie Anfahrt!

Motorrad - Demo gegen Streckensperrungen 21. April 2001

Anfahrt zum Ortsende Neuffen ab 13 Uhr
 gemeinsamer Start um 14 Uhr
 Nach Abfahrt des Demo-zuges kein Befahren
 der Steige möglich.
 Demofahrt über Neuffener Steige
 zur Albhochfläche

Anschließend Vereinsfest auf dem Festplatz
 in Nürtingen-Oberensingen
 und ab 20 Uhr Party mit NO EXCUSE + Moria

... von neun bis zwölf mehr tut er nicht!!!



PRO IRBIT E.V.

GEMEINNÜTZIGER VEREIN

WIR ÜBER UNS:

Seit einigen Jahren besteht eine enge Geschäftsverbindung zwischen der Firma Udo Haubrich GmbH und der Firma Ural in Irbit. Hierdurch bedingt erfolgten in den letzten Jahren viele Besuche im Werk und in der Stadt. Bei diesen Gelegenheiten lernte ich die Lebensbedingungen näher kennen. Uns allen ist bekannt, daß die Lebensverhältnisse in Russland für die Bevölkerung nicht die besten sind. Kinder können aber am wenigsten für sich etwas unternehmen um ihre Situation zu verbessern.

Auf der Rückreise meines letzten Besuches im Frühjahr letzten Jahres habe ich über dieses Problem nachgedacht und dann den Entschluss gefasst, einen Verein zu gründen um den Kindern in Irbit zu helfen. Inzwischen wurde diese Idee in die Tat umgesetzt, wir haben am 11. Oktober den Verein pro Irbit gegründet. Wie wir arbeiten wollen können sie nachstehend lesen.

Heinz Haubrich
1. Vorsitzender

Unser Ziel:

Unser Ziel ist es, die Lebensbedingungen der Kinder von Irbit zu verbessern. Irbit ist eine russische Stadt in Sibirien, mit 50.000 Einwohnern. Die Situation für die Kinder dieser Stadt ist nicht gut. Aus eigener Kraft ist es der Stadt nicht möglich, notwendige Maßnahmen für die Verbesserung der Lebensverhältnisse der Kinder zu sorgen.

Dazu brauchen wir Ihre Unterstützung

Geplante Projekte

Einleitung und Durchführung genereller Hilfsmaßnahmen für die Kinder in Irbit
Verbesserung der medizinischen Erstversorgung des Kinderkrankenhauses in Irbit
Hilfsmaßnahmen bei besonders bedürftigen oder kranken Kindern
Verbesserung der Ausstattung von Kindergärten und Schulen

So wollen wir arbeiten

Auf der Gründungsversammlung haben wir unsere Satzung beschlossen, die wir Ihnen auf Wunsch gerne zusenden. Alle Mitglieder und der Vorstand sind ehrenamtlich tätig. Wir wollen durch den Mitgliedsbeitrag der Mitglieder einen finanziellen Grundstock legen, der es uns ermöglicht jedes Jahr erforderliche Hilfsmaßnahmen durchzuführen. Der Mindestmitgliedsbeitrag beträgt 20 Mark pro Jahr. Weiterhin wollen wir um einmalige Spenden bei Kunden, Händlern und Lieferanten der Firma Udo Haubrich GmbH bitten. Ferner wollen wir durch Sammelaktionen bei Veranstaltungen (bei dem 5. Ural und Dnepr Deutschlandtreffen im August wurden 750 Mark gesammelt!) Geld in die Irbit-Box sammeln, solche Boxen werden auch bei allen Händlern aufgestellt. Durch die Anerkennung des Finanzamtes

als gemeinnütziger Verein, können wir auch Spendenquittungen ausstellen, die bei dem Spender zu Steuereinsparungen führen. Wir garantieren, daß alle Gelder oder eventuelle Sachspenden zielgenau eingesetzt werden und nicht in andere Kanäle fließen können. Die jeweiligen Projekte werden mit den Verantwortlichen

und dem Bürgermeister der Stadt Irbit abgesprochen.

Als erstes wollen wir für die Entbindungsstation des Irbiters Krankenhauses ein Beatmungsgerät für Neu geborene anschaffen, denn dort sterben Kinder, weil ein solches Gerät fehlt.

Wir werden jährlich einen Bericht über die Aktivitäten des Vereins allen Mitgliedern zusenden.

Vereinsanschrift:

Pro Irbit e. V.

Michaelstr. 73
52391 Vettweiß

Tel.: 02552 / 94280
Fax: 02252 / 942820

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
- Ersatzteilverand innerhalb 24 Stunden

HAUBRICH

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

Gespanne ab 5.990,-DM

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

Enfield ab 7.850,- DM





Sicherer Start in die Zweiradsaison:

Fitness für Mensch & Maschine

Essen/Dortmund (ifz) - Motorräder erwachen aus dem Winterschlaf: Mit der Ausstellung MOTORRADER 2001 in den Dortmunder Westfalenhallen läuten die Biker ihre Saison ein. Wie man einen guten Start erwischt, dazu gibt das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) Tipps.

Beim Frühlingserwachen der Motorradwelt gilt eine wichtige Regel. Nicht nur die Maschine muss fit sein, sondern auch der Mensch braucht seine Zeit, um sich wieder an das „Leben auf zwei Rädern“ zu gewöhnen.

Neben einem gründlichen Maschinencheck ist für einen sicheren Frühlingsstart auch die körperliche und mentale Fitness des Piloten wichtig. Am besten macht man sich auf einem leeren Parkplatz wieder mit dem Bike vertraut. Brems- und Ausweichübungen gehören zum Standardrepertoire. Ganz auf Nummer sicher geht, wer eines der rund 1500 Motorradsicherheitstrainings besucht, die nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) angeboten werden.

Doch mit der wiedergewonnenen Sicherheit des Motorradfahrers allein ist es nicht getan. Alle Verkehrsteilnehmer - vor allem aber der Pkw-Lenker - müssen sich erst wieder an die schmale Silhouette der einspurigen Fahrzeuge gewöhnen.

Deshalb: lieber einmal mehr in den Rückspiegel und zur Seite schauen, vor allem an Kreuzungen und Einmündungen.

Eine vorausschauende Fahrweise kann für Motorradfahrer lebenswichtig werden. Das ifz hat deshalb eine Checkliste mit den wichtigsten Verhaltensregeln zusammengestellt:

- Vorsicht an Kreuzungen, Einmündungen und bei Linksabbiegern
- Nicht im toten Winkel von Pkw und Lkw fahren
- Vorsicht bei Parkstreifen und Ausfahrten
- mit Gegenverkehr in Kurven rechnen und möglichst weit rechts fahren
- auf ausreichenden Sicherheitsabstand achten, Bremsweg berücksichtigen

Vor der ersten Ausfahrt sollte die Maschine sorgfältig überprüft werden:

- Batterie: Ladezustand
- Bremsflüssigkeitsstand: kontrollieren
- elektrische Anlage: Funktion Licht, Hupe
- Kette: reinigen, schmieren, prüfen

- Kühlmittel: kontrollieren
- Lecks: Feuchtigkeit an Motor oder Bremszylinder?
- Reifen: Luftdruck, Risse
- Schrauben: kontrollieren
- Sichtkontrolle: Bowdenzüge, Gummiteile
- Zündkerzen: kontrollieren, reinigen, auswechseln

Wer auch nur in einem der genannten Punkte unsicher ist, sollte so bald wie möglich die Fachwerkstatt aufsuchen. Sind Reparaturen fällig, umgehend einen Termin vereinbaren; zum Saisonstart muss mit Wartezeiten gerechnet werden.

Anregungen für die Fahrpraxis gibt es in der Broschüre „MotorradTipps“ von ifz und DEKRA. Die frisch aktualisierte Auflage weiß Rat in allen Fragen rund ums motorisierte Zweirad.

Das Praxisheft gibt es gegen einen mit 1,50 Mark frankierten und adressierten C5-Rückumschlag beim Institut für Zweiradsicherheit, Postfach 120404, 45314 Essen oder in allen DEKRA-Niederlassungen.

Nicht vergessen !!!
JahresHauptVersammlung
ist am 28.04.2001
in Sundern - Stockum



Mehr Regen - weniger Kilometer Zweiradunfälle bundesweit bis Oktober 2000 rückläufig

waren es im gleichen Zeitraum des letzten Jahres nur noch 37.604, was einem Rückgang von über acht Prozent entspricht. Die NRW Jahresbilanz lag bei minus neun Prozent.

ein Jahr zuvor waren noch 939 getötete Fahrer und Beifahrer gezählt worden. Dies bedeutet ein Minus von knapp über zwei Prozent zum Vergleichszeitraum des Vorjahres. In NRW kam es zu einem Anstieg um vier Personen im Vergleich zum Vorjahr.

Essen (ifz) Ein wachsender Bestand an Motorrädern und Rollern und weniger Unfälle bundesweit bis Oktober 2000: Diese vorläufige Bilanz der vergangenen Motorradsaison zog Elmar Forke vom Institut für Zweiradsicherheit (ifz) auf der Eröffnungspressekonferenz der MOTORRADER 2001 in Dortmund. Eine Tendenz die auch für die Jahresbilanz im motorradstärksten Bundesland NRW gilt.

Eine Verminderung von 3.267 Unfallverletzten konnte bei dem Jahresvergleich 1999/2000 bis Oktober festgestellt werden (1999: 39.955 / 2000: 36.688), was ebenfalls einer Verringerung von über acht Prozent entspricht. Die Jahresbilanz in NRW unterstützt diese Tendenz mit über neun Prozent weniger verletzten Motorradfahrern im Jahr 2000.

Dass die Unfallzahlen trotz eines gestiegenen Bestandes auf fast 3,5 Millionen Motorräder sinken, hat für die Essener Sicherheitsexperten zwei wesentliche Gründe. „Die schlechten Witterungsverhältnisse 2000 haben sicherlich zu weniger Fahrleistungen der Motorradfahrer geführt, und die Verkehrsroutine der Motorradfahrer ist im Laufe der Jahre höher geworden“, zieht Forke eine erste Quintessenz aus den Zahlen des Statistischen Bundesamtes.

Verunglückten von Januar bis Oktober 1999 noch 40.894 Motorradfahrer und Beifahrer,

Zu tödlichen Unfällen kam es in der letzten Saison bis einschließlich Oktober 916 Mal,

Winterschäden machen Straßen unsicher:

Motorradfahrer auf der Hut

Essen (ifz) - Während der Winter sich allmählich verabschiedet, hinterlässt er an vielen Stellen seine gefährlichen Spuren. Frostaufbrüche und provisorisch geflickte Löcher im Asphalt können zu einer bösen Falle für Motorradfahrer werden. Auch ein großflächig mit Bitumen ausgebesserter Straßenbelag bewirkt oft eine unfreiwillige Rutschpartie motorisierter Zweiradfahrer. Das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) hat die Mängel des Straßenbaus in dem Praxishft 6 „Motorradfreundlicher Straßenbau“ aufgelistet.

Mit der Fehlersuche ist es nach Ansicht der ifz-Experten allerdings nicht getan. Deshalb heißt das Praxishft 6 „Motorradfreundlicher Straßenbau“, das nicht nur Versäumnisse beim Namen nennt, sondern vor allem auch konkrete Verbesserungsvorschläge bereit hält.

„Fahrphysikalische Unterschiede zwischen Pkw und Einspurfahrzeugen finden im Straßenbau oftmals keine Berücksichtigung“, kritisiert ifz Forschungsleiter Elmar Forke den teilweise gefährlichen Zustand deutscher Straßen besonders für Zweiradpiloten.

Großflächige Bitumenflicken, kilometerlange mit Vergussmasse gefüllte Rillen und rutschige Fahrbahnmarkierungen wirken vor allem bei Nässe wie eine Schlinderbahn. Ein weiteres Übel bilden Leitplankenpfosten ohne Protektoren, die bei einem Sturz des Motorradfahrers oft schwere Verletzungen bewirken. Obwohl geeignete Aufpralldämpfer zur Verfügung stehen, sind diese noch längst nicht flächendeckend montiert.

Um den Straßenbaubehörden, die nicht jeden Zentimeter Straße sichten können, unter die Arme zu greifen und den Kollegen Motorradfahrer vor den gleichen Problemen zu schützen, sollen Biker die Missstände den verantwortlichen Behörden anzeigen. Per ifz-Meldebogen sind Motorradfahrer deshalb aufgerufen, Streckenabschnitte zu benennen, die für Motorräder gefährlich sind, um sich aktiv für die sichere „Zweiradstraße“ einzusetzen.

Den Meldebogen gibt es beim Institut für Zweiradsicherheit gegen Einsendung eines adressierten und mit 1,50 Mark frankierten C5-Rückumschlags beim Institut für Zweiradsicherheit, Gladbecker Str. 425, 45329 Essen. Die Broschüre „Motorradfreundlicher Straßenbau“ kostet 5,00 Mark und kann ebenfalls bei ifz angefordert werden.



„Gefährliche Begegnung“ zwischen Motorrad und Pkw entschärfen: Mehr Harmonie von Bike und Pkw

Essen (ifz) - Gehörten Motorräder und -roller in den Wintermonaten noch zu den Ausnahmeerscheinungen im Straßenverkehr, tauchen sie mit den ersten warmen Sonnenstrahlen wieder auf. Daran müssen sich alle Verkehrsteilnehmer gewöhnen, denn zu kritischen Situationen kommt es in der Verkehrswelt immer wieder. Das Praxisheft „Gefährliche Begegnung“ des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) gibt wichtige Tipps zum partnerschaftlichen Miteinander von Zwei- und Vierrad-Piloten.

Während die Piloten der motorisierten Zweiräder sich erst wieder an den sicheren Umgang mit ihren Maschinen gewöhnen müssen, sind auch die übrigen Verkehrsteilnehmer gefordert, sich auf die zweirädrigen Partner neu einzustellen.

Die Tatsache, dass vorfahrtsberechtigten Motorräder oftmals von Autofahrern übersehen werden, ist nach Ansicht der ifz-Experten Grund genug, für noch mehr Aufmerksamkeit auf beiden Seiten zu plädieren. „Pkw-Lenker sollten deshalb lieber einmal mehr hinschauen, um die Geschwindigkeit des Zweirades richtig einzuschätzen“, appelliert Elmar Forke vom ifz an die Autofahrer. „Gleichzeitig sollte der Biker besser zehn Mal auf seine Vorfahrt verzichten, als einmal zu spät zu bremsen“, fordert der Forschungsleiter eine vorausschauende Fahrweise auch bei den Zweiradpiloten.

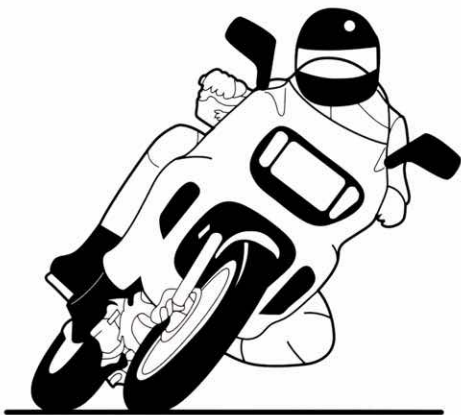
„Partnerschaft ist dann am wirkungsvollsten, wenn gegenseitiges Verstehen und eine einheitliche Einschätzung der Situation gewährleistet sind“, stellt Forke fest. Deshalb

informiert das Institut für Zweiradsicherheit in der Broschüre „Gefährliche Begegnung“ über die typischen kritischen Unfallsituationen im Straßenverkehr zwischen Motorrädern und anderen Verkehrsteilnehmern. Tipps zur Vermeidung gefährlicher Grenzsituationen ergänzen das praxisgerechte Werk.

Erhältlich ist die Broschüre gegen Einsendung eines adressierten und mit 1,50 Mark frankierten C5 Rückumschlags beim Institut für Zweiradsicherheit, Gladbecker Str. 425, 45329 Essen.

Weitere Informationen finden sich im Internet unter www.ifz-essen.de.

Fast 1500 Veranstaltungen bundesweit: Motorradtraining- Termine 2001



Essen (ifz) - Druckfrisch präsentieren das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) die Broschüre „Motorradtraining-Termine 2001“. Der in der achten Auflage erscheinende Trainingskalender gilt in der Branche als Standardwerk in Sachen „erlernbarer Sicherheit“.

Mit fast 1500 Terminen in ganz Deutschland ist der Trainingskalender so voll wie noch nie. Von Einsteigerkursen bis zum Renntraining haben die Essener Zweirad-Experten alle großen Veranstaltungen, die nach DVR Standard durchgeführt werden, bundesweit gelistet. Für die Qualität der Trainings bürgen erfahrene Instrukto-

ren. Eintägige Angebote sind ebenso verzeichnet wie Wochenendkurse. Für jeden ist etwas dabei: Roller- und Motorradfahrer, Tourenfreunde und Sportfans kommen mit Sicherheit auf ihre Kosten. Jeder Einsteiger oder Wiedereinsteiger, ob 125-er Motorrad- oder Rollerfahrer, findet seinen passenden Termin in der Nähe.

Die Trainingsbroschüre ist längst zu einem Bestseller geworden. Beim Start im Jahre 1994 verzeichneten der DVR und das ifz rund 700 Termine. Mit 1500 aktuellen Trainings für das laufende Jahr erweiterte sich das Angebot in dieser Saison im Vergleich zum Vorjahr noch einmal um 200 Sicherheitstrainings.

Erhältlich ist die Trainingsbroschüre bei den Vertragshändlern der Motorradhersteller und -importeure oder gegen Einsendung eines adressierten und mit 1,50 DM frankierten C5 Rückumschlags beim Institut für Zweiradsicherheit, Gladbecker Str. 425, 45329 Essen.



Hoope Park 2.Std. Enduro Serie 2001

Die Fa. Metzeler Reifen veranstaltet mit dem Hoope Park eine 2 Std. Enduro Serie.

An den 1. Samstagen im Monat. 7. April, 5. Mai, 9. Juni, 30. Juni, 4. August, 1. Sept., 6. Okt., 3. Nov. jeweils von 16. bis 18 Uhr mit Le-Mans Start. Die Auswertung erfolgt mit einer modernen Transponderanlage. Jedermann kann mit seinem Motorrad lizenzfrei teilnehmen es sind weder Führerschein noch Zulassung oder Beleuchtung nötig. Lediglich ein Enduro Schalldämpfer sollte montiert sein. Eine Voranmeldung ist auch nicht nötig wer sich bis 14 Uhr anmeldet ist dabei. Eine immer wieder wechselnde Streckenführung zwischen 3 und 5 km lässt keine Wünsche offen. Für Anfänger bis zum Training für Lizenzfahrer geeignet. Die

Klasseneinteilung 2. Takt, 4. Takt, Senioren ab 40 Jahre, bei Teilnahme von mind. 5 Nennungen werden Klassen wie Quad, Seitenwagen, oder Damen extra gewertet. Die besten 6 Ergebnisse des Jahres werden für die Meisterschaft 2001 gewertet. Die Siegerehrung erfolgt dann anlässlich des November Käsan im Hoope Park. Damit wollen Metzeler und der Hoope Park einen Beitrag zur Enduro Fahrer Förderung leisten und auch Anfängern und jungen Fahrern die Möglichkeit zum probieren und trainieren unter Wettbewerbsbedingungen bieten.

Kosten: Einzelstart DM 70,- Bei Einschreibung in die Serie einmalig DM 300,- für alle Veranstaltungen. Aber auch Vergünstigungen in Verbindung mit einem Trainingswochenende.

Info: www.hoopenpark.de oder Management:
Tel: 040-867889 Fax: 040-871012.



Der Führerschein ist entzogen worden – nun beginnt die Hektik: An wen kann ich mich wenden, wer beantwortet mir meine Fragen, wie schaffe ich es, den Führerschein schnellstmöglich wieder zu bekommen?

Nicht immer wird nach einem Führerscheinentzug die Fahrerlaubnis nach einer gewissen Frist wieder erteilt; in vielen Fällen muss vorher eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) durchgestanden werden. Hier hilft unser Ratgeber.

Er unterstützt alle, die – wenn auch nur gering – alkoholisiert am Straßenverkehr teilgenommen haben sowie diejenigen, die durch ihr Fahrverhalten aufgefallen sind und einen oder mehrere Bußgeldbescheide (wegen Schnelfahrens, zu geringen Sicherheitsabstands, Mängel am Kfz usw.) erhalten haben.

Personen, die vorbestraft sind oder wegen Straftaten im oder außerhalb des Straßenverkehrs aufgefallen sind, können Nützliches über einen möglichen Führerscheinentzug und seine Wiedererlangung erfahren.

Für Konsumentinnen und Konsumenten von illegalen Rauschmitteln, egal, ob der Konsum regelmäßig oder unregelmäßig geschieht, kann dieses Buch ebenfalls eine Hilfe sein, um einem Führerscheinentzug zu entgehen.

Die Problematik von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die existenziell auf den Führerschein angewiesen sind (LKW-Fahrer, Paketdienstfahrer, Werksfahrer, Taxifahrer etc.), wird in einem eigenen Kapitel behandelt.

Um die bestmögliche Vorbereitung auf die Medizinisch-Psychologische Untersuchung zu gewährleisten, enthält der Ratgeber außerdem einen Fragebogen zum Selbsttesten.

*Klaus Weber
Führerscheinentzug
Alkohol · Punkte · Sucht
Ratgeber zur verkehrspsychologischen Begutachtung
240 Seiten, 2000, 34,- DM*

Bezug über:
Fachhochschulverlag · Der Verlag für Angewandte Wissenschaften
Kleiststraße 31
60318 Frankfurt am Main
Telefon (0 69) 15 33-28 20
Telefax (0 69) 15 33-28 40
bestellung@fhverlag.de
www.fhverlag.de



Wer möchte im BVDM aktiv werden?

In den Bundesländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Thüringen gibt es derzeit noch keinen Ansprechpartner. Wer hat Interesse und würde in diesen Ländern ein Regionalbüro übernehmen?

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

Wir haben ein neues Koop-
mitglied:

ACCOR

Hotellerie Deutschland GmbH

Ansprechpartner:

Regina Kneise

Carl-Wery Str. 20

81739 München

Tel.: 089 / 63002-517

Fax: 089 / 63002-622

SUCHE:

Suche bundesweit Rechtsanwälte, die selbst Motorrad fahren, für eine Online-Dokumentation.

HHFoerster@aol.com oder Heinz H. Förster, Rutschbahn 3, 20146 Hamburg.

Welche Rockbands oder andere Gruppen spielen für Motorradfahrer auf Bikerpartys oder bei Bikertreffen? Angebote aus ganz Deutschland an: UlliBiker@aol.com

Fahrerlehrgang auf der GP-Strecke in Assen (NL) Termin 19./20. September 2001.

Zwei Tage Instruktorengeführtes Fahren auf der Rennstrecke für Einsteiger.

Einteilung in Gruppen (max. 8 Personen, kein Sozios) und Leistungsstufen.

Von genießerisch langsam bis sportlich.

Kein Renntraining!!

Infos und Preis bei:

Ralf Berlin

Leiter BVDM-Sicherheitstraining

Koloniestraße 106

47057 Duisburg

Tel./Fax: 0203-373943

E-mail: bvdmtraining@arcormail.de

Sturm im europäischen Wasserglas

Der Europaabgeordnete Bernd Lange (SPD) hat vorgeschlagen die Kfz-Steuer für Motorräder mehr als zu verfünffachen. Der Steuersatz von 69,- DM pro 100 cm³ soll nach seiner Auffassung für alle nicht schadstoffarmen Motorräder gelten.

An dieser Stelle ist jedoch Beruhigung angesagt. Die europäische Kommission und das Parlament mit seinen Abgeordneten haben keinerlei Zuständigkeit für die nationale Festsetzung von Steuern und deren Höhe. In den meisten EU-Mitgliedstaaten gibt es gar keine Kfz-Steuer.

Zudem gibt es noch gar keine Definition eines schadstoffarmen Motorrads und folglich auch noch keine Festlegung von Schadstoffklassen etc. Die zur Zeit lediglich existierenden Vorschläge müssen erst einmal beschlossen werden.

Innerhalb Deutschlands sind von den beteiligten Ministerien für Verkehr, Umwelt und Finanzen noch keine Vorschläge unterbreitet worden, für deren weitere Ausgestaltung unserem Verband die Beteiligung schon vor einiger Zeit zugesichert wurde.

Unterschriftenaktionen zu diesem Thema laufen deshalb zur Zeit ins Leere.

Wir werden deshalb auf unserer nationalen Ebene unseren Einfluss weiterhin dafür geltend machen, dass bei der Einführung neuer Normen vor allem auch an den Bestand von 3,5 Millionen Motorräder gedacht wird und wie diese in möglichst großer Anzahl mit den finanziellen Möglichkeiten der Besitzer und einem vernünftigen Aufwand umweltgerechter betrieben werden können. Dies hilft der Umwelt und auch uns wie unseren Motorrädern am meisten.



Hallo liebe Freunde auf dem Motorrad oder dem Gespann,

soeben hat mich Hans Bauer vom „Biker und Schrauber e.V.“ aus Kempten im Allgäu angerufen.

Am 24. Mai findet zum 4. Mal die Motorradweihe in Kempten statt. Der Biker und Schrauber e.V. lädt alle Solo- und Gespannfahrer zu dieser Veranstaltung ein.

Dieses Jahr soll im Rahmen der Motorradweihe auch eine Gespannausfahrt mit behinderten Kindern stattfinden. Damit auch alle behinderten Kinder mitkönnen werden hierzu dringend noch Gespanne gesucht.

Die Veranstaltung besteht aus:

-Gottesdienst in oder an der Kirche

-Sternfahrt

-Gespannausfahrt

Musik, Grille etc.

Treffpunkt ist in Kempten, Stadtmitte an der St. Mang Kirche.

Infos und Anmeldungen bitte bei: Biker und Schrauber e.V.

c/o Hans Bauer
Saarlandstr. 39

87437 Kempten/Allgäu

Tel.: 0831/570 67 74

Fax: 0831/570 67 75

Es wäre natürlich schön, wenn viele Solo- und Gespannfahrer und Fahrerinnen erscheinen würden.

Andreas „Golo“ Golombowski

• Tschechien • Slowakei •

- Südtirol • Norditalien • Frankreich •
- Österreich • Ost- und Westalpen •
- Oberbayern • Schweiz • Spanien •
- Slowenien • Istrien • Schottland •
- Zypern • Teneriffa • La Palma •

• Kreta • Thailand • Australien •

Motorradmiete auf Kreta, Teneriffa und La Palma z.B. Kreta: Suzuki DR350
7 Tage mit Vollkaskovers. ab 546,-- DM

HIT-Motorradreisen

G m b H

Fahren in kleinen Gruppen, dabei gleichgesinnte Leute kennenlernen, Erlebnisse sammeln und Eindrücke austauschen. Individuelle Reisevorstellungen einbringen und zugleich den Service einer bestens organisierten Gruppenreise genießen.

Mit Freunden auf Tour

z.B.: 2 Tage Tschechien, HP ab 290,-- DM
9 Tage Slowakeirundfahrt, HP 1760,-- DM
7 Tage Nordthailand Enduro nur 1050,-- DM

Kostenlose Prospekte & Infos unter:

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

info@hit-motorradreisen.de

www.hit-motorradreisen.de

Das Regionalbüro München macht im Juni eine Spazierfahrt Richtung Bodensee. Wir werden zum Kaffeetrinken in einem Bauernhofmuseum einkehren und je nach Lust und Laune in einem Oldtimermuseum einfallen.
Die Fahrt dauert den ganzen Tag.
Treffpunkt ist in München
Ecke Brudermühlstr./Esswurmstr.
Anfragen und Anmeldungen bei Ingrid
Tel. 089/7212279
Vielen Dank, Gruß Ingrid



Das Regionalbüro
Sachsen hat ab 01.
Februar 2001 eine
neue Adresse!

Klaus Kunath
Am Galgenberg 52
01257 Dresden
Tel. (0351) 476 42 40

ich habe seit heute eine neue eMail-Adresse hajo.griesbach@bvdm.de
für den Mailverkehr im Verband.

Auch das Regionalbüro Berlin (Anja Gebauer) ist jetzt per eMail erreichbar unter
schaefergespanne@aol.com

Gruß, Hajo

Motorräder auf dem Frankfurter Römerberg

Zu einem Drive-In-Gottesdienst beim evangelischen Kirchentag lädt der Verband der christlichen Motorradfahrer für Samstag, den 16. Juni 2001 auf den Frankfurter Römerberg ein. Für eine Stunde soll ab 15.00 Uhr der Kirchentag den Atem anhalten, das Rathaus soll erbeben, wenn die Rockband loslegt und die Maschinen nach dem Gottesdienst wieder starten.

Wer näheres zu dem Gottesdienst und der damit verbundenen Sternfahrt nach Frankfurt wissen möchte melde sich bei:

Bikerpfarrer Rupi Müller-Schiemann
Taunusstraße 58
63457 Hanau
Tel. 06181/551476.



Hallo BVDM-ler

An dieser Stelle werdet Ihr in Zukunft etwas zum Schmunzeln finden. Es sind alles alte Geschichten die ich Euch hier vorsetzen werde. Aber es ist nicht ausgeschlossen, dass so etwas auch heute noch hi und da, so oder so ähnlich passiert.

Alle hier abgedruckten Geschichten sind echt wahr, oder so!!! Wirklich!

Ich hatte einmal einen Freund (ich hab ihn immer noch). Nennen wir ihn einfach Charli. Charli war so ein richtiger Sunny-Boy. Immer nur Blödsinn im Kopf, für jeden Jux zu haben und zu nichts zu gebrauchen. Aber immer fröhlich und hilfsbereit. Leider endete seine Hilfsbereitschaft fast immer im Chaos. So auch bei dieser Geschichte.

Charli hatte die ersten Gehversuche mit dem Motorrad schon hinter sich, als eines Tages ein Bekannter kundtat dass in der Nähe ein Bauer seinen Schuppen erneuert und beim Ausräumen desselben ein Beiwagen Steib 200 zum Vorschein kam und ebendieser auf dem Schrott landen sollte. Charli und der Bauer wurden für eine Mass Bier handelseinig und der Steib landete bei mir, zwecks Hochzeit mit Charlis 250-er DKW. Der Anbau war kein Problem und so machte Charli schon am späten Nachmittag seine erste Probefahrt auf 3 Rädern. In der Nachbartschaft gab es damals eine etwas anrühige Gaststätte. Heute würde man Biker-treff dazu sagen. Just in Dieser wurde der Neuerwerb zunächst gebührend bewundert und anschließend entsprechend getauft. Die Taufe zog sich in die Länge und wurde ganz schön feucht. Nun, die Sperrstunde rückte unerbittlich näher und Charli rüstete

sich zur Heimfahrt. Ein zufällig anwesender Nachbar fragte Charli ob er wohl mit nach Hause fahren könnte. Charli, in seiner Hilfsbereitschaft, sagte natürlich sofort zu, obwohl seine Gespannerfahrung ganz im Gegensatz zu seinem Promillegehalt stand. Aber Charli war ein Naturtalent. Starten und Losfahren ging ganz gut. Raus aus der Ortschaft auf die 6 km lange Landstraße Richtung Heimat. Plötzlich so komische Geräusche Bumm Bumm Bumm abhängig von der Geschwindigkeit. Anhalten und nachschauen ob was kaputt ist. Ist nix. Also weiter. Bumm Bumm Bumm. Nach ca. 4 km ein markerschütternder Aufschrei aus dem Beiwagen. Was war passiert? Der Beifahrer hatte eine wunderschöne Beule am Kopf und schimpfte wie ein Rohrspatz auf Charli ein: Er sollte doch den Rest der Strecke etwas weiter links fahren und die Begrenzungspfosten von denen ihn einer am Kopf getroffen hatte, in Ruhe lassen. Charli war natürlich wie gewohnt schön rechts gefahren und hatte nicht bedacht, dass er ja jetzt einen Beiwagen dran hatte.

Diese Geschichte sorgt heute noch für grinsende Gesichter, wenn sie am Stammtisch erzählt wird.

Fritz





In der
nächsten
Ball-
Hupe
erwartet
Euch:

Redaktionelles,
Politisches, Reise,
Regionales,
Jahreshauptver-
sammlung in Sto-
ckum-Sundern,
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 zusamenge-
stellt, die durch regionale
Roadmaps (abzurufen bei Minotel
Deutschland) unterstützt werden.

50 Minotels bieten Ihnen
spezielle Tages-/Wochenend-
touren. Bestellen Sie sich
noch heute Ihren Minotel-
Motorrad-Führer.

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
Telefon 089/53 29 59-0 · Fax 089/18 44 16 · www.minotel.de · info@minotel.de

**Zum
allerletzten
Mal!!!**

**Nicht die JHV
vergessen**

**Wer es nicht glaubt kann ja
in der Geschäftsstelle anru-
fen, Frank freut sich ...**

- Hä Hä Hä Hä Hä -

06131 / 503280

Achtung:

**unbedingt den
Redaktionsschluss
beachten!**

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

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

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

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

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

**Redaktionsschluss
für die
BALLHUPE 2/01
5. Mai
2001**



Starke Gemeinschaft?

MOTOPOLIS.COM steht noch ganz am Anfang, aber dennoch zählen wir auf unserer Internetseite bereits rund 60.000 Besuche von Motorradmenschen monatlich. Das ist schon ganz nett.

Immer wieder erreichen uns nun e-Mails, Anrufe und Briefe, aus denen vor allem eines spricht: MOTOPOLIS.COM soll alle Möglichkeiten nutzen, die starke Gemeinschaft der Motorradmenschen zu fördern. Das ist für uns auch schön - schön schwer. Wenn nicht sogar unmöglich. Denn erstens: Welche starke Gemeinschaft? Und zweitens: Kocht nicht selbst jeder Motorrad-Club sein eigenes Süppchen?

Stimmt es wirklich, dass Mitglieder von Motorrad-Clubs engagierter, aktiver, unkomplizierter und unkonventioneller sind als Normalmenschen? Oder sind all' die Erhebungen und Statements nur blödes Gewäsch? Klar, es gibt immer „Sonne und Solche“. Aber wer ist in der Überzahl? Die Engagierten oder die Dumpfbacken?

Wie sind Motorrad-Clubs? Weltoffen? Oder eher zugenagelt?
Was wollen Motorrad-Clubs? Etwas bewegen? Oder nur bewegt werden?
Wie fühlen sich Motorrad-Clubs? Stark? Oder doch eher halbstark?

Gibt es noch den „wahren“ Motorradmenschen, der hohe Ideale hat, dessen Naturverbundenheit über Gelage am Lagerfeuer hinausgeht, der noch ein Auge für seine Mitmenschen hat, und das nicht nur auf der Straße? Dies alles wurde nämlich vor langer, langer, langer Zeit einmal einem Motorradmenschen zugeschrieben. Irre, oder?

Fragen über Fragen. Eine noch zum Schluss: Wie können wir helfen? MOTOPOLIS.COM ist für alles offen, möchte zur Diskussion einladen und bietet jedem den Raum, den er braucht. Ein wirklich guter Anfang wäre Euer Club-Portrait auf MOTOPOLIS.COM.

Auf konstruktive Vorschläge warten wir unter dem Stichwort „Starke Gemeinschaft“, das auf der Startseite von MOTOPOLIS.COM zu finden ist.

Euer MOTOPOLIS.COM-Team



WWW.MOTOPOLIS.COM