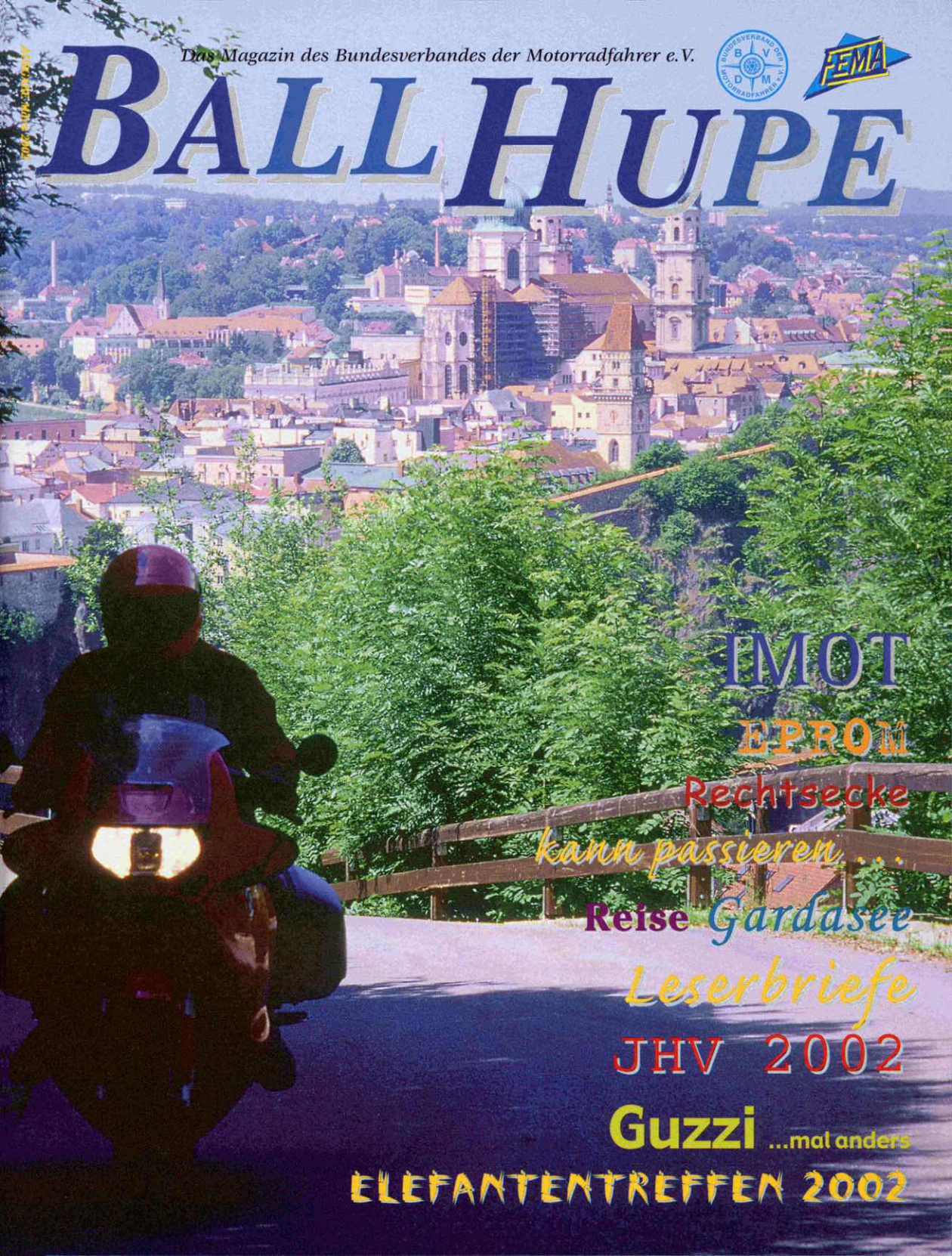


Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



BALLHUPE



IMOT

EPROM

Rechtsecke

kann passieren ...

Reise Gardasee

Leserbriefe

JHV 2002

Guzzi ...mal anders

ELEFANTENTREFFEN 2002



EDITORIAL

Liebe BVDM-ler,

heute begrüße ich euch zur ersten Ausgabe der Ballhupe des Jahres 2002. Um unseren Vorsitzenden Hans-Joachim „HaJo“ Griesbach etwas zu entlasten, nutze ich die Gelegenheit das Vorwort zu schreiben.

Zunächst bedanke ich mich bei euch allen, da die Beitragserhöhung ja unter anderem die Erhaltung meines Arbeitsplatzes gewährleistet. Zudem versichere ich, dass ich weiterhin mein Möglichstes geben werde, um das in mich gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen.

So bin ich auf diesem Wege u.a. auch immer wieder auf der Suche nach Produkten für unseren Service-Verkauf oder auch, um Vergünstigungen für unsere Mitglieder ausfindig zu machen, z.B. das hier abgebildete „handbesprühte“ T-Shirt (mehr darüber im Innenteil).

Natürlich ist mir bewusst, daß der BVDM leider nicht die Anerkennung bei den Motorradfahrern/-innen im Land hat, die ihm zusteht. Ohne andere Verbände angreifen zu wollen, wer ist denn Ansprechpartner von Behörden und Institutionen? Natürlich wir!

Weiterhin kommen in der Geschäftsstelle auch Anfragen aus Bereichen, mit denen wir als Interessenvertretung nichts zu tun haben. Auch hier helfen wir weiter, wenn wir können.

Oft stelle ich mir die Frage, weshalb diese Personen sich an uns wenden, wenn der Verband doch so unbekannt ist.

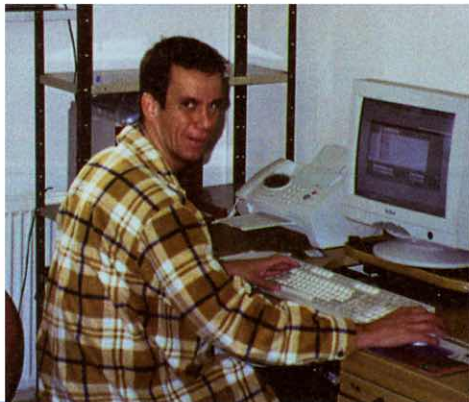
Unter anderem auch durch die Beitragserhöhung im Jahre 2001 und die darauf folgenden Kündigungen fällt mir wieder auf, dass selbst viele Mitglieder gar nicht einschätzen, welche Leistungen wir bereits für alle Motorradfahrer/-innen erbracht haben. Natürlich profitieren alle, die auf zwei(motorisierten) Rädern unterwegs sind, von unserer Arbeit, aber nur die wenigsten tun etwas dafür.

Sollten wir nicht Stolz darauf sein, mit den geringen Mitteln, die uns zur Verfügung stehen (sowohl in finanzieller Sicht, als auch mit der geringen Anzahl der Mitglieder doch relativ viel erreicht zu haben?

Ich denke schon.

Ich wünsche uns allen, ein bisschen Stolz auf die Mitgliedschaft (und das auch in der Öffentlichkeit) und natürlich viele traumhafte, unfallfreie Kilometer im Jahre 2002.

Frank Klemens



INHALT

Fema		Rechtsecke	26
Fahren mit Abblendlicht	4	Satzung	27 – 34
JahresHauptVersammlung		EPROM	35
Einladung zur JHV 2002	5	A-WA (Absoluter Wahnsinn)	36
Action	6	Ärgerlich	37 – 38
IMOT	7	Motorrad-Menschen	
Wintertreffen		Meine Guzzi	39 – 41
Elefantentreffen	8 – 11	Der lange Weg zum ET	42 – 45
Deutschlandfahrt	12	Der Schrauber	45
Regional		Motorradgeschichten	46 – 47
14. Motorradfahrttag	13	Dankeschön	47
Tourentrophy	13	Reise	
Ergebnislisten	14 – 15	Reise ins Land des fauchenden Drachen	48 – 52
Wettbewerb		Neu	
Tourenzielfahrt	16	Michelin präsentiert Rückrufaktion	53
Freizeit-Sicherheit-Spaß	17	Bayernconnection	54 – 55
Neuheit		Daten und Fakten	56
Honda präsentiert den neuen umweltfreundlichen 125er Roller	39	Kann passieren	
Leserbriefe	18 – 21	Tortour mit Brunhilde	57
Moto Guzzi		Adressen - Termine - Ansprechpartner	
Der Himmel bebt	22 – 25	Redaktionsschluss für BallHupe 2/2002	55

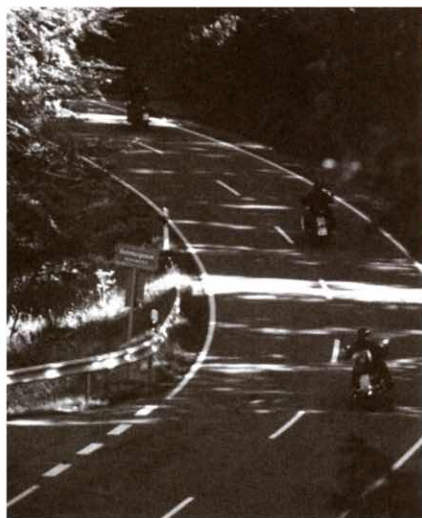


Foto - Titelseite und
Reisebericht „Bayrischer
Wald“
Alfred Müller

IMPRESSUM

Herausgeber:
Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion
Babs Berschneider
Riedlinger Weg 2
86949 Schöffelding
Tel.: 0 81 93/99 65 36
E-Mail: Babs@apodemus.de oder
Ballhupe@apodemus.de

ständige Mitarbeiter
Carsten R. Hoenig
Bobby Berschneider

Anzeigen
Babs Berschneider

Technische Leitung
Bobby Berschneider

Presse Service
Michael Lenzen
Wuppertaler Str. 9, 51145 Köln
Tel: 02203/2952-26 Fax: -61
Email: 110363.1126@compuserve.com

Litho und Satz:
Apodemus Werbung
86949 Schöffelding

Druck:
Kessler Verlagsdruckerei Bobingen

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :
Hans-Joachim Griesbach
Friedenheimer Str. 64
80686 München
Tel.: 089/58929955
Fax: 089/54662596
E-mail: hajo.griesbach@bvdm.de

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

Firmendienste:
Ralf Kühl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 0 81 23/92006
E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:
Carl-Zeiss-Str. 8
55129 MAINZ
Tel.: 06131/503280
Fax: 06131/503281
E-mail: info@bvdm.de
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. 8.00 -16.30
Do. 8.00 -17.30
Fr. 8.00 - 14.00
Mittagspause 12.00 - 12.30



FEMA

Fahren mit Abblendlicht am Tag für Autos (DRL)

EU Regierungen wollen das Thema Fahren mit Abblendlicht am Tag“ aus dem ACEA-Vertrag heraus haben

Die EU-Regierungen sind dagegen, das Fahren mit Abblendlicht bei Tag als Pflicht für alle ab 2002 produzierten Neuwagen einzuführen. Diese Abstimmung wurde einstimmig durch den Binnenmarkt Ministerialrat bei der Sitzung am 26. November 2001 getroffen. Der Ausschluss von Fahren mit Abblendlicht bei Tag war die Bedingung für die Mitgliederstaaten, diese, der Kommission von der Europäischen Automobilhersteller Vereinigung (ACEA) vorgelegte Selbstbindung als Alternative zur der Direktive mit dem Inhalt, Autofronten sicherer für gefährdete Verkehrsteilnehmer zu machen, zu akzeptieren.

Die FEMA begrüßt die Haltung des Ministerialrates zu Fahren mit Abblendlicht bei Tag. Die EU-Länder haben bereits ihre eigenen Regelungen zum Thema Licht getroffen, die von Aspekten wie Wetter- und Lichtverhältnissen, Erfahrungen und öffentlichem Konsens abhängen. Die EU-Regierungen vertraten außerdem die Meinung, dass die Einführung einer harmonisierten

Gesetzgebung in punkto Fahren mit Abblendlicht bei Tag vorsichtig und gründlich untersucht werden muss bevor eine harmonisierte Anwendung in Europa in Betracht gezogen wird. Die FEMA machte deutlich klar, dass diese Angelegenheit einfach keinen Platz für Harmonisierung bietet.

Die FEMA-Kampagne gegen die Aufnahme von Fahren mit Abblendlicht bei Tag“ in den ACEA-Beschluss, die gemeinsam mit den anderen europäischen Verbänden gefährdeter Verkehrsteilnehmer Fahrradfahrer (ECF), Fußgänger (IPF) und Unfallopfer durchgeführt wurde, hat bereits sehr positive Ergebnisse gezeigt. Die FEMA traf sich mit den beiden Parteien hinter diesem Vertrag, ACEA und dem Commissioner for Enterprise, Herr Liikanen, um die Position der gefährdeten europäischen Verkehrsteilnehmer im Bezug auf die EU-Harmonisierung von Fahren mit Abblendlicht bei Tag darzulegen. Die FEMA übergab der Kommission auch Forschungsergebnisse, die untermauern, dass das Fahren mit Abblendlicht bei Tag keinen

positiven Einfluss auf die Unfallreduzierung hat.

Der FEMA Kampagnenbeauftragte, Antonio Perlot sagte: Es ist wichtig, dass die Verbände, die gefährdete Verkehrsteilnehmer repräsentieren zu Rate gezogen werden und ihre Ansichten sehr wohl berücksichtigt werden, da es ihre Sicherheit ist, die am Ende eines Tages von diesen Maßnahmen direkt beeinflusst wird“.

Die FEMA wird ihre Bemühungen nun auf die nächsten Schritte dieses Prozesses konzentrieren, das beinhaltet auch die Vertretung durch die Mitglieder des Europäischen Parlamentes, die bereits über die Einstellung der europäischen Motorradfahrer informiert wurden. Die Haltung des Europäischen Parlamentes sollte im nächsten Frühjahr bekannt gegeben werden.

Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzung: Heike Weller, Biker Union e. V.

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
ABlKofen 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**





Jahreshauptversammlung 2002

Der Vorstand lädt alle Mitglieder und Freunde des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. herzlich zur Teilnahme an der ordentlichen Jahreshauptversammlung 2002 des BVDM e.V. ein.

Die Jahreshauptversammlung wurde organisiert vom Regionalbüro Sachsen und findet statt am:

Samstag, den 27. April 2002
um 14.00 Uhr
im „Naturfreundehaus Königstein“
Halbestadt 13
in 01824 Königstein (Sächsische Schweiz)
Tel. 035022/99480, Fax 43471

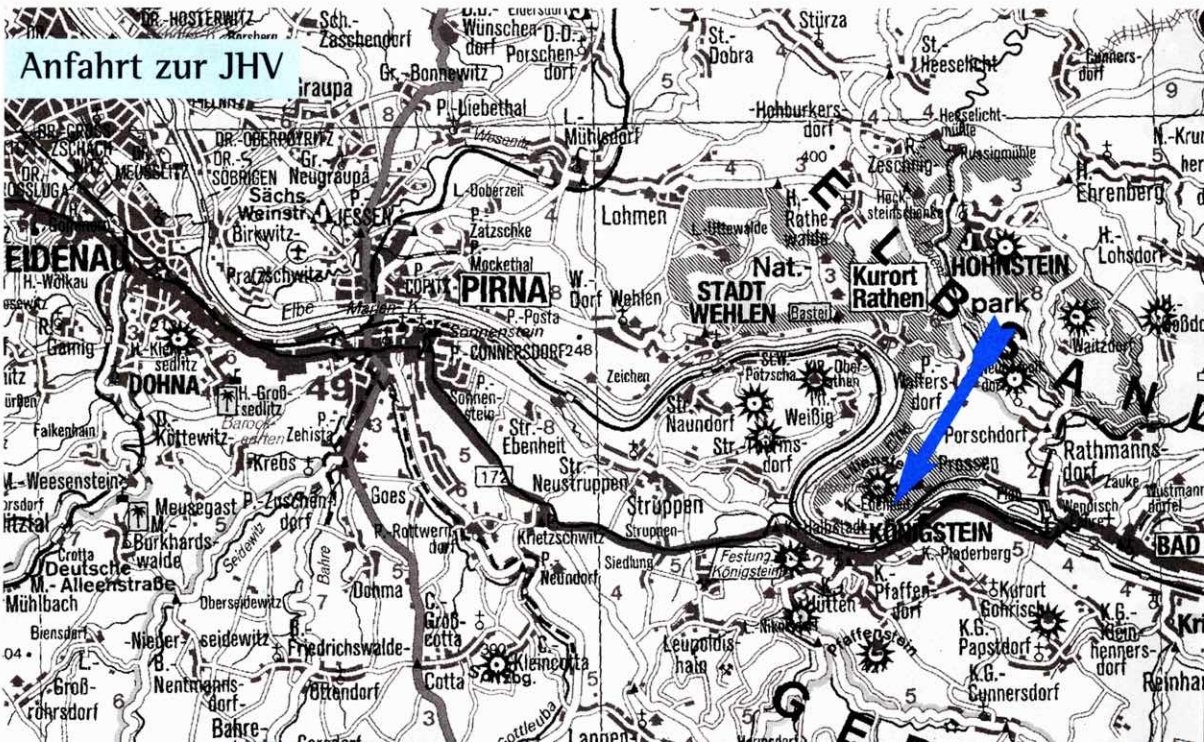
folgt dann der Beschilderung Rathmannsdorf – Hohnstein, nach wenigen 100 Metern biegt Ihr links ab Richtung Prossen, an dieser Kreuzung beginnt auch unsere Ausschilderung. Neben den pflichtgemäßen Punkten gem. § 8 Punkt 5 der BVDM-Satzung soll die Satzung mit den eingearbeiteten Änderungen als Ganzes neu beschlossen werden. Welche §§ geändert wurden sowie den neuen Wortlaut findet Ihr in der persönlichen Einladung, ebenso gestellte Anträge.

Übernachtungsmöglichkeit besteht im Naturfreundehaus (Tel./Fax siehe oben), auf dem Zeltplatz in Königstein oder über die Zimmervermittlung Schreiberberg 2 in 01824 Königstein (Tel. 035021/68261 oder 68892).

Da wir diesen Raum nur bis 17.00 Uhr nutzen können und dann erst wieder ab 19.00 Uhr werden wir die Jahreshauptversammlung pünktlich um 14.00 Uhr beginnen. Dieses Jahr stehen keine Vorstandswahlen an und es sollte die zur Verfügung stehenden ausreichend sein. Für den Vorstand

Hans-Joachim Griesbach
1. Vorsitzende

Eine Anfahrtbeschreibung haben wir nachstehend abgedruckt und werden ab Bad Schandau das letzte Wegstück ausschildern. Wer über die BAB A4 anreist, der fährt an besten die Abfahrt Dresden-Altstadt ab und dann die B4 in Richtung Zentrum. Dort folgt Ihr der Beschilderung B172 Heidenau – Pirna – Bad Schandau – Decin bis Bad Schandau. In Bad Schandau überquert die B172 die Elbe, bitte





Action

ist angesagt.....



Am 03. November 2001 hatten wir unsere letzte Vorstandssitzung in der Geschäftsstelle in Mainz. Hierzu war auch unser Versicherungsreferent Stefan Bobe eingeladen und unterbreitete uns ein neues Versicherungsangebot für unsere Mitglieder.

Wir haben uns für ein Angebot entschieden, welches sich auf alle Unfälle, die in der Freizeit passieren, bezieht. Die Deckungssummen betragen 2.500 € im Todesfall und 10.000 € im Invaliditätsfall (bei Vollinvalidität).

Stefan Bobe ist nicht mehr in der Versicherungsbranche tätig und suchte deshalb einen neuen Referenten für Versicherungsfragen. Zur Verfügung würde sich Siegfried Bredl stellen, der seit über 20 Jahren in der Branche ist. Stefan und Siegfried möchten noch Kontakt untereinander aufnehmen, danach wird sich Siegfried dann entscheiden.

Auch Matthias Nötel wird sein Amt als Sportwart auf zeitlichen Gründen zur nächsten JHV abgeben. Interesse zeigt unser Mitglied Rainer Michtl, der bisher bereits mit Matthias die Vorbereitungen zur Touristik- und Zielfahrt durchführte.

Was war sonst noch los beim BVDM?

Freitag und Samstag war ich auf dem Elefantentreffen im Bayerischen Wald, erstmals hautnah auf dem Gelände und ich muss sagen, für mich war es eine Bereicherung. Da ich meinen Besuch angekündigt hatte integrierten mich die Organisatoren auch gleich mit in das Rahmenprogramm. Das Wetter war sehr mild und dadurch auch mehr Schlamm als Schnee. Spaß hatten die 4.850 Motorradfahrer und 1.250 Tagesbesucher aber trotzdem.

Am Sonntag dann nachmittags noch kurz auf die IMOT in München, auch hier hatten wir ja einen Stand, auf dem Ingrid Crha, Christian Könitzer und Ralf Kühl vertreten waren.

Am Dienstag, den 05. Februar, ging es dann nach Mainz in die Geschäftsstelle, wo noch einige Arbeiten erledigt wurden und der Transporter für die 7. Leipziger Motorradmesse beladen wurde. Donnerstagnachmittag baute dann Klaus Kunath mit Karin und mir den Stand auf, wo wir dann auch das Wochenende verbrachten. Beide betreuten den BVDM-Stand sehr gut und da sie viele Besucher von Ausfahrten kannten und auch einen heimischen Dialekt sprechen war der Stand dieses Jahr auch deutlich besser besucht.

Trotz Karneval und olympischer Winterspiele erreichte die Besucherzahl wieder das Vorjahresniveau von 78.000 Besuchern. Zu den absoluten Highlights gehörten die vielfältigen Sportpräsentationen und

Autogrammstunden berühmter Motorradrennfahrer. So kam der australische Superbike-Weltmeister Troy Bayliss ebenso zur Leipziger Messe wie die Grand Prix-Asse Ralf Waldmann, Steve Jenkner, Jarno Müller und Dirk Heidolf. Auch die schnellste Frau auf dem Motorrad, Katja Poensgen, wurde von ihren vielen Fans begeistert in Leipzig begrüßt.

Natürlich pflegte auch ich bei dieser Gelegenheit einige Kontakte, die sonst doch eher auf der Strecke bleiben. So besuchte ich hier auch den Stand der Classic British Bike Club und unterhielt mich mit Christian Wachs.

Auch beim Organisator der Großen Dresdner Motorradausfahrt Mario Gerbet stattete ich einen Besuch ab. Übrigens ist die 10. Große Motorradausfahrt am 14. April, wo die Veranstaltung um 10 Uhr am Dresdner Altmarkt beginnt. Ein Rahmenprogramm mit Gottesdienst ist auch dieses Jahr wieder angesagt. Gegen 14 Uhr beginnt dann die Ausfahrt, die über Moritzburg, Radeburg, Ottendorf-Ockrilla nach Radeberg führt und durch die Dresdner Heide wieder zurück nach Dresden. Als Abschluss ist wieder eine Party geplant. Hajo



Karin und Klaus Kunath bei der Messe in Leipzig



Die 9. IMOT in München war wieder einmal der Hammer...

Tja, mein lieber Schieber! Auch dieses Jahr eröffnete die Internationale Motorrad Ausstellung, kurzerhand auch IMOT genannt die Saison. UND WAS SOLL ich sagen? Vom Freitag den 01. bis Sonntag den 03. Februar war im M,O,C, in München wieder ganz schön was los! Da kamen 62000 Besucher in drei Tagen.

Das muss man sich mal vorstellen. Schon am Freitag Vormittag war dort die Hölle los. Zum Sehen und Staunen gab es da, von den Neuheiten der Motorradhersteller, über den Zubehörhandel bis hin zu dem kleineren Schnickschnack ausserum alles was das Motorradfahrerherz begehrt!

Also lies auch ich mich wie ein HOT DOG durch die Gänge schieben und kam so manchenmal aus dem Staunen nicht mehr raus. Auf dem BVDM-Stand bestaunten nicht nur viele die Bilder des Elefantentreffens (welches ja zur selben Zeit stattfand), sie konnten sich auch bei Bernd, Ingrid und Christian alle Informationen über den BVDM einholen die sie brauchten.



Die Stände links und rechts, unsere Koop-Mitglieder HIT-Motorradreisen und das Motorrad Kinderland von Ralf Kühl, waren mehr als reichlich besucht. So trafen Bobby und ich ein BVDM Mitglied (Andreas Rainer, von uns auch „liebevoll Mietz-Katz genannt), dem wir die Mitgliedschaft im BVDM zu verdanken haben. Wir sprachen im allgemeinen über den BVDM, und über den angehobenen Mitgliedsbeitrag. Leider, so musste ich feststellen hat bis jetzt noch keiner (der sich über die Beitragserhöhung aufregt) daran gedacht, das es auch Geld kostet wenn wir für die Motorradfahrer etwas erreichen wollen! Klar doch wir sind alle, oder doch fast alle

EHRENAMTLICHE. Der Mann (Frank Klemens) in der Geschäftsstelle jedoch nicht! Aber um jetzt nicht vom Thema abzukommen zurück zur IMOT.

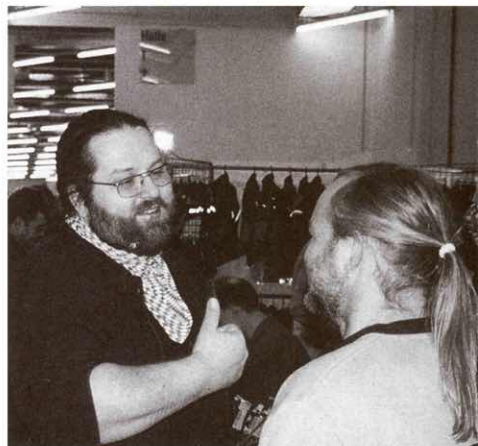
Ein Purer Augenschmaus war wohl die neue BMW R 1150 GS Adventure, aber leider Nix für Leute mit „zu kurzen“ Beinen. Apropos BMW, da staunten die Herren von BMW nicht schlecht als sie den C1-42 von Motek alias Volkmar Priez sahen. Den C1, mit Beiwagen gibt es in der Ausführung 125ccm ab 12900.-Euro, oder mit 200ccm ab 13190.-Euro. Nicht nur eingefleischte BMW-fahrer liebäugelten da mit dem „schnuckeligen“ Dreirad, auch wurden sie immer jünger, diejenigen welchen, die sich ein probesziten

nicht verkneifen konnten. Es gab andere Motorräder, solche mit 150 PS und Namen die ich mir leider nicht alle Marken kann. Von MV Augusta mit echt giftigem Aussehen, und Kawas die mich an meine alte Z750 erinnerten gab es viele sehr schöne Maschinen. So manch eingefleischter Suzukifahrer blieb auch bei Ducati stehen.

Allerdings: „Wosch“ machte mein Herz

natürlich wieder bei Moto Guzzi und dank Bernhard Peintner bin ich jetzt auf der Suche nach einem netten Sponsor... Aber wenn ich mir schon keine neue Guzzi leisten kann und der Traum einer alten V7 (Bj 68) in den Sternen steht, fahr ich wahrscheinlich wieder ne alte GS die sind nämlich nicht nur sehr gut, sonder auch sehr treu!!!

Von den neuen die ich mir so angesehen hab, denk ich halt immer die sind mit den PS einfach nur zum Gasen ausgelegt und weil ich ja MAMMI bin und Verantwortung hab wäre es „Schwachsinn“ mir so ne Rennsammel zu kaufen um damit „gemächlich“ um die Kurven zu tuckern!!!! Ich kenn mich doch...



ist Gas da, musste es auch geben. Aber mal sehen.....

Ich denke mal, die Messe war sehr informativ für alle Sparten des Motorradfahrens, auch Reiseanbieter werden immer mehr und der Zubehörhandel hatte auch nichts zu jammern.



Nur um eines wollte ich den Veranstalter noch bitten: Könnte man die Messe nicht in irgendeiner Form Verlängern??? Es ist echt der Pure Wahnsinn wie viel Leute bei dem Traumhaft schönen Wetter ins M,O,C, kamen. Stellt Euch mal vor was bei Schlechtem ist?!? Nix für ungut, war wie immer sehr gut und der Saisonbeginn schlechthin!

Babs Berschneider
Barilla de la Ulk



„Sonnencreme wichtiger als lange Unterhosen“ über-schrieb der „Grafenauer Anzeiger“ am 4. Februar seinen Bericht über unser Elefantentreffen. Damit hatte er tatsächlich recht, aber noch notwendiger waren Gummistiefel Marke Landmann!

Als am Montag früh ein tatkräftiger und größtenteils erfahrener Trupp Helfer mit dem Aufbau begann, hatte sich gerade der Regen verzogen, der bis dahin auf den 1 m hohen Altschnee gefallen war. Die weiße Pracht hatte dadurch zwar an Höhe eingebüßt, aber sie deckte den weichen Boden immer noch zu. Sie erschwerte viele der Arbeiten, die zu erledigen waren wie zum Beispiel Gerüst aufbauen, Transparente spannen, Beleuchtung und Telefon installieren, Schilder befestigen, Transporte durchführen und Zäune aufstellen. Die Wege mussten vom Schnee geräumt werden und auf den Wiesen brauchten wir Fahrspuren, damit auch die hinteren Wiesenflächen erreicht werden können. Mit einem Schieber oder Radlader war das nicht zu machen, weil der Schnee zu nass und der Boden zu weich war. Aber es gibt seit diesem Winter eine Fräse in privatem Besitz, und die konnte auf unserem Gelände ihre Bewährungsprobe bestehen. Damit hat es sich wieder einmal gezeigt, dass es in Thurmansbang-Solla für fast alle Probleme eine Lösung gibt.

Auch bei Helferunterkünften war das so. Seit vielen Jahren stand für uns oberhalb der Nickl-Wiese eine Ferienwohnung bereit, in der bis zu zehn Mann die kurzen Nächte verbringen konnten. Jetzt ist sie dauerhaft vermietet, und wir mussten einen Ersatz finden. Durch Vermittlung von Helga aus Loh erhielten wir dort eine leere Wohnung für acht Tage zur Miete. Das war einfach toll!

Ab Dienstag wurden die Tage immer wärmer und sonniger. Entsprechend reichlich floss das Schmelzwasser über Wege und Wiesen. Der Morast wurde knöcheltief, und ohne Gummistiefel konnten wir nicht mehr ins Gelände. Die Enduristen wühlten die Erde auf und sägten an den Steigungen tiefe Rillen in den Boden. Seitlich der Arena staute sich ein Teich auf. Zweimal konnten wir den Abfluss wieder freimachen, aber dann hatte ihn jemand so gründlich verstopft, dass nicht einmal mehr die Saugpumpe der Feuerwehr half; sie setzte sich ständig zu. Ein paar Motorradfahrer und deren Zuschauer hatten bei der Wasserdurchfahrt ihre Freude, und für

die Kameraleute der Fernsehsender war sie das beliebteste Objekt. Insgesamt kann man sagen, dass das warme und trockene Wetter den Frust über den schlammigen Boden hat vergessen lassen und dass die Stimmung heiter und friedlich war.

Lange vorher hat er uns beschäftigt: Der Euro! Wir haben nachgedacht über Preise, Wechselgeldbedarf, Umrechnungskurse, andere EWU-Währungen, Echtheitsprüfung und vieles mehr. Die Erleichterungen an den Kassen haben unsere kühnsten Hoffnungen übertroffen: Außer Euro, DM und einem Lire-schein hatten wir keine Sorten. Das Münztelefon war in diesem Zusammenhang noch ein Thema. Eurotaugliche Geräte gibt es nur noch in elektronischer Bauart, und die ist bekanntlich kälteempfindlich. Alfred aus Düsseldorf hatte einige Lösungen vorbereitet, von denen die mit zehn Watt Heizleistung ausreichte und problemlos eingebaut werden konnte.

Feuerholz ist immer ein großes Thema. In diesem Jahr war es wegen der Wärme nicht so stark gefragt. Außerdem haben sich viele Besucher von außerhalb eingedeckt. Dazu kam noch, dass unser Holz Schimmel angesetzt hatte, weil es zu eng gestapelt war. Die Holzmannschaft aus Königsbrunn musste sich deshalb viel Kritik anhören. Zur Zeit machen wir uns über die Verwendung der Restmenge Gedanken.



Zu unserem Elefantentreffen sind in diesem Jahr 4.850 Motorradfahrer, 1.250 Tagesbesucher und zwei Handwerksgehlen auf der Walze gekommen. Letztere trugen ihren Vers vor und begehrten freien Eintritt. Die weiteste Anfahrt auf der Straße mit 4.160 km legte Alex Rubtsow aus Togliatti in Russland zurück. Frau An Matthys aus Belgien fuhr 925 km und erhielt den Damenpreis. Von noch weiter her, nämlich aus Eldorado/Argentinien, kam Pablo Beker. Er ist aber den größten Teil geflogen. Den Pokal für die älteste teilnehmende Dame erhielt Hella



Rathke mit 57 Jahren. Unser ältester Besucher war Jan Olsen aus Ostende/Belgien mit 78 Jahren. Der langjährige zweite und ständige Gast beim Elefantentreffen reiste auf seinem BMW - K 100 - Gespann an. Die 21-jährige Bettina Stenzel und Andreas Sedlmaier mit 16 Jahren waren unsere Jüngsten. Größter teilnehmender Club war der BMW Moto Club Visconteo aus Italien mit 67 Mitgliedern. Den schönsten Eigenbau stellte Thomas Köhler mit seinem MZ 250 - Dreirad vor. Es hatte zusätzlich ein Trabbietriebe und damit 20 Schalstufen. Norbert Specht war mit 12 Sekunden der Schnellste an der Säge. Bei diesem Wettbewerb verletzten sich zwei Teilnehmer so, dass einer unserer Ärzte von der AMA zu Nadel und Faden greifen musste. Das Tauziehen und der Schneeskulpturenbau sind leider ausgefallen, weil auf dem schlammigen Boden niemand Halt finden konnte bzw. weil es keinen Schnee mehr gab.

Wie immer verließen auch diesmal etliche Besucher schon am Samstag das „Elefantenhege in Loh“, wie der Grafenauer Anzeiger unseren Treffpunkt nannte. Als die Abreise am Sonntagmorgen richtig einsetzte, konnte man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass viele Motorräder für echten Winterbetrieb nicht gebaut oder gewartet sind. In den vorigen Jahren standen die Maschinen

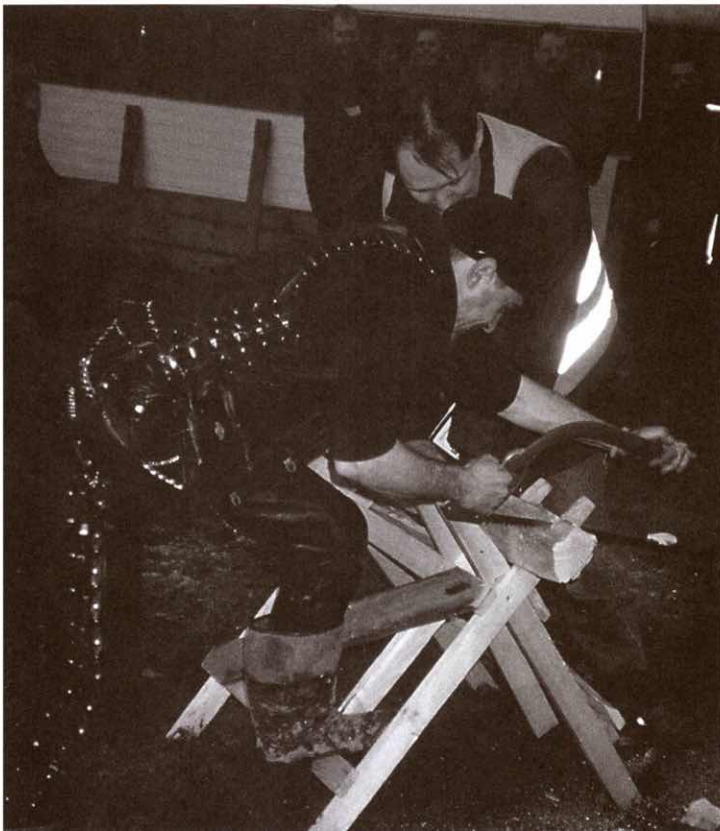
Diesmal waren es vielleicht eine Hand voll. Im Vorjahr wurde geschoben und geschleppt bis in Sterns Werkstatt, um dort den Motoren Atem einzuhauchen. Jetzt war hier gähnende Leere, und die Mechaniker konnten sich entspannt Zeit nehmen für die wenigen Kunden. Es war einfach wie im Frühling!

Polizei und Rotes Kreuz waren zufrieden mit dem Verlauf; wir sind es auch. Die meisten Zeltler haben ihre Plätze ordentlich aufgeräumt. Die Besucherzahl hat ausgereicht, und unsere Helfer waren motiviert, ausdauernd und hartnäckig. Rosemarie, Margot, Karla und Christel haben uns perfekt gepflegt bis Fritz und seine Mannschaft das am Wochenende übernahm. Allen, die mitgewirkt haben, sagen wir unseren herzlichen Dank und wir bitten sie, sich den 31.01. bis 02.02.2003 freizuhalten. Für Verbesserungsvorschläge haben wir sechs offene Ohren.

Text: Hein Wieland
Wolfgang Schmitz
Horst Orłowski

am Land Rover von Karl Kuppler Schlange, um die benötigte Starthilfe zu erhalten.

Fotos: Wolfgang Schmitz





25. BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer 30.8. bis 1.9.2002



Hausstrecke zu langweilig? Immer alleine oder mit den gleichen Leuten fahren auch? Dann hätten wir hier eine Alternative für dich!

Wenn du Tourenfahrer bist und Lust hast, am letzten Augustwochenende in jeweils einer anderen schönen Gegend Deutschlands Neues zu entdecken, empfehlen wir die Teilnahme an der vom BVDM organisierten Deutschlandfahrt. Dabei ist es egal, ob es dir

um lustbetontes Motorradfahren in schönen Ecken Deutschlands oder um die Jagd nach möglichst vielen Punkten im Wettbewerb um den ersten Platz geht; die Deutschlandfahrt des BVDM bietet beides. Jeder Teilnehmer entscheidet für sich selbst, welche Ausprägung für ihn das Richtige ist.

Zwölf Hauptkontrollpunkte mit je drei zugehörigen Nebenkontrollen ergeben immerhin 64 mögliche, interessante Zwischenstationen auf der Fahrt zum Zielort. In diesem Jahr Werder/Petzow an der Havel bei Berlin. Da jeder Teilnehmer seine persönliche Route aus diesen zahlreichen Möglichkeiten zusammenstellt, wirst du erst am Ziel erstaunt feststellen, wie viele gleichgesinnte Motorradfahrer mit dir den Spaß an der Deutschlandfahrt genießen.

Die gewertete Fahrt läuft in der Zeit von Freitag 8:00 bis 19:00 Uhr sowie Samstag von 8:00 bis 14:00 Uhr. Während dieses Zeitraums können durch das richtige Beantworten von Fragen an den Nebenkontrollen sowie durch das Anfahren der zugehörigen Hauptkontrollen Punkte gesammelt werden.

Um eine faire Wertung der Veranstaltung zu ermöglichen, müssen natürlich bestimmte Spielregeln festgelegt und auch eingehalten werden. In der Ausschreibung die ab Frühjahr bei mir erhältlich ist stehen alle nötigen Informationen.

Martin Schumann
Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg
Tel.: 0203/789822,
Martin-Schumann@t-online.de



14. MOTORRADFAHRERTAG

in Neubrunn / Hassberge

Am 04. Mai 2002 sind alle Biker der näheren und weiteren Umgebung eingeladen diesen gemütlichen Tag zu besuchen.

Der MOTORRADFAHRERTAG in Neubrunn hebt sich von ähnlichen Veranstaltungen dadurch ab, das hier mehr das lockere und gemütliche Beisammensein der Biker im Vordergrund steht als der Kommerz. Ab ca. 16.00 Uhr gibt es Kaffee und Hausgemachten Kuchen in allen Variationen sowie für ganz eilige die ersten „Fränkische Bratwürscht“ noch ohne Bier. Höhepunkt ist wie alle Jahre der Motorradfahrer – Gottesdienst mit anschließender Segnung von Frau / Mann, Sozius und Maschine durch unsern Original heilig Länder Hochwürden Pfarrer Martin Wissel (für den es keinen passenden Mopedstz gibt). Musikalisch begleitet wird der Gottesdienst von der Gruppe Vielschicht aus Neubrunn, die

ein etwas anders Kirchenlied in den Gottesdienst einbringt > <http://www.vielschicht.de> Im Anschluss an die geistliche Sache wird in der heilig Länder Halle von der Dorfgemeinschaft Neubrunn e. V. Speis und Trank gereicht, am Frühen Abend untermalt mit zarter Live Musik die sich nach Einbruch der Dunkelheit in schönen, klassischen Rock verwandeln wird. Am vorhandenen Zeltplatz (oder wahlweise Schlafla) wird ein Lagerfeuer für entsprechend romantische Stimmung sorgen. Die Gäste welche zum Frühstück anwesend sind, können gegen eine kleine Spende entsprechend versorgt werden.

Anfahrt nach Neubrunn:

Aus Norden:
über die A 7 bis Schweinfurt / Werneck, weiter über die A 70 nach Osten bis Ausfahrt Ebelsbach / Eltmann, dann der Beschilderung folgen.

Aus Süden:
über die A 3 bis Kreuz Erlangen, dann über die A 73 bis Kreuz Bamberg, dann A 70 nach Westen bis Ausfahrt Ebelsbach / Eltmann, dann der Beschilderung folgen.
Aus Osten:
über die A 9 bis Kreuz Bayreuth, dann A 70 nach Westen bis Ausfahrt Ebelsbach / Eltmann, dann der Beschilderung folgen.
Aus Westen:
A 3/ A 5 zum Frankfurter Kreuz, weiter A 3 bis Kreuz Biebelried, dann A 70 nach Norden bis Schweinfurt / Werneck, weiter über die A 70 nach Osten bis Ausfahrt Ebelsbach / Eltmann, dann der Beschilderung folgen.

Motorradfahrer heilige Länder
Andreas Gengenbach
Armin-Knab-Straße 3
96166 Neubrunn
Tel : 09536 / 921352 Fax: -53
E-Mail : sega@sega-bws.de

Tourentrophy 2001

Auch im letzten Jahr hat wieder, dank der Mithilfe vieler Freiwilliger, die BVDM-Tourentrophy für eine Reihe von schönen Motorradwochenenden gesorgt. Vielen Dank an die Ausrichter, die einen Teil Ihrer Freizeit dazu aufgewandt haben, um für die Orientierungsfahrerinnen und -fahrer diese sportlichen Veranstaltungen zu organisieren. Was gehört nun alles dazu - die Wintergespannfahrt, die Elsaß-Ralley und die Rhein-Bail-Fahrt des MC Sauerland, die Pättkesfahrt, die Bergische Ori und die Luxemburg-Ori des LV Rhein-Ruhr (siehe Bericht in Ballhupe Dezember 2001) und die Spessart-Fahrt des MC Geist. Diese Vielfalt an Treffen hat uns auch in diesem Jahr wieder die Möglichkeit geboten, sich mit immer wieder wechselnden, jedoch auch immer mit einem harten Kern, von Gleichgesinnten zu treffen und dabei viel Spaß zu haben. Die Abschlussfahrt dieser TT-Veranstaltungen mit anschließender Gesamtsiegerehrung fand diesmal am 20. Oktober in Wadersloh bei Lippstadt statt und wurde von

Edgar Müller organisiert. Auch hierfür ein herzliches Dankeschön! Diese Fahrt stellte die Teilnehmer zum Abschluss noch einmal auf die Probe. Die Aufgabe, die Edgar uns stellte, war aufgrund einer etwas Älteren Kartenausgabe ziemlich knifflig. Straßen, die sich bei Anblick nicht gerade als neue Straßen darstellten, waren in dieser Karte gar nicht verzeichnet; es gab sie zum Zeitpunkt der Kartenerstellung nämlich noch nicht. Spaß hatten wir trotzdem, wenn auch manchmal die eigene Streckenwahl nicht mehr sehr viel gemeinsam hatte mit der geforderten Strecke. Alle Teilnehmer fanden sich gegen 18:00 Uhr wieder wohlbehalten und unfallfrei im Ziellokal ein. Da Edgar die Sportwarte gebeten hatte, anwesend zu sein, und auch viele seinem Wunsch gefolgt waren, konnten bereits die Veranstaltungstermine für den Terminkalender 2002 festgelegt werden (siehe Tabelle). Ja, auch das Wetter hat zum Ende der Motorradsaison (zumindest der Orientierungsfahrten) noch einmal richtig gut mitgespielt. Es war herrlich warm mit Sonnenschein, lediglich auf der Heimfahrt am Sonntag quer durch das Sauerland hat der Regen Einzug gehalten (für mich eine gute Gelegenheit, das Fahren bei diesen

Bedingungen weiter zu verbessern). Nun haben wir ja bereits wieder den kürzesten Tag längst hinter uns gelassen und warten auf wärmere Temperaturen. Bis dahin wünschen wir noch ein paar schöne Bastel- und Vorbereitungsstunden für die kommende Saison 2002. Die Termine und Kontakte für das aktuelle Jahr kann man nebenstehender Übersicht entnehmen. Für jeden Monat von Mai bis Oktober gibt es mindestens einen Lauf zur BVDM- Tourentrophy. Bis bald!

Kirsten + Ingo Bläske

PS: Die Vorbereitungsmöglichkeiten beginnen für Interessierte bereits am 16. März. Der LV Rhein-Ruhr veranstaltet einen Workshop Orientierung für Einsteiger über Karten, Spritztouren, Reisen und Oris.

Programmpunkte sind:

Vortrag und Demonstration, Karten für jeden Zweck, Hilfsmittel, Orientierung unter verschiedenen Bedingungen, Gruppenarbeit, Planen von Ausfahrten und Touren, Planen von Orientierungsfahrten, Austausch und Diskussion der Ergebnisse.

Info bei LVRR, Bernd Luchtenberg

Emminghausen 70, 42929 Wermelskirchen
Tel. (0 21 93) 12 07

Email: bernd.luchtenberg@t-online.de



Alle Ergebnisse der Touren-Trophy, Tourenzielfahrt und des Touristikwettbewerbes von 2001



BVDM- Touren-Trophy 2001:

Der LV Rhein-Ruhr war wieder sehr erfolgreich vertreten!

LVRR	Nr	Name	Wohnort	Motorrad	Punkte
X	1	Inge+Peter Aufderheide	Bielefeld	BMW	76,81
	2	Friedhelm Tobias	Neukirchen	BMW	72,78
	3	Martin Romahn	Iserlohn	MZ	57,87
X	4	Andreas Resch	Bad Salzuflen	BMW	57,58
X	5	Reinhard Aufderheide	Bielefeld	Honda	57,10
X	6	Ralf Austermann	Rheda-Wiedenbrück	Yamaha	55,69
	7	Renate+Jörg Linnemann	Wadersloh	BMW	55,42
X	8	Willi Tiegelkamp	Neukirchen-Vluyn	BMW	52,78
X	9	Iris+Axel Möllers	Villingen-Schwenningen	BMW	46,62
	10	Edgar Müller	Lippstadt	BMW	44,05
X	11	Alfred Kielholtz	Essen	Honda	41,88
X	12	Peter Tiegelkamp	Neukirchen-Vluyn	MZ	40,27
	13	Michael Wuttke	Hilden	BMW	39,30
X	14	Norbert Lixfeld	Gevensberg	BMW	33,62
	15	Reinhard Kaiser	Sundern	Honda	32,52
	16	Claudia Heinrich	Neuss	BMW	32,20
	17	Jürgen Prass	Sandhausen	BMW	31,77
	18	Frank Jokisch	Leverkusen	Yamaha	27,07
	18	Jupp Bösch	Sundern	Yamaha	27,07
X	20	Stefan Winke	Burscheid	Moto Guzzi	27,04
	21	Christiane Romahn	Iserlohn		26,78
	22	Bernhard Reckmann	Troisdorf	Honda	23,74
X	23	Claudia+Michael Tubes	Düsseldorf	Honda	22,01
X	24	Inge+Arnold Keuser	Düsseldorf	BMW	21,21
	25	Hans-Hermann Dierßen	Lemgo	Moto Guzzi	21,19
X	26	Kirsten Bläske	Mönchengladbach	Honda	18,32
X	27	Ingo Bläske	Mönchengladbach	BMW	15,59
X	28	Günter Kauf	Bergisch Gladbach	Kawasaki	13,43
X	29	Birgit Burg	Alpen	Kawasaki	11,88



Ergebnisse Tourenzielfahrt 2001

1.	Hans-Joachim Griesbach	München	3300 Punkte
2.	Henning Knudsen	Neunkirchen-Seelscheid	1900 Punkte
3.	Rainer Michtel	Regensburg	1816 Punkte
4.	Hubert Franz	Tegernheim	1542 Punkte
5.	Klaus Anton	Sulzbach	1292 Punkte
6.	Peter Scheid	Bernhardswald	1210 Punkte
7.	Wilhelm Hopmann	Rinteln	1012 Punkte
8.	Friedrich Schepelmann	Lemgo	844 Punkte
9.	Kurt Heldt	Biedenkopf-Wallau	840 Punkte
10.	Harald Hormel	Bruchköbel	694 Punkte
11.	Hans-Heinrich Klug	Immendingen	588 Punkte

Ergebnisse Touristikwettbewerb 2001

1.	Hans-Joachim Griesbach	München	451,1 Punkte
2.	Horst Orlowski	Remscheid-Lennep	213,5 Punkte
3.	Hartmut Römer	Cadenberge	64,2 Punkte
4.	Wilhelm Hopmann	Rinteln	54 Punkte
5.	Matthias Nötel	Hannover	49,8 Punkte

Touren-Trophy 2002

04. Mai Hochsauerlandfahrt des MC Sauerland (Tourentrophy TT),
Info Bernd Keggenhoff, Tel.: 02933 / 6526

30. Mai – 01. Juni Elsaßrallye des MC Sauerland (TT)
Info Bernd Keggenhoff, Tel.: 02933 / 6526

22. – 23. Juni Pättkesfahrt des LV Rhein-Ruhr (TT)
mit Peter Aufderheide, Tel.: 0521 / 130680

06. Juli LV Rhein-Ruhr -Fahrt Bergisches Land (TT)
mit Norbert Lixfeld, Tel.: 02332 / 50147

26. – 28. Juli Spessart-Fahrt von Edgar Müller (TT),
Info - Tel.: 02945/5150

16. - 18. August Luxemburg-Ori des LV Rhein-Ruhr (TT),
Info Ingo Bläske, Tel.: 02166 / 21503

28. September Dieter-Bail-Fahrt des MC Sauerland (TT),
Info Frank Jokisch, Tel.: 02171 / 82244

12. Oktober TT-Abschlußfahrt im Sauerland,
Info Bernd Keggenhoff, Tel.: 02923 / 6526



Tourenzielfahrt 2002

Aufgabenstellung:

Die Aufgabe besteht darin, mit dem Motorrad Ortschaften anzufahren, die an einer Touristikstraße liegen.

Als Nachweis gilt eine vollständig ausgefüllte Fahrtenbuchseite mit Foto auf dem, daß KFZ-Kennzeichen, die Startnummer und das amtliche Ortschaftsschild gut zu lesen ist.

Es gelten nur Ziele in Bundesländern welche an das Bundesland der Herkunft des Teilnehmers angrenzen und in seinem Heimatbundesland. Dessenweiteren ist eine exakte Ortsbestimmung als Fotokopie dem Fahrtenbuch beizufügen.

Wertung: Jeder Ort wird nur einmal gewertet. Jeder Buchstabe des Ortsnamens erhält eine bestimmte Punktzahl. Namenszusätze werden nicht gewertet. (Bei „Bad Frankenhausen“ an der „Bier und Burgenstraße“ wird nur „Frankenhausen“ Gewertet.

Fahrer/in unter 20 Jahre 35% Bonus
Fahrer/in unter 30 Jahren 30% Bonus
125ccm- Motorrad 20% Bonus
Motorrad bis 20KW (34 Ps) 15% Bonus

Um einen Fahrer- oder Fahrzeugbonus zu erlangen muss eine KFZSchein- und/oder eine Ausweiskopie beigelegt werden. Wechselt der Teilnehmer die PS-Klasse z.B. 20 auf 37KW, gilt die höhere Klasse. Über-

springer einer Altersstufe im Wertungszeitraum, bedingt Wertung des höheren Alters.

Beispiel: Werner Meier fährt den Ort Lauterbach an der „Deutsche Fachwerkstraße“ an. Werner ist 28. Jahre alt und fährt eine Maschine mit 20 KW.

Lauterbach	136 Punkte
Bonus Alter	40,8 Punkte
Bonus Motorrad	20,4 Punkte

197,2 Punkte

Der Teilnehmer mit der höchsten Gesamtpunktzahl gewinnt. Bei Punktegleichstand gewinnt der jüngere Teilnehmer. Gewertet werden 19 Fahrten.

Nennung und Nenngeld: Die Nennung erfolgt formlos durch Übersendung des Nenngeldes (Verrechnungsscheck o. Briefmarken) an den BVDM-Sportwart:



Matthias Nötel,
Celler Str. 81, 30161 Hannover

Das Nenngeld beträgt 5 Euro.

Zugelassene Fahrzeuge: Es ist jedes motorisierte Zweirad oder Gespann zugelassen. Das Fahrzeug muss ordentlich zugelassen sein. Rote bzw. gelbe Kennzeichen sind nicht erlaubt. Das Kennzeichen des verwendeten Fahrzeugs muss im Wertungsheft angegeben werden. Die Nennung von mehreren Motorrädern ist zulässig. Unzulässig ist die Nennung eines Motorrades durch mehrere Teilnehmer.

Veranstaltungszeitraum:

Es gilt das Kalenderjahr. Das Wertungsheft muss bis zum 20. Dezember des laufenden Jahres an den Sportwart zurückgesandt werden.

Preise und Siegerehrung: An die besten 3 Teilnehmer werden Preise vergeben. Die Siegerehrung findet auf der Jahreshauptversammlung des BVDM im nächsten Jahr statt. Jeder Teilnehmer in Wertung wird eingeladen. Wer ohne Entschuldigung der Ehrung fernbleibt, verliert seinen Preis an den Nächsten.

Haftungsausschluss:

Mit der Abgabe der Nennung wird die Ausschreibung vom Teilnehmer anerkannt. Er verzichtet ausdrücklich darauf, daß der Veranstalter für jegliche Schäden, die in Zusammenhang mit dem Wettbewerb stehen, haftbar gemacht wird.

Veranstalter:

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM)



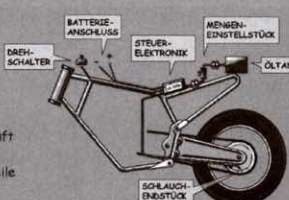


...das Kettenschmiersystem von Motorradfahrern für Motorradfahrer

Die Vorteile:

- automatische Kettenpflege
- bis zu 70.000 km mit einem Kettensatz
- während der Fahrt verstellbar,
- temperaturgeregt
- bis zu 20.000 km ohne Nachfüllen
- einfache Montage
- Einbaulage beliebig
- passend für alle Motorräder
- TÜV geprüft
- robuste, wasserdichte Ausführung
- 24 Monate Garantie
- keine Verschleißteile

weitere Infos:
Internet: www.cls200.de Tel: 09566 / 808434
e-mail: info@cls200.de FAX: 09566 / 808435



CLS 200µ € 199,-

MIKROPROZESSORGESTEUERTES KETTENSCHMIERSYSTEM für Motorräder

Labels in diagram: BATTERIE-ANSCHLUSS, DREH-SCHALTER, STEUER-ELEKTRONIK, MENGEN-EINSTELLSTÜCK, ÖLTANK, SCHLAUCH-ENDBÜCKEL



Freizeit – Sicherheit – Spaß

Gefahrene Trainings in 2001:

Club / Firmentrainings	= 14
Tagestrainings	= 39
Gesamt	= 53

dazu kommt noch ein erstmalig veranstaltetes Training auf der Rennstrecke über zwei Tage, bei welchem die Teilnehmer unter Anleitung von erfahrenen Moderatoren/Instruktor und Einbeziehung von Elementen aus dem Sicherheitstraining, langsam an ihre Grenzen geführt wurden.

Bei diesen Trainings (außer Rennstrecke) kamen die BVDM-Moderatoren 76 mal zum Einsatz.

Zurück gelegt haben sie, um zu ihren Einsatzorten zu gelangen, 11.568 Kilometer.

Anfragen zum SHT erfolgten mit ca. 200 über das Internet, wobei hier 26 % der Interessierten auch ein Training gebucht haben.

Für dieses Jahr sind z.Zt. ca. 50 Termine festgelegt – wobei einer schon wieder ausgebucht ist.

PREISE: Alle 1-tägigen Kurse: €65,00 (BVDM-Mitgl. €50,00); (einschl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung); (Kasko-Selbstbeteiligung: €1.000,00)

Bei Anfragen oder Anmeldung bitte immer Trainingsnummer angeben.

Besondere Angebote und Termine für Clubs und geschlossene Gruppen auf Anfrage

FREIZEIT – SICHERHEIT – SPAß

Das BVDM – Motorradtraining

Ralf Berlin

Koloniestraße 106

47057 Duisburg

Tel./Fax: 0203/373943

E-mail: bvdmtraining@arcor.de

Aktuelle Termine und weitere Informationen des BVDM unter <http://www.bvdm.de>

OL-1	14.04.	26188 Edewecht/Oldenburg	
OL-2	28.04.	26188 Edewecht/Oldenburg	
OL-3	26.05.	26188 Edewecht/Oldenburg	
OL-4	09.06.	26188 Edewecht/Oldenburg	
OL-5	23.06.	26188 Edewecht/Oldenburg	
Ddorf-1	07.04.	Düsseldorf	
Ddorf-2	26.05.	Düsseldorf	
Ddorf-3	16.06.	Düsseldorf	
Ing-1	07.04.	Ingelheim	ausgebucht
Ing-2	21.04.	Ingelheim	
Ing-3	19.05.	Ingelheim	
Ing-4	02.06.	Ingelheim	
Ing-5	16.06.	Ingelheim	
LANG-1	06.04.	Langenfeld	nur auf Anfrage
LANG-2	07.04.	Langenfeld	nur auf Anfrage
LANG-3	13.04.	Langenfeld	nur auf Anfrage
LANG-4	14.04.	Langenfeld	nur auf Anfrage
ME-1	16.03.	40807 Mettmann	
ME-2	06.04.	40807 Mettmann	
ME-3	08.06.	40807 Mettmann	
ME-4	27.07.	40807 Mettmann	
ME-5	03.08.	40807 Mettmann	
ME-6	31.08.	40807 Mettmann	
Nice-1	28.04.	Norderstedt	
Nice-2	23.06.	Norderstedt	
N-1	17.03.	91126 Nürnberg	
N-2	07.04.	91126 Nürnberg	
N-3	14.04.	91126 Nürnberg	
N-4	21.04.	91126 Nürnberg	
N-5	28.04.	91126 Nürnberg	
N-6	05.05.	91126 Nürnberg	
N-7	09.05.	91126 Nürnberg	
N-8	12.05.	91126 Nürnberg	
N-9	26.05.	91126 Nürnberg	
N-10	09.06.	91126 Nürnberg	
N-11	23.06.	90513 Schlüsselfeld	
N-12	30.06.	91126 Nürnberg	
N-13	07.07.	91126 Nürnberg	
N-14	21.07.	91126 Nürnberg	
N-15	18.08.	91126 Nürnberg	
N-16	08.09.	90513 Schlüsselfeld	
W-1	14.04.	Wuppertal	
W-2	05.05.	Wuppertal	
W-3	19.05.	Wuppertal	
W-4	02.06.	Wuppertal	
W-5	16.06.	Wuppertal	
Frauentraining			
W-6	30.06.	Wuppertal	
W-7	14.07.	Wuppertal	
W-8	28.07.	Wuppertal	



LESERBRIEFE

Hallo Babs,

hier kommt ein Beitrag, der sicherlich gut in die Ballhupe passen könnte. Nach dem Tod meines Vaters habe ich diesen Text aus einem seiner Bücher herausgezogen. Es kann sein, dass es ein Text aus einem alten „Soldaten-gebetbuch“ ist. Ich bin aber der Meinung, die Worte spiegeln genau das Empfinden unserer Zunft wieder. Sicherlich ist es genau in unserem Sinn, als Tourenfahrer und Urlaubsmoppedler, wenn sich so viele unserer Zunft wie möglich nach diesen Verhaltensregeln richten.

Immerhin sind wir es, die noch einen prägenden Eindruck bei unseren vielen Urlaubsfahrten ins Ausland hinterlassen und so für ein positives Ansehen sorgen! Zumindest ist es Simone (die beste SelbstfahrerIn aller Zeiten) und mir so auf unseren Fahrten immer ergangen. Egal ob im Urlaub in Süd-England/Wales, Schweden, Norwegen oder Schottland, wir waren als Motorradfahrer immer herzlich Willkommen und wurden auch immer mit einem Lächeln begrüßt, das änderte sich auch nie, nachdem unsere Herkunft bekannt wurde. So ist es eben mit dem Echo aus dem Wald.

Jetzt hoffe ich, dass dieser bescheidene Beitrag einen Platz in der nächsten Ballhupe bekommt und nicht irgendwelche „Bedenkensträger“ sich dagegen aussprechen.

Viel Spaß mit der Guzzi und den Plagegeistern und immer den Kopf hoch, auch wenn der Hals dreckig ist,

Andreas Hügel

... Das Wichtigste, was du in der Ferne wissen musst, ist, daß das Volk und das fremde Land nach anderen Gesetzen gewachsen und von einer anderen Vergangenheit geformt sind als dein Volk und dein Vaterland. Alles, was dir anders und fremd erscheint, das Aussehen der Menschen, die Sprache, das Aussehen der Menschen, die Sprache, der Klang, die Bauart der Häuser und das Essen, sind nicht anders, um dein Mißfallen zu erregen und um dir Schwierigkeiten zu bereiten, sondern weil in der Fremde eben alles auf ganz anderen Voraussetzungen beruht, auf anderer Rasse' anderer Witterung, anderem

Boden, anderer Vergangenheit als bei dir daheim. Wohl sollst du an dich selbst in der Fremde den gleichen Maßstab anlegen, mit dem du daheim gemessen werden willst' du sollst dir in der Fremde nichts herausnehmen, was du dir daheim unter den prüfenden Blicken deiner Volksgenossen, von deren Achtung du abhängst, versagen müsstest. Denn die Fremde ist nicht der Ort, wo du dich, weil man dich dort nicht kennt, gehen lassen kannst; im Gegenteil. Nirgends mußt du dich so zusammennehmen wie in einem fremden Land. Denn du lernst ja nicht als ein wesensloser Geist die fremden Städte kennen, da doch mit dir und durch dich ein Stück Heimat, ein Vertreter deines Vaterlandes, in die Fremde

kommt. Nicht nur deine Augen sehen und staunen, du wirst ja auch gesehen und bestaunt. Nicht nur du urteilst und vergleichst, du wirst ja auch beurteilt und verglichen. Während in einem fremden Land neben den von dir abfällig Beurteilten und gering Bewerteten noch immer auch das Bessere stehen kann, eine große Vergangenheit neben einer keinen Gegenwart, eine fleißige Mutter neben müßigen und geputzten Frauenzimmern, stehst du vor den Fremden allein, und kein Besserer stellt sich vor dich hin, um deine Blöße zu verdecken, die du dir und deinem Volke gegeben hast. Gehst du daher in Friedenszeiten auf reisen und benimmst du dich in deinem bürgerlichen Gewande schlecht, brauchst du zu sehr deine Ellenbogen, trinkst du maßlos, schreist du, obwohl dies gar nichts hilft, um dich besser verständlich zu machen, laut herum, so werden die Fremden von dir nicht sagen: ein Herr Kunz oder ein Herr Huber, ein Sachse, ein Preuße, ein Bayer, ein Rheinländer oder ein Ostmärker haben sich schlecht benommen. Nein, man merkt sich von dir nur, daß du ein Deutscher bist! Man urteilt: „Alle Deutschen sind unleidige Menschen. Trunkenbolde und Stänkerer. Das kann uns niemand ausreden, wir haben es doch selbst mit unseren eigenen Augen gesehen, sie waren doch bei uns, sie haben sich doch hier mit uns gestritten, wir nehmen sie wohl bei uns auf, weil sie uns ihr Geld hier lassen, aber mehr wollen wir von ihnen nicht wissen.“ Denn als einzelner bist du für diese fremden Menschen kein Begriff, und die deutschen Stämme sind es auch nicht. Man merkt sich also weder deinen Namen, noch deine engere Herkunft, man behält bloß von dir, daß es ein Deutscher gewesen ist, der solches Mißfallen herausgefordert hat. Alles, was du dir an Achtung gewinnst, kommt nicht nur dir, sondern auch deinem Vaterlande zugute. Nicht nur du bist den Menschen in einem anderen Land fremd, auch die Welt, in die du trittst ist anders. Das Gewohnte findest du nicht, das dir Selbstverständliche wird den anderen oft

Gasthof - Hotel

Mayrwirt

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
Gepflegte Erdinger Biere**

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

**Haager Straße 4 • 85435 Erding
Tel. 08122/88092-0 • Fax 7098
www.mayrwirt.erding.com**



unbekannt sein, das vertraute wirst du oft vermissen. Deshalb haben wir gleich zu Eingang gesagt: die Heimat ist nicht die Fremde. Das musst du wissen, wenn du in Frieden auf Reisen gehst. Du sollst nicht dort unbedingt Bier trinken wollen, wo man Wein trinkt, du sollst dort nicht über die Art des Straßenverkehrs mäkeln, wo man anders fährt und anders ausweicht, du sollst dich nicht über die Verhältnisse auf der

Bahn und auf dem Schiff beklagen, du sollst den Maßstab deiner Heimat wohl an dich, aber nicht an das fremde Volk anlegen. Du verbitterst dir sonst dein Reisen, vor allem aber lernst du nichts und wirst nie dahinter kommen, worin die Ursachen liegen, daß alles so anders ist. Um immer Recht zu behalten, um alles in der Fremde schlecht zu finden, um dich überall betrogen und zurückgesetzt zu fühlen, mußt du ja nicht

obendrein auch noch dein Geld ausgeben und auf Reisen gehen. Das kannst du daheim billiger haben. Da kannst du getrost in deinem eigenen Land bleiben und dort alles, was du nicht entbehren kannst, genießen. In der Fremde sollst du also nicht das Eigene suchen. Du sollst dir dort ein gerechtes Bild von dem anderen Volk, von dem anderen Land machen.

Hallo Babs,

mein Name ist Fränzi Rauprich-Gissibl und ich bin seit Neuestem für das Regionalbüro Oberpfalz zuständig. Ein Blick in die Oberpfälzer Mitgliederliste des BVDM hat gezeigt, daß diese Region noch recht ausbaufähig sein müsste. Mir würde vorschweben einen Treffpunkt zu finden, wo man sich mehr oder weniger regelmäßig trifft, denn ich denke, daß ein reger Kontakt der Mitglieder untereinander die beste Werbung für einen Verein ist. Mir schweben da gemeinsame Unternehmungen vor, oder auch mal was anderes zu machen z.B. Motorradfahren und Klettern miteinander zu verbinden. Auch mehrtägige Ausfahrten in die Berge mit Übernachtung auf Hütten habe ich schon des öfteren durchgeführt. Mir ist durchaus klar, dass das nicht jeder mag und es wird sich zeigen, ob sich ein „harter Kern“ findet. Mein Mann und ich haben gemeinsam mit unserer mittlerweile 5jährigen Tochter auch schon erfolgreich Familienprogramme praktiziert. Bisher kann ich allerdings nur allen Interessierten empfehlen doch am Stammtisch des MCV in Vohenstrauß teil zu nehmen, der findet jeden 3. Freitag im Monat ab 20 Uhr im Gasthof Schöbl'adl in Vohenstrauß statt.



Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung Tel. 09651/3336 oder Mail franziragi@gmx.de. Auch wenn jemand vor hat die schöne Oberpfalz plus angrenzende fränk.Schweiz oder bayr. Wald zu erkunden kann er/sie sich gerne an mich wenden wenn er Empfehlungen braucht oder einen Tourguide (wenn ich Zeit habe bin ich für alle Wege zu haben). Damit Du siehst, wer Dir hier überhaupt schreibt lege ich Dir mal ein Foto von mir bei.

Dann habe ich noch etwas für die Ballhupe, letzte Jahr fand der sogenannte „Runde Tisch“ statt. Dieser beschäftigt sich mit der Verkehrssicherheit und hält von Zeit zu Zeit Treffen ab in denen sich Vertreter verschiedener Interessensgemeinschaften mit Leuten von Polizei, TÜV, DEKRA usw. unterhalten. Die Aktion „Ankommen statt umkommen“ ist eine der Früchte dieser Arbeit. Nachdem 2001 die Bayernweite Sternfahrt ein rechter Erfolg war hat man sich entschlossen, diese Aktion auch heuer

wieder durch zu führen. Sie findet am 28. April 2002 in Kulmbach statt. Leider überschneidet sich dieser Termin mit der JHV der BVDM, aber Leute die nicht zur JHV fahren könnten die Gelegenheit durchaus wahrnehmen. Leider kann ich zum genaueren Ablauf noch wenig sagen, da das eigentliche Programm erst in der 8. Kalenderwoche festgelegt wird, nähere Einzelheiten kann man dann dem Internet entnehmen. www.polizei.bayern.de/ppofr/ Ich lege Dir hier mal den Ausdruck bei, der momentan noch drinnen ist, sehr aufschlussreich ist es noch nicht. Den mündlichen Ausführungen einiger Teilnehmer nach plant der Fahrlehrerverband einen Parcours mit Übungen für Motorradfahrer. Außerdem ist geplant den Leuten zu zeigen wie Tests mit Dummis gemacht werden so mit 30 oder 50km/h gegen einen PKW - das ist für viele sicherlich schon deshalb interessant, weil man mal sieht, daß es da schon ganz gehörig rumst (dabei ist man ja mit 50 Stundenkilometern nicht schnell). Schön wäre es gewesen, wenn sich zu dieser Veranstaltung auch der BVDM hätte einbringen können, aber aufgrund der Jahreshauptversammlung und einiger beruflicher Verhinderungen ist dies wohl leider nicht möglich, ich bilde da leider keine Ausnahme, ich selbst kann auch nicht. Trotzdem würden sich die Veranstalter freuen, wenn wir in der Ballhupe auf diese Sternfahrt hinweisen würden. So, Babs, nun habe ich eine Menge geschrieben und hoffentlich auch einiges gesagt, ich hoffe Du wirst daraus schlau. Für Rückfragen 09651/3336 oder Mail siehe oben.

Viele Grüße Fränzi



Liebe Wampen,
in letzter Zeit habe ich an dieser Stelle öfter mal was von „träge sein“ und „gemeinsam alt werden“ gelesen. Da kann ich nur sagen: Ihr könnt's ja mal versuchen! Wir werden auf jeden Fall unser bestes geben, um dagegen zu wirken:

1000 Motorräder für Leipzig

„Rassismus ist der Tod einer freien Gesellschaft“

Auf dem Verbandstreffen diesen Jahres hat sich aus Ronny D.'s größtenwahnsinniger Idee, einen Motorradcorso mit 1000 Teilnehmern durch Leipzig's Innenstadt anzumelden, ein handfester Plan entwickelt. Wir, das sind KW Ostpack und Lotte, haben beschlossen, diese Demo durchzuführen. Ursprünglicher Anlass für diese Demo war eine Veranstaltung der „Freien Nationalisten“ um C.Worch, die am 6. April in Leipzig angemeldet ist. Da wir aber erstens keinen Bock auf eine ausschließliche Gegendemo haben und zweitens das ganze etwas offener halten wollen/müssen, um die Massen zu mobilisieren die wir uns wünschen, haben wir uns auf oben genanntes Motto geeinigt. Unserer Vorstellung nach werden auch viele Motorradfahrer an dem Corso teilnehmen, die möglicherweise nicht an einer „Anti-Nazi“-Demo teilnehmen würden; die dann aber vielleicht auch mal einen Lichtblick verspüren, oder vielleicht auch von sich selbst als Teil einer großen Bewegung sehr beeindruckt sind.

Wir denken, daß eine Motorraddemo größeren Ausmaßes in einer Stadt/Region, in der braunes Pack offensichtlich immer mehr Freiheiten genießt, eine sehr gute Gelegenheit für den Verband der Motorradclubs der Kühlen Wampe ist, um seinem Ruf als Antifaschistischer Motorradclub ansatzweise gerecht zu werden. Ich weiß, daß es viele Leute im Verband gibt, die Nix von Motorrademos halten. Aber wir wollen's jetzt mal versuchen, eine große -eine richtig große- gemeinsame Aktion durchzuführen.

Deswegen haben wir auf dem VT beantragt, daß dieser Motorradcorso als Verbandsaktion durchgeführt wird und wir finanzielle Unterstützung für Plakate und Flyer kriegen.

Wir wollen nicht als AG agieren, sondern sehen halt einfach in dieser Aktion Anlass zum handeln. Und damit wir nicht nur alle nach Leipzig fahren, ein bissi durch die Innenstadt brezeln und zurückfahren, schmeißt der MC Ostpack in Panitzsch noch seine Spring-Party, wo wir dann auch alle Zelten können. So, jetzt könnt Ihr alle Euren Terminkalender zücken und den 6. April und das Wochenende drumrum groß markieren.

Mit solidarischem Gruß,
Lotte für die Antragsteller

Jawohl...

Eigeninitiative ist lobenswert - nach einem Rundumblick

Durch die letzte Ausgabe der Ballhupe im Artikel „Eigeninitiative ist gefordert“ ist mir Aufgefallen, das scheinbar BVDM Mitglieder im Raum Wiesbaden / Rheingau-Taunus-Kreis einen Treff für Motorradfahrer suchen? Nichts gegen die Gründung eines neuen Stammtisches oder Treffs, aber es gibt in der angesprochenen Region schon mehrere Stammtische, Clubs und Vereine. Als BVDM Mitglied müsste der örtlich Suchende über uns stolpern, da wir in der Vereinsauflistung vorhanden sind. Trotzdem erkenne ich, unspektakulär wie wir nun mal sind: Es wird wieder Zeit für ein wenig Eigenwerbung.

Ein Motorradclub des BVDM feiert 2002 sein 30 jähriges Bestehen mit seinem 30.sten Motorradtreffen.

Zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und Westerwald, genauer gesagt - entlang der Aar, zwischen Wiesbaden und Limburg, liegt der Untertaunus. Hier ist die Heimat des UTMC im BVDM, des Untertaunus-Motorradclub Hettenhain e.V. dessen Gründung im Dezember 1971 in dem Bad Schwalbacher Vorort Hettenhain vollzogen wurde. Das Interesse zum Motorrad und die damit verbundene freiwillige Aktivitäten, sind und waren die gemeinsamen Beweggründe der Vereinsmitglieder damals wie heute.

Nach der erst kurz zuvor durchgeführten Vereinsgründung wurde dann schon im Frühjahr 1972 zum 1. eigenen Motorradtreffen eingeladen. Seitdem führte der Verein regelmäßig jedes Frühjahr sein Treffen oberhalb des Gründungsortes, auf dem Rabenkopf, durch.

Das 30. Vereinsbestehen begehen die Mitglieder des UTMC gemeinsam mit

ihren Gästen am 08. und 09. März 2002 auf ihrem 30. Rabenkopftreffen. Je nach Wetterlage kommt dieses reine Zelttreffen mal als Wintertreffen mit Schnee, Frost und Matsch oder doch schon als verfrühtes Sommerreffen mit 20°C und Sonne daher. Den anwesenden Gästen wird neben dem obligatorischen Begrüßungsschnaps, einer Feuerstelle, Verpflegungsdarbietung durch feste und flüssige Nahrung, am Samstagabend auch eine Preisverleihung und ein Waldgottesdienst geboten. Hierbei unterscheidet sich der Verein zu anderen Motorradtreffen durch die nicht vorhandene Musikbeschallung und dem Entgegenwirken typischer Rockergebärdens.

Außer diesem identifikanten jährlichen Treffen veranstaltet der Verein auch manchmal einen „Tag der offenen Tür“, eine Diavorführung einer Reise oder ein Sicherheitstraining. Selbstverständlich finden auch regelmäßige Ausfahrten - zum Teil mit Übernachtung, Clubabende, Weihnachtsfeiern, Jahreshauptversammlungen, usw. statt.

Wer im Bereich des Untertaunus wohnt, keine Lust mehr hat ständig alleine zu fahren und nicht die Möglichkeit findet mit dem Motorrad auf das Rabenkopftreffen zu kommen, der kann den UTMC auch auf den monatlichen Clubabenden kennenlernen. Diese sind jeweils am 2. Sonntag eines Monats, ab 19.00 Uhr in der Gaststätte „Zum Lindenbrunnen“ in Taunusstein-Hambach. Gäste sind jederzeit Willkommen. Jetzt ist Eigeninitiative gefordert.

Thomas Reim, Bad Schwalbach
Schriftführer



Der Regensburger BVDM Stammtisch

trifft sich jeweils ab 19.00 Uhr am 4-ten Donnerstag im Monat in Regensburg in der Gaststätte „Schloss Schänke Prüfening“ in der Prüfeninger Schlossstraße 75 Tel.: 0941 / 34765 (Fax.: 34743).

Wir wollen uns mit folgenden Themen befassen: gemeinsame Touren und Veranstaltungsbesuche, Helferdienste für den BVDM, Öffentlichkeitsarbeit und alle allgemeinen Motorradfahrerthemen.

Unser Lokal ist im Stadtwesten an der Bahnstrecke nach Nürnberg. Ihr erreicht es über die Autobahnausfahrt Königswiesen und die Kirchmeierstraße stadtauswärts vorbei am „fürstlich Thurn und Taxis'schen Schloß Prüfening“. Der Regensburger Traditionsbiertgarten bietet für die schlechte Jahreszeit schöne Gasträume. Für Motorräder gibt's auf dem Gelände Parkplätze. Autos können an der Straße parken.

Wir würden uns freuen Hubert, Robert, Franz und Thomas sowie viele andere BVDM'ler und deren Freunde aus dem Regensburger Umfeld begrüßen zu dürfen.

Eine allzeit unfallfreie Fahrt
wünschen
Peter und Rainer

Termine: 28.03 / 25.04 / 23.05. /
27.06. / 25.07. / 22.08. / 26.09. /
24.10. / 28.11. / 26.12.

Hallo Babs!

Unser Aktiver Biker transportiert (s)ein Krad mit (s)einem PKW und (s)einem Kradtransportanhänger. (z.B. um es für einen Kundendienst zum Händler zu bringen) Während er das Gespann unterwegs parkt (z.B. um Zigaretten zu kaufen) wird der Anhänger samt Krad gestohlen. (alternativ wird das Krad vom Anhänger herunter geklaut)

- Die Zugdeisel des Anhängers ist bauartgemäß nicht absperribar.

- Das Motorrad ist in der Metallschiene des Anhängers ordnungsgemäß vezurrt. Das Lenkschloß des Krades ist nicht eingerastet, da das Vorderrad in der Transportschiene des Anhängers in Stellung „geradeaus“ fixiert ist.

Fall 1: Krad mit Teilkasko vorübergehend stillgelegt. (Ruheversicherung) Oder: Krad darf wegen Saisonkennzeichen nicht fahren. Anhänger zugelassen mit / ohne Teilkasko.

Fall 2: Krad mit Teilkasko, angemeldet.

Anhänger zugelassen mit / ohne Teilkasko.

Es stellen sich nun folgende Fragen:
In welchem Falle ersetzt eine Versicherung den Wert des Krades?
Wessen Versicherung hat zu zahlen? (Anhänger oder Krad)
Welche besonderen Maßnahmen müssten ergriffen werden damit eine Versicherung bezahlt?

z. B.:
Eisenkette mit Schloss durch Teile des Motorrades und des Anhängers,
oder Eisenkette mit Schloss durch Felge und Rahmen des Anhängers
oder Eisenkette mit Schloss zwischen Zugwagen und Anhänger.

Rainer Nichtl



DER HIMMEL BEBT



Italienische Motorräder haben etwas Besonderes. Nicht nur, dass sie immer ein wenig exotisch aussehen. Sie fahren sich auch anders. Fahren Sie ein Runde auf der neuen Moto Guzzi V11 Le Mans mit und erleben Sie den besonderen Glanz auf den Schwingen des neuen Adlers.

Und um das Besondere einer Moto Guzzi zu erklären, haben sich schon etliche Autoren und Redakteure an tausenden von Seiten die Finger wund geschrieben und versucht, genau das zu erklären. Und trotzdem geht es auch dieses Mal nicht ganz ohne Umschweife.

Heute steht die neue Moto Guzzi V11 Le Mans vor mir. Welch klangvoller Name. Damals, das war vor ziemlich genau 25 Jahren, wurde die erste Le Mans mit noch 850 Kubikzentimetern auf dem Mailänder Motorradsalon präsentiert. Ein Motorrad wie aus dem vollen geschnitzt und dennoch sportlich bis in die Spitze der Drehzahlmessernadel. Auf der einen Seite der schon Mitte der siebziger Jahre dezent barock anmutende V2-Motorblock, auf der anderen Seite die Beschränkung der restlichen Bauteile auf ihre mehr oder weniger pragmatische Funktion. Es war genau diese beinahe unbegreifliche Schlichtheit, die in Verbindung mit den sicheren Fahreigenschaften für den Esprit sorgten, von dem noch heute die gesamte Marke zehrt.





DIE MAGIE

Sportlichkeit wird bei Moto Guzzi seit jeher ein wenig anders interpretiert. Nicht übertriebener Leichtbau bis hin zum empfindlichen Nervenkostüm, nicht purer Leistungsfetischismus, der im aggressiven Adrenalin-Kick jenseits von Gut und Böse gipfelt und auch nicht schüchternes Multi-Zylinder-Gesäusel deutet auf die Akzeptanz der gängigen Tischmanieren hin. Eine Guzzi poltert, grummelt und stampft zugleich. Zum Glück, denn damit verfügt auch die neue V11 Le Mans über jene magische Art, die ihren Fahrer in einen unerklärlichen Bann zu ziehen scheint.

Auch ich stehe nicht morgens mit einem Hofknicks vor meiner Frau und bedanke mich für den frisch gekochten und köstlich duftenden Kaffee. Ein kurzes „Danke“ und eine entspannte Miene müssen meist reichen. So auch der erste Tagesritt mit der V 11 Le Mans, frühmorgens um 8 Uhr, auf dem Weg ins Büro. Per Handschlag nehme ich die beiden Leichtmetall-Stummel in die Hände, lasse meinen Blick kurz über die üppig geformte Taille wandern und ziehe gleichzeitig die links-seitige Starthilfe. Sie ist schon ein großes Motorrad. Ein bisschen wie eine Rubensfrau vielleicht ...

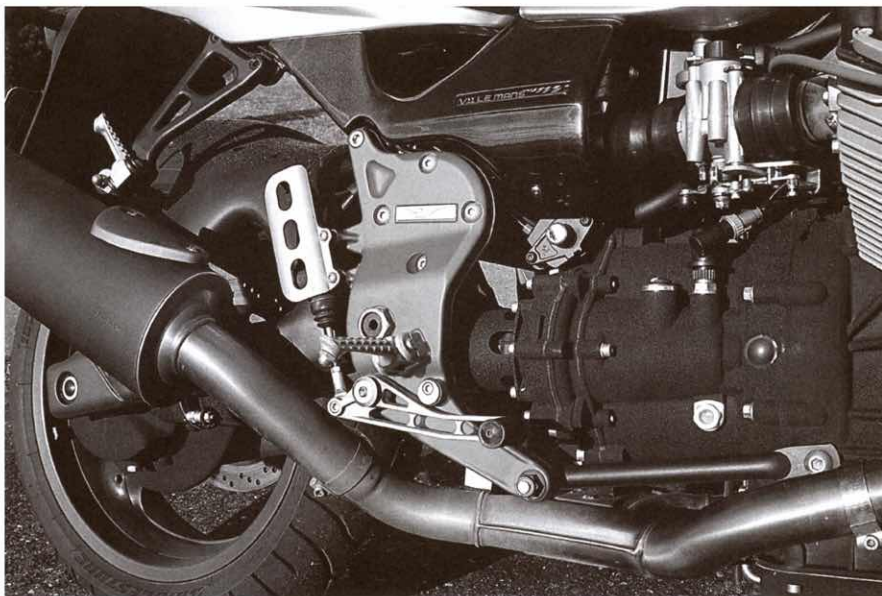
So mag der Start des 91 PS-starken V2 durchaus alltäglich aussehen und ist es doch nicht wirklich. Es ist ein kurzer Akt, eine unsichtbare Zelebration, bis der Anlasser den mächtigen Kurbeltrieb in Schwung gebracht hat. Nach zwei, drei kurzen Gasstößen wummern die beiden im 90°-Winkel zueinander angestellten Kolben immerhin satte 8 Zentimeter auf und ab. Ein Gefühl, als sei man gerade nach Hause gekommen - willkommen

in der Guzzi-Welt. Der Motor läuft nicht einfach. Er lebt und bebt mit jedem Atemzug den er durch die großen Schlünde die Umgebungsluft samt eingespritztem Kraftstoff inhaliert, sie satt und verbrennt und anschließend schmatzend in Rotationsenergie zum Antrieb der längslaufenden Kurbelwelle umwandelt. Das ist Guzzi pur. Mit jedem Gasstoß will das Rückdrehmoment die Maschine nach rechts kippen, so als wolle sie sagen „Ja, ich bin wach. Lass uns endlich fahren.“

MITTEN IM LEBEN

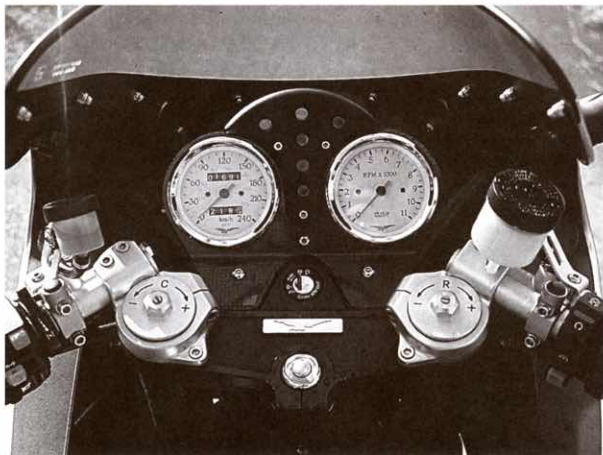
Sorgfältig wird die Guzzi in Position gebracht, um anschließend gemächlich anzurollen. Und das hat keineswegs etwas mit den fahrfertig 246 Kilogramm zu tun. Für eine Maschine aus Mandello del Lario, dem Geburtsort einer jeden Moto Guzzi, ist sie

steg, sondern mitten im richtigen Leben. Doch das Sechsgang-Getriebe der Le Mans ist etwas Besonderes. Dank patentiertem Vierwellen-Technik sparte man trotz zusätzlichem sechsten Gang eine Baulänge von beachtlichen 7 Zentimetern. Angenehm leise findet der erste Gang seine Arretierung im Zahnradsortiment. Die hydraulisch betätigte Zweischeiben-Trockenkupplung ist ebenfalls fein zu dosieren. So gut sogar, dass ich mich regelmäßig dabei ertappe, wie ich im zweiten Gang anfare. Diese Eigenheit kennt man sonst auch von Harley-Fahrern. Zurecht, denn auf diese Art kommt man gleich beim Anfahren in den vollen Genuss der balsamierenden Guzzi-Atmosphäre durch eine einzigartigen Geräuschkulisse. Auf bessere Beschleunigungswerte verzichtet man dafür gern. Mit untertourigem Pulsschlag und weich polterndem V2, zieht die 1100er bärg an. Während des Kupplungsschleifens vernimmt man das silberhelle Schleifgeräusch



sogar äußerst einfach zu manövrieren. Souverän rasten sämtliche Gänge ein, wenn gleich sich ein Vergleich mit fernöstlicher Konkurrenz von vornherein verbietet. Schließlich sind wir hier nicht auf dem Lauf-

der Kupplungsmimik - eine prickelnde Mischung. Ab Leerlaufdrehzahl kann bequem angefahren werden. Jammerschade nur, dass sich dieser Klang so schwer auf Papier drucken lässt ...



BRUMMBÄR UND RAUBTIER

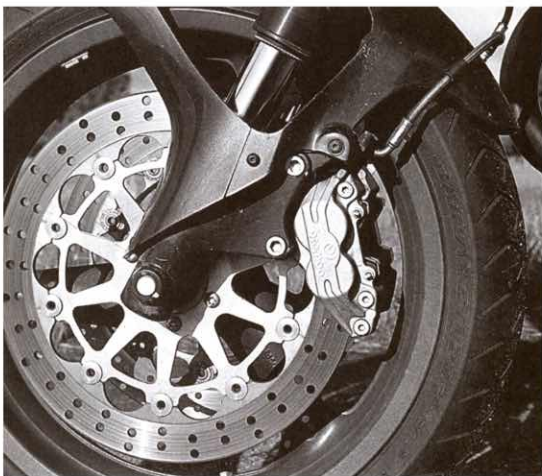
Schon nach wenigen hundert Metern kann die Starthilfe ganz zurückgeschoben werden – wenn's nicht schon von allein geschehen ist. Der OHV-Motor läuft nach kürzester Zeit rund, wobei der weiß unterlegte Drehzahlmesser bei 1.000 min⁻¹ verharret und durch eine stoische Ruhe glänzt. Mit dem Blick über die rahmenfest montierte Halbschale und gemäßigt-sportlicher Sitzposition beugt man sich über den langen Tank. Langsam keimen sportive Gelüste auf. Das kommt nicht von ungefähr, denn der Einspritzer hängt exzellent am Gas. Spontan und willig weiß er binnen Sekunden zwischen gemächlichem Brummbär und grollendem Raubtier umzuschalten. Kaum zu glauben, wie flott sich die Le Mans um die Ecken biegen lässt. Doch das geht nicht einfach so, nicht wie bei einer Fireblade, einer ZX-9 R oder der pfeilschnellen GSX-R 1000, die allesamt quasi wie von selbst ihre Linie finden. Nein, eine Le Mans will geführt werden und läuft dann am besten, wenn sie so oft wie möglich unter Zug gehalten wird. Dann eröffnet sich dem Guzzisten jene Dimension, die schon der legendären 850 Le Mans zu historischem Ruf verholfen hat. Doch gibt sich die heutige 1100er um Welten seriöser und umgänglicher

– einfach besser. Insbesondere im direkten Vergleich mit der Vorjahres-V11 Sport, die noch unter Regie der alten Moto Guzzi-Zentrale in Hammelbach eingeführt wurde. Schnelle Autobahn-Etappen waren bis dato nicht gerade ihre Domäne. Zu sensibel reagierte das handliche Fahrwerk auf Störeinflüsse jeglicher Art. Seitdem jedoch der deutsche Aprilia-Importeur seine kundigen Finger im Spiel hat, läuft die V11 absolut

stabil. Zu den einschneidenden Änderungen gehört beispielsweise der um 20 Millimeter verlängerte Radstand und die breitere 5,5"-Felge, die endlich stabilere Breitreifen aufnehmen kann. Zwischendrin sorgt noch eine stabile Rahmenstrebe für mehr Stabilität – das war's schon. Zumindest im Groben. Die neue geschnittene Verkleidung bietet oben- und hinten sehr guten Wind- und Wetterschutz.

Ein ECHTER SPORTSFREUND

Die mächtige Momentenabstützung am Hinterrad und die lange Schwinge verhelfen der Le Mans zu einem sehr ausgewogenen Fahrverhalten. So fährt die V11 auch bei Toppspeed von 235 km/h absolut sicher geradeaus und gefällt trotzdem durch ein überzeugendes Handling. Die verstellbaren Feder Elemente von White Power (hinten) und Marzocchi (vorn) decken einen sehr breiten Bereich ab. Die sportliche Grundabstimmung wirkt speziell am Heck zwar manchmal als zuviel des Guten, doch ist sie erforderlich, um die noch verbleibenden Kardanreaktionen wirkungsvoll zu lindern. Komplettiert wird das Ganze noch durch einen variablen Bitubolenkungsdämpfer, den man auch gut während der Fahrt justieren kann. Bravo!





In den Kurven fährt die Le Mans mit den aufgezogenen Bridgestone Battlax BT020 auf neutraler Linie. Bestenfalls ein leichtes Untersteuern kann bei schnell aufeinander folgenden Richtungswechseln festgestellt werden. Wer sehr zügig unterwegs ist, hat dennoch Grund in Linkskurven nicht bis an deren Haftgrenze zu gehen: Der abstehende Seitenständer setzt noch vor den Fußrasten auf und fungiert so als unnachgiebiger Hebel zum vorzeitigen Katapult ins Aus. Ein unlogischer Schönheitsfehler sind auch die nahezu ungeschützten Gleitflächen der 40er-Upside-Down Gabel. Ein in diesem Bereich höher gezogener Vorderrad-Kotflügel würde die freiliegenden Gleitrohre wirkungsvoll vor Steinschlag und Insekten schützen.

Dafür hinterlässt die 320er-Brembo-Goldline-Bremsanlage einen sehr wertigen Eindruck. Von strammer Hand betätigt, lässt sie sich bestens dosieren und liefert vorzügliche Verzögerungswerte. Am Heck findet der Fahrer einen tatkräftigen Kompagnon, den man besonders im Zweipersonen-Betrieb gern als bequeme Unterstützung in Anspruch nimmt. Was letztendlich fehlt, ist ein geregelter Kat.

FAZIT:

Die neue V11 Le Mans trägt ihre Zusatzbezeichnung zurecht und bringt beste Voraussetzungen mit, der Marke zu erneutem Glanz zu verhelfen. Wer großen Wert auf eine effiziente Technik und jede Menge Esprit legt findet in ihr einen Begleiter, den man mit Sicherheit nicht an jeder zweiten Eisdiele sieht. 22.700 Mark gehen angesichts der gelungenen Synthese aus charismatischem Charme und den sehr ordentlichen Fahrleistungen völlig in Ordnung. Wer's lieber nackt mag, bekommt die neue V11 auch als 800 Mark günstigeres Modell „Sport Naked“.

Text & Fotos: Ulrich Hoffmann



PLUS:

- + bäriger und agiler Antrieb
- + handliches und stabiles Fahrwerk
- + hochwertige Fahrwerkskomponenten
- + gute schützende Verkleidung

MINUS:

- aufsetzender Seitenständer
- ungeschützte Standrohre

Net-News:

www.v11.de
 www.moto-guzzi.de
 www.guzzilive.de
 www.dameijer.demon.nl
 www.world-of-guzzi.de

Technische Daten MOTO GUZZI V11 LE MANS

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, OHV-Ventilsteuerung über Stößelstangen und Kipphebel, 2 Ventile je Zylinder, Bohrung x Hub 92 x 80 mm, Hubraum 1064 ccm, Verdichtung 9,5:1, Weber-Marelli-Einspritzanlage, Leistung 91 PS bei 7.800 min⁻¹, max. Drehmoment 94 Nm bei 6.000 min⁻¹, E-Starter, 6-Gang-Getriebe, Stahlrohrrahmen, Radstand 1.490 mm, Lenkkopfwinkel 65°, Sitzhöhe 800 mm, Tankinhalt 22 Liter, Reifen vorn/hinten: 120/70-17 180/55-17, Federelemente verstellbar, Radführung vorn Marzocchi-Upside-Down-Gabel ø 40 mm, hinten White Power-Zentral-Federbein, Hinterradantrieb über Kardan, Federweg vorn/hinten: 120/124 mm, Bremsen vorn: Doppel-Scheibenbremse ø 320 mm, Vier-Kolben-Festsattel, hinten: Einzelscheibe ø 282 mm, Zwei-Kolben-Festsattel, Gewicht fahrfertig 246 kg, Verbrauch 7,3 Liter Super / 100 km, Höchstgeschwindigkeit 235 km/h, Beschleunigung 0-100 in 3,8 s, Preis 11.708 E



**MOTORROUTE
HOTELS**



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 € 55
- Doppelzimmer mit Frühstücksbuffet € 80
- Sonderkonditionen für Motorradfahrer
- Trockenraum und Garage mit Bühne, Werkzeug. (kostenlos)
- Wochenendpauschalen für Tourer und Crosser
- Geführte Touren mit Cross - Schnupperkurs auf KTM LC 4 (ab 6 Personen)
- Chef fährt selbst Ducati, Husqvarna und KTM

INTERNET: www.hollenstedterhof.de E-MAIL: hollenstedterhof@t-online.de



Abfall - Strafbarer Moppedverkauf

Daß man Abfall nicht einfach in die Gegend werfen darf, dürfte bekannt sein. Auch daß man dafür bestraft werden kann, wenn man den Müll nicht vorschriftsgemäß entsorgt, ist kein Geheimnis. Wenn man sich also an diese einfachen Regeln hält, dürfte es eigentlich unwahrscheinlich sein, mit einem Strafverfahren überzogen zu werden. Eigentlich!

Bulli Bullmann hatte schon einige Monate eine alte 125er Honda auf dem Hof stehen. Das Moped war nicht zugelassen, Bullmann wollte ohnehin nicht mehr damit fahren. Er brauchte jedoch den Platz, um eine Neuerwerbung auf dem Hof abzustellen. Also schaltete er eine Verkaufsanzeige, es meldete sich Alexander Brause, der kleine Bruder von Wilhelm.

Alexander zeigte großes Interesse an dem Moped, man wurde sich handelseinig. Bullmann erklärte sich bereit, die Honda auf dem Anhänger zu Alexander zu transportieren; er habe dort eine Garage, in der man das Moped abstellen könne, bis er in vierzehn Tagen seinen Führerschein bekomme. Der schriftliche Kaufvertrag wurde im Wohnzimmer von Brauses geschlossen, nachdem Bullmann die 125er vor die Garage gestellt hatte; Alexander hatte den Garagenschlüssel gerade nicht bei sich.

Einen Tag später rief Wilhelmine Brause, die Mutter von Alexander und Wilhelm, bei Bullmann an. Er möge das Moped wieder abholen. Alexander sei noch nicht volljährig, der

Kaufvertrag sei deswegen unwirksam und eine Garage habe man auch nicht. Bullmann meint, das könne alles nicht wahr sein und weigert sich, den Kaufvertrag rückgängig zu machen. Es kommt zur gerichtlichen Auseinandersetzung über die nicht einfach zu beantwortende Frage, ob nun ein wirksamer Kaufvertrag vorliegt oder nicht. Wer die Gerichtspraxis kennt, weiß, daß sich so etwas einige Monate hinzieht. Schlussendlich war Bullmann dann doch bereit, die Honda wieder abzuholen und einen Großteil des Kaufpreises an Alexander zurück zu zahlen.

Doch zwischenzeitlich war das Moppedchen nur noch zu einem Drittel vorhanden. Die anderen beiden Drittel haben sich nach und nach verflüchtigt, offenbar haben böse Menschen das einsam auf öffentlichem Straßenland stehende Zweirad als Ersatzteillager angesehen. Bullmann fand eine Ruine vor und war nun auch nicht mehr bereit, das Häufchen Elend gegen Rückzahlung des Kaufpreises wieder an sich zu nehmen. Er ließ das Krad stehen, wo es stand.

Der freundliche Kontaktbereichsbeamte fand dies weniger lustig. Zunächst klebte er den „roten Punkt“ auf den Tank, mit dem der Fahrzeughalter dazu aufgefordert wurde, das Moped zu entfernen. Da sich keiner dafür verantwortlich fühlte, blieb die Honda stehen. Anhand der Fahrgestellnummer wurde Bullmann als Halter ermittelt, der Polizist fertigte eine Strafanzeige und leitete ein Strafverfahren gegen Bulli ein – wegen Verdacht des unerlaubten Umgangs mit gefährlichen Abfällen. Die Vorschrift des § 326 Strafgesetzbuch muss man zweimal lesen, um herauszufinden, daß das Abstellen einer nicht zugelassenen 125er Honda auf öffentlichem Straßenland mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft wird.

Bullmann hatte mit allem gerechnet, nur nicht damit, daß man ihn nun auch zum

Straftäter abstempeln will. Er lässt sich erklären, was er alles falsch gemacht hat.

Zunächst einmal ist es immer sinnvoll, sich den Personalausweis des Käufers zeigen zu lassen. Denn nur dann ist man sicher, an einen voll geschäftsfähigen Vertragspartner zu kommen. Ist dieser noch unter 18 Jahre alt, hängt die Wirksamkeit des Kaufvertrages grundsätzlich von der Genehmigung der (beider!) Erziehungsberechtigten ab.

Wenn man schon einmal dabei ist: Sofern der Käufer das Kraftfahrzeug auch fahren will, sollte er über die erforderliche Fahrerlaubnis verfügen. Hat er sie nicht und man übergibt ihm das Klasse-A-Mopped, ist der Staatsanwalt wieder an der Reihe: Wer es zulässt, daß jemand ohne gültige Fahrerlaubnis ein Fahrzeug führt, riskiert eine Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder eine Geldstrafe (§ 21 Straßenverkehrsgesetz).

Schließlich sollte man darauf achten, daß das Fahrzeug nicht auf öffentliches Straßenland gerät, ohne vorher amtlich zugelassen zu sein. Denn dann gilt es als Abfall, der geeignet ist, nachhaltig ein Gewässer, die Luft oder den Boden zu verunreinigen. Und der gehört in einer dafür zugelassenen Anlage gelagert oder beseitigt; auf der Straße führt das zur Freiheits- oder Geldstrafe.

Auch wenn es um solch alltägliche Geschäfte wie den Verkauf eines Motorrades geht, sollte man sich immer gewahr sein, daß der Staatsanwalt im Seitenwagen sitzen kann.

Also:

Fahrt vorsichtig, liebe Freunde.

Noch Fragen dazu?

Kurzmitteilung an den Verfasser genügt.

Carsten R. Hoenig, Rechtsanwalt in Berlin
- <http://www.kanzlei-hoenig.de> -



Satzung des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V. mit Vereinssitz in Mülheim an der Ruhr

- § 1 Name und Sitz des Verbandes
- § 2 Zweck, Mittelverwendung und Aufgaben
- § 3 Gliederung des Verbandes
- § 4 Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)
- § 5 Einzelmitglieder
- § 6 Kooperative Mitglieder
- § 7 Verbandsorgane
- § 8 Hauptversammlung
- § 9 Bundesvorstand
- § 10 Bundesbeirat
- § 11 Mitgliederversammlung der Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)
- § 12 Vorstand der Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)
- § 13 Geschäftsjahr
- § 14 Mitgliedschaft
- § 15 Erwerb der Mitgliedschaft
- § 16 Beendigung der Mitgliedschaft
- § 17 Rechte und Pflichten der Mitglieder
- § 18 Mitgliedsbeiträge und Gerichtsstand
- § 19 Haftung des Verbandes
- § 20 Satzungsänderungen
- § 21 Auflösung
- § 22 Schlußbestimmung

Entwurf für den Beschluß am 27. April 2002

Anläßlich eines Treffens von Motorradfahrern aus dem gesamten Bundesgebiet in Buttenhausen Kreis Münsingen am 30. August 1958 haben die Anwesenden beschlossen, einen Bundesverband der Motorradfahrer zu gründen und in das Vereinsregister eintragen zu lassen. Die damals beschlossene Satzung wurde zuletzt in der Hauptversammlung am 28. April 2001 geändert und hat jetzt folgenden Wortlaut:





§ 1 Name und Sitz des Verbandes

1. Der Verband führt den Namen BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER e. V. (BVDM). Sitz des Verbandes ist Mülheim an der Ruhr. Er ist in das dortige Vereinsregister eingetragen.
2. Der Verband hat seinen Hauptwirkungsbereich in der Bundesrepublik Deutschland. Bürger anderer Nationen können unter Einhaltung des deutschen Rechts (Verbands- und andere Vereinsrechte) als Mitglied aufgenommen werden.

§ 2 Zweck, Mittelverwendung und Aufgaben

1. a) Der Verband ist selbstlos tätig. Er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.
 - b) Ziele des Verbandes sind die
 - Unfallverhütung (die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für motorisierte Zweiradfahrer),
 - Verbraucherberatung und Verbraucherschutz (Vertretung der Interessen motorisierter Zweiradfahrer als Teilnehmer des Marktes),
 - Förderung des Umweltschutzes,
 - Förderung des Motorrad - insbesondere Tourensports.
 - c) Der Verband verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung.
 - d) Der Verband ist parteipolitisch ungebunden und überkonfessionell.
2. Der Verbandszweck wird insbesondere verwirklicht durch:
 - a) Eintreten für den Schutz der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer und Beratung in deren Rolle als Verbraucher,
 - b) Unterweisung seiner Mitglieder, insbesondere auch der Jugendlichen und Fahranfänger, in allen mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Fragen,
 - c) Durchführung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Wege der Verbesserung der äußeren Rahmenbedingungen im Straßenverkehr,

- d) Durchführung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit seiner Mitglieder als Teilnehmer im Straßenverkehr,
- e) Förderung und Begleitung von Maßnahmen der Unfallverhütung,
- f) Förderung von Maßnahmen und Schaffung von Voraussetzungen für seine Mitglieder einen Beitrag zur umweltgerechten Ausgestaltung des motorisierten, zweirädrigen Individualverkehrs leisten zu können,
- g) Förderung des Motorradsports - insbesondere des Tourensports - und der Motorradfreizeit auch durch Zusammenarbeit mit anderen Organisationen,



- h) Eintreten bei den Entscheidungsträgern hinsichtlich Neu- und Umgestaltung sowie der tatsächlichen Ausführung auf der Ebene des Bundes, der Länder sowie der Kommunen als grundlegende Voraussetzung zur Unterstützung und Umsetzung der vorgenannten Ziele,
- i) Zusammenarbeit mit Verkehrsbehörden und Institutionen mit gleichartigen Aufgabengebieten hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- j) Bereitstellung von technischen Informationen,
- k) Unterstützung des Erhalts von älteren Motorrädern seiner Mitglieder als Bestandteil des Schutzes von Kulturgütern der technisch, historischen Entwicklung,
- l) Öffentlichkeitsarbeit durch Funk- und Presseinformation sowie Veröffentlichung innerhalb der

modernen elektronischen Medien und Herausgabe der Zeitschrift „Ballhupe“, welche allen Mitgliedern als Informationsquelle zur Verfügung gestellt wird.

- m) Beratung und Hilfestellung für Körperbehinderte
- 3. Mittel des Verbandes dürfen nur für die satzungsmäßigen Zwecke verwendet werden. Die Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des Verbandes.
- 4. Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck des Verbandes fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütung begünstigt werden.
- 5. a) Alle Mitglieder des Verbandes, die Verbandsämter innehaben, sind ehrenamtlich tätig. Sie haben Anspruch auf angemessene Vergütung ihrer im Rahmen ihres Aufgabengebietes entstandenen Auslagen und Aufwendungen.
- b) Mitarbeiter der Geschäftsstelle der Verwaltung und/oder der/die nach § 9 Abs. 6 bestellte Geschäftsführer/in können, auch als Mitglied, ihrer Arbeit entsprechend entlohnt werden.

§ 3 Gliederung des Verbandes

Der Verband gliedert sich in:

- 1. Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften; im folgenden werden diese drei Gruppen BVDM-Vereine genannt,
- 2. Einzelmitglieder,
- 3. Kooperative Mitglieder.

§ 4 Regionalvereine, Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)

- 1. Die BVDM-Vereine haben den gleichen Status und müssen mindestens sieben Mitglieder haben.
- 2. BVDM-Vereine, die vor dem 31.12.1962 die Bezeichnung oder den Zusatz „Landesverband“ in ihrem Vereinsnamen geführt haben, können diesen Namen beibehalten.
- 3. Grundsätzlich ist es den Mitgliedern der BVDM-Vereine freigestellt, die Mitgliedschaft im Bundesverband zu erwerben. Dies gilt insoweit, als es sich bei den BVDM-Vereinen um eingetragene Vereine handelt, die

diese Wahlmöglichkeit in ihrer Satzung bis zum 1. Oktober 1979 verankert haben.

- 4. Die Aufgaben der BVDM-Vereine sind:
 - a) Veranstaltung regelmäßiger Versammlungen,
 - b) Durchführung von Motorradsport- und Motorradfreizeitveranstaltungen,
 - c) Durchführung all der Punkte, die unter „Zweck und Ziele“, § 2 dieser Satzung, aufgeführt sind. Darüber hinaus werden den BVDM-Vereinen weitere Aktivitäten empfohlen.
- 5. Die Satzung eines BVDM-Vereines darf nicht gegen die Ziele und Interessen des Verbandes verstoßen.
- 6. Die besondere Aufgabe der Interessengemeinschaften ist die Förderung spezieller, motorradgebundener Interessen auch in überregionalen Gruppen.

§ 5 Einzelmitglieder

Einzelmitglieder sind Mitglieder des Bundesverbandes, die keinem BVDM-Verein angehören.

§ 6 Kooperative Mitglieder

- 1. Kooperative Mitglieder sind Mitglieder des Bundesverbandes. Kooperative Mitglieder sind keine natürlichen Personen, sondern Firmen, Verbände, Institutionen oder ähnliches.
- 2. Die Rechte und Pflichten sind beschränkt, da es sich um keine natürlichen Personen handelt. In den zu treffenden Absätzen wird das besonders erwähnt.

§ 7 Verbandsorgane

- 1. Bundesverbandsebene:
 - a) die Hauptversammlung
 - b) der Bundesvorstand
 - c) der Bundesbeirat
- 2. Ebene der BVDM-Vereine:
 - a) die Mitgliederversammlung
 - b) der Vorstand

§ 8 Hauptversammlung

1. Die Hauptversammlung ist das oberste Organ des Verbandes.
2. Die ordentliche Hauptversammlung wird einmal jährlich abgehalten. Hauptversammlungen sind vom Bundesvorstand in der verbandseigenen Zeitschrift „Ballhupe“ oder schriftlich mit Angabe der Tagesordnung unter Einhaltung einer Frist von sechs Wochen einzuberufen. Die Tagesordnung setzt der Bundesvorstand fest.
3. Eine außerordentliche Hauptversammlung muß einberufen werden, wenn:
 - a) 25% der Mitglieder dieses fordern,
 - b) der Bundesvorstand es einstimmig beschließt.

Zur außerordentlichen Hauptversammlung muß der Bundesvorstand wie zur ordentlichen Hauptversammlung einladen.
4. Die Hauptversammlung wählt und kontrolliert den Bundesvorstand.
5. Die Tagesordnung muß folgende Punkte enthalten:
 - a) Berichte des Bundesvorstandes,
 - b) Berichte der Kassenprüfer,
 - c) Berichte der Referenten und Ausschußvorsitzenden; wenn die Berichte nicht mündlich abgegeben werden können, müssen sie rechtzeitig schriftlich an den ersten Vorsitzenden des Bundesverbandes verschickt werden, der sie dann verliest oder verlesen läßt.
 - d) Ernennung eines Versammlungsleiters,
 - e) Entlastung des Bundesvorstandes,
 - f) Neuwahl des Bundesvorstandes für zwei Jahre,
 - g) Neuwahl von zwei Kassenprüfern,
 - h) Anträge,
 - i) Verschiedenes.
6. In Hauptversammlungen ohne Neuwahl steht der Punkt 5 f) nicht auf der Tagesordnung.
7. a) In der Hauptversammlung hat jedes anwesende Mitglied eine Stimme.
- b) Stimmenübertragung ist nicht zulässig.

8. Die Hauptversammlung ist ohne Rücksicht auf die Zahl der erschienenen Mitglieder beschlußfähig.
9. a) Es entscheidet regelmäßig einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen; Stimmengleichheit gilt als Ablehnung.
- b) Erlangt ein Kandidat im ersten Wahlgang nicht die einfache Mehrheit, wird eine Stichwahl durchgeführt.
10. --Mehrheit ist erforderlich bei Beschlüssen über:
 - a) Satzungsänderungen,
 - b) Anträge auf Abberufung des Vorstandes oder eines Vorstandsmitgliedes.
11. 3/4 -Mehrheit ist für die Auflösung des Verbandes erforderlich.
12. Über personenbezogene Entscheidungen wird geheim abgestimmt, über sachbezogene offen durch Handzeichen, wenn nicht 10 Prozent der stimmberechtigten Mitglieder eine geheime Abstimmung verlangen.
13. Anträge an die Jahreshauptversammlung müssen vor Redaktionsschluß der „Ballhupe“, in der auch die Einladung erfolgt, bei der Geschäftsstelle vorliegen. Auf den Redaktionsschluß ist in der „Ballhupe“ besonders hinzuweisen.
14. Die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen wird von der Hauptversammlung entschieden.
15. a) Über die Verhandlungen und Beschlüsse der Hauptversammlung ist Niederschrift zu führen, aus der mindestens die gefaßten Beschlüsse hervorgehen müssen.
- b) Die Niederschrift muß von zwei Vorstandsmitgliedern unterzeichnet werden.
- c) In der Verbandszeitschrift „Ballhupe“ ist mindestens ein Ereignisprotokoll zu veröffentlichen.

§ 9 Bundesvorstand

1. Der Bundesvorstand besteht aus:
 - a) dem 1. Vorsitzenden
 - b) zwei 2. Vorsitzende
 - c) dem Schatzmeister

- d) dem Sportwart
- e) zwei Beisitzern
- 2. Der 1. Vorsitzende alleine oder die beiden 2. Vorsitzenden gemeinsam vertreten den Verein gerichtlich und außergerichtlich im Sinne des § 26 BGB. Im Innenverhältnis gilt die Vertretung durch die 2. Vorsitzenden nur, wenn der 1. Vorsitzende verhindert ist.
- 3. a) Der Bundesvorstand wird von der Hauptversammlung für die Dauer von zwei Jahren gewählt. Er bleibt so lange im Amt, bis ein neuer Bundesvorstand ordnungsgemäß gewählt ist.
- b) Die Wiederwahl des Bundesvorstandes ist möglich.
- 4. a) Der Bundesvorstand faßt seine Beschlüsse in nicht-öffentlichen Sitzungen, die regelmäßig vom 1. Vorsitzenden oder einem der Beisitzer im Auftrag des Bundesvorstandes unter Bekanntgabe der Tagesordnung einberufen werden.
- b) Über die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen entscheiden die anwesenden Vorstandsmitglieder.
- c) Die Versammlung ist in jedem Falle beschlußfähig. Die Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefaßt. Stimmengleichheit gilt als Ablehnung.
- d) Der Bundesvorstand kann sich eine Geschäftsordnung geben.
- 5. a) Die Aufgaben des Bundesvorstandes liegen in der Wahrung der satzungsgemäßen Interessen des Verbandes.
- b) Der Bundesvorstand führt die laufenden Geschäfte des Verbandes. Ihm obliegt die Verwaltung des Vereinsvermögens und die Ausführung der Beschlüsse der Hauptversammlung.
- 6. a) Der Bundesvorstand kann einen neben- oder hauptamtlichen Geschäftsführer berufen. Der Bundesvorstand legt auf der Grundlage der satzungsgemäßen Interessen des Verbandes und auf der Grundlage der Geschäftsordnung des Vorstandes dessen Tätigkeitsbereich und den Umfang seiner Vertretungsvollmacht fest.
- b) Ein vom Vorstand benannter Geschäftsführer nimmt regelmäßig an den Vorstandssitzungen teil. Eine Geschäftsordnung legt den Umfang seiner Stimmberechtigung im Innenverhältnis fest.
- 7. Der Schatzmeister verwaltet die Verbandskasse und führt Buch über Einnahmen und Ausgaben. Zahlungsanweisungen über einen höheren Betrag als 2.500,- €

bedürfen zusätzlich der Unterschrift eines Vorsitzenden.

- 8. Der Bundesvorstand beruft bei Bedarf Referenten und Koordinatoren, setzt Ausschüsse ein und bestimmt deren Status. Der Bundesvorstand kann für gewisse Geschäfte besondere Vertreter bestellen. Er legt deren Tätigkeitsbereich und den Umfang der Vertretungsmacht fest.
- 9. Der Bundesvorstand entscheidet über die Aufnahme neuer Vereine und Kooperative Mitglieder. Er setzt die Beiträge der Kooperativen Mitglieder fest.
- 10. Bei Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes haben die übrigen Vorstandsmitglieder das Recht, einen Ersatzmann bis zur nächsten Hauptversammlung mit Vorstandswahl kommissarisch zu bestellen.
- 11. Ein um den Verband besonders verdientes Vorstandsmitglied kann von der Hauptversammlung zum Ehrenvorsitzenden ernannt werden. Er ist zu den Vorstandssitzungen einzuladen und hat beratende Funktion.

§ 10 Bundesbeirat

- 1. Der Bundesbeirat besteht aus dem Bundesvorstand, den Referenten und je einem Vertreter der Vorstände der BVDM-Vereine.
- 2. Die Aufgaben des Bundesbeirates sind, die Interessen der BVDM-Vereine untereinander und mit dem Bundesvorstand abzustimmen, sowie Entscheidungen vorzubereiten. Er ist beratendes Gremium ohne rechtskräftige Entscheidungsbefugnis außer bei Abstimmungen in den Fällen des § 16 Abs. 1 d).
- 3. a) Der Bundesbeirat faßt seine Beschlüsse auf Sitzungen, zu denen der Bundesvorstand in der verbandseigenen Zeitschrift „Ballhupe“ oder schriftlich mit Angabe der Tagesordnung unter Einhaltung einer Frist von drei Wochen einlädt.
- b) Über die Aufnahme von Dringlichkeitsanträgen entscheiden die anwesenden Mitglieder des Bundesbeirates.
- 4. Versammlungsleiter ist ein Mitglied des Bundesvorstandes.
- 5. a) In der Versammlung hat jedes anwesende Mitglied außer bei Abstimmungen in den Fällen des § 16 Abs. 1 d) eine Stimme.
- b) Stimmenübertragung ist nicht zulässig.



6. a) Der Bundesbeirat ist in jedem Fall beschlußfähig.
- b) Es entscheidet einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen; Stimmengleichheit gilt als Ablehnung.
7. Im Geschäftsjahr sollen zwei Sitzungen des Bundesbeirates stattfinden.
8. Der Bundesbeirat entscheidet auf Antrag über den Ausschluß von BVDM-Vereinen. Der betroffene Verein hat bei dieser Entscheidung kein Stimmrecht.

§ 11 Mitgliederversammlung der Regionalvereine, Ortsclubs und

Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)

1. Die ordentliche Mitgliederversammlung wird einmal jährlich abgehalten. Sie wird vom Vorstand mit einer Frist von vier Wochen unter Bekanntgabe der Tagesordnung einberufen.
2. Falls keine zusätzliche Vereinssatzung besteht oder sie nichts anderes aussagt, gilt der § 8 (Hauptversammlung) in auf Vereinsebene abgeänderter Form.

§ 12 Vorstand der Regionalvereine,

Ortsclubs und Interessengemeinschaften (BVDM-Vereine)

1. Der Vorstand soll aus mindestens drei Mitgliedern bestehen:
 - a) dem 1. Vorsitzenden,
 - b) dem 2. Vorsitzenden und Sportwart,
 - c) dem Schriftführer und Kassierer.
2. Die Vorstandsämter können untereinander anders aufgeteilt oder ergänzt werden.
3. Der Vorstand vertritt den BVDM-Verein im Bundesbeirat.
4. Falls keine zusätzliche Vereinssatzung besteht oder sie nichts anderes aussagt, gilt der § 9 (Bundesvorstand) in auf Vereinsebene abgeänderter Form.

§ 13 Geschäftsjahr

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.



§ 14 Mitgliedschaft

1. Mitglieder kann nur werden, wer sich zu den Aufgaben und Zielen des Verbandes bekennt.
2. Es gibt vier Arten der Mitgliedschaft:
 - a) ordentliche Mitglieder (Mindestalter 18 Jahre),
 - b) Juniormitglieder (Alter 15 bis 17 Jahre),
 - c) Ehrenmitglieder,
 - d) Kooperative Mitglieder.
3. Über Anträge zur Ehrenmitgliedschaft entscheidet die Hauptversammlung.

§ 15 Erwerb der Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft wird schriftlich beim Bundesvorstand beantragt.
2. Der Bundesvorstand kann Aufnahmeanträge ohne Angabe von Gründen ablehnen.
3. Es wird eine Aufnahmegebühr erhoben, über deren Höhe die Hauptversammlung beschließt.
4. Wird dem Aufnahmeantrag stattgegeben, erhält der Bewerber ein Exemplar der Satzung und einen Mitgliederausweis.

§ 16 Beendigung der Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft wird beendet durch:
 - a) den Tod, bei Kooperativen Mitgliedern bei deren Auflösung.
 - b) Austritt. Dieser kann nur unter Einhaltung einer sechswöchigen Kündigungsfrist zum Ende des Kalenderjahres schriftlich beim Bundesvorstand erklärt werden.
 - c) Streichung. Diese erfolgt automatisch, wenn zur Eintreibung des Beitragsrückstandes der Klageweg beschritten werden muß. Die Verpflichtung zur Zahlung der fällig gewordenen Mitgliedsbeiträge bleibt trotz der Streichung unberührt.
 - d) Ausschuß. Ein Mitglied muß ausgeschlossen werden, wenn ihm durch ein rechtskräftiges Urteil eines ordentlichen Gerichtes die bürgerlichen Ehrenrechte abgesprochen worden sind. Ein Mitglied kann ausgeschlossen werden, wenn es gegen die Satzung oder die Ordnung des Verbandes wesentlich erheblich verstoßen oder seinem Ansehen Schaden zugefügt hat. Alle Mitglieder haben das Recht, Anträge auf Ausschluß aus dem Verband beim Bundesvorstand zu stellen. Ein ausgeschlossenes Mitglied wird vom Bundesvorstand durch eingeschriebenen Brief entsprechend verständigt. Gegen den Ausschuß kann innerhalb von zwei Wochen schriftlich beim Bundesvorstand Einspruch erhoben werden. In diesem Falle trifft der Bundesbeirat auf seiner nächsten Sitzung eine unwiderrufliche Entscheidung. Dabei haben abweichend vom § 10 Abs. 5 a) nur der Bundesvorstand insgesamt und die BVDM-Vereine je eine Stimme. Während des Einspruchverfahrens ruhen die Rechte aus der Mitgliedschaft.
2. Bei Beendigung der Mitgliedschaft dürfen alle die Mitgliedschaft beweisenden Urkunden und Abzeichen nicht mehr benutzt bzw. getragen werden.

§ 17 Rechte und Pflichten der Mitglieder

1. Jedes Mitglied ist berechtigt, an der Willensbildung im Verband durch Ausübung des Antrags-, Diskussions-, Stimm- und Wahlrechts in Hauptversammlungen teilzunehmen. Das passive Wahlrecht ist den Mitgliedern vorbehalten mit Ausnahme der Kooperativen Mitglieder, die nur aktives Wahlrecht haben.
2. Jedes Mitglied ist berechtigt, an den Veranstaltungen des Verbandes teilzunehmen und seine Einrichtungen zu benutzen.

3. Der Zweck und die Ziele des Verbandes sind von jedem Mitglied zu fördern. Es ist alles zu unterlassen, wodurch dem Verband Schaden zugefügt werden kann.
4. Alle die Mitgliedschaft betreffenden Veränderungen sind dem Bundesvorstand umgehend mitzuteilen.

§ 18 Mitgliedsbeiträge und Gerichtsstand

1. a) Es wird ein jährlicher Mitgliedsbeitrag erhoben, der im ersten Vierteljahr jedes Kalenderjahres fällig ist.
b) Seine Mindesthöhe setzt die Hauptversammlung fest.
- c) Beitragsänderungen können nur in der Hauptversammlung beschlossen werden. Sie müssen auf der Tagesordnung angekündigt werden.
- d) Die BVDM-Vereine sind berechtigt, für ihre Mitglieder einen höheren als den Mindestbeitrag festzusetzen.
- e) Der Bundesvorstand setzt die Beiträge der Kooperativen Mitglieder fest. Sie dürfen aber nicht die Mindesthöhe unterschreiten. Mindesthöhe ist der Beitrag eines Einzelmitgliedes.
2. Die Höhe des Mitgliedsbeitrages von Juniormitgliedern nach § 14 Abs. 2 b) setzt die Hauptversammlung fest.
3. a) Mitglieder, die zur aktiven Ausübung des Motorsportes eine nationale oder internationale Lizenz benötigen, die nur durch die Mitgliedschaft in einem in der OMK vertretenen Club zu erlangen sind, zahlen bei Vorlage einer gültigen OMK-Lizenz nur den halben Jahresbeitrag.
b) Diese Regelung gilt, solange der BVDM nicht Mitglied der OMK ist.
4. Ehepartner, von denen bereits einer Mitglied im BVDM ist, zahlen nur den halben Jahresbeitrag.
5. a) Mitglieder, die zur Ableistung der Wehr- oder Zivildienstpflicht einberufen werden, sind für die Dauer von einem Jahr von der Pflicht zur Beitragszahlung befreit.
b) Das Mitglied hat den Nachweis seiner Wehr- oder Zivildienstpflicht gegenüber dem Bundesschatzmeister zu führen.
6. Ehrenmitglieder zahlen keinen Mitgliedsbeitrag.



7. Bei Doppelmitgliedschaft innerhalb des Verbandes erhält die Bundeskasse nur einmal ihren Beitragsteil.
8. a) Der Beitrag kann nur auf Antrag ganz oder teilweise erlassen werden, wenn bei einem Mitglied besondere soziale Belastungen vorliegen.
b) Die Entscheidung über eine Beitragsbefreiung trifft der Bundesvorstand.
9. a) Die BVDM-Bundeskasse überweist den BVDM-Vereinen von dem durch die Vereinsmitglieder gezahlten Beiträge einen jährlichen Betrag pro Mitglied für ihre Aufgaben gem. § 4 Abs. 4. Die Höhe des zu zahlenden Betrages setzt die Hauptversammlung fest. Der regelmäßige Betrag vermindert sich für Mitglieder, die gem. § 18 Abs. 4 einen ermäßigten Mitgliedsbeitrag zahlen.
b) Jeder BVDM-Verein hat das Recht, auf diese Rückerstattung ganz oder teilweise zu verzichten.
c) Soweit BVDM-Vereine auf die Rückerstattung verzichten, können sie, für die durch sie durchgeführten BVDM-Veranstaltungen einen Zuschuß beantragen. Über die Bewilligung und die Höhe des Zuschusses entscheidet der BVDM-Bundesvorstand.
10. a) Bei nicht fristgemäßer Zahlung wird dem Mitglied eine Zahlungserinnerung zugeschiedt.
b) Bei erfolgloser Mahnung erhält das Mitglied nach einer angemessenen Frist eine Rechtsanwaltsmahnung. Die zusätzlichen Mahnkosten sind vom Mitglied zu zahlen.
c) Verweigert das Mitglied auch daraufhin die Zahlung, kann der Klageweg beschritten werden.
d) Der allgemeine Gerichtsstand des Verbandes ist Mülheim an der Ruhr.
2. Auf der Einladung zur Hauptversammlung ist der zu ändernde Paragraph in der Tagesordnung bekanntzugeben.
3. a) Um Schaden vom Verband abzuwenden oder wenn es durch gesetzliche Regelungen und Verordnungen geboten und Eile vonnöten ist, ist der Bundesvorstand berechtigt, Satzungsänderungen vorzunehmen.
b) Dazu müssen alle Mitglieder des Bundesvorstandes schriftlich zustimmen.
c) Auf der nächstfolgenden Hauptversammlung ist diese Satzungsänderung als erster Tagesordnungspunkt zu behandeln. Die Hauptversammlung kann die Satzungsänderung rückwirkend aufheben. § 8 Abs. 10 gilt insoweit nicht; es reicht hierzu die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen.
d) Satzungsänderungen werden durch Veröffentlichung in der „Ballhupe“ bekanntgegeben.

§ 21 Auflösung

1. a) Die Auflösung eines BVDM-Vereines erfolgt, wenn auf einer Mitgliederversammlung 3/4 der anwesenden Mitglieder die Auflösung beschließen.
b) Die Mitglieder werden dann zu Einzelmitgliedern.
c) Organisationsmittel sind an den Bundesverband zurückzugeben.
2. a) Die Auflösung des Bundesverbandes erfolgt in einer eigens zu diesem Zweck einberufenen außerordentlichen Hauptversammlung. 3/4 der anwesenden Mitglieder müssen dem Antrag auf Auflösung zustimmen.
b) Im Falle der Auflösung ernannt die Hauptversammlung drei Liquidatoren.
c) Bei Auflösung oder Aufhebung des Bundesverbandes oder bei Wegfall seines bisherigen Zweckes fällt sein Vermögen an den Malteser Hilfsdienst e.V., der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Zwecke verwendet.

§ 19 Haftung des Verbandes

Für Schäden gleich welcher Art, die einem Mitglied aus der Teilnahme an den Veranstaltungen oder durch Benutzung der Verbandseinrichtungen entstanden sind, haftet der Verband nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

§ 20 Satzungsänderungen

1. Eine Änderung der Satzung kann nur auf einer Hauptversammlung beschlossen werden.

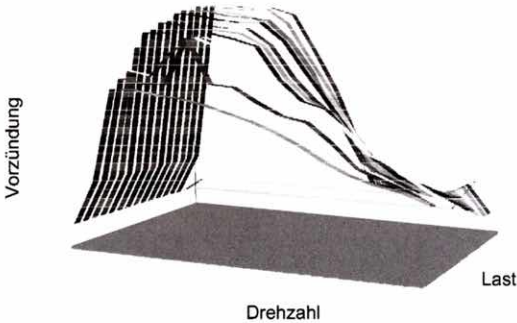
§ 22 Schlußbestimmung

Mit Genehmigung und Erlaß dieser Satzung durch die Hauptversammlung vom 27. April 2002 sind sämtliche bisherigen Bundesverbandssatzungen in ihrer Gesamtheit außer Kraft gesetzt.



Abstimmung der

Zündfeld Centauro



Guzzi Centauro

1998 kaufte ich mir eine gebrauchte V10 Centauro: 12500km, 13 Monate alt, 12500 DM. Klasse. Tolles Fahrwerk, mords Motor, aber auch Konstantfahruckeln und Dremoloch bei 4000. Also habe ich mir ein Dynotec-EPROM gekauft, dass das Ruckeln, zusammen mit einer neuen Synchronisation der Drosselklappen tatsächlich auf ein erträgliches Maß reduziert hat. Naja, so ging es einige Zeit ganz gut. Es blieb nur der Eindruck, dass das Moped oben herum etwas zäher war, was aber nicht so störend ist. Außerdem ist der Drehzahlbegrenzer brutal. Der schaltet bei ca. 8500 einfach ab. In den kleinen Gängen -und nur dort kommt man ja in den Begrenzer- mutet man dem Getriebe so einiges zu. Also habe ich bei Dynotec das EPROM so ändern lassen, dass es weicher in den Begrenzer geht. Das hat sich bei einer Alpentour auch bewährt. Allerdings gab es jetzt auch Probleme. Bei kaltem Wetter und Nässe war der Leerlauf sehr instabil. Häufig musste der „Choke“, der ja nur ein Anschlag für die Drosselklappen ist, zum Einsatz kommen. Außerdem startet die Karre bei Temperaturen unter 10° sehr schwer

und es dauert ewig, bis sich ein Leerlauf einstellt. Ich habe die Zündanlage untersucht, alles OK. Naja, dann wurde die Einspritzanlage neu gelagert, weil so ziemlich alles

Spiel hatte, aber auch das war nicht des Pudels Kern. Erst als mir Thomas Herbst von LaGuzzi aus der Schweiz ein neues, offizielles EPROM (KK99) zuschickte, war der Spuk schlagartig weg. Offensichtlich war das alte EPROM von Dynotec daran schuld (ich habe aber gehört, dass es überarbeitet wurde). Auch sind mit dem schweizer EPROM messbar bessere Durchzugs-

werte zu erreichen, aber auch das Dremoloch wieder zu spüren. Es scheint so, als wäre am alten EPROM des Dremoloch dadurch beseitigt worden, dass der starke Anstieg bei 5000 abgeflacht wurde. Tolle Wurst. Naja, auf die einfache Frage bei Dynotec, ob ich nicht eine Kombination aus beiden EPROMs in Auftrag geben könnte, wurde ich für verrückt erklärt. Also, als Elektronikingenieur kann ich das auch selber, dachte ich mir und fing an: Da ich mittlerweile einige EPROMs hatte, habe ich sie ausgelesen, und habe tatsächlich auch das Einspritz- und das Zündfeld finden können. Es sind je 16x16 Byte-Felder, also überschaubar. Über eine Tabellenkalkulation habe ich sie grafisch

dargestellt, um herauszufinden, was wo liegt. Und so fing das Bitpopeln an. Schritt für Schritt habe ich die Felder verändert: _ stabiler Leerlauf mit Stabilisierung _ mehr Durchzug im unteren und mittleren Drehzahlbereich _ deutlich weniger „wroups“, also die Aussetzer bei ganz niedrigen Drehzahlen _ weicherer Drehzahlbegrenzer _ etwas niedriger Verbrauch _ bessere Anpassung an veränderte Luftdrücke (schweizer EPROM als Basis eben) Mittlerweile bin ich bei der 15. Variante angelangt, die sehr zufrieden stellend ist. Seit einiger Zeit habe ich mich auch dran gemacht, das EPROM weiterzugeben. Dabei wird es nicht verkauft, sondern nur verschenkt. Einige Centaurofahrer (ca. 30) haben es bereits und ich habe viele positive Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge bekommen, die ich mittlerweile alle umgesetzt habe. Wenn also jemand das EPROM haben möchte, dann genügt eine Mail (Karsten@Familie-Steinke.de) und ich sende den Code zu. Wer nicht selber EPROMs brennen kann, der kann mir auch ein leeres EPROM 27C512 (max. 200 ns) mit einem frankierten Rückumschlag (3,- DM) zuschicken. Es kommt dann programmiert zurück. Ein EPROM kostet ca. 5,- und ist in jeder Elektronikhandlung (www.conrad.de) zu bekommen.

Zum Bild: Bei niedriger Drehzahl wird die Vorzündung wieder leicht angehoben. Das bewirkt einen stabileren Leerlauf. Die konstant niedrigen Vorzündungen bei niedriger Last bewirken einen weichen Übergang vom Schiebe- zum Lastbetrieb. Bei hoher Last wird die Vorzündung wieder leicht reduziert, um Klinglein zu vermeiden.

Karsten Steinke

Ural und Dnepr

Klassische Gespanne & Motorräder aus Russland

Enfield

Die Klassiker aus Indien

Kostenlose INFO jetzt anfordern !!

Kostenlose Anlieferung bundesweit !!!

Finanzierung auch ohne Anzahlung !!

Eigener Ersatzteilkatalog !!

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

HAUBRICH

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

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

Enfield ab 7.850,- DM

Gespanne ab 5.990,- DM

www.haubrich.com



Völlig normal

Kann den Wahnsinn Sünde sein

Suzuki GSX-R 1300 Hayabusa - der Knaller der 99er-Saison. Mit 175 echten PS schafft sie als erste Großserienmaschine vom Start weg den Spurt über die 300-km/h-Schallmauer und deklariert damit die Vorjahresschnellsten wie Kawasaki ZZ-R 1100, Honda CBR 1100 XX oder YAMAHA YZF-R1 beinahe zu Statisten. Bis, ja bis die ZX-12 R von Kawasaki kam, das war 2000. „Möönsch, 180 PS - das iss ja hammer! 310 Ka-em-ha!“, staunt Seppl. Nein, nein, wir sind doch alle furchtbar vernünftig - wir müssen ja nicht unbedingt Vollgas fahren, das wäre ja echt Wahnsinn, bei solchen Granaten. Wer braucht schon soviel Power, dass er selbst auf der dreispurig angelegten Autobahnabschnitten kaum mehr überblicken kann, wie weit sein Falke in einem Wimpernschlag über die hoffentlich freie Bahn fliegt? Diskussionen haben sie ausgelöst, die beiden „Imtsch-Bikes“. Durchgestylt vom Scheitel bis zur Sohle, Power hier, Spoiler da - hey, die sind völlig sicher. „Müssen die ja auch, wenn die so schnell sind.“ Ja, ja, Seppl, müssen sie wohl. Ob er wohl von dem blockierten Getriebe gehört hat? Ach stimmt, war nur bei 100 km/h. Oder ob er von Reifenventilen weiß, die sich vor lauter Fliehkräfte quasi von selbst zerlegen können.

Ach was, Motorrad fahren ist nun mal nicht so sicher wie Auto fahren. Das gehört halt dazu. Ja, sicher, Seppl. Wo er recht hat, hat er recht - das muss man ihm lassen. Der weiß Bescheid. Aber letztens hat er gelesen, dass die neue ZX-12 R 190 PS hat. Nein, sagt er, irgendwann muss wirklich Schluss sein. Hat doch sowieso 'nen Speed-Cutter drin, sag' ich - kann doch Nix passieren, die riegelt noch vor 300 km/h ab. Du musst den Begrenzer ja nicht rausmachen lassen. Ist schon völlig okay, nicht wahr? Nee, muss echt nicht sein, dass braucht kein Mensch, auch nicht Seppl. Die rennt offen doch bestimmt 320 km/h, das ist ja Wahnsinn. Seine Hayabusa reicht ihm, sagt er (Möönsch, ist der vernünftig ...). Die ist schon 3 Jahre alt und ist richtig stolz auf seine Suzi. Ja, er ist echt solide geworden, der

Seppl. Ist doch normal, oder? Sind wir doch alle - normal, meine ich. 260, 280 km/h - reicht doch. Man muss ja nicht immer der Schnellste sein. Guuuut, manchmal hat man's schon mal eilig, iss ja auch geil, so mal eben 290, 300 - zack, zack, geht das. Aber so wie das dröhnt, dass hält man echt nicht lange aus. So wenn der Kopf von links nach rechts taumelt, die Sehschärfe schwindet und man eigentlich gar nicht mehr so recht weiß, was man hier eigentlich will. Ach ja, schnell fahm', genau!

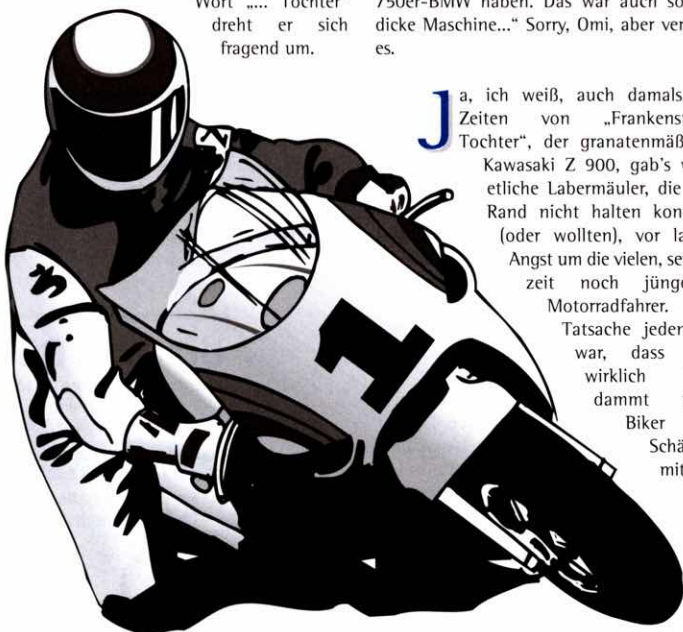
Dann geht er wieder runter, so auf Tempo 100 - die nächste Abfahrt muss er wohl raus. Ich bin froh, dass ich ihm wieder folgen kann und schmeiße ihm an der Ampel Wortbrocken von der alten Kawasaki Z 900 durch meine Visieröffnung. Er scheint nur irgendwas von „Frankensteins“ zu verstehen, grinst und schaut erstmal in seinen Spiegel. Beim Wort „.... Tochter“ dreht er sich fragend um.

Nö, keine nette Zweibeinerin unterwegs. Ob er mich wohl verstanden hat? Nö, bestimmt nicht - ist doch auch normal. Dem pfeifen doch bestimmt noch die Ohren.

Doch jetzt mal halt: Wer soll diese Geschichte glauben? Die Oma des 20-jährigen Enkels vielleicht, der seine Bescheinigung mit den zwei Jahren Motorrad-Erfahrung selbst für reichlich optimistisch hält, dafür aber immerhin einen Freiflugschein erhält? Es lockt einfach ungemein. Auch die reifere Generation, die gutbetucht und rund-um-die-Uhr-arbeitend nach dem Freizeit-Kick schlechthin sucht? Und dazu alles hoch-offiziell, Nix mit Racing-Kit oder sündhaft teurem Titan-Fahrwerk. Tja, sagt da die Omi: „Ein bisschen Sorgen mache ich mir schon um den Seppl. Doch sein Vater, als er noch jung war, der konnte es auch nicht lassen. Unbedingt musste er die schwere 750er-BMW haben. Das war auch so 'ne dicke Maschine...“ Sorry, Omi, aber vergiss' es.

Ja, ich weiß, auch damals, zu Zeiten von „Frankensteins Tochter“, der granatenmäßigen Kawasaki Z 900, gab's wohl etliche Labermäuler, die den Rand nicht halten konnten (oder wollten), vor lauter Angst um die vielen, seinerzeit noch jüngeren, Motorradfahrer.

Tatsache jedenfalls war, dass sich wirklich verdammt viele Biker den Schädel mit





diesem fantastischen Bike eingefahren haben. Die Kawa hatte etwas – das wird in zwanzig Jahren auch Seppl von Hayabusa sagen – wenn er's noch erlebt. Denn all die Horrorszenarien haben rein gar nichts mit den wahren Qualitäten eines Motorrads zu tun. Es geht schlicht und ergreifend um die Power, die bei einigen Fahrern zum Verlust des Verstandes führen kann.

Mich jedenfalls macht der anhaltende Speed-Trend nachdenklich. Vor allem dann, wenn er so nett und dezent feilgeboten wird. Naja, man kann ja wegen des verbleibenden Restrisikos beim Motorrad fahren nicht gleich eine ganze Image-Kampagne umstoßen. Und außerdem, der Trend sieht doch in Wirklichkeit ganz anders aus. Coole Power-Cruiser, die sind

doch gar nicht so schnell. Höchsten 230 km/h – is' doch völlig normal und solide, so aufrecht hängend an der Lenkstange zu wedeln. Möönsch, sind wir vernünftig. Aber wart's ab, eines Tages wird sie kommen, die neue „V Max“. Mit langem Fahrwerk, vielleicht 160 PS – die wird sicher 250 km/h laufen. Oder diese Suzuki Booster, 250 PS, Junge, die geht locker 280, 290 km/h. Völlig normal, oder? Sind wir doch alle, denk' ich mir und steige auf meine YAMAHA Bulldog, 65 PS, naja, ein bisschen mehr könnt's schon sein.

Ich denke, wer alt genug ist, um ein Haus zu bauen, dazu mit beiden Beinen fest im Leben steht und womöglich schon eine Familie gegründet hat, also wahrscheinlich so gut 30 Jahre alt sein dürfte, der sollte über

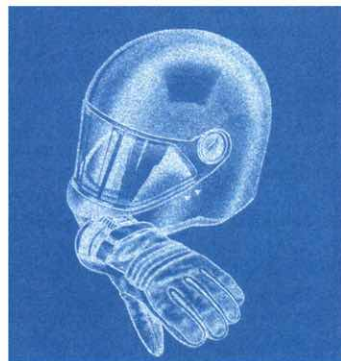
die nötige Verantwortung für starke Motorräder verfügen. Wirklich übel wird mir nur bei dem Gedanken an die jüngste Motorradfahrgeneration, die kaum Zeit hatte, um Erfahrungen zu sammeln, noch zu heißspörnig zur Sache geht – diese Leute bekommen kaum eine weitere Chance zum Lernen. So gut und brav, wie sich eine „Hayabusa“ im Vergleichstest auch gibt, an dem Fahrer wird sie nichts ändern. Und wer jetzt sagt, man müsse die Maschine ja nicht unbedingt ausfahren, dem kann man eine gewisse Einfältigkeit nur schwer absprechen. Denn genau dafür sind sie ja gebaut – die fantastische Suzuki Hayabusa und Kawasaki ZX-12 R.

Rainman

Hallo-Babs
Du veröffentlichst immer so herrliche Erlebniserzählungen und angeregt durch diese möchte ich einmal meinen Vorjahres (Kurz)Urlaube zum Besten zu geben. Letztes Jahr hätte ich die Geschichte bestenfalls wutschnaubend als Warnung für andere Motorradfahrer verfasst. Aber die Zeit heilt alle Wunden, heuer kann ich über die Sache schon wieder lachen, zumal ich seit der Intermot mit dem Helm wirklich nur noch gute Erfahrungen gemacht habe. Es macht sich

normalerweise kaum jemand Gedanken darüber, wie dumm man als Motorradfahrer aus dem Leder schaut, wenn einem auf der Tour der Helm auseinander fällt. Schon gar nicht wenn man hunderte von Kilometern von zu Hause entfernt, für die Rückfahrt Schnee-

gestöber angesagt ist und einem der Blick in die Preislisten der Händler sagt, dass der Neukauf eines Helms (dank Luxussteuer) das Budget bei weitem übersteigt.



Aber fangen wir beim Anfang an: Da ich Brillenträgerin bin bevorzugte ich bisher einen Klapphelm. Da mein alter Helm mittlerweile schon sehr alt war, machte ich mir Gedanken über einen geeigneten Ersatz, da kam mir im vorletzten Jahr eine Neuerscheinung gerade recht. Gelobt wurde der Helm auch noch in sämtlichen Tests – es war allerdings gar nicht leicht überhaupt einen zu bekommen. Aber mit etwas Glück(?) gelang es doch – und weil mir zudem meine liebe Oma auch noch 250, DM „für etwas was ich mir sonst nicht leisten würde“ geschenkt hatte, ließ ich dem guten Stück auch noch eine tolle Airbrush-Lackierung verpassen. So ausgestattet begab ich mich, Stolz wie ein König, auf meine erste Ausfahrt. Als ich ca. 50 Kilometer gefahren war sah ich aus den Augenwinkeln etwas wegflattern, griff danach und erwischte gerade noch mein Helmvisier mit



den beiden Kunststoffteilen die es hätten halten sollen. Nach dem ersten Schreck stellte sich heraus, dass ich alles Nötige erwischte und nun nur noch einen winzigen Inbusschlüssel brauchte um den Helm wieder zusammen zu schrauben. Da ich mich in einer Ortschaft befand begab ich mich also zum nächsten Haus welches den Eindruck erweckte von einem fähigen Heimwerker bewohnt zu werden, und konnte alsbald die Weiterfahrt antreten. In der Annahme, dass der Airbrusher lediglich die Schrauben nicht richtig festgezogen hatte maß ich der ganzen Sache keine größere Bedeutung bei. Zu Hause wurden alle Schrauben noch mal nachgezogen und auf ging's zur nächsten Fahrt. Da ich mit meiner ENDURO auch ganz gerne mal auf Schotterstraßen „weitab der Zivilisation“ unterwegs bin traf mich das nächste Auseinanderfallen meines Helms etwas härter. Ich stand weitab in der Botanik und stapfte dann in voller Montur an einem heißen Tag zur nächsten Ortschaft. Ich bin dann gefragt worden, „Warum bist Du denn nicht mit dem Motorrad gefahren und hast den Helm unterm Arm mitgenommen?“ Aber das ist ja gerade das Schwierige, einen halb auseinander gefallenen Klapphelm der auf einer Seite noch hängt so zu transportieren, dass nichts abbricht. Der Zusammenbau bereitete, da ich alle Teile hatte keine weiteren Probleme. Ich kam also wieder nach Hause - bevor der Helm vor der Garage wieder auseinander fiel. Das versetzte meinem Vertrauen in dieses Teil einen gewaltigen Dämpfer. Ich legte ihn in eine geeignete Ecke und setzte für den Rest der Saison wieder meinen alten Caberg auf. Nun reute meinen Mann das viele Geld das ich in den Helm investiert hatte und im Winter machten er und ein Freund sich an die Aufgabe dem Übel auf den Grund zu gehen. Sie arbeiteten einen ganzen Nachmittag an dem guten Stück und erklärten mir anschließend, dass ich das Teil jetzt gefahrlos tragen bzw. fahren könne.

Die 1.Tour der neuen Saison trat ich dann mit gemischten Gefühlen an - aber oh Freude - ich fuhr mit dem Helm weg und kam auch wieder nach Hause ohne Beanstandungen. Ach was war ich froh und erleichtert, der Helm hielt - toll!!!!

Dann kam die erste längere Ausfahrt (d.h. es sollte eine längere Ausfahrt werden), als

Mutter einer kleinen Tochter ist es mir nicht so ohne weiteres möglich einfach mal ein paar Tage mit dem Motorrad in Urlaub zu fahren. Darum hatte ich mich auch so sehr auf 5 Tage in den Alpen gefreut, das Wetter spielte auch mit... (ja das Wetter schon, aber der Helm nicht!) Ich genoss die Fahrt am ersten Tag in vollen Zügen, "die Tester hatten doch recht, der Helm ist spitze. Das Visier beschlug selbst bei Regen und niedrigen Temperaturen nicht und auch bei Werten um den Gefrierpunkt wurde ohne Sturmhaube nicht mal die Nasenspitze kalt... Dazu hatte ich auch noch den schönsten Helm von ganz Bayern (er ist weiß-blau rautiert). Das Motorrad lief wie geschmiert, ich kam in euphorischer Stimmung in Lienz am ersten Etappenziel an, machte bei malerischem Wetter noch eine Bergwanderung und wollte am nächsten Tag über den Plöckenpaß weiter. Nachdem ich geschlafen hatte wie ein Murmeltier schwang ich mich nach einem ausgiebigen Frühstück wohl gelaunt auf mein Moped und brauste los... 5 Kilometer hinter der Ortschaft flog etwas in hohem Bogen davon - ich dachte, mich trifft der Schlag. Da half es mir auch nichts, dass ich Inbusschlüssel und sogar Ersatzschrauben dabei hatte weil ich die beiden kleinen Kunststoffteilen die das Visier hätten halten sollen nicht wieder fand. So ein Mist!!! Mit hängendem Kinn suchte ich einen freundlichen Suzukihändler auf, er baute mich soweit auf, dass ich eine Instandsetzung des Helms zu-

mindestens in Erwägung zog. Was jedoch leichter gesagt als getan war unsere Versuche mit Klebeband waren nicht von Erfolg gekrönt, sodass wir uns schließlich entschlossen zu bohren. Mit 2 Schrauben wurde das Visier fixiert so konnte ich zumindestens die Heimfahrt antreten. Aus und vorbei der Traum von ein paar schönen Urlaubstagen in den Alpen.

Zwei Wochen später war in München die INTERMOT. Ich packte meinen Helm in seinen hübschen Helmsack und trug ihn den ganzen Tag mit mir herum um der Firma eigenmündig Bericht zu erstatten über Fehlkonstruktionen und ihre fatalen Auswirkungen. Der Mann am Stand war sehr nett, er hörte sich meinen ganzen Frust an (das Problem schien ihm nicht völlig neu) gab mir eine ganze Handvoll von den Kunststoffhaltern mit (ich bestand darauf, obwohl er mir versicherte, dass mit dieser überarbeiteten Version dieses Problem nicht mehr auftritt) und schenkte mir ein neues Visier (als kleine Entschädigung). Was soll ich sagen, er hatte recht. Ich bin mit dem Helm jetzt 10000 Kilometer gefahren, ohne die geringsten Probleme - aber ich weiß das jetzt zu schätzen. (Und ich habe in der rechten Tasche meiner Motorradjacke immer zwei Ersatzhalter, Schrauben und einen passenden Inbusschlüssel)

Fränzi

Hallo miteinander, es ist vollbracht!!

Am 02.02.2002 rollerte Gerry Mayr mit seinem KYMCO 250 ccm Roller in Konstanz, dem Ausgangspunkt seiner außergewöhnlichen Weltrekordreise ein. Nach nur 38 Tagen ist das Mittelmeer umrundet.

17100 km wurden dabei zurückgelegt, davon 14100 km auf der Straße.

Neben Frankreich, Spanien, Marokko, Italien, Tunesien, Lybien, Ägypten, Jordanien, Israel, Griechenland, Mazedonien, Jugoslawien, Kroatien, Slowenien, Österreich und der Schweiz,

war der Roller auch in den autonomen Provinzen Melilla und Monaco, sowie auf Zypern.

Unter 0049 (0) 171 530 89 32 bin ich jetzt wieder ständig zu erreichen.

Gerne stehe ich für Auskünfte über das Erlebte und Er-fahren zur Verfügung.

Euer Gerry

Den Reisebericht findet Ihr unter www.gerry-de.com /Abenteuer Mittelmeer/Der Reisebericht



Was es nicht alles gibt!!!

Auf der IMOT sah ich wie immer beim GÖTZ
Stand vorbei, denn, sind wir mal ehrlich, die „Hoppelei“ liegt jedem irgendwo im Blut!
Oder nicht??

Wie immer war es sehr Spaßig mit dem ALT-eingefleischten Standpersonal. So lernte ich auch „Ratz“ kennen. Ein echtes UNIKAT seines gleichen. Richtig nennt er sich natürlich Markus Laubis. Als man mir sagte „Ratz“ habe eine „etwas Umgebaute“ Moto Guzzi vor der Halle stehen, wurde ich Neugierig und lies mir mit Bobby zusammen, von Markus sein Bike zeigen! WOW!!! Weil ich aber der Meinung bin, „wer es selbst nicht gesehen hat, glaubt es mir sowieso nicht“, kam ich zu dem Entschluss es Euch Anhand ein paar Eindrucksvoller Bilder selbst zu zeigen! Da Markus ein „Pfundskerl“ ist, habe ich ihn gebeten das: was, wie und warum, selbst aufzuschreiben.

Es hat sich auf jeden Fall rentiert. Danke, Ratz!
Babs Berschneider

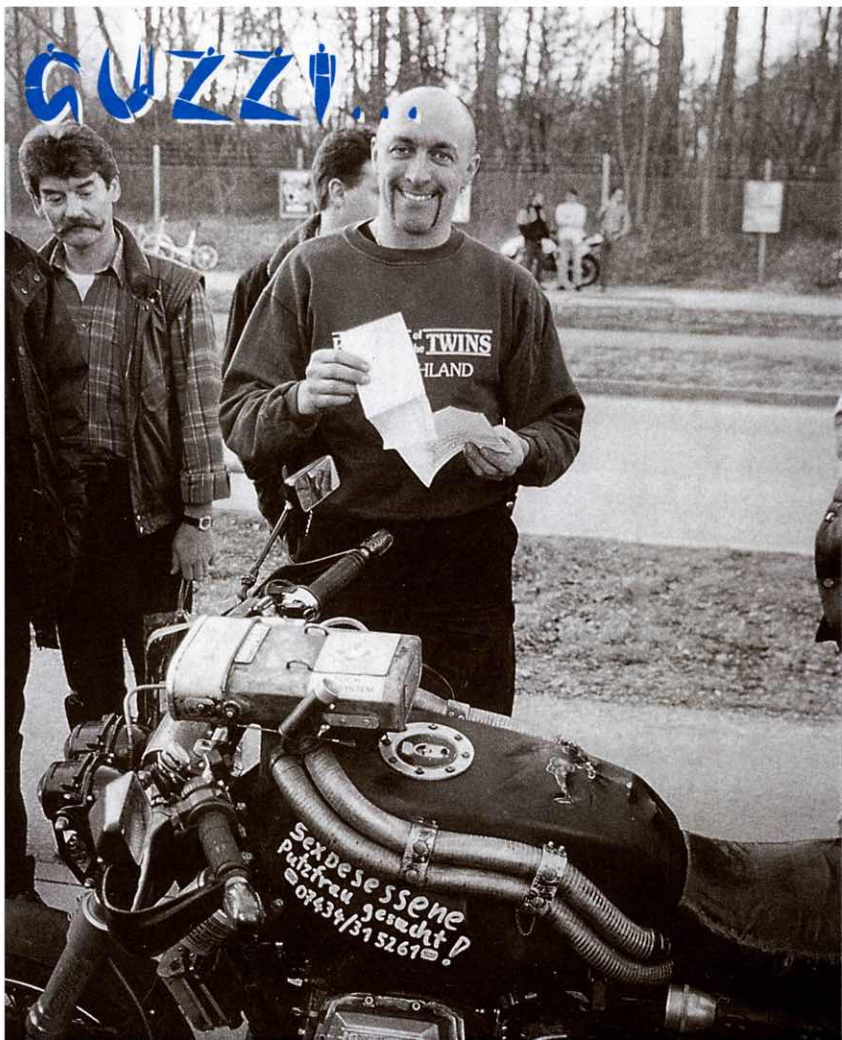


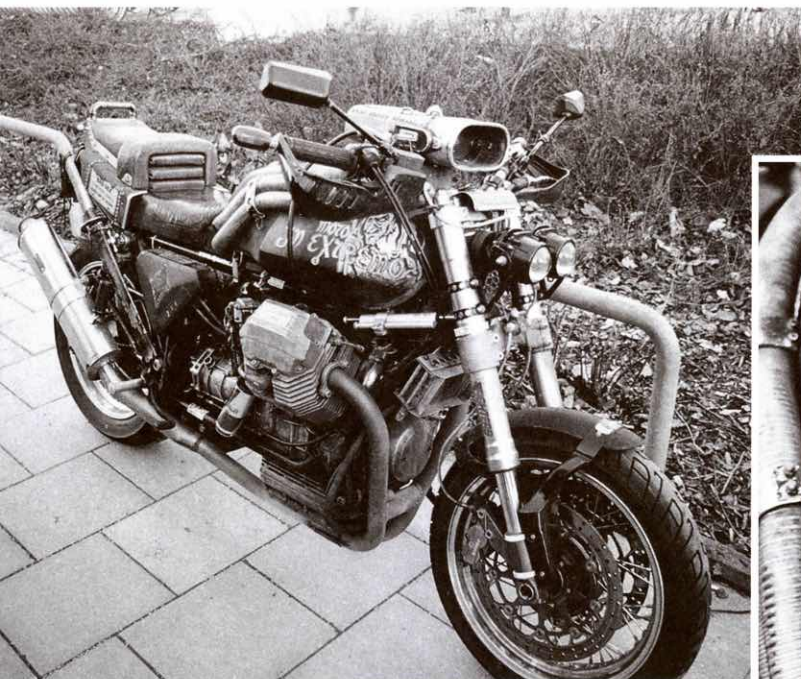
MEINE GUZZI...

...hab ich 1993 als original-restaurierte LM1 gekauft. Im Winter zerlegte ich sie, mit Harleytank und Schutzblech, sowie einem hohen T-Lenker und Federsitz dann wieder zusammengebaut.

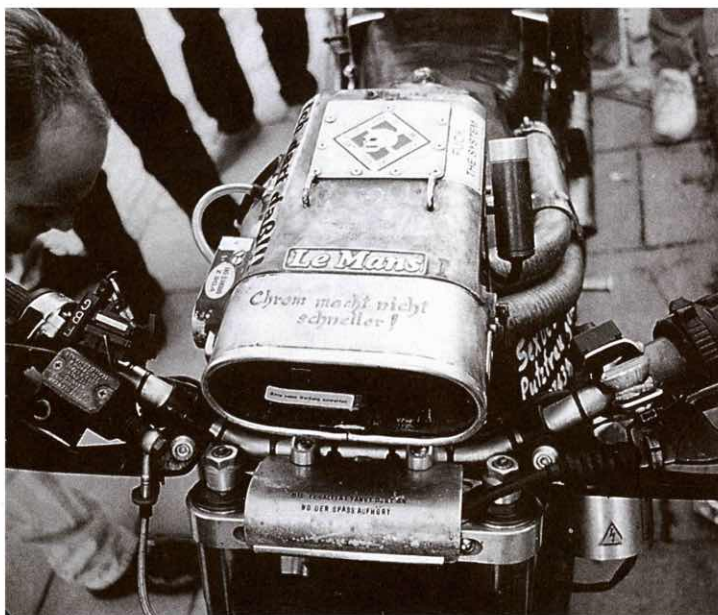
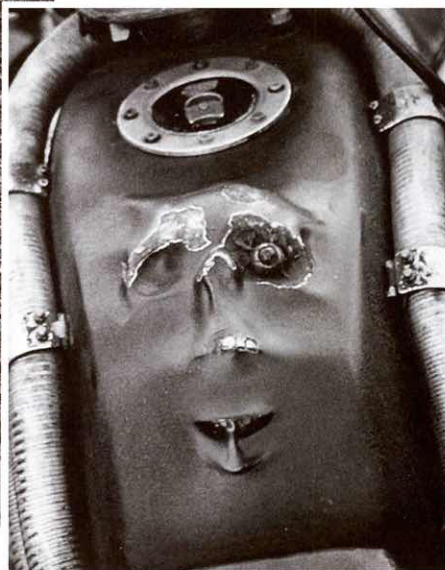
Ein Jahr später, nach dem fünften Lenkerumbau war ich dann auch beim TÜV bekannt.

Da meine Guzzi jedes Jahr anders aussah und etwas ein- oder ausgetragen wurde, hat sich wohl auch keiner gewundert als ich mit der Lufthutzenidee auftauchte. Das war so um 1998. Mein Bike war mittlerweile zu einer Art Streetfighter mutiert. Damals habe ich angefangen einen abgefahrenen Hinterreifen noch den Rest zu geben, be-



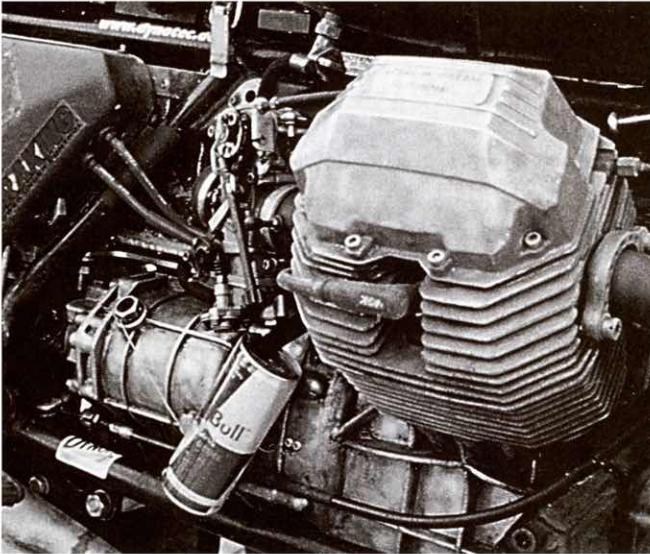


vor ein neuer drauf kam. So ein Bourmout kommt auch beim Publikum gut an (wenn man mal von den Brandflecken auf der Haut und den Klamotten durch heiße Gummiteile absieht...).



Aber, ein Luftgekühlter Motor braucht halt Bewegung zur Kühlung, da reicht es nicht wenn man sich bei Vollgas im 5. Gang nur im Kreis bewegt. Da kann es schon mal passieren, das ein Ventilsatz rausfällt und ein Kolben schmilzt. Nun bin ich aber älter, klüger und ärmer geworden und beim 3. Motor pass ich jetzt besser auf. Wenn etwas kaputt geht wird's ja nicht nur repariert – damit es wieder geht – da kommt noch gleich eine andere Nockenwelle, dann größere Ventile oder Kolben rein, wenn schon mal auf ist...

Mein jetziger Motor wurde von Dynatec bearbeitet. Die haben mir auch die Sache mit dem Druckausgleich zwischen Airbox und Schwimmerkammer erklärt. Sonst würde meine Lufthutze wahrscheinlich heute noch nicht funktionieren. Knapp über 100 PS, 117 Nm Drehmoment aus 1134 ccm Hubraum ziehen mächtig an den armen. Die Schwinge wurde im Stil der V11 mit



offenem Kardan umgebaut und mit einem Unterzug versehen. Die Mommentabstützung schaltet dabei die Lastwechselreaktion des Kardans aus.

Die Vordergabel stammt aus einer Ducati 916 und die 18 Zoll Räder hab ich durch 17 Zoll ausgetauscht. Der Auspuff wurde unter der Ölwanne verlegt. Dieser geht vor der Batterie, welche unter dem Getriebe hängt, auseinander und in Racingtöpfe die ich durch eingeschr. Einsätze TÜV-gerecht gemacht habe. Das selbst gebaute Heck mit Sitz werde ich dieses Jahr noch umändern oder neu machen. Das jetzige ist mir noch zu schwer und hat zu wenig Stauraum. Eigentlich würde mir die Guzzi mit kurzem Heck besser gefallen, aber ich brauche Platz für Werkzeug, Ersatzbirnen, Ersatzkupplung, Gaszüge und so Zeug halt.

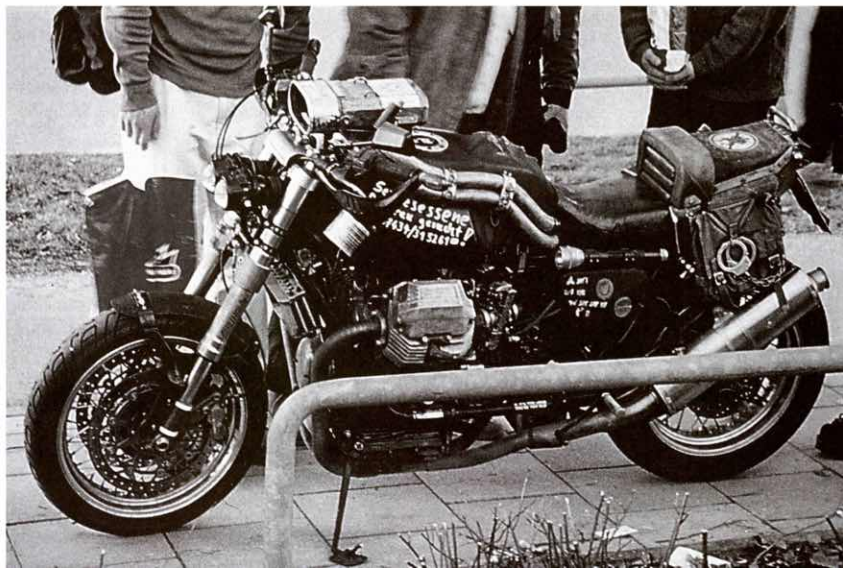
Der Beifahrersitz ist mir auch wichtig, genau wie Regenhose, eine Taschenlampe, eine Holzhacke, Handschellen und das angeschweißte Blech am Seitenständer. Manche sagen, das sei unnötiges Gewicht, aber ich sah das anders. Es könnte ja sein, dass ich wieder einmal so durch die Gegend fahre auf der Suche nach irgendwelchen Verkehrskontrollen, oder einfach nur um Leute zu erschrecken. Wenn ich

dann zufällig eine hübsche junge Frau mit Auto-panne an der Strasse treffe, kann ich mit meinem reichhaltigem Werkzeugsatz aushelfen.

Sollte ich die Karre nicht wieder in gang bekommen und es wird dunkel, kann ich die hübsche junge Frau mit meiner Taschenlampe losschicken um Holz zu suchen. Währenddessen kann ich die Regenhose ausbreiten und im Scheinwerferlicht meiner Guzzi neben der Strasse eine Feuerstelle errichten (fällt ja nicht um wegen dem Blech am Ständer). Das gesammelte Holz kann man mit der Hacke zurecht hauen und wenn's zwischen durch geregnet hat, werden die nassen Klamotten mit den Gaszügen über's Feuer zum trocknen aufgehängt. Mit den Handschellen würde mir sicher auch noch was einfallen, aber normalerweise nehme ich die um meinen Helm an's Motorrad zu ketten. Wenn dann bis zum Morgen keine Hilfe vorbei kommt, kann ich die hübsche junge Frau, dank meines Beifahrersitzes nach Hause fahren.

Ich hab also Nix an meiner Guzzi was unnötig wäre. Es ist übrigens auch KEIN RATBIKE wie manche meinen, auch wenn es auf den ersten Blick etwas vergammelt erscheint. Könnte an der Wahl meine s Lackes liegen. Der Schrumpellack gehört normalerweise auf den Motor nicht auf den Tank. Könnte auch am Wetter liegen. Immer wenn ich geputzt habe, regnet's wieder, also putze ich nicht mehr, dann regnet's vielleicht auch nicht. Nur die Felgen polier ich ab und zu wenn's mal schönes Wetter ist. Das dunkle Teil mit glänzenden Felgen, abends am Lagerfeuer sieht einfach gut aus.

Ratz





Der lange Weg zum Elefantentreffen!

Bedingt durch einen Motorradunfall wurde 1999 meine 17jährige Motorradkarriere abrupt unterbrochen! In den 17 Jahren auf zwei Rädern hatte ich es doch nicht einmal geschafft zum ET nach Solla zu fahren! Geplant des öfteren, aber immer kam etwas dazwischen, immer schien es etwas Wichtigeres zu geben! **SCHANDE über mich!**

Nun ja, erst einmal wurde ich für 1 ½ Jahre ins Bett und in den Rolli verbannt! Mein rechter Unterschenkel wurde durch eine Prothese ersetzt und ich musste neu Laufen lernen! Muskeln und Kondition aufbauen, aber das ging alles relativ schnell. Ich hatte ja ein Ziel -> so schnell wie möglich wieder den Wind um meine Nase spüren -> Motorrad fahren!

Mehrere Versuche auf zwei Rädern, mit den unterschiedlichsten Motorrädern, ließen mich verzweifeln! Bedingt durch den sehr kurzen Stumpf unter dem Knie, konnte ich mein Bein nicht genug anwinkeln, um die richtige Sitzposition zu bekommen! Dies wäre ja bestimmt durch entsprechende Umbauten zu bewältigen gewesen, aber das Gefühl eines kippenden Motorrades, in Verbindung mit der fehlenden Kraft des Oberschenkels diese Last zu halten, war einfach nur eklig... Dazu kommt, das durch den kurzen Stumpf ein seitlicher Halt nicht 100%

gegeben ist, etwas wackelig das Ganze! Auch war ich nie schnell genug mit meinem rechten Fuß auf der Erde! WAS TUN?

Na gut, dann fahre ich eben Gespann! Ich fand die Dinger ja schon immer irgendwie toll! Als immer optimistisch denkende Frau war ich der Meinung, dass das ja nicht so schwer sein kann! Hatte ja einige Kilometer auf zwei Rädern hinter mich gebracht! Da wusste ich noch nicht, dass all diese Kilometer auf zwei Rädern fürs Dreiradfahren gar nicht gut waren, ganz im Gegenteil!

Das habe ich aber dann ganz schnell gemerkt, OH JE!

Nun gut... Ein Freund eines Freundes hat zwei Gespanne... Der ist bestimmt so nett und lässt mich mal Probe fahren... „Der hat Ahnung“ sagt mein Freund! „Der hatte noch nie ein Auto, der fährt jetzt schon seit 20 Jahren...“ Na gut, dann fragen wir den mal! Echt super, alles kein Problem, auf geht's nach Gummersbach... Das war im April 2001!

Jörn (der Freund des Freundes) war klug genug, mich vorab den Leitfaden fürs Gespannfahren lesen zu lassen, dies in Verbindung mit unzähligen Telefonaten, E-mails und sonstigen Informationen haben dann verhindert, dass ich nicht direkt mit seinem BMW Gespann in der Wiese gelandet bin! Mit einer Engelsgeduld hat mir dieser Mann einen Einblick in diese Materie gegeben! Ich kann Euch sagen, beim geradeaus Fahren lenken zu müssen ist schon eine Sache für sich! Aber erst die Kurven... L

Na ja, es hat riesig Spaß gemacht, Jörn meinte ich hätte Talent! Ich werde dieses Wochenende nie in meinem Leben vergessen! Toll das es noch solchen Menschen gibt! Investiert ohne Ende Zeit, für eine ihm fremde Frau, um ihr einen Einblick zu gewähren! Er hat auch sofort seine Hilfe beim Kauf eines Gespannes angeboten! Bis heute gibt er mir wertvolle Tipps, er hat mir später noch mein Gespann umgebaut, damit ich besser klar komme!

Wieder zu Hause, schmerzte mein Rücken und mein Arzt teilte mir dann mit, dass ich wohl noch etwas warten muss mit der Gespannfahrerei! MENSCH! Da hab ich mich geärgert! Aber ok, muss halt sein! Meine Rückenmuskulatur war noch nicht gut genug für die Gespannfahrerei! Gib Gas Mädels, hab ich mir gesagt und getan!

Im Mai 2001 ist dann etwas passiert, dass ich den Entschluss gefasst habe -> Beim nächsten Elefantentreffen bist Du dabei!!!!!! Da hab ich noch mehr Gas gegeben!

Mit diesem Ziel vor Augen habe ich dann richtig losgelegt! Im Juli teilte mir dann mein Arzt mit, dass die Rückenmuskeln jetzt auf dem Weg der Besserung wären, das ich so langsam ans Gespannfahren denken könnte! Später hat er mir erzählt, dass er nicht damit gerechnet hat, dass ich so schnell ein Gespann finden, umbauen und fahren würde! Aber ich habe ihn beruhigt! Gibt es eine bessere Übung für den Rücken als Gespannfahren?

Auf geht's! Jetzt muss ein Gespann her! Ins Internet und Annoncen lesen! Hätte ja gerne ne Guzzi, aber schauen wir mal! Habe mir unzählige Gespanne angesehen, ich kenne fast alle Lidlparkplätze in ganz Deutschland, aber es war schrecklich! Leute ich kann Euch sagen, Gefährte gibt's -> lebensgefährlich! Und auch die Einstellung mancher Leute kann ich nicht so ganz nachvollziehen! Wenn ich dann gefragt habe, ob ich mal auf einem großen Platz Probe fahren könnte, haben doch wirklich manche gesagt: „Warum auf einem Platz, kannst doch auf der Straße fahren!“ Ich wusste mir keinen Rat! Jörn lag mit gebrochenem Kiefer im Krankenhaus und hatte wirklich andere Sorgen, ihn wollte ich nicht auch noch damit belasten!

Durchs Internet bin ich dann auf den BVDM gestoßen! Da ich einen Gespannfahrlehrgang mitmachen wollte, habe ich Horst-Werner Sassenhagen angerufen! Der hat mir dann auch super Tipps gegeben! Die



Nummer von Volker Riehs (Behindertenbeauftragter), sowie von Edmund Peikert! Von da an war alles ganz einfach! Herr Peikert hat mir klar und deutlich erklärt welche Eigenschaften ein Gespann für Anfänger haben muss! Klasse! Ich hätte mir genau das falsche gekauft! Und während er mir das alles erklärte, viel es wie Schuppen von meinen Augen, genau das was er mir alles erklärte, hatte ich mir doch schon einmal angesehen, ich dachte damals nur, die ist zu groß und zu schwer für einen Anfänger - > NEIN, laut Herrn Peikert war das genau richtig! Dann hat er mir noch ans Herz gelegt, kein Gespann mehr Probe zu fahren, das wäre zu gefährlich! Ich sollte die Gefährte schieben, wenn sich ein Gespann ohne großen Kraftaufwand leicht gerade aus schieben lässt, ist es ein gut gebautes Gespann!

Die California III, die war's doch wirklich! Die Guzzi, hoffentlich war die noch nicht verkauft! OK, ein wenig viel zu viel quitschgelb, aber an der Farbe sollte es ja nun wirklich nicht hängen! Habe am nächsten Tag dort angerufen! Und Bingo, war noch zu haben! Dann ging alles ganz schnell! Am Wochenende hin, SCHIEBETEST, bezahlen und direkt nach Herzogenrath zum Umbau der Bremse! Ein Freund (Quadfahrer) war so nett, sie für mich dort hin zu fahren!

Roland Herbig hat sie dann superschnell und supergut für mich umgebaut! Er erklärte mir dann, dass auch mein Führerschein „umgültig“ ist, wenn ich die Behinderung nicht eintragen lasse. OH NEIN, das darf doch nicht wahr sein! Aber er muss es ja wissen, er ist selbst querschnittgelähmt und fährt auch Gespann!

OK, Montag direkt zur Führerscheinstelle! Die Folgen dieses Schrittes kann und will ich hier nicht weiter erklären, nur soviel -> ich habe meinen neuen Führerschein noch immer nicht in meinen Händen! Jedoch ein amtliches Schreiben, was mir erlaubt zu fahren! Einen Tipp möchte ich hierzu noch geben, falls ihr auch einmal solch ein Problem habt:

Ruft zuerst Volker Riehs an, bevor ihr etwas in die Wege leitet!

Leider habe ich das nicht gemacht, ich habe ihn erst später angerufen! Er hat mir sehr geholfen und mir Mut gemacht!

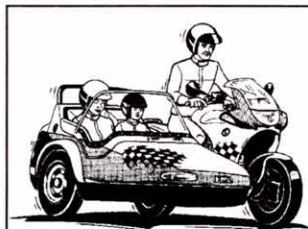
Na ja, nur soviel, ich musste noch einmal Fahrstunden nehmen, habe für Auto und Motorrad eine jeweils einstündige Fahrprobe gemacht und habe unzählige Stunden auf Ämtern verbracht! Eine Odyssee...

Mitte August haben wir dann die Lady (mein Gespann) in Herzogenrath abgeholt! Zu diesem Zeitpunkt hatte ich noch nicht oben erwähntes Schreiben, fahren zu dürfen, so was nenne ich seelische Grausamkeit, ABER das stellte sich im nachhinein, als gut heraus! Ich möchte nicht wissen, was mir zugestoßen wäre, wenn ich direkt drauflös gefahren wäre! Nun gut, Ruhe geben konnte ich denn auch nicht! Ein Freund von mir hat sie mir jeden Abend um 20:15 Uhr zum Lidlparkplatz gefahren, bis 22:00 Uhr konnte man dort täglich das Geblubber hören! Besswert hat sich niemand, die Anwohner haben sich wohl mit der überglücklichen Frau gefreut, die da übermütig ihre Runden drehte...

Freunde und Kumpel kamen mich dort besuchen, sie brachten oft Essen und Trinken mit und es war eigentlich eine ziemlich schöne Zeit! Alle haben sich mit mir gefreut und alle waren mindestens genau so glücklich wie ich, dass ich es wieder soweit geschafft hatte! Und ehrlich gesagt, ohne deren Hilfe, sowie der meiner Familie, hätte ich den Unfall nicht so gut und schnell verkraftet!

Aber beim Gespannfahren konnte mir Akeiner von ihnen helfen, haben alle „nur“ zwei Räder unter dem Hintern... Aber hierbei hat mir Horst-Werner Sassenhagen geholfen! Zum Gespannfahrlehrgang angemeldet hatte ich mich ja schon bei ihm und im Vorfeld hat er mich dann immer und immer wieder beruhigt! Das hatten sie schon ganz anderen beigebracht, so versicherte er mir immer und immer wieder! 1000 und 1 Frage musste er mir beantworten, ich möchte nicht wissen, was er zu diesem Zeitpunkt von mir gedacht hat! Aber auch er, eine Engelsgeduld! Bewundenswert!

Dazu kamen dann auch noch meine Probleme, wie komme ich außerhalb meines sozialen Umfeldes zurecht? Wie bewältige ich so alltägliche Dinge wie Duschen etc.! Ich war nach meinem Unfall nicht einmal von zu Hause weg! Ich wusste wirklich nicht, wie ich das hinbekommen sollte, aber auch hier hat Horst-Werner einfach alles geregelt! Mir war das alles einfach nur peinlich! In einer Jugendherberge so mindestens 7 Sonderwünsche äußern, klasse! Ich konnte mich nur schämen! Aber auch das war einfach alles nur ganz normal! Für Horst-Werner einfach kein Problem! „Wir bekommen das



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>

immer die beste Wahl!

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



schon hin“ und „wir bringen dir das schon bei“ versicherte er mir immer und immer wieder!

Ich habe ihm dann geglaubt und harpte der Dinge die da kommen! Zwei Tage bevor es nach Schloß Burg gehen sollte, bekam ich dann mein Schreiben, dass ich fahren darf! SUPI... Die Lady aus der Garage, meinen Freund ins Boot und auf geht's! Jetzt muss ich aber mal ganz dringend über die Straße fahren! In der Ortschaft ging alles noch ganz gut! Am Ortsschild mal am Gasgriff gezogen uuuuhhhii das ging aber gut... in eine Spurrille geraten, mich fürchterlich erschreckt, das Gas abrupt losgelassen, gebremst und auf ging's nach links Richtung Wiese! Im letzten Moment nach rechts gelenkt, wieder meine Spur gefunden, rechts ran gefahren. ZIGARETTE! Als ich wieder sprechen konnte, teilte ich meinem Mitfahrer mit, dass ich jetzt nicht mehr fahre! Der weigerte sich jedoch strikt, meine Lady zurück zur Garage zu fahren!

Eine zweite Zigarette, schweigend (absolut untypisch für mich)! Was tun? Gut, ich fahre die Lady in die Garage, und hole ihn dann mit dem Auto ab! Ich mache den Vorschlag und schwups sitzt dieser Mann in meinem Boot! Ohne Worte ziehe ich mich an, setze mich auf meine Guzzi und fahre mit höchstens 50 km/h Richtung Garage! Dort angekommen überredet er mich, ins Industriegebiet zu fahren! Komplette neue Straßen, und um mittlerweile 22:00 Uhr keine Menschenseele, kein Gegenverkehr! OK gesagt getan! UND DAS WAR GUT SO! Dort hat es dann wieder Spaß gemacht! Aber die Panik blieb!

Dann ging's nach Schloß Burg! Mein Freund hatte sich mit angemeldet und hat die Lady dann auch bis dort hin gefahren... Leute ich kann Euch sagen! Das hat ohne Ende Spaß gemacht! Ich hab richtig was gelernt! Und wie Horst-Werner versprochen hatte, alles kein Problem! Es konnte mich aber auch gar nichts aus der Ruhe bringen! Die Guzzi wollte nicht anspringen, meine Prothese wollte nicht halten, ALLES KEIN PROBLEM! Ein fehlender Duschhocker wurde durch eine umgedrehte Wasserkiste ersetzt, und die kaputte Kupplung der Lady wurde einfach ignoriert! Mein Wunsch, das feine PAN Gespann von Arndt mal fahren zu können wurde auch erfüllt (hier wussten wir

nun wirklich nicht wohin mit meinem Bein!) aber Arndt hat mal eben alles abgeschraubt, was da so im Weg war und auf ging's!

Das Wochenende hat mir dann so viel gebracht, dass ich es wirklich gewagt habe, von Schloß Burg bis nach Waldbröl (Überland!) zu fahren! UUUUhhhhh das war schön! Mein Selbstbewusstsein war soweit aufgebaut, dass ich gedacht habe „Vielleicht lerne ich es ja doch!“

Von da an, konnte man im Westerwald jeden Abend, bei jedem Wetter, ein Guzzigespann rumzuckeln sehen! Dadurch habe ich dann viele Gespannfahrer kennen gelernt! U.a. auch Burki! Selbst Guzzigespannfahrer und ein richtiger Schraubenkönig! Die Kupplung wurde repariert -> für mich ein Abenteuer! Unglaublich, man muss wirklich ein ganzes Motorrad in seine Einzelteile zerlegen, um die Kupplung zu reparieren! Während der vielen Stunden in seiner Garage habe ich mir dann fest vorgenommen mal nach Mandello zu fahren, um mal mit dem kleinen Italiener zu sprechen, der da das ganze Wasser in die Elektrostecker spritzt! SOWAS HAB ICH NOCH NICHT GESEHEN!!!!!!

So langsam war ich dann nicht mehr „alleine“ unterwegs! Andere Gespannfahrer schlossen sich mir an! Ich kann Euch sagen, Motorradfahrer sind schon nette Menschen, ABER GESPANNFÄHRER!!!!??? Hat den Jungs bestimmt nicht ganz so viel Spaß gemacht mit meinem extrem langsamen Tempo unterwegs zu sein, aber alle haben mir viel beigebracht!

Jörn verschob mein Boot noch um drei Zentimeter nach rechts, sodass ich mein Holzbein nicht mehr mit Gewalt (was nach ca. 100 km Fahrt immer Schmerzen verursachte) in den Rahmen drücken musste! Das, in Verbindung mit kleinen Änderungen an der Prothese, ließen mich so langsam sicher auf dem Gefährt sitzen!

Meine Handgelenke (besonders das rechte) meldete immer und immer wieder: „DIESER LENKER IST EINFACH NUR EINE ZUMUTUNG“ OK, der muss aber jetzt dringend gewechselt werden! Kann ja keine so große Sache sein! Mal wieder ein typischer Fall von DENKSTE! Bedingt durch den Bremsenumbau wollte aber auch wirklich gar

nichts passen! Aber Burki gibt ja nicht so schnell auf! Glücklicherweise! Jetzt hab ich einen ganz prima BMW Lenker! Die spöttischen Bemerkungen der BMW Fahrer: „Es sind schon mehr Leute über einen guten Lenker zu einem guten Motorrad gekommen...“ oder „wenigstens eine solides Teil an dem Gespann...“ ignoriere ich einfach! Das kann ich ganz gut!

Weiß auch nicht was die immer alle haben! Soll doch jeder fahren wo er Spaß dran hat! Ich sitze doch wirklich mit einer BMW Hose auf der Guzzi und die vertragen sich ganz gut! Meine Bremshebel sind übrigens von Kawasaki und bis jetzt wurde noch keine allergische Reaktion festgestellt! Verträgt sich alles ganz gut UND funktioniert! J

So langsam ging alles etwas besser! Moralische Unterstützung von Horst-Werner und Herrn Peikert ließen mich immer weiter und weiter machen! Aber das „ungute“ Gefühle beim Fahren wollte einfach nicht aufhören -> Spurrillen, Schlaglöcher, Straßenausbesserungen und kippende Kurven trieben mich in den Wahnsinn, und so eine richtige Windböe bringt mich ehrlich gesagt noch heute aus dem Konzept! ÄTZEND!

Ich weiß nicht mehr wer das damals zu mir gesagt hat, aber ich werde diesen Satz nie in meinem Leben vergessen:

„Wenn dein Hintern mal vergessen hat, dass er auf zwei Rädern gesessen hat, dann wird alles besser!“

Mensch, mein Hintern ist ziemlich starr-sinnig! Von wem wird er das wohl haben???????? Ich weiß nicht mehr warum und ich weiß auch nicht mehr wann er aufgegeben hat, mein Hintern, aber plötzlich hatte ich einfach nur noch Spaß an der ganzen Sache! Auf jeden Fall war ich Anfang November soweit, dass ich mal endlich meine Führerscheinangelegenheit aus der Welt schaffen wollte! Aber der Onkel beim TÜV fand das wohl zu easy! Er hat es dann geschafft den Termin immer und immer wieder zu verschieben und ich durfte dann am 14. Dezember endlich mein „Können“ unter



Beweis stellen! Freitags am 3. Adventswochenende zwischen all den Kaufwütigen eine Führerscheinprüfung zu machen ist nicht ohne! UND DAS WAR KALT AN DEM TAG!!!!!!

Eine wirklich gute Übung fürs Elefanten-treffen! Da habe ich gedacht: „da kannst du gar nicht hin fahren! Wenn dich schon zwei Stunden (mit An- und Abfahrt) so fertig machen...“ Aber so leicht gebe ich ja nicht auf! Von da an wurden dann all die neuen Gespannfahrerfreunde rein Kleidertechnisch genervt und ausgefragt! Dank Polo Koblenz war ich schon relativ gut ausgerüstet (vielen Dank für die Geduld! -> besonders beim Schuhe Kaufen) aber, ne gute Hose sowie div. Windschutzmaßnahmen, mussten nun doch noch her! Das ging alles relativ problemlos über die Bühne (Komisch! Ob meine Pechsträhne jetzt mal endlich zu ende ist?) Ich hab die ganzen Sachen auch ganz brav mitgenommen nach Loh! IM BOOT!

Ich habe dann Kontakt zu Petrus aufgenommen und erst einmal Schnee bestellt! Musste ja üben! Hat gut geklappt! Der Westerwald im Schnee ist schon ne tolle Sache, verursacht extreme Glücksgefühle! Kann nur noch übertroffen werden von -> MIT DEM GESPANN DURCH DEN VERSCHNEITEN WESTERWALD FAHREN!

Aber anstrengend! Nach nur ein paar Stunden fahrt war ich fix und fertig! Habe dann so Ende Januar um Frühlingswetter gebeten und hat ja so einigermaßen geklappt J

Tja Leute, über die Fahrt nach Solla am 31.01.2002 gibt es jetzt nicht mehr so viel zu berichten! Bin die 540 km im strahlenden Sonnenschein in 6,5 Std. gefahren! Meine Lady ist gelaufen wie ne Nähmaschine! Ich habe mir immer vorgestellt, wie sich Horst-Werner freuen wird, wenn ich da plötzlich vor ihm stehe und ihn überrasche! Der lebende Beweis seiner pädagogischen Fähigkeiten, dass er (und sein Team!) selbst extrem „kaputten“ Leuten das Gespannfahren beibringen kann! Das ist mir leider nicht gelungen! (da gab es doch eine fremde Frau auf diesem Platz, die musste doch da hoch laufen und mich verpetzen!)

VIelen DANK, BIRGIT!!!!!!!

Vielleicht kann sich jemand erinnern, als eine wild schreiende Frau „Ich hab's geschafft! Ich hab's wirklich geschafft... Unglaublich ich hab's doch ehrlich geschafft!“ auf den Platz gefahren kam! Haben mich auf jeden Fall einige Leute ziemlich komisch angesehen!

Na ja, jetzt wisst ihr warum ich mich so gefreut habe! Das war monatelange Arbeit! So Kleinigkeiten wie eine defekte Batterie, kaputte Zündkerzenstecker, krumme Befestigungsbolzen oder Abpolstern der Sitzbank (was sich immer alles als ein fürchterliches Problem herausstellte -> Nix lief einen gewohnten Weg!) will ich hier aus Zeitgründen erst gar nicht erzählen! (Aber Burki hat ja alles hin bekommen! Er ist halt ein echter Schatz!) SOGAR an eigenmächtig blinkende Kontrollleuchten habe ich mich gewöhnt:

„Is halt ne Guzzi!“

Auf jeden Fall hat sich Horst-Werner ohne Ende gefreut, das ich es geschafft habe! Und dank ihm habe ich dann am Sonntag morgen wirklich den Versuch gestartet diese Schlammherausforderung anzunehmen und meine Lady den Berg da hoch zu quälen! Und was soll ich sagen: „GESCHAFFT GESCHAFFT GESCHAFFT!!!!!!“ Natürlich, wie fast alle, mit der entsprechenden Schiebehilfen! DANKE JUNGSS!!!!

Ich habe mich richtig wohl gefühlt bei Euch! Ich habe es zu Fuß nicht alleine geschafft, den Schlammberg da hoch! KEIN PROBLEM! Alleine aus dem Zelt? Nicht möglich! KEIN PROBLEM!

Es ist ziemlich schwer ein „neues“ Leben zu beginnen, besonders, wenn man wie ich immer sehr selbständig und unabhängig gelebt hat! Ich musste vor allen Dingen lernen, um Hilfe zu fragen! Das ist nicht immer so einfach, aber unter BIKERN keine Frage -> kein falsches Mitleid, kein unnötiges Kümmern, keine Vorwürfe! Wo Not am Mann war wurde geholfen und ansonsten war die ganze Sache kein Thema!

Ich würde mir wünschen, dass das in meinem „Alltag“ auch so wäre!

Vielen Dank für ALLES!!!!!!

Marita

- **Türkei • Istrien • Elsass •**
- Tschechien • Slowakei •
- Südtirol • Trentino • Venetien •
- Toscana • Ostalpen • Schweiz •
- Oberitalienische Seen • Slowenien •
- Frankreich • Korsika • Schottland •
- Andalusien • Südostasien •
- Kreta • Thailand • Australien •

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 150,- EUR
9 Tage Slowakei und Rumänien, HP 900,- EUR
7 Tage Nordthailand Enduro nur 540,- EUR

Kostenlose Prospekte & Infos unter:
0911 / 28 78 505 • Fax: 0911 / 26 39 76

info@hit-motorradreisen.de

www.hit-motorradreisen.de

Gefunden von
Alexander „Biff“ Stiller

*Der Schrauber schafft,
der Hebel wächst,
es steigt die Kraft,
die Schraube ächzt.
Zu spät merkt erst die
großhirnrinde -
die Schraube trug ein
Linksgewinde.*

(von Alexander Stielau)



MOTORRADGESCHICHTEN

BABS – BAVARIA BIKE QUEEN

In alten Zeiten berichtete der gute ‚Klacks‘ über Motorräder und ihre wilden Treiber. Damals hat die fahrende Zunft meistens nur aus Männern bestanden. Heute hat sich das geändert und so möchte ich von einer fahrenden Frau erzählen und zwar von einer ganz besonderen:

Ich kannte mal eine die hieß Babs. Ich nenne sie heimlich die Bavaria Biker Queen, denn ihr Leben spielt sich rundum Bikes und Bayern ab. Bobby ihr Angetrauter ist natürlich auch Biker und die ‚Monster‘, wie sie ihren Nachwuchs selber nennt haben den Virus auch schon im Blut. Unsre Babs ist geladen mit Energie, interessiert sich für alles in der Welt und hat natürlich ihre eigenen Ansichten zu allem. Ihre Meinung tut sie kund und zwar offen, laut, bayrisch und für alle Welt zugänglich ob man’s nun will oder nicht. Von Berufes wegen ist sie Chefredakteurin der Zeitschrift eines Motorradfahrer – Verbandes, aber ihr Arbeitsfeld ist weitaus größer! Familien Oberhaupt, Kindererzieherin, Schrauberin, Hauseinrichterin, Karate-Schülerin und sie hat alles im Griff. Was ich mit ihr zu tun habe, wollt ihr wissen? Also erst mal natürlich meine Verehrung. Wäre ich nicht schon vergeben und hätte sie nicht schon ihren Bobby, würde ich vor ihr zerfließen wie Butter in der Sonne. So ein Multitalent gibt’s nicht zwei Mal auf Gottes Erden.

Damit ihr sie ein wenig kennenlernen könnt, lasse ich Euch an einem Telefonat mit ihr teilhaben. Ich hatte mal wieder einen Beitrag für ihre Zeitschrift verfasst und wollte nachhören ob er meiner Queen genehm wäre. Das Ergebnis war wie folgt:

„Redaktion Ber..... Guteeen Taag! Ach Du bischds, Du treulose Tomaate, kapitalistische! Schreibst jo nua noch gegen Bezoalung bei der anderen Zeitschrift! Leichter Schweiß bildete sich auf meiner Stirn und die Kehle wurde trocken und ich war um Worte verlegen.“

Aber um Worte brauchte ich mir keine Sorgen zumachen, denn nun erfuhr ich, dass sie, Bobby und die Monster in einen Hof umgezogen waren, deren 190 Quadratmeter Wohnfläche, sie nun einrichten müsse. Bobby wäre nun Dozent für EDV, was den Nachteile habe, dass die weiblichen Studentinnen die Frechheit besäßen, bei seinem Geburtstag vorbeizuschauen. Dies wiederum löste eine Ehekrise aus und sie drohte ihm, 6 Wochen durch Kanada zu fahren und ihn mit den Monstern alleine zu lassen. Dies habe ihn sofort wieder auf die rechte Bahn gebracht. Plötzlich konnte man eine Moto Guzzi im Hintergrund starten hören. Mit einem Schrei ließ sie den Telefonhörer fallen und ich konnte ihre pädagogischen Bemühungen, die lauthals in die bayrische Prärie hallten, vernehmen. Eines der Monster hatte die Guzzi gestartet! Als dieser Notstand beseitigt war, ergriff sie den Hörer und ich musste erfahren, dass bei der Jahreshauptversammlung des Verbandes sie jemand beleidigt hatte! Ich holte Luft um meiner Entrüstung Ausdruck zu geben, was mir aber nicht gelang, denn schon schoss die grausige Tat durch den Telefonhörer. Das verächtliche Mitglied habe ihr gesagt, sie wäre keine echte Bayerin, denn sie käme ja aus dem Allgäu! WAAAAAA-AAS????? Hat sie ihn angeheerscht. ‚Host in Ärdkuande g’schlofff? Dös Ollgeu is fuffzg Kilometer weg! Dammischer Ochsenhädl! Um sich solcher und ähnlicher Angriffe erwehren zu können geht sie in die Karate Schule, aber auch in der Doschu (Karate Schule) geht nicht alles mit rechten Dingen

zu. In einigen Wochen, so meinte sie sollte ein Obermeister aus Joaban (Japan) dort zu Besuch kommen. Ihr Sense (Lehrer) bat sie aber zu dieser Zeit nicht zu kommen, denn die Joaboaner würden ihren bayrischen Humor nicht verstehen können. Nun war unsere Babs wieder auf 180. Sie bat mich meinen Freund, der Japanisch spricht und dort lebt, doch bitte einen Beschwerde zu übersetzen, damit man hier mal Ordnung schaffen könne. ‚Babs‘, versucht ich einzuwerfen, aber ohne Erfolg. Aporpo Joaboan, sie liebe den süßen Pflaumenwein! Am liebsten den aus dem MINIMAL MARKT mit grün – goldenem Etikett und einer Gäscha (Gaisha) drauf. Da er leider nicht immer zu haben ist und ihre Freundin beim Minimal meint, sie bekomme erst nächstes Jahr wieder welchen, sollte mein Freund doch bitte gleich zwei Kisten rüber schicken. Ohne Luft zu holen kam ein inner – asiatischer Themenwechsel. ‚Der Chinese in Mainz woar sauguat gwesen, aber i hob kein Willkommens Pflaumenwein b’komme und bei dem in Schwoabing gib’t den imma!‘ ‚Babs Bitte! Aber wir waren schon beim nächsten Thema. Sie habe nun vor duach s’ G’ländä zu brättn, also Moto Cross a la Babs. Sie hätte sich noch a Modorrädl kauft! ‚Wos für äins?‘ Diese Frage sollte ich nun beantworten. Da die Queen eher auf was klassisches steht tippte ich auf eine XT 500, was mir das Glück des Tages einbrachte und zwar in Form eines Telefon – busserls. ‚Mangels ÄÄH-Storter können die Monster dös Modorrädl auch net stoart’n und so hob i a boa Joa Rua! Nun wischte ich mir den Schweiß von der Stirn, räusperte mich und wollte mit strenger Stimme einen weiteren Versuch machen den Redefluss zu unterbrechen, was misslang. Sie deutete mein Räuspern als angehende Erkältung und so erhielt ich Ratschläge zu Sofortmaßnahme. Diese wären auch bei ihrem Broweidär (Provider) nötig, denn dieser dammische Nädschäb (Netscape) baut nur Scheiss’ und so wären einige I-Mähls verschwunden. Bobby würde die schon Bescheid stossen und falls alles nicht hilft würden sie die Rechnung nicht bezahlen. Sie hätten



auch noch einen Anwalt als Rückendeckung und mit dessen Frau sei sie befreundet. Die Fraa is subber cool drauf und hot knall rodie (rote) Hoa (Haar): Diese Dame hätte schon Mal 6 Wochen in der kanadischen Wildnis verbracht, weil sie die Menschheit nicht mehr ertragen konnte. Ja und Fallschirmspringen tät sie auch! Sie habe Fotos gesehen und findet das super-cool und wolle dies nun auch machen, wenn etwas Geld in der Haushaltskasse übrig wäre oder jemand ihr einen Sprung zum Geburtstag schenken würde. Nein, nicht alleine! Man könne sich da vor den Bauch eines Lehrers schnallen lassen. Wenn der noch guat ausschauen dädd, könnte man dies als eine Gegenattacke, gegen Bobbies Studentinnen nutzen und so bräuchte sie nicht 6 Wochen nach Kanada

fahren! „BAAAABS!“ schrie ich nun völlig aufgelöst: „ICH HABE EINEN ARTIKEL FÜR DICH! WILLST DU IHN????“ OK, beruhig' Dich. Schick mer hold emaal Dein Schmarn per I-Mähl! Ja, ich weiss der „Browaidär“ würde sich hüten meine I-Mähl verschwinden zu lassen. Danke, Danke meine angebetete Queen, Du hast mich erhört!!

Ich bitte zu entschuldigen, wenn einige Details nicht ganz korrekt, oder in meiner Erinnerung verschwommen sind, aber ihr werdet sicher verstehen, dass nach einer solch' aufregenden Dreiviertel Stunde, meine Sinne etwas verwirrt waren. Auch bin ich des Bayrischen nicht mächtig und so sind meine Versuche es auf's Papier zu bringen stümperhaft. Spaß bei Seite, gäbe es unsere

Bavaria Bike Queen nicht, wäre die Zeitschrift des Verbandes trist, denn alle Leser werden bestätigen, dass unsere Redaktions-Nudel kein Blatt vor den Mund nimmt und ihren ganz persönlichen Stil hinterlässt!

Solltet ihr also Mal durch das bayrische Ländle fahren, euch ein Guzzi-Gespann mit Monstern entgegenkommen, eine XT 500 mit holder Weiblichkeit zum Sprung ansetzen sehen, oder eine Queen durch die Lüfte segeln sehen, dann habt ihr ein Erlebnis der besonderen Art gehabt. Eine Audienz mit der Bavaria Biker Queen!

Euer Chris, der kleine kapitalistische, damische, unwürdige Schreiberlings-Wurm
Copyright Christof Hillebrand 2002

Mein Lieber Chris,
selten habe ich so gelacht, auch wenn das „...-nicht alles“ so richtig ist und schon gar nicht alles in einem Gespräch vor kam. Aber dass jemand auf die Idee kommt, zu glauben dass die Nudel würdig ist über sie zu schreiben.....

DAS IST DER HAMMER!!!!

Vielen Dank noch, ich werd's mir merken (Grinns, Grinns!!!!)

Aber ansonschdn gez mer guat!!!! Danke!

Viele Grüße in die Burgund (- war'ds ner ab bis i wida fahrn ko! Dann zoag i der scho wo der Bardl an Moscht holt!) und vielen Dank für die Mühe die Du Dir immer mit der Ball-Hupe machst!!!

Babs Berschneider, Barilla de la ULK (oder saltomortale, oder einfach nur NUDEL)



Dankeschön,

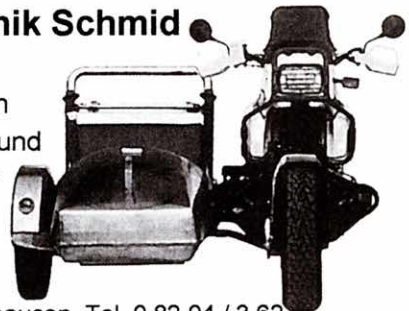
für Eure zahlreiche Teilnahme an dem Preisrätsel in der Dezemberausgabe der BallHupe. Die Bücher, sowie die Eintrittskarten waren „Rucki-Zucki“ weg!!! Zwar hatte ich mir so ganz Illusorisch vorgestellt: „Da kommt jetzt mein Post'ler mit ner riiliiiiies Kiste voll Lustiger Postkarten!“.... Aber wie schon gesagt, was bei mir eingegangen ist hat auch gereicht!! Mal sehen, vielleicht habe ich wieder etwas in der Juni-Ausgabe für Euch!

Tankrucksack oder etwas in der Art. Also, viel Glück beim nächsten mal!
Babs



Gespanntechnik Schmid

Seitenwagentanks
Vorderradschwinge
Gespannfahrwerke und
Feinabstimmung für
alle Motorräder



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

Reise ins Land des fauchenden Drachen

Viele BVDM-Mitglieder kennen den Bayerischen Wald nur als verschneites Wintermärchen auf der Fahrt zum Elefantentreffen im Hexenkessel von Loh. Schade eigentlich. Denn der Wald ist ein prima Ziel für Biker – günstige Anfahrtsmöglichkeiten, einsame, anspruchsvolle Straßen, preiswerte Unterkünfte und, er ist noch nicht so überlaufen. Vielleicht machen Euch nachfolgende Fotos und Text Lust auf dieses schöne Reiseziel.



Kurz hinter Regensburg hat die Monotonie der Autobahn endlich ein Ende. Wir fahren auf die B 15 ab. Schon nach wenigen Kilometern, in Regensburg, fängt der Spaß so richtig an. Eine kleine Straße führt direkt am Regen entlang, der sich in sanften Windungen dahinschlängelt. Immer wieder entdecken wir im Fluss kleine Inseln. Besonders beeindruckend sind die Steine, die

überall im Wasser liegen: in Jahrtausenden glattgeschliffen, mal riesig, mal nur kopfgroß. Das ganze Tal blüht: In den Gärten wachsen Blumen in allen Farben, sogar am Ufer des Regens stehen büschelweise wilde Blumen. Fast 30 Kilometer führt die Straße am Regen entlang. Immer wieder fahren wir an einladenden Biergärten vorbei, eigentlich ist das Tal für die Durchreise viel zu schön.

Wir bummeln weiter über kleine kurvige Straßen, erreichen schließlich die Stadt Furth im Wald. Nach zwei, drei Runden durch die Altstadt und über den wunderschönen Stadtplatz, suchen wir uns ein Zimmer – außerhalb der Ferienzeit kein Problem. Nach einer heißen Dusche und einem ausgiebigen Abendessen tauchen wir ins Mittelalter ein, in die lange Geschichte der Stadt Furth.

Es ist das Jahr 1431. Der Religionskrieg zwischen dem „Heiligen Römischen Reich“ und den „Ketzer und Frevlern“ ist voll im Gange. Das kaiserliche Heer ist zu einem Feldzug nach Böhmen aufgebrochen, um den wahren Glauben dorthin zu bringen. Doch es wird vernichtend geschlagen. Versprengte Haufen und einzelne Ritter flüchten ins Reich zurück, wo sie schließlich die Grenzstadt Furth erreichen. Doch dort lauern schon neue Gefahren:

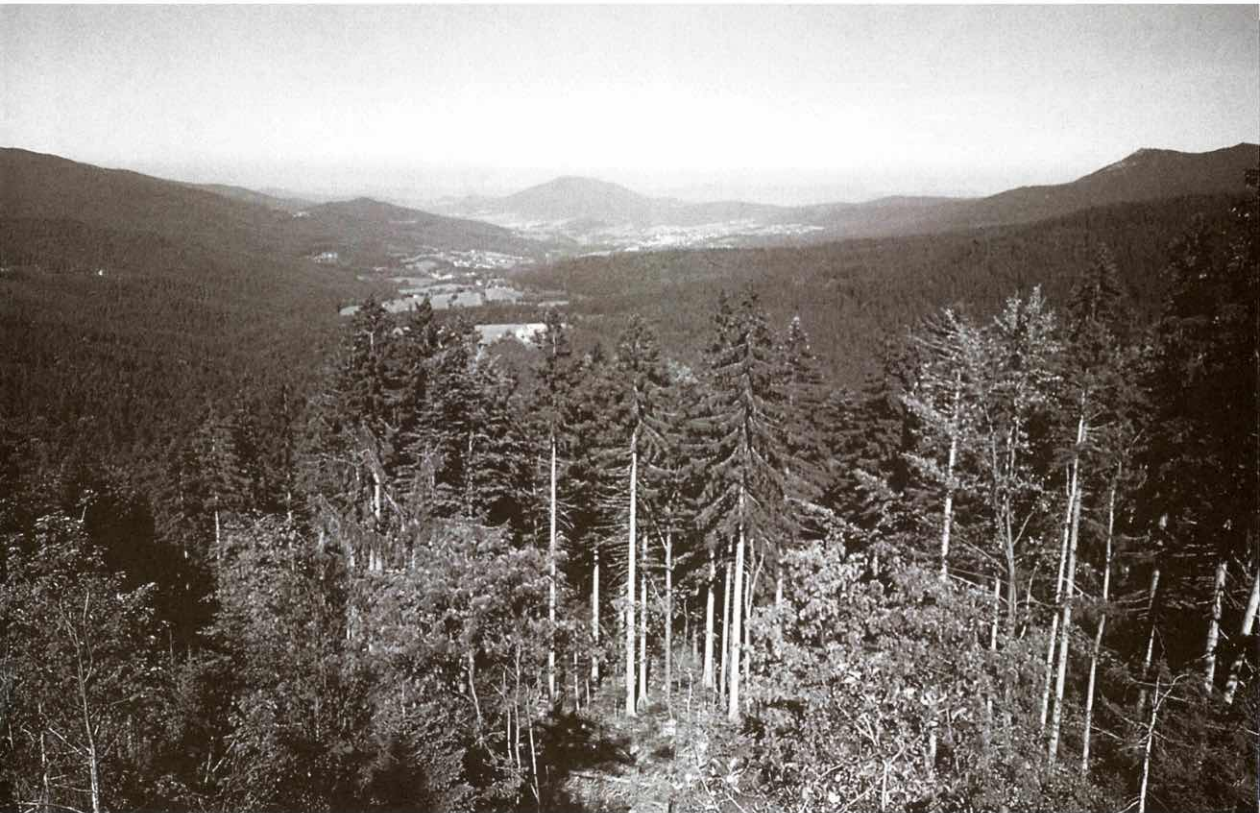
Das Volk zittert vor einem Furcht erregenden, Feuer speienden Drachen. Und niemand kann das Ungeheuer, das ständig neue Opfer fordert, bezwingen. Als die Verzweiflung am größten ist, beschließt eine schöne Jungfrau, sich zu opfern, um das Ungeheuer zu beseitigen. Im letzten Augenblick erscheint ein tapferer junger Mann, gewinnt den Kampf gegen das Ungeheuer und die Liebe der Schönen.

Das ist der Stoff, aus dem Deutschlands ältestes Volksschauspiel gemacht ist: der Further Drachenstich. Einmal im Jahr, für zehn Tage im August, verwandelt sich die verschlafene Stadt in ein einziges Volksfest. Auf dem Stadtplatz werden Tribünen aufgebaut, tonnenweise Sand herangekarrt, ganz Furth ist eine Bühne, die Further werden zu Schauspielern und Statisten, das Mittelalter lebt wieder auf.

Die Stars der Spiele sind die Jungfrau und der Ritter. „Jedes Kind träumt davon, einmal in eine der Rollen schlüpfen zu dürfen. Jedes Jahr ist ein anderes Paar dran“, sagt Bruno Sigmund, der dieses Jahr den Ritter spielte. „Am Wochenende haben die Kneipen rund um die Uhr auf, überall spielen Bands, die Stimmung ist irre“, sagt der 22-jährige Drachentöter, der für die Rolle eigens reiten lernen musste.

Auch das Opfer des edlen Ritters steht auf der Sympathieskala der Zehntausende, die jedes Jahr kommen, ganz oben: 18 m lang, 4 m breit und 3,50 m hoch – der Drache von Furth. Seit 1974 ist dieses Modell im Einsatz, Kaufpreis damals: 190000Euro. „Vier Mann sitzen drin, bewegen ihn mit Hilfe eines Gabelstaplers. Der Drache kann Feuer spucken, mit den Augen rollen, Flügel schlagen, brüllen, das Maul aufreißen und sogar bluten, wenn der Ritter ihm mit der Lanze den Rest gibt“, sagt Werner Dimpfl, einer von der Drachen-Besatzung.

Auch außerhalb der Festspiele ist in Furth Drachenzeit: Das Deutsche Drachendomuseum ist von Mai bis Mitte Oktober geöffnet (Dienstag bis Freitag 14 bis 18 Uhr, Samstag und Sonntag von 10 bis 13 Uhr). Zu sehen sind Exponate aus mehreren Jahrhunderten, die sich mit dem Fabelwesen beschäftigen.





Wir kurven auf namenlosen Straßen weiter nach Rötz. Es ist Mittag, der Hunger meldet sich. In einer Metzgerei kaufen wir ein kleines Picknick: vier Würstchen dick belegt, zwei Getränke – 4 Euro. Schön. Irgendwo kurz vor Cham setzen wir uns an einem See auf die Wiese, essen, trinken und machen ein Nickerchen in der Sonne.

Weiter geht's auf kleinen Straßen zur Burg Falkenstein. Die Straße führt steil durch den Ort hinauf auf die Burg. Nach einem kleinen Fußmarsch sind wir oben. Leider klappt es mit der Fernsicht nicht so recht – es ist ziemlich dunstig. Doch das Café entschädigt: Zwischen Efeu berankten Mauern liegt eine schattige Terrasse. Der Kaffee ist heiß, der Eierlikör-Kuchen frisch, der Ausblick wunderschön und still ist es auch – Herz, was willst du mehr? Motorrad fahren! Und das kann man hier wirklich. Wir fahren runter nach Saulburg, weiter nach Ascha:

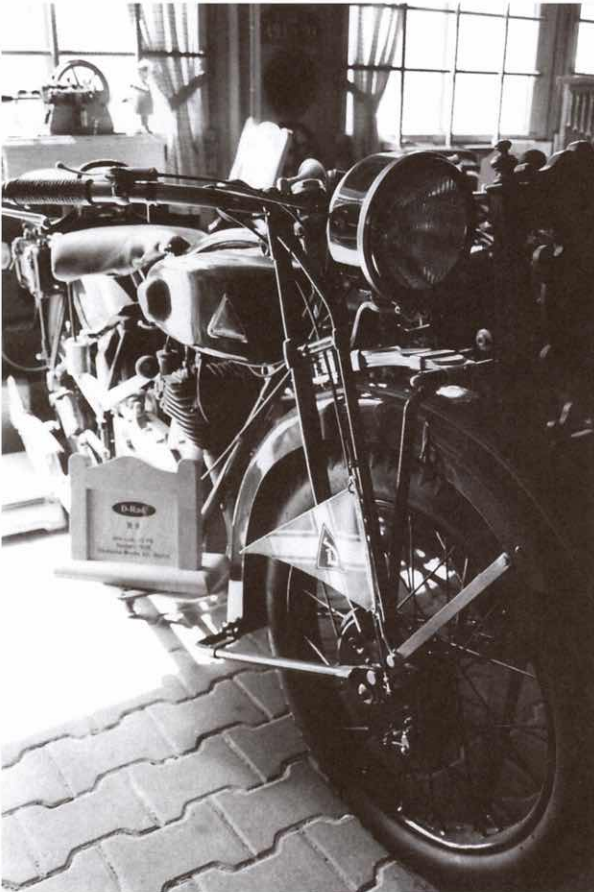
Klar, dass es auch den Hauptdarsteller der Festspiele zu sehen gibt: Er wohnt im Museum in einer Garage.

Nach soviel Geschichte, Geschichten und der ein oder anderen halben Bier (eine halbe Maß = 0,5 Liter; bestellen Sie in Bayern um Himmels willen kein halbes Bier!) mit dem Ritter fallen wir müde ins Bett. Am nächsten Morgen freuen wir uns auf die Landstraße. Der Wetterbericht verspricht nichts Gutes: Regen und Sonne sollen sich abwechseln, Temperaturen um 13 Grad. Trotzdem: Nach einem ausgiebigen Frühstück fahren wir Richtung tschechische Grenze. Die Straße nach Waldmünchen schlängelt sich in Kurven durch den Wald, führt bis auf rund 850 Meter hinauf. Immer wieder genießen wir die tollen Ausblicke auf die Hügel und Täler. Wir haben Glück: Vom angekündigten Regen ist nichts zu sehen, die Sonne scheint, es ist warm, aber schwül. Auf winzigen Straßen kurven wir an der Grenze entlang nach Tiefenbach. Dort begegnen wir schon wieder einem Drachen – dem Drachenturm an der Burg Treffelstein.



viele Kurven, Steigungen und Gefälle bis 15 Prozent, kaum Verkehr. In Ascha entdecken wir gleich an der Kreuzung einen Getränkemarkt. Wir sind durstig, doch es ist keiner da. An der Ladentür ist eine Klingel. Nach kurzer Zeit kommt ein älterer Mann angeschlurft, sperrt extra für uns auf, verkauft uns Getränke. Seine Hand, in die ich das Kleingeld zähle, ist hart und rissig wie ein altes Brett. Das Ergebnis jahrzehntelanger, schwerer körperlicher Arbeit. Der Getränkemarkt ist nur ein Nebenerwerb. Wir machen die Flaschen sofort auf, trinken sie noch im Hof. Inzwischen ist auch die Frau gekommen. Staunend steht das Ehepaar um unsere Mopeds herum. „Wir hatten früher auch ein Motorrad. Eine DKW“, erzählt die Frau. Das kurze, nette Gespräch, das sich ganz spontan ergeben hat, dauert eine Cola lang, dann fahren wir mit guten Wünschen versehen weiter.

Zwischen Steinburg und Neukirchen geht's ein Stück auf der Hauptstraße, dann biegen wir wieder auf eine Nebenstraße ab. Die Strecke



rauf nach St. Englmar (804 m hoch) ist schon fast wie im Hochgebirge: überall Wald, viele Kurven, sehr steil.

Wir machen noch einen Abstecher nach Kollnburg zum „Za Willi“. Der 68-jährige Willi Schmid besitzt eine Motorradsammlung bei sich zu Hause (Sedlhofer Straße 20, Tel.: 09942/2310). „Vor 30 Jahren fing's mit einer NSU an. Inzwischen habe ich rund 100 Motorräder und Mopeds. Adler, BMW, DKW, Horex, NSU – bis auf drei alle Zündapp-Typen, die je gebaut wurden“, sagt der ehemalige Schreiner. Er hat sie alle in mühevoller Kleinarbeit restauriert.

Es ist wirklich erstaunlich, was der Willi in all den Jahren zusammengetragen hat. Sogar ein fahrtüchtiges Holzmotorrad hat der leidenschaftliche Sammler und Bastler gemacht. Eintritt verlangt er nicht. „Wenn einer was gibt, ist's recht“, bescheidet



er knapp. Aber anmelden sollte man sich: „Ab und zu bin ich im Holz“, sagt Willi. Nachdem wir uns sattgesehen haben, fahren wir noch zur Kollnburg rauf (Durchfahrt verboten, aber der Wirt hat nichts dagegen, wenn man ihn fragt). Dort setzen wir uns noch ein bisschen in die Abendsonne, lassen den abwechslungsreichen Tag Revue passieren.

Text und Fotos: Alfred Müller

Aus Bayerischer Wald Motorrad-Reise von Alfred Müller, 112 Seiten, ca. 70 Farbbilder und Karten, ISBN 3-00-005990-3, 8,90 Euro. Das Buch gibt's, wie alle anderen Titel von unserem Verbandsmitglied Alfred Müller, über den BVDM. Wenn Du die Bücher über den Verband bestellst (per Internet www.bvdm.de, per Telefon oder Post) hilfst Du dem BVDM – denn ein Teil des Verkaufspreises fließt direkt in die Verbandskasse.

Michelin präsentiert Nachfolger des Pilot Race



K284 Z01H

Von der Supersport-WM in die Serie Vom ebenso langen wie starken Engagement des französischen Reifenherstellers Michelin im Motorrad-Spitzenrennsport profitiert auch die Serie. Aktuelles Beispiel ist der neue Motorradreifen Pilot Race, der mit seinem Vorgänger nur noch den Namen gemeinsam hat. Alle Erfahrungen, die der französische Reifenhersteller als Ausrüster der Werksteams von Honda in der Supersport 600-Weltmeisterschaft 2001 sammeln konnte, finden sich in diesem weiterentwickelten Reifenpaar wieder. Dass die Pneus schon in der Entwicklungsphase den Anforderungen dieser heiß umkämpften Rennklasse gerecht wurden, bei der bekanntlich mit Ausnahme von Regenrennen allein mit Straßen zugelassenen Rennreifen gefahren werden muss, zeigen die Erfolge. Mit mehreren Siegen und Pole Positions glänzten in der vergangenen Saison Kevin Curtain auf der Werks-Honda CBR 600 FS vom Team BKM und seine Kollegen. Wie der Vorgänger mit dem gleichen Namen ist auch der neue Michelin Pilot Race ein wirkliches „High end“-Produkt: er vereinigt das Machbare für einen Straßen zugelassenen Reifen an Trockengrip, Lenkpräzision und Kurvenstabilität. „Mit seinem weiterentwickelten Unterbau, besonders leistungsfähigen Materialien neuen Gummimischungen, einer neuen Kontur des Vorderreifens und den wirklich extrem reduzierten Profilleinschnitten kommt er dem Potenzial eines Slicks sehr nahe“, betont Reinhard Sucher von Michelin. Den Michelin-Ingenieuren ist es gelungen, neben verbesserten Kaltlauf-Eigenschaften auch die Aufwärmphase deutlich zu verkürzen. Und das, ohne an dem schon beim Vorgänger bekannt guten Heissgrip irgend welche Abstriche machen zu müssen. Der neue Pilot Race ist in drei Ausführungen zu haben: M2 und S2 als Medium- und Soft-Versionen sind ausschließlich für



Einsätze auf der Rennstrecke gedacht, der härtere Pilot Race H2 speziell für supersportlichen Straßeneinsatz und für die immer beliebter werdenden freien Trainings oder Hobbyrunden auf Rennstrecken. Die Versionen M2 und S2 besitzen zwar eine generelle Straßenzulassung, ihre maximal zugelassene Geschwindigkeit ist aber auf 270 und 240 km/h limitiert. Deshalb können sie, ähnlich den Produkten anderer Anbieter in diesem Segment, nicht auf deutschen Straßen eingesetzt werden. „Piloten in den nationalen Meisterschaften, die einen Reifen mit absoluter Rennstrecken-Performance über längere Distanzen und bestem Rundenzeiten-Potenzial für trockene Fahrbahnen und Temperaturen zwischen 15 und 30 Grad erwarten, sind mit dem Pilot Race M2 bestens bedient“, erläutert Sucher den breiten Einsatzzweck der neuen Reifen. Für niedrigere Temperaturen, glattere Beläge, kürzere Rennen oder Trainingsrunden ist der Pilot Race S2, der den bisherigen Pilot Race Soft ersetzt, die erste Wahl. Der Pilot Race H2 ist als super schneller Reifen mit der einfachen Handhabung und den Qualitäten eines Straßenreifens treffend beschrieben. Sehr sport-

lich orientierte Motorradfahrer werden nicht nur den Grip, die Geradeauslauf-Stabilität und den Komfort sowie die gegenüber dem Vorgängermodell veränderten Parameter in Sachen Kaltlauf/Warmfahrphase schätzen: Auch die Optik eines „Semi-Slicks“ mit gerade noch vier Prozent Negativprofil unterstreicht den sportlichen Auftritt und wird bei dieser Zielgruppe sehr geschätzt. Viel Entwicklungsarbeit wurde von Michelin in die neue Kontur des Vorderreifens mit zwei radialen Karkasslagen im 90 Grad-Winkel und zwei gekreuzten Schnittgürteln investiert: Die neue, spitzere Kontur ähnelt sehr dem Vorderrad-Slick, mit dem Ducati-Pilot Troy Bayliss 2001 die Superbike-Weltmeisterschaft gewann. Neben der größeren Auflagefläche in Schräglage sorgt die neue Kontur für verbessertes Einlenkverhalten und generell leichtfüßigeres Lenkverhalten. Reinhard Sucher: „Dass der Pilot ein noch besseres Gefühl für die Frontpartie bekommt und das Verhalten im Grenzbereich für ihn transparenter wird, ist ein besonders wichtiges Entwicklungsziel gewesen.“ Der Hinterradreifen bedient sich der bei Michelin optimierten Slick-Technologie. Eine Karkasslage radial

und ein endlos gewickelter Null-Grad-Gürtel mit zwei darüber liegenden Schnittgürteln sorgen für hohe Stabilität beim Herausbeschleunigen und einer ähnlich hohen Reaktivität wie die Grand Prix-Rennreifen aus dem Hause Michelin. Der Pilot Race wird in den folgenden Dimensionen lieferbar sein:

Vorderradreifen

110/70 ZR 17 (54W) PILOT RACE H2 F TL
120/60 ZR 17 (55W) PILOT RACE H2 F TL
120/70 ZR 17 (58W) PILOT RACE H2 F TL
120/70 ZR 17 58W PILOT RACE M2 F TL
120/70 ZR 17 58V PILOT RACE S2 F TL

Hinterradreifen

150/60 ZR 17 (66W) PILOT RACE H2 R TL
160/60 ZR 17 (69W) PILOT RACE H2 R TL
170/60 ZR 17 (72W) PILOT RACE H2 R TL
180/55 ZR 17 (73W) PILOT RACE H2 R TL
180/55 ZR 17 73W PILOT RACE M2 R TL
180/55 ZR 17 73V PILOT RACE S2 R TL
190/50 ZR 17 (73W) PILOT RACE H2 R TL
190/50 ZR 17 73W PILOT RACE M2 R TL

Rück- rufaktion Silver Wing' Kraft- stofftank

Offenbach. Im Rahmen laufender Kontrollmaßnahmen wurde festgestellt, dass bei den Fahrzeugen der Baureihe Silver Wing der Kraftstofftank durch Korrosion undicht werden kann.

Honda bittet daher alle Silver Wing-Halter, die ihr Fahrzeug vor dem 1.12.2001 erworben haben, einen Termin beim nächsten Honda-Vertragshändler zu vereinbaren. Die erforderlichen Arbeiten werden selbstverständlich kostenlos vor genommen.

Alle Fahrzeughalter, die diese Rückrufaktion betrifft, werden von Honda angeschrieben und informiert. Sollte im Einzelfall Unklarheit darüber herrschen, ob die Rückrufaktion auf das eigene Fahrzeug zutrifft, bittet Honda die Fahrzeughalter, sich an den nächsten Honda-Vertragshändler zu wenden.





Die Firmen

Paul Sageder, Fritz Heigl und IWAN-BIKES GmbH haben sich seit längerer Zeit durch eine intensive Zusammenarbeit angefreundet.

Es wurden gemeinsame Projekte durchgeführt, die gegenseitige Ergänzung optimiert und nun findet diese Verbindung ihre offizielle Bestätigung.

Ab sofort treten die 3 in der Szene bereits gut bekannten Firmen zusätzlich auf einer gemeinsamen Plattform auf:

Die Bayernconnection!

Gemeinsam sind wir stark!

Die Grundidee:

Jede Firma hat für sich selbst eine spezielle Palette an Produkten, Leistungen und Erfahrungen.

Paul Sageder hat sich einen guten Namen gemacht mit Ersatzteilen für MZ ETZ und TS, Zubehör und besondere Stücke aus DDR Zeiten. Kann Alles besorgen und hat sich fundiert in die Technik und Geschichte von MZ eingearbeitet.

Außerdem ist er Generalimporteur für INDY Sidecars.

Fritz Heigl ist seit Jahrzehnten bekannt als Gespannbauer, der seine eigenen Beiwägen baut und in der Rollerszene für Furore gesorgt hat mit seinen Chip und PickUp Seitenwägen, die Palette umfasst aber auch den Facet, den Karat und den Prismo.

Damit ist vom Roller bis zum Bigbike, vom kleinen Einsitzer bishin zum kompletten Zweisitzer jeder Wunsch realisierbar. Zusätzlich verbaut er auch fremde Seitenwägen

IWAN-BIKES (Dieter Zitzelsberger & Bernhard Peintner) ist eine feste Größe in der Szene, URAL & Co., Enfield Bullet und Diesel werden betreut und auch zum Gespann umgebaut, ergänzt durch sämtliches Zubehör. Eigene Entwicklungen, eigene Ideen und Zubehör bieten optimale Möglichkeiten. Als Vertragshändler für Moto Guzzi komplettiert sich das Angebot.



Die Aufgabe:

Die Zusammenarbeit intensivieren, die Synergien nutzen, die gemeinsamen Möglichkeiten erweitern, die einzelnen Bereiche ineinander übergehen lassen.

Das Ziel:

Erfüllung der Kundenwünsche - der Ausgesprochenen und der Unausgesprochenen! Ungewöhnliche Kombinationen und Neues zu ermöglichen.

Detaillösungen nach Wunsch, Anpassungen, spezielle Ausstattungen, Lackierungen, Airbrush, Verdecke, Verkleidungen, behindertengerechte Umbauten.

Hauptaspekt bleibt immer die möglichst preiswerte und praxisgerechte Lösung. Dabei steht das Low - Budget - Gespann im Mittelpunkt.



Das Ergebnis:

Erstes gemeinsames Bayernconnection - Projekt ist die Seitenwagenlinie SAHIB. Robuste Stahlblechseitenwagen auf stabilen Stahlrohrrahmen.

**Sachlich,
raffiniert,
preiswert.**

Tadellose Fahreigenschaften, großes Platzangebot, viele Ausstattungsmöglichkeiten. Optimal, funktional, anpassungsfähig.



Der Hintergrund:

Wir wollen für junge Familien das Gespannfahren erschwinglich machen!

Hierfür haben wir ein erstes, gemeinsames Projekt auf die Räder gestellt.



SAgeder, Heigl, Iwan Bikes : SAHIB !



Der Seitenwagen, der sich durch ein ausgezeichnetes Preis / Leistungsverhältnis auszeichnet, ohne auf üppiges Platzangebot für Passagiere und Gepäck zu verzichten!

Die SAHIB Seitenwagenlinie konzentriert sich auf das Wesentliche:

Sicherheit, Funktionalität, Komfort und Raumangebot.

Großdimensionierte nahtlose Präzisionsrohre bilden das Rückgrat des Fahrwerks.

Durch die Serienfertigung kann das Fahrwerk bei hoher Qualität zu günstigem Preis hergestellt werden.

Die konsequente Verwendung von Normteilen und Komponenten aus dem Kfz-Bereich senken die Kosten weiter.



Fahrwerk:

- Robust, äußerst stabil und sehr verwindungssteif
- hochwertiges Federbein, hydraulische und/oder mechanische Trommelbremse
- Autobereifung auf 13 Zoll Stahlfelge
- großzügig dimensionierte Schwingenlagerung in gekapselten Kugellagern für eine extrem lange Lebensdauer
- tiefer Schwerpunkt für sicheres Fahren

Varianten:

- 2 verschiedene Fahrwerksbreiten für eine große Auswahl an Booten
- eigenes Einsitzerboot aus Stahlblech : SAHIB Dromedar

klassische Form, bequemer Ein- und Ausstieg,

von außen zugänglicher Kofferraum mit abschließbarer Klappe

- eigener Zweisitzer aus Stahlblech: SAHIB Kamel mit echten 85 cm Sitzbreite,

zeitlos-sachliche Linienführung, dadurch vielfache Kombinationsmöglichkeiten

bequemer Ein- und Ausstieg

großer Kofferraum für das Familiengepäck mit abschließbarer Klappe für bequeme Beladung von außen

Staumöglichkeit unter dem Sitz für Kleinkram (Fläschchen, Taschentücher, Windeln, Landkarten, Proviant, Spielzeug)

Ausstattung und Zubehör für den Zweisitzerbeiwagen:

- Grundausstattung:

Lackierung in RAL-Farbe nach Wunsch

Sitzbezug aus wetterfestem Kunstleder

Windschild

Staubschutzdecke

- Zusatzausstattung gegen Aufpreis:

Innenverkleidung mit Teppich

Hochverdeck mit integriertem Überrollbügel

verchromte Gepäckträger für hinten, vorne und Kotflügel

Sicherheitsgurte

Sonderlackierungen

besondere Ausstattungen (Sitzbezug, Polsterung, Teppich, Leder...)

Voraussichtlicher Verkaufspreis für den Zweisitzer in der Grundausstattung:

unter 3500 Euro !!!



Hier sitzt der Fahrer trocken.....

Wie im Imot-Artikel von Babs bereits erwähnt, haben wir auf der Messe eine neue Gespannidee entdeckt.

Der C1-42 (for Two) von der Fa. Motek und BMW Ring in Roth mach aus diesem so umstrittenen Rollerkonzept eine richtige Show. Zu was Smart fahren, fragt man sich da, es geht weit schöner und der Aufmerksamkeit im Stadtverkehr kann man sich gewiss sein. Was für eine faszinierende Abwechslung für den Fahrer, nicht er sitzt im Nassen, ganz legal auch ohne Helm, sondern sein Passagier im Boot und der natürlich mit Helm. Es ist also ein reines Fun-Fahrzeug und überhaupt nicht zu vergleichen mit allem anderen was es in diesem Bereich gibt.

Allerdings gibt es auch hier ein paar Kleinigkeiten in der Zubehörausstattung

des Roadsterbeiwagens, die man gerne „in Kauf“ nimmt. erwähnenswert hierbei z.B. die Seitenwagenbremse, Sitzheizung für den Beiwagen, Kartenleseleuchte, oder den Sicherheitsgurt für den Beifahrer, der aber trotzdem einen Helm tragen muss, dafür gibt es natürlich im Zubehör wiederum ein Helmschloss. Der C1-42 kann mit oder ohne ABS geliefert werden. Ein ABS für den Seitenwagen gibt es leider nicht. Wer allerdings Spezialwünsche hat, wie z.B. eine Hundebox oder einen Kindersitz, dem stehen alle Türen offen. Ein Herz und immer offene Ohren haben die Erbauer für alles.

Sie arbeiten nicht nur sehr gerne für Individualisten, sie sind selbst welche.

Bobby



Restaurant · Biergarten · Saal
Zeltmöglichkeit · Gästezimmer
Motorradtouren · Tourenbegleitung

Route 66

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

Gespannfahrerlehrgang für Anfänger



Ja, es gibt sie noch, die
Anfänger, nicht jeder
der Motorrad fahren
kann, kann auch
gleichzeitig Gespann
fahren.

Doch die Praxis ist bei unserem
Lehrgang durch die Vielzahl und
Verschiedenheit der Gespanne
einmalig bei solchen Lehr-
gängen.

Unser nächster Lehrgang ist am
20. und
21. April 2002.

Unterlagen können Anschrift
angefordert werden bei:
BVHK e.V.

Dies wollen wir ändern!

Unser Lehrgang bietet dem Teil-
nehmer sehr viel Theorie in ver-
hältnismäßig kleinen Gruppen.
Es wird auf die Gefahr
hingewiesen und auf die Folgen
bei falscher Reaktion.

1. Vorsitzender
Falk Hartmann
Motorrad- und Beiwagen-
Service
Postfach 1254
55205 Ingelheim am Rhein
Tel.: 06132/2373
Fax: 06132/1874



Tortour mit Brunnhilde

Mit der Zeit arrangierte ich mich mit den Eigenheiten von Brunhilde. Ich ließ ihr einfach keine Freiheiten mehr. Manchmal muckte sie zwar noch auf, aber das, glaube ich, war nur ihr weiblicher Eigensinn. Was wäre besser, als sie einmal auf große Fahrt mitzunehmen, nicht immer nur im Landkreis rumzufahren. Gesagt getan. Es war zu Ostern 1975, 200 Meilen von Imola. Das währ's. Also am Karfreitag aufgerodelt und ab durch die Mitte. Noch kurz in den Verkehrsfunk von B3 reingehört. Am Brenner war eine Lawine abgegangen und hat den ganzen Pass blockiert. Nix gewiss weiß man nicht. Also erst einmal hin fahren. Mit dem Motorrad kommt man normalerweise immer irgendwie durch. Brenner Bundesstraße ca. 1/2 m Schnee und mit liegen gebliebenen Autos zugedeparkt, so daß auch die Schneeräumer nicht mehr durchkamen. Irgendwann stand ich oben vor der Lawine und ein freundlicher Carabinieri ließ keinen rüber über die Schneemassen. Alles wieder zurück, über Innsbruck und Landeck zum Reschenpass. Das war der einzige freie Übergang, entsprechend hoch war das Verkehrsaufkommen. Eine einzige stehende Autoschlange von Meran bis Landeck. Südwärts gings ganz gut voran. Brunhilde brummte zufrieden dahin. Am Grenzübergang Reschen ließ ein Grenzer 2 LKW vor mir auf die Strecke und ein Überholen war unmöglich. Durch die geparkten Autos auf der Gegenfahrbahn fuhren die LKW sehr langsam. Irgendwann bekommst du einen dicken Hals so mit 20 bis 30 km/h. Bei Schlanders gibt es eine weit geschwungene Serpentine. Die Möglichkeit! Rechts runter auf die Wiese

und abkürzen! Schön verschneit und zugeweht übersah ich einen kleinen Graben. Bums! Ich rappelte mich wieder hoch, der Motor lief noch, aufgesessen und weiter. Die LKW waren hinter mir. Uff! Doch was war das? Mein Reservekanister hing gerade noch am Expander mit dem ich ihn auf dem Gepäck befestigt hatte. Aber jetzt war er Anhänger.

Bloß nicht anhalten. Irgendwann war er durchgeschliffen und ich hängte ihn ab. Da es inzwischen schon sehr spät geworden war, beschloß ich erst einmal ein Quartier aufzusuchen und am Morgen weiterzufahren. Bei einer befreundeten Familie in Prissian blieb ich erst einmal. In der Nacht ging die Welt unter. Blitz und Donner wie ich es vorher noch nie erlebte. Es goß aus Kübeln.

Aufstehen um 5.00 Uhr. Ich wollte

ja zum Start in Imola sein. In der Frühe regnete es nicht mehr so schlimm. Also ab ins Tal nach Nals. SCHRECK!!!

Nach ca. 1 Km plötzlich keine

Strasse mehr. Auf 10m total

weggeschwemmt.

Erst mal beruhigen, dann umdrehen und über den Gampenpass nach Lana.

Das ging.

Jede Menge

Muren quer zur Straße. Hier war Brunni in ihrem Element. Endlich auf der Straße von Bozen nach Meran. An der Einmündung zur SS10 ist eine Unterführung und in dieser stand das Wasser fast 1m hoch. Dämmerung, beschlagenes Visier, Kopfsteinpflaster, Regen,

Morgnmuff. Der Übergang vom Pflaster zum Wasser war nicht zu sehen. WUSCH!!! Vollbad! Beinahe ersoffen.

Endlich stand ich wieder auf den Beinen und suchte Brunhilde. 5m weiter ragte ein Gasgriff aus dem Wasser, so wie ein Ertrinkender die Hand hochstreckt. Brunni aufgehoben und rausgeschoben. Irgendwie war ich jetzt doch leicht angefrissen. Patschnass bis auf die Haut. Erstmal Stiefel auslehren.

Wenn sie jetzt anspringt fahre ich weiter, wenn nicht :

Eisenbahn und nach Hause. Kerzenstecker trocknen und Schwimmerkammer ausleeren. Kick kick derengdengdeng, braves Mädchen! Sie pumpt noch 5 min. Wasser aus dem Auspuff. Das wars. Weiter. 1 Stunde bis Verona. Mittlerweile ist es 9 Uhr. Von einem Km zum nächsten hört der Regen auf und die Sonne knallt vom Himme. 25- 30 Grad. Ettlliche Km später bin ich wieder leidlich trocken und das Fahren macht wieder richtig Spaß. Gegen Mittag bin ich dann in Imola. Ich mußte Brunni abstellen, weil die Zufahrten schon gesperrt waren und tausende Fußgänger unterwegs waren. Also absatteln und ab zur Rennstrecke. Auf der Tribüne hörte ich hinter mir bayerische Laute. Ein Motorradclub aus Bad Tölz lud mich ein bei Ihnen zu übernachten, da mein Schlafsack immer noch pritschnass war. Nach Rennende holte ich meine Brunhilde und wollte zu den Tölzern. Der Stadtpark war gut gefüllt mit Zelten. Das machte es etwas schwierig, speziell mit der 360er ist es nicht ganz einfach im Trialstil um die ganzen Zeltschnüre herumzuzirkeln. Und so kam es wie es kommen musste.

Etwas zu untertourig und patschpeng änderte sie die Drehrichtung des Motors und ich fuhr rückwärts in ein Zelt. Dieses wickelte sich schön stramm um das Hinterrad mitsamt den Haringen. Gott sei Dank war es leer. Das war anscheinend die Rache von Brunhilde für angetanes Unbill. Beim Abendessen im nahegelegenen Ristorante beglich ich dann meine Schulden gegenüber den nun obdachlosen Zeltbesitzern und meine Geschichte über die Anfahrt nach Imola machte die Runde. Die Heimfahrt am Montag verlief problemlos.

Das wa so ein Wochenende an das man sich noch lange erinnert und das man seinen Enkeln erzählt.

Fritz





ADRESSEN – TERMINE – ANSPRECHPARTNER

BVDM- Stammtisch: jeden Donnerstag ab 19.00 Uhr in der Kleingartenanlage „Silberlinge“, 12437 Berlin. Weitere Infos gibt's beim BVDM- Regionalbüro Berlin, Wolfgang Schäfer, Lindhorstweg 37, 12487 Berlin, Tel.: 0173/ 2301152

Frauen-Motorrad-Treffen im schönen Vogelsberg
Termin: 14.-16.06.02 Info bei Birgit b.herz@gmx.net

2 Motorradweihe im Oldenburger Land -Landkreis Cloppenburg am Sonntag , 07.04.02 Garrel's Vikar, Michael Kenkel und der Motorradclub -Total Revelations- laden nach Garrel ein.

Das Regionalbüro Bayern West macht wieder eine Spazierfahrt zum Kaffeetrinken in einem Bauerndorf-museum und je nach Lust und Laune einen Einfall in ein Oldtimermuseum. Die Fahrt dauert einen ganzen Tag. Außerdem ist am verlängerten Wochenende 15. - 18. August (Maria Himmelfahrt) ein Ausflug in die Schweiz zu Käsefondue und Wandern und Baden und Mopedfahren geplant. Anfragen und Anmeldungen bei Ingrid 089/7212279 oder Ingrid.Crha@bvdm.de

12. - 14. July 2002
28. Internationales Motorradtreffen in Steyr - Ober-österreich „AUSTRIA MEETING „
40 KM south of The Country Capitol Linz best to reach: Autobahn Salzburg - Vienna outlet Steyr / Enns above The road B 115 to south 20 KM to Steyr. Camping for one week free. Different events all The days. Infos and Organizer: 1. Motor-Sport-Club Steyr A- 4400 Steyr - Austria. Chairman: Hugo Brandstetter
Tel. / Fax. +43 (0) 7252 46107
Email: msc.steyr@aon.at
Website: <http://members.aon.at/msc.steyr>

Norbert Blank präsentiert: Länder - Menschen - Abenteuer

Erleben Sie an nur einem Nachmittag drei international preisgekrönte Diashows auf Großleinwand: Die Referenten berichten von spannenden Begegnungen mit fremden Kulturen und Menschen, packenden Abenteuern und einzigartigen Landschaften. Lassen Sie sich in die Bilderwelt faszinierender Reiseziele entführen und informieren Sie sich neben den Vorträgen zu aktuellen Themen aus dem Bereich Reise- und Abenteuer :

17.3.2002 in Bamberg, Cafe Haas Säle, Obere Sandstrasse 7
Diashows:

14.00 h: „IM BANNE DER WILDNIS“: Ein Leicavisions-Dia-Erlebnis von Hans Thurner in Panoramatechnik auf 12 Meter Leinwandbreite. Kanada: Einen Sommer lang mit dem Kanu unterwegs in den Yukon-Territorien, Alaska: Unter der Mitternachtssonne auf dem Mount Mc. Kinley, dem kältesten Berg der Erde

16.30 h: „TRANS - SAHARA“, Der preisgekrönte Diavortrag von Josef Pichler. Eine Motorradreise durch die größte Wüste der Erde. Im Alleingang 10.000 km durch Libyen, Algerien und den Niger: Endlose Weite, einsame Pisten, einzigartige Landschaften

19.00 h: „EIN JAHR – DREI RÄDER“, Norbert Blank: Abenteuer Mittel- und Südamerika (ausgezeichnet als bester Abenteuer-Vortrag beim „el-mundo“ - Festival 1999). Zu zweit auf dem Motorrad-Gespann durch ganz Mittel- und Südamerika. Eine 365 Tagereise der Kontraste und der Begegnungen:

Faszinierende Menschen und Kulturen, karibische Strände, die Gipfel der Anden, tropischer Regenwald.

Ab 13.00 h , Ausstellungen und Infos: Genießen Sie an der Bar eine kurze Erfrischung und informieren Sie sich rund um den Vortragssaal bei unseren Partnern: Reisebüro Schiele, Hübscher Buch & Medienhaus, Der Radladen, Fit for Travel, Fotoausstellung der Lichtwerkstatt Bamberg zum Thema „Neue Horizonte“

Einzel-Vortrag: 7.- Euro

Event-Paß: 16.- Euro (gültig für alle drei Diashows)

Vorverkauf und Kartenreservierung:

BVD Kartenservice, Lange Strasse 22, Tel: 0951 - 98 08 220

Reisebüro Schiele, Lange Strasse 2: Tel: 0951 - 98686 - 0

online Reservierung: www.live-club.de

Rahmenprogramm (Ausstellungen, Präsentationen, Infostände): freier Eintritt
Mehr Infos unter : <http://www.bilder-botschaften.de>

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 redaktionellen Bearbeitung einverstanden. (Adressierten und frankierten Briefumschlag für die Rücksendung beilegen!)

Namentlich gekennzeichnete Artikel, sowie alle Anzeigen, geben die Meinung des Verfassers und nicht die

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

**Redaktionsschluss
für die
BALLHUPE 2/02
4. Mai
2002**

Gespannfahrerlehrgang
für Anfänger
und Fortgeschrittene
von EXTREM
Fortgeschrittenen
PROFI's:

06. und 07. APRIL
Preis: 150.-EURO

Am Besten mit
Eigengespann, Leih-
gespanne stehen zur
NOT zur Verfügung.

Anmeldung bei Fritz
Heigl Tel.:
08092/853139
oder IWAN BIKES
Tel.: 08166/5520



In der nächsten
BallHupe
erwartet Euch:

„Lasst Euch mal überraschen, Versprechen
werd ich gar nichts! Tragt selbst einmal zum
gelingen der BallHupe bei, lasst Euch etwas
einfallen und schreibt mir!“

Babs B.



Mein Hotel...

MINOTEL Deutschland

Internationaler
Verbund
mittelständischer
privater
Komforthotels

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 zusammenge-
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.

Hot-Line: 0180-5-646683

MINOTEL DEUTSCHLAND · Konrad-Adenauer-Str. 14 · 85221 Dachau
Telefon 0180-5-646683 · Fax 089/184416 · www.minotel.de · info@minotel.de



MOTEK
ZWEI & DREIRADTECHNIK

*Anßergewöhnliche Lösungen
und Sonderanfertigungen*

Wir fertigen und liefern für Sie:

- Schwinggabeln
- Räder
- Hilfsrahmen
- Seitenwagenfahrwerke
- Boote
- Anschlußteile
- Anhängerkupplungen
- Federbeine

KAWASAKI VN 800 mit CLASSIC



**Montage aller lieferbaren
Seitenwagen**

Eigene Produktlinie:

BOBBY - der Klassiker
BOB - als komfortabler Roadster oder
familienfreundlicher Zweitsitzer
TWISTER - Kompromiss in Design und Sportlichkeit
ENDURO - Seitenwagen in verschiedenen Ausführungen
CLASSIC - Seitenwagen mit modernem Fahrwerk

*Träumen Sie nicht länger von
Ihrem Wunschgespann, lassen
Sie Ihren Traum wahr werden!
Jetzt anrufen und Informieren!*

Volkmann Prietz · Zeppelinstr. 46
Gewerbegebiet Fünfteilholz
91187 Röttenbach
Telefon 09172 / 66 91 71
Telefax 09172 / 66 91 72
e-mail: motek@t-online.de

www.motek-sidecars.de

Alle unsere Seitenwagen und Fahrwerke
als Basissätze für Selbstbauer

Schwinggabeln als Basissatz
MICRON - Bremsleistungsgerät

Vordruck-
Sonderanfertigungen

BVDM

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Mehr Freiheit für Dich

Wir setzen uns für Euch ein (z.B.):

gegen Straßensperrungen
gegen Reifenbindungen
gegen Lärmuntersuchungen
... für mehr Gerechtigkeit !



Die Interessenvertretung aller Motorradfahrer

☐ MITGLIEDSCHAFT

☐ SCHNUPPERMITGLIEDSCHAFT

Mitgliedsnummer
(wird vom BVDM ausgefüllt)

--	--	--	--	--	--	--	--

Name / Vorname

Straße / Postfach

PLZ / Wohnort

Motorradclub

BVDM - Verein:

☐ Ja / ☐ Nein

Ehepartner

von Mitglied

☐

Nationalität

Geb.- Datum

Beruf

Ort

Datum

Unterschrift*

Für Rückfragen und
weitere Informationen
wende Dich bitte
an unsere Geschäftsstelle

BVDM
Geschäftsstelle
Carl-Zeiss-Straße 8
55129 Mainz

Tel.: 0 61 31 / 50 32 80

Fax: 0 61 31 / 50 32 81

Öffnungszeiten:

Mo., Di., Mi. 8:00 - 16:30

Do. 8:00 - 17:30

Fr. 8:00 - 14:00

Mittagspause 12:00 - 12:30

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit einverstanden, daß der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. den von mir laut Beschluss der Hauptversammlung zu zahlenden Jahresbeitrag von meinem Konto Nr. _____ BLZ: _____

bei _____ mittels Einzugsbeleg abbuchen lässt.

Name: _____ Vorname: _____

Mitgliedsnummer (falls bekannt): _____

Ort _____ Datum _____

Unterschrift*: _____

* bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters