



# BALLHUPE



Rechtsecke

Reise **Afrika**

Reise **Provence**

**Leserbrieft**

**Politik**

**Preisausschreiben**



Liebe Motorradfreunde,

in den letzten Monaten gingen einige Meldungen durch die Motorradpresse, die bei uns Motorradfahrern starke Empörung hervorriefen und das nicht nur in Deutschland, sondern in vielen europäischen Nachbarländern. Seit dem 01. Juli 2002 war in Österreich vorgeschrieben, daß Kinder unter 12 Jahre auf Motorrad, im Seitenwagen oder auf Trikes nicht mehr mitfahren dürfen. Diese Regelung konnte keiner so richtig nachvollziehen und es wurde von verschiedenen Institutionen und Motorradfahrerverbänden an die Regierung Österreichs herangetreten, diese nicht gerechtfertigte Regelung zu korrigieren. In einem Schreiben des Bundesministers Dr. Wilhelm Kast vom 09. Juli wurde dies getan, Kinder dürfen nun auch

weiterhin durch Österreich im Gespannen mitfahren. Das Schreiben an alle Landeshauptmänner ist unter <http://www.bvdm.de> veröffentlicht.

Neue Regelungen gelten seit 23. Juni auch in Italien. Das Tagesfahrlicht für Motorräder ist dort nun gesetzlich vorgeschrieben. Weiterhin wurde eine Lichtpflicht am Tage für alle Fahrzeuge auf Autobahnen eingeführt, bei Nichtbeachtung droht ein Bußgeld in Höhe von EURO 32,-. Fahren unter Alkohol kann in Italien bis zu EURO 2.500,- kosten sowie ein Fahrverbot bis zu 3 Monaten. Deshalb sollte beachtet werden, daß nun auch hier die Promillegrenze von 0,8 auf 0,5 gesenkt wurde.

Zwei Jahre sind wieder um und vom 18.-22. September findet in München wieder die INTERMOT statt. Natürlich fehlt auch dieses Jahr das MotorradCamp, das der BVDM organisiert, nicht und bietet vielen Motorradfahrer/innen vom 17.-23. September wieder eine günstige Übernachtung. Wir freuen uns über viele Besucher, Benzingespräche und ein friedliches Zusammensein. Wer noch als Helfer aktiv sein möchte, meldet sich bei Horst Orlowski, Augustenstr. 2 in 42897 Remscheid, Fax 02191/65872.

Aber auch sonst suchen wir noch fleißige Mitstreiter, die für den BVDM pro Monat zwei bis drei Stunden ihrer Freizeit opfern wollen. So suchen wir jemand, der sich mit der Gestaltung von Internetseiten gut auskennt und unseren Internet-Auftritt etwas modernisiert. Helfende Hände sind auch beim Elefantentreffen stets willkommen. Daneben gibt es viel Spielraum für die Arbeit in einem Regionalbüro, Unterstützung bei Messen ....

Wer Zeit und Lust hat, den BVDM bei seiner Arbeit für die Interessen aller Motorradfahrer zu unterstützen, wendet sich an die Geschäftsstelle, Carl-Zeiss-Str. 8 in 55129 Mainz, Tel. 06131/503280, Fax 06131/503281 oder eMail [info@bvdm.de](mailto:info@bvdm.de).

Allzeit unfallfreie Fahrt

1. Vorsitzender

*Hans-Joachim Linke*



# INHALT

|                                                                        |         |                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>FEMA</b>                                                            |         |                                                                        |
| 6. Motorradausfahrt mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments        | 4       | <b>Exklusiv Afrika</b> 19 - 20                                         |
| <b>Politik</b>                                                         |         |                                                                        |
| Hein Gericke GmbH gratuliert                                           | 5       | <b>Noch auf die schnelle</b><br>Wirksamer Schutz für Motorradfahrer 21 |
| <b>Helmtragepflicht</b>                                                |         |                                                                        |
| Wahlweiser Betrieb im Seitenwagen                                      | 6 - 7   | <b>Rainmen's World</b><br>Kleider machen Leute 22 - 23                 |
| <b>Kurz und bündig</b>                                                 |         |                                                                        |
| Partnerschaft erweitert                                                |         | <b>Rechtsecke</b><br>Verbindlichkeit von Straßenmalereien 24 - 25      |
| Jux-Ori                                                                |         |                                                                        |
| Elefantentreffen-Helfertreffen                                         | 8       |                                                                        |
| DB Autozug benötigt eure Mithilfe                                      | 9       | <b>Biker Camp 2002</b><br>Regensburger Stammtisch 26 - 27              |
| <b>Nachruf</b>                                                         |         |                                                                        |
| Edgar Müller                                                           | 9       | <b>Im Überblick</b><br>Im Zeichen des Adlers 28 - 29                   |
| <b>Preisrätsel</b>                                                     |         |                                                                        |
| Wer kennt sie noch – die Alten?<br>(zu Gewinnen gibt es auch etwas!!!) | 10      | <b>Reise</b><br>Die Provence 30 - 33                                   |
| <b>Leserbriefe</b> 11 - 16                                             |         |                                                                        |
| <b>Motorrad-Menschen</b>                                               |         |                                                                        |
| Gespannfahrer sind nette Menschen                                      | 16 - 18 | <b>A - T - A</b><br>Adressen-Termine-Ansprechpartner 34                |
| <b>Schraubertip</b>                                                    |         |                                                                        |
| Seitenständer                                                          | 18      | <b>Redaktionsschluss für BallHupe 4/2002</b> 34                        |
|                                                                        |         | Comic-Zeichnung von F. Margerin 35                                     |



Früher war nicht alles besser und schon gar nicht sicherer. Trotzdem – schön war's schon, so mit Jeans, Jet-Helm und der guten, alten Gummikuh BMW R 75/5 Ende 1969.

Foto - Titelseite  
zum Bericht  
„Kleider machen Leute“  
aus dem BMW Archiv  
Mobile Tradition

## 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  
e-Mail: mlz1711@compuserve.de

**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 23/9 20 06  
e-Mail: ralf.kuehl@mokiland.de

**BVDM-Geschäftsstelle:**  
Carl-Zeiss-Str. 8  
55129 MAINZ  
Tel.: 061 31/503280  
Fax: 061 31/503281  
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



## 6. Motorradausfahrt mit Mitgliedern des Europäischen Parlamentes



### MEPs unterstützen die Nutzung von Krafträdern

Krafträder im Weißbuch der Verkehrspolitik der Europäischen Union für 2010 genau zu bedenken.

Über 200 Teilnehmer besuchten die Veranstaltung, darunter

auch einige MEPs, die selbst

oder als Sozius auf ein Motorrad stiegen, um eine schöne Ausfahrt durch den Elsass nach Mont Sainte Odile in den Vogesen zu genießen, wo ein freundlicherweise von Harley-Davidson gesponsortes Abendessen angeboten wurde.

Die MEP-Ausfahrt wurde von sechs motorrad-fahrenden MEPs als Förderer unterstützt: Liz Lynne (ELDR, England), Bernd Lange (PSE, Deutschland), Carlos Bautista Ojeda (Grüne/EFE, Spanien), Helmuth Markov (GUE/NGL, Deutschland), Karsten Knolle (PPE, Deutschland) und Mogens Camre (UEN, Dänemark). Andere Teilnehmer aus den Reihen der MEPs waren: Anne-Karin Glase (Deutschland), Ari Vatanen (Finnland), Eluned Morgan (England), Marieke Sanders-Ten Holte (Niederlande), Hans Karlsson (Schweden), Eryl McNally (England), Dorette Corbeij (Niederlande) und Bob van den Bos (Niederlande).

Als Fahrer waren die nationalen FEMA-Mitgliedsorganisationen aus Schweden (SMC), Griechenland (MOTOE), Niederlande (MAG), Belgien (MAG), Dänemark (DMC), England (BMF und MAG) und Deutschland (Biker Union e. V. und Kuhle Wampe). Auch in diesem Jahr brachten die International Historic Vehicle Organisation (IHVO) und der Automobile Club of Germany (AVD) ihre wertvolle Unterstützung

ein, indem sie Mitfahrerplätze in Oldtimerwagen oder Kleinbussen und auf Motorrädern anboten.

Weitere Organisationen, die die Veranstaltung unterstützten waren die International Motorcycling Federation (FIM-CMT), die Vereinigung der Europäischen Motorradhersteller (ACEM), die den Verleih von Motorrädern für diese Veranstaltung koordinierte. Der coordinating The loan of motorcycles for The event. Der Esperantische Motorradclub (EMC) war ebenfalls anwesend.

Antonio Perlot, Generalsekretär der FEMA sagte: „Die MEP-Motorrad Ausfahrt hat sich über die Jahre als ein guter Weg erwiesen, Politiker und Bürger zusammen zu bringen. Trotz des Regens auf dem Rückweg haben alle Beteiligten die Erfahrung genossen. Das Ziel der diesjährigen 6. Ausfahrt war, zu unterstreichen, dass Krafträder zur Auflösung der Verkehrs-dichte in Städten beitragen können und zu zeigen, dass Motorräder und Roller von Millionen Bürgern in Europa als Antwort auf die notwendige Mobilität genutzt werden. Ein wichtiges Ergebnis der MEP-Ausfahrt ist, dass die FEMA und sechs der Förderer aus den MEP-Reihen auch über das Einrichten regelmäßiger, informeller Besprechungen in Brüssel über motorradrelevante Themen diskutierten.

Die FEMA möchte den folgenden Herstellern für das zur Verfügung stellen einiger ihrer Modelle für die Veranstaltung danken: Harley-Davidson, BMW, Honda, Suzuki, YAMAHA und Piaggio. Unser Dank geht ebenfalls an Hein Gericke, die die Regenkleidung zur Verfügung stellten, sowie Lazer, die Jahr für Jahr die Helme für die Teilnehmer zur Verfügung stellen.

Des ungewissen Wetters zum Trotz nahmen etliche Mitglieder des Europäischen Parlamentes (MEPs) an der traditionellen MEP-Motorradausfahrt am Mittwoch, 3. Juli 2002 teil, die vor dem Europäischen Parlament in Straßburg begann. In diesem Jahr wurde die Veranstaltung unterstützt durch die Teilnahme von MEPs als Vertreter quer aus allen Parteien und der Schirmherrschaft von Pat Cox, Präsident des Europäischen Parlamentes.

Diese jährliche Veranstaltung, organisiert von der Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA) und der Straßburger Sektion ihrer französischen Schwesterorganisation FPMC, hat immer mehr und mehr Erfolg unter den MEPs und den Mitarbeitern des Parlamentes.

Das Thema der diesjährigen MEP-Motorradausfahrt war innerstädtische Mobilität. In vielen europäischen Städten ist Mobilität ein wachsendes Problem. Die FEMA wollte den Mitgliedern des gewählten Europäischen Gremiums zeigen, warum so viele Menschen auf Krafträdern umsteigen, um so das Problem ihrer Mobilität in verstopften Städten zu lösen. Aus diesem Grund bittet die FEMA darum,

Christina Gesios



# Hein Gericke GmbH gratuliert „Ben Wisch“

Europas führender Motorradartikler gratulierte zum 80. dem „Helden von Mogadischu“



des Deutschen Bundestages um Unterstützung. Der passionierte BMW-Fahrer plante, das Geburtstagskind mit einer Fahrt im Beiwagen zu überraschen und wollte auf Nummer Sicher gehen. Dem kam die Hein Gericke GmbH nach und steuerte Takai-Helm und Voyager-Jacke bei.

Allerdings wollte sich Struck im feinen Zwirn auf den Soziusplatz der Triumph setzen. Angesichts des einsetzenden Regens und der Unfallgefahr schüttelten die Bodyguards die Köpfe. Ohne Umschweife ließ Gericke-Pressesprecher Michael Gartner dem Verteidigungsminister seine Razor-Jacke und den



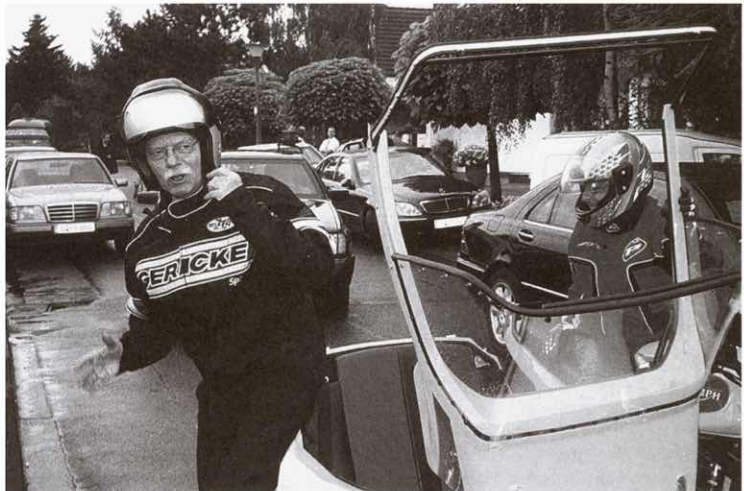
Takai-Helm. Die nachfolgende Ausfahrt geriet zum Medienspektakel. Kurzzeitig waren Hochkaräter, wie Bundespräsident Johannes Rau, Ministerpräsident Clement oder Ex-Kanzler Helmut Schmidt, nur Statisten. „Ben Wisch“ war begeistert, die Journalisten ebenso.

Grüße, Michael Gartner!

Düsseldorf/Köln.

Gepanzerte Limousinen, aufgesetzte Einsatzleuchten, finster blickende Bodyguards um in Kameras lächelnde Krawattenträger postiert – eine Szenerie wie in Miami Vice.

Inmitten ein knallgelbes Triumph-Gespann und belebte Biker? Ex-Kanzleramtsminister Wischniewski wurde kürzlich 80 Jahre alt. Der neue Verteidigungsminister Peter Struck bat via Pressesprecher der Motorsportgruppe





# Wahlweiser Betrieb im Seitenwagen

Alle Gespannfahrer wissen es, viele Motorradfahrer auch – Ein Motorrad mit Seitenwagen ist laut Gesetz ein Motorrad und damit gelten für ein Gespann alle die Regeln, die auch für ein Solomotorrad Gültigkeit haben. Das ist im allgemeinen gut so in Ausnahmefällen ist es aber auch negativ. Eine dieser Regelungen besagt, daß auf dem Motorrad, ein Helm zu tragen ist. Ein Gespann ist ein Motorrad und damit ist auch hier ein Helm zu tragen. Auf der Zugmaschine macht das in den allermeisten Fällen Sinn; im Seitenwagen auch, solange Erwachsene drin sitzen. Nehmen wir aber unsere Kinder mit, sieht die Sache schon ganz anders aus.

Viele Familien nutzen als Seitenwagen ein geschlossenes Familienboot. Die Kinder müssen einen Helm anziehen und die Sitze benutzen. Dann ist alles in Ordnung – sagt der Gesetzgeber. Wer sich nicht schon vorher über die Sicherheit seiner Kinder Gedanken gemacht hat, tut dies spätestens nach der ersten Vollbremsung, wenn die Kinder, weil Sie keinen Halt gefunden haben, an der Scheibe des Seitenwagens kleben. Dies kann also nicht die Lösung sein, was kann man tun? Klar Sicherheitsgurte einbauen und einen Autokindersitz nutzen. Dies bieten die meisten Gespannbauer heute als Standardzubehör an. Wer jetzt denkt, daß durch die Nutzung von Gurt und Kindersitz die Helmpflicht entfällt, hat falsch gedacht. Das Gespann bleibt ein Motorrad, also ist weiterhin ein Helm zu benutzen. Nun ragen aber die meisten Kindersitze über den Kinderkopf hinaus, was zur Folge hat, daß beim Helmtragen die Kinder sich nicht mehr richtig anlehnen können und der Kopf nach vorne gedrückt wird. Was das bei einem Unfall bedeutet, kann sich jeder selbst ausmalen, der

mal bei einem Autosicherheitstraining mitgemacht hat. Deshalb bin ich persönlich der Meinung, daß Kinder im Seitenwagen so lange wie möglich mit Sicherheitsgurt und Kindersitz gesichert werden sollten. Wer dies tut, muss aber dann auch prüfen, ob der Helm noch sinnvoll ist. Nur erlaubt ist das Weglassen des Helms nicht, deswegen habe ich für meinen Seitenwagen eine

## Befreiung von der Helmtragepflicht beantragt.

Nach einigem Hin- und Her, nach Begutachtung der Gurte, des Seitenwagens und der Kindersitze durch den TÜV habe ich diese Ausnahmegenehmigung auch erhalten und kann somit heute mit Gurt und Kindersitz oder mit Helm im Seitenwagen meine Kinder mitnehmen. Jetzt bin ich mir nicht sicher, ob ich der erste bin, der mit dieser Begründung eine

entsprechende Ausnahmegenehmigung erhalten hat, ich glaube aber schon, deswegen mein Angebot:

Wer Interesse an den Unterlagen hat und genauer wissen will, was notwendig ist, um auch eine solche Ausnahmegenehmigung zu erhalten kann, sich gerne an mich wenden. Ich sende Euch dann entsprechende Kopien der Unterlagen zu. Am liebsten per E-Mail an [Beratung@motorrad-kinderland.de](mailto:Beratung@motorrad-kinderland.de).

Ich möchte aber noch einen Schritt weiter gehen. Meine Kinder sind zwischenzeitlich eigentlich schon zu groß für die Kindersitze. Ich werde also versuchen, im nächsten Winter 5-Punkt Gurte einzubauen, und die Kindersitze weglassen. Mal sehen, ob es möglich ist, auch dann wieder eine Befreiung von der Helmtragepflicht im Seitenwagen zu erhalten.

Nicht daß mich jemand falsch versteht, ich habe nichts gegen die Helmtragepflicht und ich glaube, daß es auch beim Gespannfahren sinnvoll ist, einen Helm zu tragen. Ich bin aber auch fest davon überzeugt, daß es Konstellationen gibt, insbesondere mit Kindern und geschlossenen Seitenwägen, in der es sinnvoller wäre, auf den Helm zu verzichten und stattdessen Gurte und Kindersitz oder nur Sicherheitsgurte zu verwenden.

Wenn Ihr selber Erfahrungen, auch negative, in dieser Richtung gemacht habt, würde ich mich freuen, wenn Ihr Eure Erfahrungen berichten könntet. Vielleicht können wir gemeinsam auch etwas in der Gesetzgebung erreichen.

Ralf Kühl



*Ways*  
Ways  
Erster Bürgermeister



### Partnerschaft erweitert

Minotel Deutschland GmbH – der internationale Verbund mittelständischer privater Komforthotels ist schon seit längerem Koop Mitglied im BVDM e.V.. Um unsere Zusammenarbeit weiter zu vertiefen haben wir eine Rah-

menvereinbarung geschlossen, die allen BVDM Mitgliedern 10% und mehr Nachlass auf die Übernachtungspreise sichert (ausgenommen Messezeiten). Als Nachweis für den Hotelier muss die Buchung mit der Angabe RV BVDM

vorgenommen werden. Buchungen können bei jedem Minotel oder über die zentrale Hotline 01805 / 6 66 83 vorgenommen werden.

Weitere Infos über alle angeschlossenen Hotels finden sich auch im Internet unter <http://www.minotel.de/>

### Jux – Ori

Auch in diesem Jahr veranstaltete der LV Rhein-Ruhr wieder seine alljährliche Jux-Ori während des Eifeltreffens. 18 Teilnehmer nutzten bei Bilderbuchwetter die Gelegenheit, einige der schönsten Ecken der Eifel und ein bisschen Hunsrück kennen zu lernen. Vorbei an Schloss Bürresheim und Burg Pyrmont, durch enge Täler, über kurvenreiche und dabei Verkehrsarme Sträßchen und eine tolle Aussicht auf das Moseltal, durch die Weinberge hinunter in die engen Gassen von Müden, über Treis-Karden ins Schaumbachtal bis zum Kloster Maria Engelport, bevor es in einer Schleife wieder zurück in Richtung Wanderath

ging. Zwischendurch galt es an vier Kontrollen knifflige Aufgaben zu lösen oder zu beweisen, dass man es mit der Wartung des Motorrades auch immer genau nimmt. Mal ehrlich, könnt ihr immer die berühmten drei Finger heben und sagen, welcher Luftdruck gerade in eurem Vorderreifen herrscht?

Da Lorenz an diesem Tage von seinem Arbeitgeber beansprucht wurde, fiel mir aus heiterem Himmel die Aufgabe zu, die Ori durchzuführen. Anfangs mit ein bisschen Muffensausen, ob auch alles glatt geht, ging's dann aber doch ganz ordentlich über die Bühne. Das lag zum einen an der Ausarbeitung, für die Lorenz verantwortlich zeichnete und zum anderen an meinen Kontrollposten, die einen tollen Job gemacht haben und an den Teilnehmern, die

über die kleinen Fehler großzügig hinwegsehen; vielen Dank dafür. Das tollste Kompliment kam von einem der weiter gereisten Teilnehmer, der im Überschwang meinte: „An einigen Stellen hätte er sich wie in den Alpen gefühlt“. Das wird uns Ansporn sein fürs nächste Jahr und vielleicht fahren dann ja noch ein paar Teilnehmer mehr mit. Übrigens, gewonnen hat Willi Tiegelkamp, assistiert von Sohn Stefan, der beim Aufblasen von Luftballons unter erschwerten Bedingungen (Latex-Handschuhe, eingetaucht in Seifenlauge) einfach unschlagbar war. Aber das war angesichts der vielen zufriedenen Gesichter über die tolle Tour gar nicht so wichtig.

Stefan Winke, LV Rhein-Ruhr

### Elefantentreffenhelfer-Treffen in der Eifel

Gutes Wetter, gute Laune, herrliche Kurvenstrecken und viele Benzingespräche. Motorradfahrerherz was willst du mehr? Naja. Einiges viele mir da schon noch ein, aber das Treffen für die Elefantentreffenhelfer auf dem Gelände des LVRR in der Eifel war wirklich ein Erfolg. Rund 65 Helfer und ihre Familien hatten die Einladung von Wolfgang Schmitz, Vorsitzender des Landesverbandes Rhein-Ruhr und als Nachfolger von Horst Orlowski verantwortlich für das Elefantentreffen, angenommen. Waren einige auch schon früher angereist, so füllte sich im Laufe des Freitag das Gelände mit Zelten aller Größen und Farben. Vom Iglu- bis zum Hauszelt war alles vertreten. Da die meisten Teilnehmer sich vom Elefantentreffen oder vom LVRR kannten, herrschte von Anfang an eine prima Atmosphäre. Es gab viel zu erzählen und so wurde es am Freitag richtig spät, vielmehr am Samstag ziemlich früh. Manches Bier musste dran glauben, es wurde viel gelacht und erzählt.

Auch am Samstag kam der Spaß nicht zu kurz. Und um Gaudi und Motorradfahren zu verbinden wurde eine Jux-Ori organisiert. Die Aufgaben waren nicht wirklich schwer, aber beim Raten wie hoch der Luftdruck im Vorderreifen ist, lagen der ein oder andere arg daneben. Doch die Aufgaben an den vier Streckenkontrollen waren nur eine willkommene Nebensache, denn die Tour bei bestem Wetter war wirklich fantastisch. Über eine ebenso abwechslungs- wie kurvenreiche Strecke ging es rund 120 Kilometer quer durch die Eifel, vorbei an der Burg Eltz bis hinunter zur Mosel und dann auf etwas direkterem Weg wieder zurück. 18 Motorradfahrer ob mit Gespann, Solo oder zu zweit hatten viel Spaß an der schönen Tour. Nur unser Kassenwart Bernhard Reckmann wird die Ori nicht nur in positiver Erinnerung haben, unternahm er doch unfreiwillig einen ganz besonderen „Kassensturz“.

Doch ein ganz besonderes Vergnügen wartete noch zum Abschluss der Jux-Ori auf die Teilnehmer. Der alles entscheidende Wettbewerb: Gummihandschuhe überziehen, in Spülwasser tauchen und dann einen Luftballon aufblasen bis er platzt. Das Ganze natürlich möglichst schnell. Vor allem die Zuschauer kamen hier auf ihre Kosten. Manche Raucher zeigten hier leichte Schwächen und für ganz große Hände waren die Handschuhe eine echte Herausforderung. Schließlich standen die Gewinner fest. Für die ersten zehn gab es prima Preise, vom Polierset über einen Routenplaner bis hin zu Gepäcktaschen. Hier sei dem Team, das die Ori organisiert und durchgeführt hat, nochmals herzlich gedankt. Wo wir gerade beim Bedanken sind, wollen wir alle die nicht vergessen, die dafür gesorgt haben, dass wir so gut beköstigt wurden. Als kleines Dankeschön für all diejenigen, die beim Elefantentreffen tatkräftig mitgeholfen haben, war das Wochenende in der Eifel genau richtig. Und auch die geeignete Motivation, beim nächsten Elefantentreffen wieder mit dabeizusein.

lz



## DB AutoZug benötigt Eure Mithilfe

Bei der Auslieferung der Dezember Ballhupe, in Verbindung mit dem Versand des DB AutoZug Kataloges für die Sommersaison 2002, hat sich ein kleiner Anfängerfehler eingeschlichen. Vermutlich liegt dies daran, dass eine solche Kooperation auch für uns neu ist und daher vergessen wurde, eine Erfolgskontrolle zu hinterlegen.

Als Grundstein für die weitere Kooperation mit der DB AutoZug GmbH, ist die Bewertung des Aktionserfolgs allerdings sehr wichtig. Da jedoch ein Datenabgleich unserer Mitglieder

mit den Nutzern des DB AutoZug Angebotes aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht gestattet ist, bitten wir, um nachträglich einen Überblick zu bekommen, auf diesem Wege um Mitteilung an die BVDM-Geschäftsstelle, wer den angebotenen Service in diesem Jahr nutzt oder bereits genutzt hat.

Damit das ganze für Euch attraktiver wird, hat sich die DB AutoZug GmbH bereit erklärt, unter allen Einsendern 20 Original Leatherman Multitools im Wert von jeweils ca. 100 Euro zu verlosen.

Teilnehmen können übrigens auch diejenigen, die den Service bislang nicht genutzt haben, aber nun neugierig geworden sind! (Bitte mit entsprechendem Vermerk!)

Die Daten der Teilnehmer werden von uns an die DB AutoZug GmbH weitergeleitet, welche uns versichert hat, diese nur zum Zwecke Eurer Information (...und natürlich für die Verlosung ;-)) zu nutzen und nicht an Dritte weiterzugeben.

Den aktuellen Katalog verlegt? Kein Problem! Unter 0180 5 - 24 12 24 (0,12 /Min., täglich von 08:00 bis 22:00 Uhr) oder [www.dbautozug.de](http://www.dbautozug.de) gibts unkompliziert Ersatz und auch die Möglichkeit kurzfristig direkt zu buchen.

## Wir trauern um Edgar Müller



Mit Trauer und Bestürzung haben wir vom plötzlichen Tod von Edgar Müller erfahren. Er starb am 7. April 2002 im Alter von nur 49 Jahren in seiner Wohnung.

Am 4. Januar 1979 trat Edgar in unseren Verband ein und war bei unseren Orientierungsfahrten ständiger Gast und bei den Teilnehmern bald bekannt. Die Hauptversammlung am 24. 9. 1983 wählte ihn zum Sportwart, und wer bei den acht folgenden JHVen dabei war, wird sich an seine gut vorbereiteten und ausführlichen Tätigkeitsberichte erinnern. Edgar hatte seinen eigenen Stil, und so war es kein Wunder, dass es bei seinen Wiederwahlen keine Gegenstimmen gegen ihn gab. Als Sportwart wirkte er bis zum April 1991. Seine Veranstaltungen in dieser Zeit sind nicht aufzuzählen, und an den Conti- und Elefantentreffen war er fast immer beteiligt. In seine Amtszeit fiel der im Jahre 1985 vollzogene Umbau der BVDM-Deutschlandfahrt von einer Langstreckenfahrt ohne Pausen zu der jetzigen touristischen Orientierungsaufgabe mit Schwerpunkt Fahren.

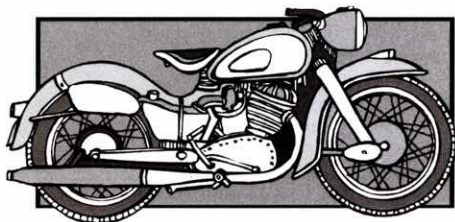
Bis zu seinem Tode war Edgar Referent der BVDM Touren-Trophy. Für diesen Wettbewerb veranstaltete er jährlich eine Orientierungsfahrt zunächst in seiner lippischen Heimat und in den letzten Jahren im Spessart. Diese Oris hatten durch ihn etwas Besonderes, das viele Teilnehmer zu schätzen wußten.

Etsche - wie ihn viele seiner Freunde nannten - bleibt in unserer Erinnerung als ein Weggefährte, der sich für uns alle fast zwanzig Jahre engagierte. Dass er wohl nicht den Anspruch hatte, immer perfekt zu sein, gehörte wieder zu seinem besonderen Stil, machte ihn sympathisch, ja liebenswert, und verlieh seinen Veranstaltungen oft den besonderen Charme.

Horst Orlowski/Ehrenvorsitzender



# Wer kennt sie noch die alten?



Gemeint sind natürlich Motorräder aus der Vergangenheit, den Anfängen, als 250cm<sup>3</sup> Maschinen noch der pure Wahnsinn waren. Die Namen klangen noch Bedeutungsvoller als die Heutigen. Wo Heute nur noch Technik drinsteckt was der Normalfahrer kaum mehr versteht, war es die Pionierarbeit vieler Männer welchen wir Heute das eigentliche Motorradfahren verdanken. Kennt Ihr Sie noch, die Namen derer, welche nur noch im Museum stehen (wenn überhaupt)?

Eine kleiner Auszug der alten Namen, von mir mal ganz „boshaft“ hinterfragt.

1. Eine alte Motorradmarke (1928), die nach einem Landstrich benannt ist.
2. Clementine auf zwei Rädern.
3. Bielefelder Motorradfabrik mit einem Namensgleichen Papiertuch hersteller.
4. Motorrad das nicht fliegen kann, aber den selben Motor hat.
5. Mit diesem Motorrad kann man nicht über den selbigen schwimmen.
6. Haushaltsgerät auf zwei Rädern.
7. Die Brüder Tonino, Giovanni, Francesco, Giuseppe, Filippo und Mimo waren einst an der Spitze der gleichnamigen (1911 gegründeten) Motorradfabrik.

8. Starker Mann aus der griechischen Sage wäre diese auch gerne gefahren.

9. Lügenbaron der 1971 mit 1197cm<sup>3</sup> dem Hausen davon fuhr.

10. Nistet heute nur noch im Museum, oder als Federvieh unter den Dächern (auch als Flugeinlage im Fußball bekannt).

War doch ganz einfach oder ? Noch ein kleiner Tipp: Frage Nr. 7. gibt es auch Heute noch!

**Zu gewinnen  
gibt es  
natürlich auch  
etwas:**

**Je eine von 10  
Eintrittskarten  
zur Intermot  
vom 18. – 22.  
September in  
München.**

**Einsendeschluss ist der  
13. September 2002**

Einsendungen bitte an:

Redaktion BallHuPe,  
Stichwort INTERMOT,  
Babs Berschneider,  
Riedlinger Weg 2,  
86949 Schöffelding



# immer diese Vergleiche...

Hallo Babs,

Ein klassisches Thema aller Motorradfahrer ist immer wieder der Kosten und Verbrauchs-Vergleich „Auto – Motorrad“, der, weil er IMMER hinkt, so viel Facetten hat. Ich habe in unzähligen (pseudo sachlichen) Debatten festgestellt, daß wir Motorradfahrer mit dem Herzen und nicht mit dem Rotstift rechnen.

Wenn man die Frage an Hand der echten Kilometerkosten betreibt sieht es in meinem Falle wie folgt aus:

Basis meiner Überlegungen ist eine Fahrleistung von je 9000 KM im Jahr.

Ich vergleiche eine 650er Honda mit einem Standardgolf.

Gewertet habe ich: Anteilige Kosten von:  
 TÜV / Steuer / Versicherung / Reifen / Ketten / Kundendienst und die Kraftstoff  
 Krad: 0,40 (ohne Wertverlust)  
 0,45 (mit Wertverlust)  
 Auto: 0,15 (ohne Wertverlust)  
 0,35 (mit Wertverlust)

(Beim Wertverlust lege ich pro Jahr 10 % des Neupreises zu Grund)

Diese Betrachtungsweise geht wegen enormer Kosten für Reifen und Kette klar an den PKW.

Nimmt man aber die Sichtweise der reinen Spritkosten pro KFZ sieht das Ganze wieder anders aus:

Mein Motorrad braucht auf hundert Kilometer etwa 4,7 Liter Normalbenzin. Mein Auto hingegen will so etwa 7,5 Liter Superbenzin.. Also geht diese Punkt an das Krad.

Sobald ich aber wieder die (mögliche) Anzahl der Passagiere mitrechne dreht sich das Ergebnis schon wieder.

Mein Motorrad braucht für 2 Personen auf hundert Kilometer 5,0 Liter Normalbenzin. Da aber mein Auto auch bei voller Besetzung nur etwa 8 Liter Super konsumiert punktet es hier wieder.

Nähme ich gar die Umweltfreundlichkeit zum Maß des Vergleiches müßte ich schon wieder trennen:

Die 8 Liter Superbenzin des PKW werden mit G-Kat zu 95 % von Gift gereinigt. Die knapp fünf Liter Normalbenzin des Motorrades werden mit archaischer Technik ohne jede Schadstoffreduzierung verbrannt. Da ist der PKW voll der Sieger. Beim Vergleich des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, der ja nur an der Menge des verbrannten Sprits hängt, hat aber wieder das Motorrad die Oberhand.

So, und jetzt wird der Vergleich ernst, wieviel Freude macht das Verheizen von 10 Liter Sprit im Auto? Und wie ist's da beim Bike?

Hier geht (in meinem Falle) der PKW mit nahezu null Punkten aus dem Ring. (Ober macht Euch das Autofahren noch sonderlich viel Vergnügen...?) Hier geht die Wertung voll an meine Honda.

Also liebe Klubkameraden, lasst Euch das Bike nicht mit Vergleichen zum Auto vermiesen. Freut Euch des Lebens auf zwei Rädern und überlasst das Vergleichen denen, die nicht wissen wie schön das Motorradfahren ist.

Mit freundlichen Grüßen  
 Rainer



**Ein Motorrad in der  
 Garage ist ein  
 Goldbarren auf  
 dem Konto der  
 Lebensfreude.**

**Rainer Michtl**

## 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 !!

NEU !

Ural mit 750ccm  
& Katalysator

● Bestellservice Mo.-Fr. bis 19.00 Uhr

● Ersatzteilversand innerhalb 24 Stunden

NEU !

Royal Enfield  
mit E.-Starter

HAUBRICH

Udo Haubrich GmbH  
Generalimporteur für Deutschland  
Blatzheimerstr. 5, 53909 Zülpich  
Tel.: 0 22 52 / 94 28 0  
Fax: 0 22 52 / 94 28 20

www.haubrich.com



Hallo Babs,

Ein Spion der JHV in Königsstein gibt hier so rein unter der Hand Geheiminformationen über den frisch gewählten Sportwart.

Also liebe BVDM-Mitglieder, die Ihr alle mit mehr oder minder akzeptablen Ausreden, der JHV ferngeblieben seid - Ihr wisst ja aus der Ballhupe nur, daß unser treuer Matthias Nötel den Posten des Sportwartes zur Disposition stellte, weil er dafür nicht mehr die Zeit aufbringen kann.

Aber wisst Ihr überhaupt < W E N > wen Ihr da auf der JHV in Königsstein zum Bundes-sportwart gewählt habt?

Okay, mit der Tatsache, daß schon wieder einer von dem Stamm der Bayern einen Posten bekommen hat müssen wir wohl akzeptieren. Aber wie sieht's denn mit Eurer Akzeptanz des Neuen aus, wenn ich Euch

verrante, daß der Kerl nicht nur notgedrungen sondern sogar mit Begeisterung auf einem Sonderangebotseinzylinder-Eimer durch die Lande reitet? Ich habe sogar erfahren, daß er nach einer Probefahrt mit einer BMW deren Kauf widerstanden haben soll. Jetzt brodeln es natürlich in der Gerüchteküche und man (frau) fragt sich ob es an der BMW oder an der Person lag. Na, mal sehen vielleicht wagt er auch Mal eine Probefahrt mit einer Guzzi und wie es dann um seine Widerstandskraft bestellt sein wird wollen wir erst mal sehen... Einstweilen jedenfalls schippert der 48 jährige dreifache Familienvater mit seinem spanischen Enduroverschnitt noch ganz frech durch die Lande. Gut informierte Kreise wollen ihn dabei auch schon ab und zu abseits von geteerten Straßen erwischte haben. Außerdem habe ich noch herausgefunden, daß der gute Mann sein Motorradunwesen mit Unter-

brechungen schon seit 1972 treibt. Irgendwie soll der ja sogar Fan von allem was fährt sein. Für diese Begeisterung soll ihm manchmal sogar ein Auto oder nur ein Fahrrad dienen. Ich glaube wir haben uns da einen komischen Vogel eingefangen. Stellt Euch einmal vor, der hätte gerne für seine läppischen 8000 Kilometer, die der im Jahr heruntereiert, einen Kat und ABS an Bord. Wenigstens sind seine Kinder schon so groß, daß er genug Zeit hat abends am PC zu sitzen und für uns aktiv zu sein. Und weil der bei der Tourenzielfahrt schon drei Mal dabei war hat er auch einen gewissen Schimmer von dem was auf ihn zu kommt. Also ich für meine Person lass' ihn jetzt mal machen, und wenn's was auszusetzen gibt bekommt er von mir einfach einen Wink - dann werden wir ja sehen wie wir mit ihm fahren.....

Rainer

## Diesen Text hatte ich am 12. 12. 99 Herrn Arpert gesandt.

### Die Reaktion war NULL:

#### selbsttätiges Motorradnotrufsystem

Hallo Klaus,

Aus dem Ballhupensonderdruck habe ich Deine Adresse als Ansprechpartner hinsichtlich Technik herausgenommen.

In meinem Falle geht es aber nicht darum, daß ich wissen will was zu tun ist, wenn bei meine „Mühle“ irgend etwas nicht geht, sondern um einen Gedanken, der mich immer wieder auf alleine unternommenen Touren beschleicht.

### Sachverhalt:

Ein Motorradfahrer landet im Maisfeld und benötigt Hilfe, kann diese aus aber eigener Kraft nicht holen. Hohe Pflanzen verhindern, daß Passanten ihn sehen und Hilfe holen.

Für diesen Fall habe ich ein **Motorradnotrufsystem** erdacht. Vielleicht gibt's im BVDM jemanden, der das bauen kann.

### Ausgangspunkt:

Das Notrufsystem muss bei einem Sturz, ohne Zutun des Motorradfahrers aktiv werden. Wenn ein Motorrad mit eingeschalteter Zündung flach liegt soll der Alarm erfolgen.

Ein über Zündung geschalteter Lage-Sensor, (Lagesensor von Alarmanlage) soll als Auslöser dienen.

Er gibt sein Signal an eine Steuereinheit die folgende Funktionen auslöst:

Ertönen der Motorradhupe ( 2 Sekunden lang) alle 30 Sekunden. (zur Batterieschonung kein Dauerton - Kradbatterien sind i. d. R. klein bemessen)

Aktivierung einer GPS Einheit in Verbindung mit einem Handy. Lässt sich die GPS-Ortsangabe mit einem vorher festgelegtem Text (wie Mailbox) mit Name des Fahrers, Kennzeichenangabe usw. verbinden und dieses Signal über ein Handy an die Notrufnummer der Polizei senden,

würde das System funktionieren.

Zur Vermeidung eines Fehlalarmes darf so ein System erst 90 Sekunden nach dem Flachliegen des Krades auslösen. So kann man nach einem harmlosen Umfaller durch rechtzeitiges deaktivieren den Alarm verhindern.

mit freundlichen Grüßen  
Rainer





# zum Thema Wüstenrallye...

Liebe Babs,

der Russenbericht (Wüstenrallye mit Haubrich-Ural) in Deiner letzten Ballhupe hat mich natürlich brennend interessiert. Ich möchte den Haubrichs ganz herzlich zu ihrem Erfolg gratulieren. Die heutigen Urals haben gegenüber ihren Vorgängern einen gigantischen Wandel hin zu besserer Qualität vollzogen. Dieser Wandel ist also nicht nur äußerlich sichtbar, sondern auch in den Innereien der Mopeds vollzogen worden. Eine Wüstenfahrt stellt wohl die schlimmste Belastung für ein Gespann dar, die man sich vorstellen kann. Würde mich schwer interessieren, wie viele Meter da eine Dnepr mithält. Vielleicht liefern die Haubrichs noch ein paar ergänzende Informationen zu ihrem letzten Bericht. Besonders interessieren würden mich die technischen Änderungen an der Maschine; hauptsächlich die Kurbelwelle, denn die ist das Herz des Motors - einen Kolben kann man schlimmstenfalls auch unter der Fahrt

auswechseln. Wer also hat z. B. die reibgeschweisste Kurbelwelle gemacht und feingewuchtet und was kostet der Spaß?

Zur Haubrich-Kritik an den deutschen Sportwagenventilen möchte ich auch noch was sagen: Nach meiner Information sind die natriumgeköhlten Ventile nur für hängenden Einbau verwendbar, denn dann kann das unten im Ventilteller erwärmte, flüssige Natrium in den Ventilschaft hochsteigen um dort die Wärme über die Ventilfehrung abzugeben (Thermosyphonkühlung oder so ähnlich). Bei schrägen Ventilen (z.B. bei der Guzzi) funktioniert das auch noch, aber beim Boxer helfen diese Ventile nichts, weil in dem horizontal liegenden Ventilschaft kein Kühlmittelumlauf mehr stattfindet. Dann bleibt nur noch der Nachteil dieser Ventile: Durch den hohlen Schaft können solche Ventile im Überhitzungsfall leichter abreißen. Und genau das ist ja passiert.

Auch das Schweißen an russischen Rahmenrohren benötigt Erfahrung. Da diese Rohre aus unvergütetem Material bestehen, ist die Haltbarkeit der Schweißnähte natürlich auch geringer und da kann sich selbst ein guter Schweißer schon mal verschätzen. Es gibt in der Gespannszene aber auch Schweißer (und zwar absolut keine schlechten...), die schwören auf die Russenrohre, da man dickwandiges, unvergütetes Material besser und beliebig oft (!) um- und nachschweißen kann ohne Härteverlust oder Versprödung. Eine gerissene Schweißnaht sollte daher beim nächsten Mal auch nicht mehr passieren. Ich würde mich also sehr freuen, wenn die Haubrichs noch mehr technische Tricks verraten würden.

Vielleicht machen die Haubrichs auch ein Video - egal wie amateurhaft - das ist dann ein gefundenes Geburtstagsgeschenk für einen Ural-Freund.

Herzliche Grüße vom Stiller/Gauting



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](http://www.mayrwirt.erding.com)**



Andreas Hügel fand dieses Gedicht im Internet und schickte es mir mit der bitte es Ulrich Stolz nachzutun und abzdrukken. Als ich noch den Brief von Rainer bekam, dachte ich mir: „so soll es sein!“ bb

### Alkohol am Steuer: Tod einer Unschuldigen

Ich ging zu einer Party, Mami,  
und dachte an deine Worte.  
Du hattest mich gebeten,  
nicht zu trinken, und so trank ich  
keinen Alkohol.  
Ich fühlte mich ganz stolz, Mami,  
genauso, wie Du es vorhergesagt  
hattest.  
Ich habe vor dem Fahren nichts  
getrunken, Mami,  
auch wenn die anderen sich  
mokierten.

Ich weiß, dass es richtig war, Mami,  
und dass Du immer recht hast.  
Die Party geht langsam zu Ende,  
Mami, und alle fahren weg.  
Als ich auf mein Motorrad stieg,  
Mami, wusste ich, dass ich heil nach  
Hause kommen würde:  
aufgrund Deiner Erziehung –  
so verantwortungsvoll und fein.  
Ich fahr langsam an, Mami,  
und bog in die Strasse ein.  
Aber der andere Fahrer sah mich  
nicht und sein Wagen traf mich  
mit voller Wucht.

Als ich auf dem Bürgersteig lag,  
Mami, hörte ich den Polizisten sagen,  
der andere sei betrunken.

Und nun bin ich diejenige,  
die dafür büßen muss.  
Ich liege hier im Sterben, Mami,  
ach bitte, komm doch schnell.  
Wie konnte mir das passieren?  
Mein Leben zerplatzt wie ein  
Luftballon.  
Ringsherum ist alles voller Blut,  
Mami, das meiste ist von mir.  
Ich höre den Arzt sagen, Mami, dass  
es keine Hilfe mehr für mich gibt.  
Ich wollte Dir nur sagen, Mami,  
ich schwöre es, ich habe wirklich  
nichts getrunken.  
Es waren die anderen, Mami,  
die haben einfach nicht nachgedacht.  
Er war wahrscheinlich auf der  
gleichen Party wie ich, Mami.  
Der einzige Unterschied ist nur:  
Er hat getrunken,  
und ich werde sterben.  
Warum trinken die Menschen, Mami?  
Es kann das ganze Leben ruinieren.

Ich habe jetzt starke Schmerzen,  
wie Messerstiche so scharf.  
Der Mann, der mich angefahren hat,  
Mami, läuft herum,  
und ich liege hier im Sterben.  
Er guckt nur dumm.  
Sag meinem Bruder,  
dass er nicht weinen soll, Mami.  
Und Papi soll tapfer sein.  
Und wenn ich dann im Himmel bin,  
Mami' schreibt „Papis Mädchen“  
auf meinen Grabstein.

Jemand hätte es ihm sagen sollen,  
Mami, nicht trinken und dann fahren.  
Wenn man es ihm gesagt hätte,  
Mami, würde ich noch leben.  
Mein Atem wird kürzer, Mami,  
ich habe große Angst.  
Bitte weine nicht um mich, Mami.  
Du warst immer da,  
wenn ich Dich brauchte.  
Ich habe noch eine letzte Frage,  
Mami, bevor ich von hier fortgehe:  
Ich habe nicht vor dem Fahren  
getrunken, warum bin ich diejenige,  
die sterben muss??

Hallo!

Es ist irgendwie ein Thema, das wir alle verdrängen. Das Motorradfahren ist nicht ungefährlich. Merkst Du es lieber Leser „nicht ungefährlich“ habe ich da geschrieben, denn auch mir fällt es schwer einzugestehen, daß unser gemeinsames Hobby gefährlich ist. Logisch - Irgendwie wissen wir alle ja was Sache ist. Aber als ich letzte Woche die traurige Pflicht hatte am Grabe eines Bekannten aus Zeiten des Oldtimerclubs zu stehen holte mich die Realität wieder einmal eiskalt ein. Mein Bekannter fiel einem Motorradunfall, bei dem alle Umstände im Dunkel liegen, zum

Opfer. In einer der hinteren Reihen der Trauergesellschaft stehend kreisten meine Gedanken um das große Fragezeichen welches so ein Ereignis im Kopf eines Motorradfahrerkollegen hervorrufen kann. Wieder stelle ich alles, was mir so viel Freude mach, komplett in Frage. Ist das jetzt der Tag an dem ich alles hin werfe und nur noch Ungefährliches treibe? Nein liebe Freunde, das ist nicht der Tag an dem auf einmal mein Hobby den Boden unter den Füßen entzogen bekommt. Es ist vielmehr der Tag am dem ich mir wieder einmal bewusst wurde, daß die unendliche Freude, welche das Motorradfahren spenden kann, nicht leichtfertig genossen werden sollte.

Wenn ich jetzt mit dem „Bock“ unterwegs bin ist mir etwas öfter bewusst, wie schön es doch ist dieses Fahren genießen zu dürfen. Immer und überall in unserem Leben ist der „große Unbekannte“ mit im Spiel. Wir sollten ihn nur nicht unnötig herausfordern. Nein, aufgeben will ich meine Leidenschaft nicht. Ich will künftig mit etwas mehr Verstand und Herz auf zwei Rädern unterwegs sein. In diesem Sinne wünsche ich uns allen viel Freude bei unserem Hobby und das Quäntchen Glück, das man immer im Leben braucht.

Mit freundlichen Grüßen  
Rainer



Hallo Ihr Lieben,

ich hätte da eine kurze Frage an Euch, mit der Hoffnung, das Ihr dieses Thema schon einmal aufgenommen hattet. In den Zeitungen der letzten zwei Jahre hatte ich davon leider nichts entdeckt. Aber vielleicht gabs davor ja schon mal einen Bericht dazu.

Ich habe meinem Sohn zu Weihnachten einen neuen Auspuff für sein Mofa geschenkt. Dieser Auspuff besitzt einen e-pass, eine Homologation, eine ECE Norm und eine EU Betriebserlaubnis, auf der auch genau das Modell des Mofas angegeben ist. Der Auspuffhersteller beruft sich hierbei auf eine Richtlinie 97/24/EU Anhang

9. Die Frage lautet nun, darf so ein Auspuff verwendet werden, oder handelt es sich hierbei um ein „frisieren“ des Mofas? Also auch um ein fahren ohne Führerschein. Wobei das Mofa noch nicht einmal schneller geworden ist, da diese Auspuffanlagen mit der EU Betriebserlaubnis gedrosselt ist.

Ich denke uns Motorradfahrer kann das auch betreffen, wenn es um Ersatz für die oft teuren Originalschalldämpfer geht.

Für eine Antwort wäre ich Euch dankbar.

Gruß R. Hartmann

## Gedankenlose „MIT LICHT AUTOFAHRER“ bringen Motorradfahrer sinnlos in Gefahr.

So wie man alle Jahre im Sommer wieder die Wassertemperaturen der Badeseen in der Zeitung findet entkommt kein Motorradfahrer den Meldungen schlimmer Motorradunfälle. Regelmäßig suche ich dann nach den ersten Schrecksekunden des Lesens der Meldung zu entnehmen warum das Unglück passierte. Und mich beschleicht immer wieder die Frage ob, und wenn wie, das Unglück zu vermeiden gewesen wäre. Zu gegeben, viel zu viele Unfälle haben „unangepasste“ Geschwindigkeit (im Volksmund „Raserei“ genannt) als Ursache, aber eine ebenso hohe Zahl der Unglücke passiert weil das Rad schlichtweg übersehen wurde. Müssen wir Motorradfahrer uns wegen ersterer Ursache ganz gewaltig an die eigene Nase fassen, so sind wir doch letzterer mehr oder minder wehrlos ausgesetzt. Da man den Aufmerksamkeitswert eines Krades, das nun Mal keine zwei Quadratmeter Blech als Ansichtsfläche hat, nur

durch den leuchtenden Scheinwerfer erhöhen kann ist es für uns Motorradfahrer besonders Besorgnis erregend diesen Vorteil mehr und mehr zu verlieren wenn immer mehr Autos bei Tage ohne jeden Grund das Licht einschalten. Den Autofahrern stehen so viele andersartige Wege zur Steigerung ihrer Sicherheit zu Gebote (ABS / Airbag...), daß man wahrlich nicht ein Mittel ergreifen muss das den Motorradfahrern definitiv schadet.

Verfolgt man aber die verschiedenen Strömungen der Verkehrspolitik scheint sich aber ungeachtet dieser eindeutigen Situation eine Tendenz hin zur „Lichtpflicht“ der PKW's anzudeuten.

In der Verkehrsrealität der Bundesrepublik, wo etwa fünfzehn Mal so viele Autos wie Motorräder auf den Straßen unterwegs sind, werden wir Motorradfahrer gegen die vierrädrige Übermacht aber nur dann erfolgreich sein, wenn wir einen Vorschlag

für unsere Sicherheit, ohne gegen die Sicherheit der Autos zu sein, machen können.

So ergeht die Frage an die Techniker der Zweiradentwicklung in wie weit das Licht der Kräder verändert werden kann um gegen die mit Licht fahrenden PKWs wieder ein deutliches Aufmerksamkeitsplus zu erhalten.

Es ist an der Zeit festzustellen ob farbiges Licht (gelb?) diesen Zweck erfüllen würde. Es ist an der Zeit festzustellen ob ein periodisch wechselndes Licht, wie wir es von Krankenwagen kennen, diesen Zweck erfüllen würde.

Der Zweite Schritt, die Erlaubnis bzw. sogar die Vorschrift des Gesetzgebers zum Einsatz solcher Beleuchtungen, sollte von allen Interessenvertretungen der Motorradfahrer mit größter Intensität verfolgt werden.

Rainer Michtl



## 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



Mitglied im BVHK  
Mitglied im BVDM



Hallo Babs!

In der BALLHUPE Ausgabe September 2001 habt Ihr einen Bericht Biken per Bahn veröffentlicht. Hier ist meine Erfahrung mit der DB Autozug GmbH.

Am 07.09.2001 habe Ich ein Fax an Herrn X gesendet. Es handelte sich um eine Buchung für 15 Motorräder und 3 Liegewagenabteile im Autoreisezug von Salzburg nach Köln am 24.02.2002 (Nacht-fahrt.) Nach Absprache mit Herrn X ist dies jedoch nur nach Herausgabe des Aktuelle Kataloges möglich. Er merkte unsere Buchung vor. Als der Aktuelle Katalog an einem Samstag ( Datum nicht mehr gemerkt) erschien rief ich gleich am darauf folgenden Montag an, um nachzuhören ob alles eingebucht wäre. Als Antwort bekam ich „wir bearbeiten gerade die Vor-merkungen“. Am darauf folgenden Mitt-woch rief ich wiederum an und bekam zur Antwort „nur für 11 Motorräder Platz“. Wir versuchten noch die Zuständige Abteilung für die Wagenzusammenstellung zu erreichen, um eventuell noch Autos vom unteren Wagon auf den oberen zu Wagon umzusetzen. Diese hatten schon Feierabend. Am kommenden Donnerstag rief ich Frau X an, Sie sagte der Kollege habe die 2 Seite des Formulars am PC nicht geöffnet, „es sind alle Motorräder gebucht.“ Alle Auf-regung umsonst „Gott sei Dank“. Nach Erhalt der Rechnung hab ich sofort die An-zahlung überwiesen. Am 17.05.2002 sprach ich mit Frau X und stornierte 4 Motorräder. Eine neue Rechnung sollte schnellst möglich kommen. Am 24.05.2002 rief ich an und fragte nach der Rechnung. Die Sachbearbeiterin teilte mir mit, Sie würde veranlassen das die Rechnung gleich am 21.05.2002 geschickt wird. Am 29.05.2002 erhielt ich Post von der DB Auto Zug „schon gefreut endlich die Rechnung“. Es war nur eine Mitteilung über die Verzögerung beim Ticketversand. Am 04.06.2002 sprach ich wiederum mit einer Sachbearbeiterin. Ich erklärte Ihr folgende Sachlage. Am 07.06 bis 14.06.2002 bin ich in Urlaub. Eine Über-weisung sei schlecht möglich da der Ab-reisetermin für unseren Motorradclub MC

Nach längerem überlegen und viel su-chen und telefonieren hatte ich mich diesen Sommer entschlossen mein altes BMW-Gespann gegen ein neueres mit Vierventil-Boxer einzutauschen. Der Ver-kauf des alten ging auch recht flott nach meinen Vorstellungen über die Bühne und das neue wartete bereits.



Road Freaks Fidei Eifel schon der 20.06.2002 sei. Wir verblieben mit folgender Abmachung, der Restbetrag sollte von folgendem Konto abgebucht werden. Am 14.06.2002 zu Hause angekommen war folgende Antwort auf meinem Anrufbeant-worter. Frau X sagte unter folgender Buchungsreisenummer könnten die Tickets in Salzburg abgeholt werden. Falls Rück-fragen die Hotline 0180/5241224 anrufen. Als ich dort anrief teilte mir Frau X mit ich könnte die Tickets auch an jedem anderen Bahnschalter abholen. Ich fuhr sofort am 15.06.2002 nach Salmrohr und gab der freundlichen Dame die Buchungsreise-nummer. Sie druckte die Tickets aus und wollte 1182 €. Ich war geschockt. Ich sagte Ihr die Tickets seien bereits bezahlt. Die Dame teilte mir mit ohne Kohle keine Tik-ckets. Ich fuhr enttäuscht und wütend die 30 km wieder zurück. Um 12:30 Uhr rief Frau X an und erklärte mir die Anzahlung sie auf vorangegangenes Konto zurück-gebucht worden. Am Abend rief Frau X an und erkundigte sich ob ich die Tickets be-kommen habe, konnte es nur verneinen. Wir verblieben so, ich soll den vollen Bet-rag (1182 Euro) am Bahnschalter zahlen. Am 18.06.2002 fuhr ich zur Bank (ein-

## Gespannfahrer

Glücklich über ein paar freie Tage machten wir uns mit dem Neuerwerb auch sogleich auf eine Tour in den Westen der Republik. Einen Besuch der dort an-sässigen Verwandtschaft verbanden wir mit einer wunderschönen Rückfahrt durch das liebeliche Sauerland. Es war ein Wochentag, der Verkehr rege, doch die Gegend entschädigte dafür.

Da auch ein Gespannfahrer das Erlebnis im Beiwagen zu sitzen auskosten sollte, fuhren wir abwechselnd, d. h. mal der eine auf der Maschine und der andere im Beiwagen und dann andersrum. Wie es das Schicksal so will, erwischte es uns natürlich, als mein Mann lenken durfte.

Es war in einer bergab führenden Kurve mitten auf einer ampelgeregelten Kreuzung in dem netten Ort Halver, als

facher Weg 8 km) holte den Betrag ab und rollte (einfacher Weg 30 km) nach Salmrohr und bekam endlich die Tickets. Nach dem Urlaub zu Hause angekommen, rief mich eine Dame der DB Auto Zug am 26.06.2002 an und verlangte nochmals die Bankver-bindung. In ihren Unterlagen sei die Konto-nummer und die Bankleitzahl die selbe, aus folgendem Grund ist eine Überweisung der Anzahlung in Höhe von 153,39 nicht möglich gewesen. Bis zum 04.07.2002 ging noch kein Geld auf meinem Konto ein. Alles in allem hat mich diese Aktion jede menge Nerven, Telefonkosten und jede menge überflüssige Kilometer gekostet. Eine kleine Anmerkung. Im Jahr 2000 versuchten wir auch einen Platz im Autoreisezug zu ergattern. Ich wollte gleich nach Erhalt des Kataloges buchen, erhielt aber eine Absage wegen voller Belegung. 2002 hieß es auch der Zug sei ausgebucht, auf der Fahrt waren jedoch in unserem Wagon noch 3 Abteile leer gewesen. Soviel zum Thema Biken per Bahn. Immer ein Abenteuer.

Es wäre schön wenn dieses Schreiben als Leserbrief in der nächsten BALLHUPE er-scheint. Im Voraus vielen Dank.

Roman Wallenborn



# sind nette Menschen!!!

plötzlich ein fürchterlich schepperndes Geräusch an mein linkes Ohr drang. Als mein Gatte daraufhin in einer nahen Einfahrt einen Nothalt einlegte, wurde aus dem Scheppern ein deutliches *Npffffftti*. Unsere Untersuchung des hinteren Reifens brachte ein eigenartig geformtes Aluteil zutage, das mitten in der Lauffläche unseres schönen neuen breiten Schlappens steckte. Doch nur nicht den Mut verlieren, genau gegenüber liegt eine Tankstelle, die sicher eine Hilfestellung geben kann.

Wir schieben also unser 8-Zentner-Geschoß über die Straße in die Nähe der Luftprüfgeräte der Tanke. Dort steht bereits seit einiger Zeit ein schnuckeliges kleines Jawa-Gespann, dessen Besitzer uns aufmerksam beobachtet hat. Wie sich rausstellt, gibt es auf dieser Tankstelle außer

Benzin höchstens noch Getränke und ähnliches für das leibliche Wohl, aber keine Werkstatt! Das einzige, was uns verkauft werden kann, ist eine Flasche Reifenpilot!

## Ja, aber wie weiter?

Zum einen hat unser Gefährt keinen Hauptständer mehr; einen Wagenheber hat auch niemand dabei und von einem Ersatzrad ist erst recht keine Rede.

Auf der Anlage arbeitet jemand, der einen Werkstattwagen dabei hat. Den frage ich als erstes, ob er vielleicht einen Wagenheber zu verleihen hat. Tatsächlich hat er einen, der sogar paßt. Dann wird mit Bauholz aus der Nähe das Gespann verkeilt und die Fuhre hochgeschraubt. Der Reifenpilot kommt aber in der gleichen Geschwindigkeit aus dem Loch im Reifen, wie wir ihn in das Ventil reinsprühen. Also Fehlanzeige!



Der freundliche Jawa-Fahrer, der die ganze Zeit kräftig mit angepackt hat, kann uns daraufhin einige Reifenhändler in der Nähe nennen, die nun abtelefoniert werden, ob unsere ungewöhnliche Größe vielleicht auf Lager ist. Bei einem werden wir tatsächlich fündig, aber nur als Winterreifen. Das macht nun auch nichts mehr, denn ohne geht es ganz gewiss nicht.

Nun kommt der zweite Akt. Mit Bordwerkzeug versuchen wir die Radmuttern abzu-

schrauben. Da die Hebelarme zu kurz sind und auch keine Aufsteckvorrichtung da ist, bewegt sich nichts. Unser Gespannfahrerkollege meint daraufhin ganz selbstverständlich, daß er mal eben nach Hause fahren wird, um einen passenden gekröpften 19er Ringschlüssel zu holen. Noch ehe wir richtig reagieren können, ist er auch schon weg und bald darauf wieder da. Er wohnt also offensichtlich nicht allzu weit weg.

Jetzt ist das Rad schnell ausgebaut und muss noch irgendwie zum Reifenhändler. Auch da ist unser Helfer sofort dabei unser Rad, meinen Mann und seinen kleinen Sohn, den er die ganze Zeit dabei hatte, auf seinen kleinen Zweitakter zu verfrachten und zum Reifenwechseln zu bringen. Da der kleine natürlich in den Seitenwagen muss, sieht es schon sehr gewagt aus, wie zwei ausgewachsene Männer auf der Maschine mit einem ausgebauten Rad auf dem Kofferraum von der Tankstelle um die Ecke sausen.

Während ich da sitze und auf die Rückkehr der Truppe warte, sind mindestens drei Motorradfahrer zum Tanken auf das Gelände gekommen. Alle haben in meine Richtung geguckt, aber nicht einer hat mal nachgefragt oder gar seine Hilfe angeboten. Das gleiche gilt für die Zweiradfahrer, die nur draußen auf der Straße vorbeidüsten.

Als die Jawa nach kurzer Zeit mit dem neuen Reifen wieder auftaucht, erzählt mir mein Mann, daß in der Kurve, wo uns das Malheur passierte, noch immer einige dieser eigenartigen Aluteilchen auf der Fahrbahn liegen. Hoffentlich hat es den Tag nicht noch mehr erwischt.

Das Rad ist jetzt ruck-zuck eingebaut und der nette Monteur mit seinem Werkstattwagen kann auch seinen Wagenheber wiederhaben. Als alles wieder verstaubt ist und wir uns bei unserm Helfer erkenntlich zeigen wollen, will er davon nichts wissen. Nur eine Kleinigkeit für die Spardose des Sohnmanns darf es sein.



Leider haben wir in der Aufregung total vergessen, Luns nach der Adresse unseres Samariters zu erkundigen, so daß wir nur auf diesem Wege unseren Dank aussprechen können in der Hoffnung, daß irgendjemand vielleicht einen älteren Herrn aus Halver mit einem sehr jungen Sohn und einer kleinen Jawa mit Seitenwagen kennt.

Zwar hatten wir an diesem Tag in mehrfacher Hinsicht Glück - zum einen befanden wir uns in langsamer Fahrt, als es passierte und zum anderen war ein Werktag - aber ohne die durchaus nicht selbstverständliche Hilfe unseres Gespannkollegen hätten wir ziemlich hilflos dagestanden.

Übrigens haben wir seitdem selbstverständlich immer einen passenden Wagenheber und Ringschlüssel im Kofferraum.

**Falls also mal jemand auf unserem Weg eine Reifenpanne hat .....!**

Dagmar Siegmann aus Wennigsen



## Schraubertip

**Kennst Du das Problem, daß sich der Seitenständer Deines Krades beim Abstellen in den weichen Boden bohrt und keinen Halt findet?**

Wenn Du keinen Hauptständer hast und auch nicht Lust hast das Moped so lange hin und her zu schieben bis Du für den Ständer einen festen Untergrund findest solltest Du weiterlesen. „Problem erkannt – Problem gebannt“ sagt sich der Biker und kauft bei Louis oder dessen Kollegen vom Zubehörhandel für kleines Geld ein Unterlageplättchen für den Seitenständer. Bei nächsten Versuch den Hobel in unbefestigtem Gelände abzustellen merkst Du dann wie schwierig es ist, ohne fremde Hilfe das Plättchen passgenau unter den Fuß des Seitenständers zu manipulieren.

Eine Bohrmaschine und drei Schrauben lösen das Problem. Schraube oder schweiße doch einfach das Plättchen an den Seitenständer. ( Vielleicht mußt Du vorher die Form oder die Größe des Plättchens etwas verändern, damit es bei eingeklapptem Ständer nicht mit Teilen des Krades kollidiert.)





# Faszination Südafrika

**3000 Kilometer auf Teer, Schotter- und Sandpisten, über beeindruckende Pässe, durch unberührte Landschaften und verschlafene Orte. Eindrücke einer siebentägigen Motorrad-Tour von Kapstadt in den Kalahari Gemsbock National Park und wieder zurück.**

Samstag Vormittag. Verkehrschaos in Kapstadt. Ich habe Herzklopfen und ein leicht flaes Gefühl im Magen. Wir drei, Klaus, Harry und ich, stehen an der Tankstelle in der quirligen Mainroad und nehmen unsere Motorräder entgegen.

Was erwartet uns die nächsten sieben Tage? Unsere Motorradtour führt auf Teerstraßen und Gravelroads (Pisten) durchs Northern Cape in die Kalahari und wieder zurück nach Kapstadt.

Die Motorräder sind gecheckt. Das Begleitfahrzeug steht bereit. Los geht's. Aufpassen beim Linksverkehr ist angesagt. Auf der N1 fahren wir Richtung Paarl mit dem Ziel „The Bath“ bei Citrusdal.

Die Region um Paarl und Wellington gehört zu den bedeutendsten Weinanbaugebieten in Südafrika. Entlang einer abwechslungsreichen, sattgrünen Landschaft und dem

wunderschönen Oliphants-River geht die Tour weiter nach Ceres.

Der Duft von Orangen- und Zitronenbäumen hält uns gefangen. Ceres ist ein wichtiges Obstanbaugebiet. Von hier aus werden jährlich zigtausend Tonnen Zitrusfrüchte in die ganze Welt exportiert. Nach Ceres habe ich zu ersten Mal Gelegenheit Piste zu fahren. Sie ist glücklicherweise in gutem Zustand, und so haben wir jede Menge Fahrspaß.

Ende unserer Etappe ist „The Bath“, ein ehemaliges indisches Krankenhaus, das zu einer Herberge mit angrenzendem Campingplatz umgestaltet wurde. In einer alten Holztür an der Rezeption haben sich zahlreiche Patienten des Krankenhauses verewigt, viele aus dem 19. Jahrhundert. Heilungsfördernd und für uns erholend sie die bis zu 42 Grad heißen Quellen vulkanischen Ursprungs.

Paviane wecken uns am nächsten Morgen. Sie toben sich auf unserem Hausdach aus. Heute steht die Strecke nach Calvinia auf dem Plan. Durch die atemberaubende Kulisse der Cedarberge fahren wir Richtung Clanwilliam. Wir überqueren den Pakhuis- und den Botterklof-Paß. Auf der Spitze des Botterklof-Paßes zeigt sich ein herrliches Panorama. Unser Weg führt durch eine unberührte, wildromantische Landschaft, die uns alle tief beeindruckt.

Motorradfahren macht hungrig. Adrian, Rolf's Begleiter im Jeep und Koch, bereitet uns an einem idyllischen Plätzchen einen Open-Air-Mittagssnack zu. Gestärkt und richtig gut drauf erreichen wir nach rund 250 Kilometern Calvinia.

*Calvinia liegt im Gebiet The Hantam in der Karoo.*

Wir übernachten in The Hantam Huis, einem historischen Guesthouse. Dem Guesthouse angeschlossen ist ein interessantes und skurriles Lokal, das Laden, Museum und Restaurant in einem ist. Hier findet man jede Menge interessante, kuriose und antiquarische Dinge. Absolut sehenswert.

Am nächsten Morgen geht's sehr früh los. Die Augrabies Falls locken. Entlang der R 27 über Brandvlei und Kenhardt fahren wir Richtung Keimos. Nach einer anstrengenden Fahrt durch die karge Landschaft und bei brütender Hitze, kommt kurz vor Keimos das satte, lebendige Grün entlang des Oranje-Rivers zum Vorschein. Während dieser Tour wird einem die essentielle Bedeutung von Wasser auf sehr eindrucksvolle Weise verdeutlicht.

Von Keimos geht die Route weiter nach Kakamas. In dieser Region wird größtenteils Weinbau betrieben. Wobei etliche Trauben, auch zu Rosinen weiterverarbeitet werden. Entlang der Felder stehen große, paletten-ähnliche Holzbauten, zum Trocknen der Trauben.

Sehenswert sind die alten Wasserräder, die Wasser vom Oranje schöpfen und über kleine Kanäle auf die Bewässerungsflächen verteilen.

Über die N14 Richtung Pofadder kommen wir nach rund 460 Kilometern an das Hauptgate des Augrabies Falls National Park.



## EXKLUSIV

Nachdem wir unsere Chalets bezogen haben, erkunden wir nach einer erfrischenden Dusche, die eindrucksvollen, laut tosenden Augrabies Falls. Faszinierend ist auch die Wüsten- und Flusslandschaft auf beiden Seiten des Oranje.

Am nächsten Morgen heißt es wieder früh aufstehen!

Im hellroten Licht der aufgehenden Sonne starten wir Richtung Kalahari. Und nach nicht mal zwanzig Kilometern Fahrt haben wir die erste Panne. Mein Motorrad hat nach nur 186 Kilometern Strecke den Tank leergezogen. Rolf zum Glück einen vollen Benzinkanister an Bord. Hier zeigt sich mal wieder der Komfort eines Begleitfahrzeugs. Nach der kurzen Unterbrechung geht's weiter, wieder nach Kakamas und dann auf die Gravel Road Richtung Namibia und den „Kalahari Gemsbok Park“.

Sand- und Schotterpisten wechseln sich ab. Die Sandstrecken sind zum Teil recht heimtückisch und es gibt etliche Stellen mit tiefem Sand. Vor allem in den Kurven kann der lockere Untergrund recht unangenehm sein.

Dazu kommt die Hitze. Laut den örtlichen Nachrichten haben wir heute 45 Grad im Schatten. Nur Schatten gibt es auf dieser Strecke keinen. Der über 60 Grad heiße Wind, nimmt einem die Luft zum Atmen. Die Augen brennen. Mit der ausgeatmeten Luft kühle ich meine Nase.

Ein eigenartiges Schauspiel braut sich am Himmel zusammen. Graue Wolken ziehen auf, es beginnt zu stürmen, es regnet. Regentropfen prasseln wie kleine Kieselsteine auf uns ein. Unglaublich. Wir fahren 480 Kilometer durch Hitze und Staub und jetzt durch Regen und das kurz vor dem Kalahari Gemsbok Park. Die ersten roten Dünen tauchen auf, wir haben unser Ziel erreicht.

Übernachtet wird im Camp Twee Rivieren, direkt an der Grenze zu Botswana.

Der Kalahari Gemsbok Park liegt zwischen Südafrika, Namibia und Botswana. Um Wildtiere bei ihren Wanderungen nicht zu behindern, ist die Grenze zwischen Südafrika und Botswana offen.

Eine reizvolle Landschaft prägt das Bild des Parks. Uns beeindruckt vor allem die roten Dünen, die durch Eisenoxid ihre charakteristische Farbe bekommen.

Zum Abschluss des Tages erleben wir einen

atemberaubenden Sonnenuntergang, gefolgt von einem unbeschreiblichen Sternenhimmel.

Nach der langen und anstrengenden Etappe von gestern, werden wir heute mit einer kurzen Route belohnt. Rund 260 Kilometer. In Twee Rivieren starten wir bei Sonnenaufgang Richtung Upington. Auf der R 360 geht's zügig voran.

Kurz vor Upington kommen uns bekannte Fahrzeuge entgegen. Zwei schwarze Smarts haben einen kleinen Erbkönig-Roadster im Schlepptau. Danach folgt eine Audi-Flotte. Die Gegend um Upington ist wegen ihrer extremen klimatischen Bedingungen bei Auto-Testern sehr beliebt.

Unser Ziel ist das Islandview-Guesthouse, direkt am Orange-River gelegen. Optimal zum Entspannen.

Unsere vorletzte Etappe steht bevor. Sie führt von Upington über Pofadder nach Klein Pella. Eine traumhafte Route auf anspruchsvollen und abwechslungsreichen Pisten. Unendlich weite Ebenen wechseln sich ab mit schroffen Bergkulissen und grünen Flusstälern des Orange-Rivers.

Mitten im Nigendwo liegt Klein Pella. Hier befindet sich eine der größten Dattelpflanzungen der Welt. Bewässert wird die Plantage mit Wasser aus dem Orange. Von den rund 400 Tonnen Datteln die jährlich geerntet werden, gehen 50 Prozent in den Export. Die Dattelernte dauert von Mitte Februar bis Ende Mai. Seit fünf Jahren werden auch Tafeltrauben angebaut, die im Winter nach Europa exportiert werden.

Wir übernachten im Klein Pella Gästehaus und genießen unseren letzten Abend mit einem traditionellen „Braai“ (Barbecue).

Heute geht es wieder zurück nach Kapstadt. Wir starten bei Sonnenaufgang, denn 750 lange Kilometer liegen vor uns. Auf der N7 fahren wir bei Gluthitze und starkem Wind durch Springbok, über Vanrhynsdorp nach Clanwilliam.

Nach einer kleinen Pause geht's weiter auf der N7 über Piketberg und Malmesbury. Am frühen Abend taucht im Licht der untergehenden Sonne die Silhouette des Tafelberges auf. Wir sind am Ziel unserer letzten Etappe.

## Allgemeine Informationen

South African Airways (SAA) und Luft-hansa fliegen täglich ab Frankfurt nach Johannesburg und Kapstadt. Tickets gibt es bei SAA schon ab 1250 Mark (saisonabhängig).

Ausführliche Touristeninformationen erhält man beim südafrikanischen Fremdenverkehrsbüro Satour, An der Hauptwache 11, 60313 Frankfurt.

Im Internet: [www.satour.de](http://www.satour.de)

Als Zahlungsmittel empfehlen sich Kreditkarte, ec-Karte und Reiseschecks. Auf der Tour braucht man auch etwas Bargeld. In vielen Banken kann man mittlerweile auch mit der ec-Karte Geld am Automaten abheben.

## Motorradtour

Es gibt verschiedene Veranstalter, die in Südafrika Motorradtouren anbieten. Viele fahren allerdings nur mit größeren Gruppen und nach fest vorgegebenen Routen. Wir waren mit El-Hann-Adventure-Tours aus Kapstadt unterwegs. Internet: [www.kapstadt.to/mot](http://www.kapstadt.to/mot).

## Reisezeit

Ideal für eine Motorradtour ins Northern Cape sind die Monate März und April und dann wieder September, Oktober und November. Wer dem tristen Winter entfliehen will, und entsprechend hitzetauglich ist, für den bieten sich auch Dezember, Januar und Februar an.



Ute Baumann



# Wirksamer Schutz für Motorradfahrer

## Unterschutzplanken anstelle herkömmlicher Leitplanken

Region/Trier-Saarburg

ZEMMER/QUINT. (ka) Herkömmliche Leitplanken können für Motorradfahrer zur täglichen Falle werden. Der zu große Abstand zwischen Metallunterkante und Bodenbereich macht die Planken im schlimmsten Fall zu „Halsabschneidern“. Ein neues passives Sicherheitssystem soll Motorradfahrer schützen.

Auf einem Teilstück der „Pellinger“ sind die so genannten Unterschutzplanken installiert. Auf der L 46 zwischen QUINT und ZEMMER soll es weitergehen. Vor Ort, am Kaiserhammer Weiher, traf sich eine Expertenrunde, um die Strecke mit ihren zahlreichen Kurven zu begutachten und sinnvoll abzusichern. Dabei waren der Leiter des Regionalbüros der Biker Cooperation und des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM), Bernd Fries, und sein Mitstreiter Wolfgang Kuhn, Jörg Schommer vom örtlichen Motorradclub, Bernd Durst, Sachgebietsleiter „Verkehr“ beim Straßen- und Verkehrsamt Trier, sowie der Leiter der Straßenmeisterei Trier, Stefan Moritz.

Leitplanken gelten als passives Sicherheitssystem, so war im Fachgespräch zu erfahren. Sie könnten Unfälle zwar nicht verhindern, ihr Ausmaß und ihre Folgen aber erheblich verringern. Die herkömmlichen Leitplanken hätten sich bestens bewährt, derweil träfe das in erster Linie nur für Unfälle mit PKW und vierrädrigen

Fahrzeugen zu. Für zweirädrige Fahrzeuge sei der Schutz äußerst unzureichend. Vor allem für Motorradfahrer könnten die herkömmlichen Leitplanken zur tödlichen Falle werden. Sie seien zu hoch montiert und stellten, weil sie nach unten keinen Schutz bieten, für die Fahrer von Zweirädern ein erhebliches Unfallrisiko dar.

Die neuen Unterschutzplanken dagegen sichern den ganzen Bereich ab. „Damit sollen auf keinen Fall die Raser unter den Motorradfahren zu noch waghalsigeren Manövern animiert werden. Schwere Unfälle können sehr schnell auch bei niedrigen Geschwindigkeiten passieren“, betont Bernd Fries.

Da genüge schon ein wenig Laub, einige Strohhalme, ein paar Tropfen Öl

oder etwas Sand auf der Straße und die Räder verlören die Bodenhaftung. „Ein Motorrad hat gerade einmal einen Fahrbahnkontakt in der Größe von zwei Bierdeckeln“, gibt Fries zu bedenken. Die zusätzlichen, kurz über dem Boden angebrachte Planke verhindere, dass ein Motorrad durch den bisher bestehenden Zwischenraum geschleudert und der Fahrer dadurch extrem gefährdet wird.

Rund 15 Euro kostet der laufende Meter Unterschutzplanke. Seit 1999 sammelt Bernd Fries Spenden, um die Straßen der Region für Motorradfahrer sicherer zu machen. Bei Motorradveranstaltungen, aber auch durch die Unterstützung Trierer Motorrad- und Zubehörhändler sowie befreundeter Clubs kamen 2500 Euro zusammen. Derweil soll die L 46 erst der Anfang sein. Bernd Fries: „Wer zum Schutz der Motorradfahrer etwas beitragen möchte, kann dies mit einer Spende auf das Konto 300728722 bei der Sparkasse Trier tun und sicher sein, dass die eingezahlten Summen in voller Höhe zur Entschärfung von Leitplanken verwendet und keinem veraltungstechnischen Schwund unterliegen werden.“



INTERNET Redaktion,  
onlineredaktion@volks-  
freund.de  
td2002 by INTERNET



# KLEIDER MACHEN LEUTE

## Impressionen von einem der auszog, sich ein Bild über den Motorradfahrer von Heute zu machen.

Der Motorradfahrer von Heute ist selbstbewusst, geht mit der Mode und kann auf ein Bekleidungsangebot zurückgreifen, das noch nie so sicher war. Was aber ist aus dem Biker geworden, der in den 60er Jahren mit Jeans, Wachs und geflicktem Leder das Motorrad zum Kult gemacht hat? Hat der die Emanzipation verschlafen, oder ist er mittlerweile zum unverstandenen Outsider der Motorrad-Neuzeit mutiert?

Was bringt einen Fallschirmspringer dazu, in 3.000 Meter Höhe aus dem Flugzeug zu steigen? Welchen Grund kann es geben, sich freiwillig den Strapazen einer Fahrradreise über die Alpen auszusetzen? Und wer weiß, warum manche Motorradfahrer bei schönem Wetter die legere Jeans dem sicheren Leder- oder Gore-Tex-Dress vorziehen? Und das mitten in der standardisierten Saver-Sex-Zeit, wo es völlig out ist, dermaßen ungeschützt durch die Gegend zu fahren - vom vermeintlich üblen Beigeschmack für die Bike-Kultur einmal ganz abgesehen.

Hand aufs Herz: Man könnte die Liste riskanter Sport- und Freizeitmöglichkeiten nahezu nach Belieben fortsetzen: Bungee-Jumping (von mir aus auch andersherum als Katapult), Roller Blades fahren (ohne Bremsen zu können), Grinden mit dem Skateboard bis die Achsen glühen,

Mountainbike fahren bis die Gabel bricht oder ganz einfach nur Fußball spielen bis die Bänder reißen - ach, was weiß ich. Es lebe unsere Spaß- und Freizeitgesellschaft. Nein, ganz so naiv wäre schon sehr platt.

Auch Motorrad fahren gehört seit rund 20 Jahren zu einer immer beliebteren Freizeitbeschäftigung. So sind Chopper und Cruiser wie man sie heute kennt, Motorradgattungen, die außer ihren optischen Reizen nicht wirklich viel zu bieten haben. Kein verantwortungsvoller Techniker würde von sich aus jemals auf die Idee kommen, ein Motorrad freiwillig mit solch langem Nachlauf, einer flachen Gabel und hohem Gewicht zu bauen. Doch Hersteller sind weder Wohltätigkeitsvereine noch gnadenlose Idealisten.



*Zu zweit allein auf der Landstraße - vorausgesetzt der Kopf ist vernünftig, kann man bei hochsommerlichen Temperaturen auch heute die Vorzüge der leichten Bekleidung genießen. Wer weiß, wie lange noch ...*

**Es wird das gebaut, was der Markt wünscht. Punkt.**

Um so wichtiger wird die Rolle des Motorradfahrers als Individualist, der er in der Realität natürlich nur bedingt entsprechen kann. Der Mensch liebt das was er sieht, das, was die Medien zeigen, das was sie äußern, genauso wie das Motorrad, dass der Nachbar in der Garage stehen hat und das, was man bei den Biker-Treffen sieht.

Gesellschaftspolitik in Reinkultur, sozusagen. Immer häufiger geht es um's gesehen werden. „Hallo, ich gehöre auch dazu !“, strahlt es mir bei den meisten Treffpunkten aus den Kaffee schlürfenden, Pommes-Majo futternden Gesichtern ent-



gegen. Man kennt sich, man sieht sich und während der Fahrt wird selbstverständlich begrüßt, was das Zeug hält. Doch nicht selten trägt die traute Motorradfahrer-Idele.

Denn sobald manche Biker mit sich und dem Motorrad auf den Straßen unterwegs sind, kommt wieder jene Anonymität zum Tragen, die versteckt an den psychologischen Klassenkampf der Ellenbogengesellschaft erinnern. Scheinwerfer nach Möglichkeit auf Fernlicht geschaltet, damit man auch ja nicht übersehen wird. Der Fahrer selbst schaut gern bitterbö's durch ein vollgetöntes oder gar gespiegeltes Visier. Ob es daran liegt, dass er selbst nur bei schönstem Wetter fährt oder sich insgeheim als verkappter Valentino Rossi wähnt, weiß bestenfalls er selbst. Professionell sollte es jedenfalls aussehen. Und Profis verstehen keinen Spaß, sind ehrgeizig in der Sache und letztendlich natürlich erfolgreich. Ganz gleich, ob Cruisist, Tourist oder Knie-schleifer - augenscheinliche Perfektion vom Scheitel bis zur Sohle. Ob grelle Sportkombi, fetzige Fransenjacke oder vermeintlich wasserdichter Textilanzug - man zeigt sich gern exklusiv und schick gekleidet. Angesichts der Fahrkünste wirken nicht wenige jedoch gelinde gesagt leicht over-dressed.

Natürlich liegt uns allen viel am Heil der eigenen Knochen. Außerdem fördern hochwertige Klamotten das Wohlbefinden auf dem Motorrad. Stimmt. Aber warum sieht man viele der Vorzeige-Biker dann nur bei schönstem Wetter auf dem Laufsteg der Straße. Dann, wenn eine mollige Thermo-Jacke ihre wahren Vorzüge ausspielen könnte, bleibt sie im Schrank, weil's sich der Fahrer lieber bei Kaffee und Kuchen vor der Glotze gemütlich macht.

Dabei hängt die Lust am Motorrad fahren doch nicht zwangsläufig vom Wetter ab. Brennt die Sonne hingegen so hartnäckig, dass die Lufttemperatur auf 30° Celsius und mehr ansteigt, kann es auf dem Motorrad wirklich unangenehm werden. Wenn die Chrom-Teile mit den Spiegeln um die Wette blinken, der laue Fahrtwind droht, Dir den Atem zu verschlagen und selbst der Motorlüfter am liebsten die weiße Fahne schwenken möchte - dann kann eine

Safety-Lederkombi zum echten Stress- und damit Risikofaktor werden. Her mit der Jeans!

Also, was nun? Primitiver Wahnsinn oder naiver Wunsch nach Sicherheit, Freiheit und Unabhängigkeit? Wie immer, kommt es auf die Differenzierung an. Vorlaute Stimmungsmache pro kompromissloser Sicherheit und kontra Jeans-Träger, bewirken einen Jo-Jo-Effekt, der unterm Strich dem Motorrad fahren einen Teil der Faszination nehmen kann. Der gesellschaftliche Druck auf den gemeinen Biker (all jene also, die nicht damit ihr Geld verdienen - für die ist erst kürzlich eine gesonderte Schutzkleidungsverordnung avisiert worden) steigt - Kleider machen nun mal Leute. Die „richtige“ Fahrzeugbeherrschung lernt man so jedoch nicht zwangsläufig.

Natürlich kann man niemandem reinen Gewissens empfehlen, in den warmen Sommermonaten in Jeans aufs Motorrad zu steigen - schon gar keinem Einsteiger. Das muss jeder schon mit sich selbst ausmachen. Trotzdem gibt es Situationen, die eine schweißtriefende, klebrige Kombi in Frage stellen. Dann, wenn der Hitzekollaps droht, kann eine leichte Jeans die Erlösung sein. Eine besonnen, vorausschauende Fahrweise einmal vorausgesetzt, wird das gemütliche Cruisen unter diesen Bedingungen zur einzig wahren Fortbewegung.

Auch wenn der Jeans-Träger selbst aus eigenen Reihen von Zeit zu Zeit denunziert wird, sollte gerade hier die Toleranz siegen. Bei allen Argumenten der

Sicherheitsapostel, die gern auf die hohen Klinik- und Operationskosten verweisen, die letztendlich von der Allgemeinheit mitgetragen werden, sollte doch jedem Biker klar sein, dass es in erster Linie um seine eigene Haut geht. Und das ist schließlich seine eigene Entscheidung. Oder sind wir mittlerweile schon soweit, dass wir uns gar keine eigene Meinung mehr zutrauen?

Text: Rainman  
Fotos: Archiv



Restaurant · Biergarten · Saal  
Zeltmöglichkeit · Gästezimmer  
Motorradtouren · Tourenbegleitung

Landgasthaus  
Niemann

**Empfohlen von "Motorrad Reisen" und "Tourenfahrer"**  
 Haferbachstr. 45 · Lage-Kachtenhausen  
 Tel. 0 52 32 / 7 11 60 · Fax 97 07 35  
 e-mail: [landgasthaus-niemann@online.de](mailto:landgasthaus-niemann@online.de)  
 Internet: [www.landgasthaus-niemann.de](http://www.landgasthaus-niemann.de)

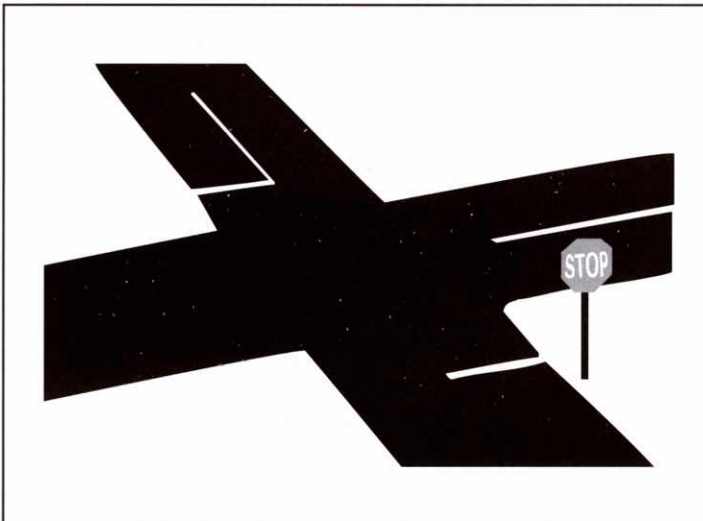
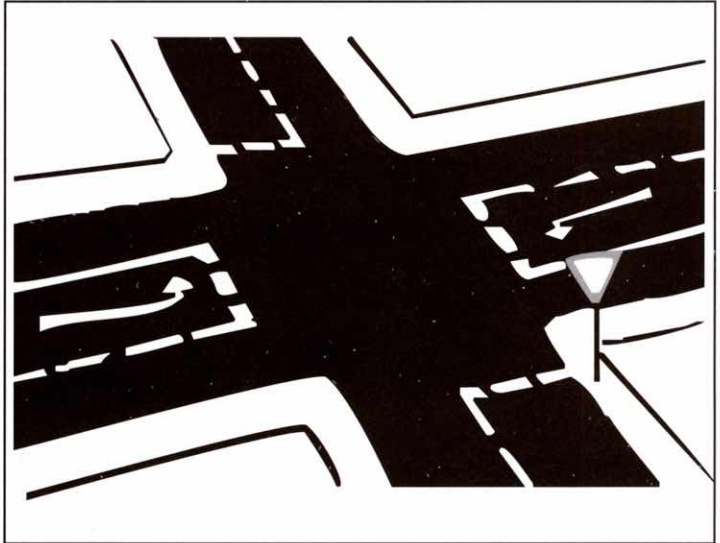


# Verbindlichkeit von Straßenmalereien

Über die Bedeutung von weißen Strichen auf schwarzen Asphalt hatte das Landgericht Berlin in folgendem Fall

(Urteil vom 31.7.2000; 58 S 516/99) zu urteilen.

Mütterchen Mü wollte mit ihrem betagten Kadett von einem Parkplatz auf ihrem Grundstück nach links auf die Fahrbahn einbiegen. Rechts neben ihrem Stückchen Land befand sich ein Fußgängerüberweg, der durch eine „Fußgängerbedarfsampel“ gesichert war. Die Haltelinie (Zeichen 294 der StVO) befand sich aus Sicht der Mü ebenfalls rechts.



Links von Mü befand sich jedoch eine Wartelinie (Zeichen 341 der StVO), auf deren Höhe ein Verkehrsschild mit der Aufschrift „Bei Rot hier halten!“ stand.

Die Ampel zeigte Rot und an der Wartelinie hielten bereits einige Autos, als Mü vorsichtig auf die Fahrbahn fuhr und nach links abbog.

Sie hatte nicht mit Wilhelm Brause gerechnet, der auf seiner schmalen ENDURO links an den vor der Haltelinie wartenden PKWs vorbeizog und hinter der Wartelinie von Mü's Kadett abrupt ausgebremst wurde.

Brause beanspruchte Schadensersatz und Schmerzensgeld in voller Höhe.

Das Landgericht beurteilte das Verhalten von Mü als grob sorgfalts- und verkehrswidrig. Allerdings warf das Gericht dem



Mopedfahrer ebenfalls einen Verstoß vor, aber nur einen leichten: Und zwar gegen die Grundregel, daß sich jeder Verkehrsteilnehmer so zu verhalten hat, daß kein Anderer geschädigt wird (§ 1 Absatz 2 Straßenverkehrsordnung (StVO)). Es ging also um die Frage der Haftungsverteilung, Brause musste Schlussendlich ein Viertel seines Schadens selbst tragen.

Interessant ist die Argumentation des Gerichts, die zu diesem Ergebnis geführt hat.

Zunächst einmal war Mü verpflichtet, sich beim Einfahren von dem Parkplatz auf die Straße so zu verhalten, daß eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist (§ 10 StVO). Da es zu einem Unfall gekommen ist, liegt es auf der Hand, daß Mü gegen diese Vorschrift verstoßen hat.

Es ging in diesem Rechtsstreit dann um die Frage, ob Brause nicht einen Rotlichtverstoß begangen habe, indem er die Wartelinie überfuhr. Das Landgericht meinte – anders als die Vorinstanz, das Amtsgericht Mitte, – dazu: „Das Zeichen 341 („empfohlene Wartelinie“) empfiehlt lediglich demjenigen, der warten muss, hier anzuhalten. Es handelt sich um eine vorgezogene, „empfohlene“ Wartelinie, bei deren Überfahren noch kein Rotlichtverstoß vorliegt. Daran ändert auch das Zusatzschild „Bei Rot hier halten“ nichts.“

Brause hätte jedoch bei Beachtung der erforderlichen Sorgfalt damit rechnen müssen, daß vor den wartenden PKWs ein an sich wartepflichtiges Fahrzeug den Parkplatz verlässt, weil der Fahrer das Anhalten der Fahrzeuge an der Wartelinie zum Einfahren nutzen könnte.

Der vorliegende Fall ist vergleichbar mit anderen so genannten „Lückenfällen“, bei denen häufig Mopedfahrer zu Fall kommen: Wer an einer zum Stehen gekommenen Fahrzeugkolonne vorbeifährt, muss bei erkennbaren Verkehrslücken in Höhe von Kreuzungen oder Einmündungen trotz seines Vorfahrtsrechts seine Fahrweise so einrichten, daß er auch vor unvorsichtig aus der Lücke fahrenden Fahrzeugen rechtzeitig anhalten kann.

Der Unfall war danach für Brause also nicht unvermeidbar. Durch die Wartelinie und das Zusatzschild hätte er gewarnt sein müssen.

Es haftet in Höhe eines Viertels für den Schaden mit. Er bekommt 75 Prozent seines Sachschadens und ein (Mitschuld-) angemessenes Schmerzensgeld.

Noch besser wäre es gewesen, wenn er, statt des leichten, überhaupt keinen Verstoß begangen hätte. Denn die ramponierten Knochen sind ohnehin mit Geld nicht auszugleichen.

Also:

**Fahrt vorsichtig,  
liebe Freunde.**

Noch Fragen dazu?

Kurzmitteilung an den

Verfasser genügt.

Carsten R. Hoenig, Rechtsanwalt in Berlin

- <http://www.kanzlei-hoenig.de> -

- **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 Slowakeiurlaub, 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](mailto:info@hit-motorradreisen.de)

[www.hit-motorradreisen.de](http://www.hit-motorradreisen.de)



**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/Föhn**

- 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](http://www.hollenstedterhof.de) E-MAIL: [hollenstedterhof@t-online.de](mailto:hollenstedterhof@t-online.de)



# *Zur Sommersonnenwende fand das erste Tourenfahrertreffen „Biker-Camp 2002“ des BVDM Stammtisches Regensburg in Tschechien statt*

***Das Treffen fand in West Böhmen in einem versteckt und Stillgelegenen Steinbruch auf Privatgrund statt. Der BVDM gewährte uns hierfür seinen BVDM-Veranstalter-Versicherungsschutz. Die Veranstaltung brauchte nicht behördlich gemeldet zu werden, da sie als privates Lagerfeuer-Wochenende lief. Wir trafen uns aber außerhalb der Bundesrepublik, in einem Land von dem viele relativ wenig wussten. Wir haben uns deswegen so benommen, dass man uns als angenehme „Biker“ kennenlernen konnte.***

Wir besuchten den westlichen Teil Tschechiens, welcher zum Böhmerwald gehört. Hier denkt und lebt die Bevölkerung mit der gleichen Lebenseinstellung wie bei uns. Trotzdem wurden wir in eine etwas andere Landschaft, geprägt aus einer tschechisch-deutsch gemischten Kultur, vierzig Jahre Sozialismus und der Schwermut des Böhmerwaldes eingeführt. Alle, die unser Nachbarland bisher noch nicht kannten, sahen viel Neues und Schönes und warfen vielleicht so manches Vorurteil über Bord. In diesem Sinne konnte dieses Wochenende ein wenig zum Völkerverständnis beitragen.

Der Steinbruch bot einen winzigen See, Hütte, Zelt- und Lagerfeuermöglichkeit 35 Kilometer hinter der Grenze. Es wurde in der Vergangenheit auf einer nahezu runden Fläche von zweihundert Metern Durchmesser Gestein abgebaut. Mittlerweile ist das Gelände der ehemaligen Abbauflächen teilweise von Büschen und Gestrüpp bewachsen. Das Areal stellt sich als eine halbwegs sauber mit Abraum waagerecht verfüllte Fläche umgeben von zehn Meter hohen Steilhängen dar. Durch diese ist das Gelände relativ unzugänglich und so, obwohl nicht eingezäunt fast abgeschlossen. Die waagerechten Flächen waren zum Zelten gut geeignet, aber steinig. Durch den Steinigen, kaum bewachsenen Boden konnte gefahrlos Feuer gemacht werden. Die Heringe der Zelte wollten garnicht gerne in den Boden. Wir durften herumliegendes Holz, das in unmittelbarer Nähe in großer Menge vorhanden war, zum Feuermachen nehmen. Der Veranstalter hatte zusätzlich einen Berg fertiges Feuerholz mit einer

Plane vor Regen geschützt, zur Verfügung gestellt. Teile der waagerechten Flächen liegen etwas tiefer und sind mit Wasser vollgelaufen. Es gab einen großen flachen Froschteich und im Eingangsbereich einen wunderbar sauberen kleinen See, der zum waschen, Feuerlöschern oder auch zum Baden einlud. Er hatte glasklares Wasser durch das man an seinem Grund liegende Felsblöcke sehen konnte. Nur an einer Stelle befindet sich ein Zufahrtsmöglichkeit. Motorräder oder Gespanne durften bis an die Zelte heranfahren. In einem nahe gelegenen Schuppen gab es sogar einen Kühlschrank, eine Kochmöglichkeit und ein absperrbarer Raum für Gepäck, das bei der Ausfahrt nicht unbewacht bleiben sollte. Bei extremer Witterung hätte man in der Hütte übernachten können. Es gab zwar keine sanitären Anlagen, aber hinter dem Schuppen stand ein sauberes hölzernes WC-Häuschen der primitiveren Art.

Die freiwillige Ausfahrt am Samstag stand unter dem Motto „das Land der milden Hügel und der kleinen Seen“. Petrus schenkte uns brüß heißes Sonnenwetter. Da viele Gäste eine lange Anreise hatten war die Ausfahrt lässig gestaltet. Es sollte genug Zeit zum Besichtigen, Einkaufen und Plauschen bleiben. Im Zeitplan waren für Besichtigungen jeweils genug Zeit veranschlagt. Die Ausfahrt teilte sich in eine Vormittags- und einer Nachmittagsrunde, so dass es jedem freigestellt war ob er sich bereits am Morgen oder erst nach Tisch anschließen wollte. Die Vormittagsstrecke führte aus 120 Kilometern nach Domazlice, Svihov mit Besichtigung der Wasserburg, dem See von Merklin und wieder zum



Camp. Am Sonntag wurde die Ruine von Radyne und das Schloss Nebilovy südlich Pilsen besichtigt.

Alle sieben Teilnehmer brachten gute Laune und Kameradschaft sowie umweltverträgliches Verhalten mit. enduro-ausritte wo kein Weg war unterblieben.

Beim Essen galt Selbstversorgung (incl. Trinkwasser). die Mittagessen wurden jeweils im Restaurant eingenommen. Der Veranstalter bot zwei Kasten frisches tschechisches Bier, 10 Liter Limo und 10 Liter Trinkwasser.

Die Teilnahmegebühr von nur 5€ pro Fahrzeug war bei der Ankunft zu Entrichten. Das Geld war für den Grundstücksbesitzer.

Da alle Teilnehmer auf Landstraßen fuhren brauchte die Autobahnvignette nicht gekauft werden. Jeder Teilnehmer hatte seine grüne Versicherungskarte und die er-

forderliche Auslandskrankenversicherung. Über spezielle Verkehrsregeln hatte man sich beim ADAC informiert. Die Tschechische Republik ist etwa so groß wie Bayern und nicht in der EU. Sie hat ihre eigene Währung, die Krone. Man zahlt in Tschechien in der Regel nicht mit ausländischem Geld. es empfiehlt sich an einer der vielen Wechselstuben eine kleine summe zu wechseln. Obwohl man in Tschechien nur etwas ein Siebtel von uns verdient herrscht hier keine Armut. Aus unserer Sicht sind die Laden- und Restaurantpreise extrem günstig. die (bleifreie) Benzinversorgung ist wie in der BRD, leider sind auch die Kraftstoffpreise fast so hoch wie bei uns. Bleifreies Normalbenzin heißt Natural 91, bleifreier Superkraftstoff heißt Natural 95. Leider gibt es keine Fotos zu dem Bericht, da keiner ans fotografieren dachte.

Rainer



## Motorrad KinderLand

MoKi die Familienbiker

*Verkauf und Vermietung von:*

*Motorradkinderbekleidung, Helme und Zubehör,  
Baehr Motorrad Helme/Funk- und Sprechanlagen*

Sonderkonditionen für BVDM e.V. Mitglieder  
für die Produkte von:

**baehr** 

 **GARMIN**

 **TOURATECH**



*Wir fahren seit Jahren mit der ganzen Familie  
leidenschaftlich gerne Motorrad.  
Seitdem unsere Kinder sprechen können,  
ist die Gegensprechanlage ein selbstverständliches Zubehör.*

Rufen auch Sie uns an. Wir beraten Sie gerne.  
Inh. Ralf Kühl • Sternstraße 11 • 85452 Moosinning  
Tel. (081 23) 990023 • Fax. (081 23) 990022

# IM ZEICHEN DES ADLER'S

Moto Guzzi V11- und California-Typen im Überblick

Motorrad fahren ist eine äußerst persönliche Angelegenheit. Moto Guzzi fahren ganz besonders.

Während top-aktuelle Modelle aus Fernost mit beeindruckenden Leistungswerten nur so protzen, setzt Moto Guzzi seit Jahrzehnten auf traditionelle Werte und Baukastensysteme. Die straff geführte Produktpalette lässt damit genügend Spielraum für kleine und kleinste Nischen, die nicht selten nur in begrenzter Auflage zu ergattern sind.



Die Cali Valvo Idraulica ist die jüngste Kreation aus dem Hause Moto Guzzi.

Dank hydraulischen Ventilspielausgleich ist der V11-Zweiventilmotor nun noch wartungsärmer.

Schwierig, weil unübersichtlich, kann es für den Außenstehenden jedoch dann werden, wenn er für genau genommen zwei Grundtypen derzeit ein volles Dutzend Modelle zur Auswahl hat. Zieht man noch vereinzelte Restposten hinzu, summiert sich die Auswahl noch weiter. Genau betrachtet verwundert das nicht, stellen diese mit Ausnahme der 750 Nevada schließlich das komplette Guzzi-Angebot dar.



Die Le Mans ist seit Mitte der siebziger Jahre ein tragender Pfosten der Marke Moto Guzzi. Rechts die 850 Le Mans I von 1976, links die V11 Le Mans von 2001.

Damit Sie besser durchblicken, haben wir uns die Gruppe der California- und V11-Modelle herausgepickt, um zu klären, welche für wen die richtige Wahl ist. Dabei kommt die Cali auf Grund ihrer Auslegung von vornherein dem Tourenfahrer entgegen. Ganz gleich ob mit oder ohne Verkleidung oder Packtaschen - das Konzept ist zum bequemen Touren und beschaulichen Flanieren wie geschaffen. Begriffe wie maximale Kurvengeschwindigkeit verbannen Cali-Fahrer lässig in die ewigen Jagdgründe der Rastenkratzer-Fraktion.

Viel wichtiger ist ihnen die balanciernde Wirkung des 1064 ccm großen V2-Einspritzmotors in Verbindung mit der entspannten Sitzposition. Allein das Prachtstück von Motor bringt den amerikanischen Traum einem Cali-Fahrer ein gutes Stück näher. Die italienische Harley mit Echtheitszertifikat, sozusagen. Nicht nur gefühlsecht, sondern pur und authentisch - Guzzi eben. Mit sattem Gestampfe aus dem tiefsten Drehzahlkeller zieht der 90°-V anfangs noch ein wenig ungehobelt, später dann beinahe schon geschmeidig durch. Eine Eigenschaft, die das Triebwerk auch für die sportlichen V11 interessant macht. Eine willkommene Basis für das Standbein der aktuellen Palette.

Das California-Fahrwerk gibt sich komfortable, aber nicht zu weich. Insbesondere die Hinterhand verhärtet sich durch die fehlende Momentenabstützung des Kardantriebs, wie sie bei den sportlichen V11-Modellen Verwendung findet, beim Gasgeben spürbar. Die Unterschiede der California-Baureihe beschränken sich in erster Linie auf die Ausstattung. Jüngste Variante ist die überarbeitete California EV (für Evoluzione), die momentan als einziger Guzzi über

einen hydraulischen Ventilspielausgleich (Valvole Idrauliche) verfügt. Bis sämtliche Restbestände des Vorgängermodells verkauft sind, werden die beiden unverkleideten Modelle parallel nebeneinander angeboten. Nach wie vor bilden sie die goldene Mitte zwischen dem umfangreicher ausgestatteten Jubiläumsmodell EV 80 sowie EV Touring (beide mit Koffern, Sissybar und Verkleidung) und den spartanischen Stone-Typen.



*Die V11 Stone ist praktisch eine abgespeckte California und glänzt durch nackte Tatsachen. Der Pulsschlag des V2 passt hier besonders gut zum Gesamtkonzept.*

Die preisgünstigste Variante ist die California Stone, die es alternativ auch als limitierte Metall-Ausführung gibt. Grundsätzlich unterscheiden sich alle Stone-Varianten u.a. durch eine straffere Fahrwerksabstimmung, einen weniger stark gekröpften Lenker, Fußrasten statt Trittbrettern sowie dem ersatzlosen Wegfall der Sissybar von den Cali's. Die Special Sport liegt konzeptionell zwischen der Cali EV und der Stone, deutet durch den geschwungenen Lenker und eine noble Zweifarben-Lackierung jedoch mehr in Richtung Cali. Wer's gern edler mag, wird eine Auge auf die Special Sport Aluminium werfen. Das hier der Name gleichzeitig Programm ist, dafür sorgt der helle Leichtmetall-Teint, der sich wie ein Schleier über das ganze Motorrad legt. Einfach nur lecker. Der flache Centauro-Lenker sorgt nebenbei für eine gestrecktere Sitzposition, die für eine Extra-Portion Cruiser-Feeling sorgt.

Leichter, handlicher und drehfreudiger, kurzum knackiger, kommen die V11-Modelle daher. Mit burschikoser Linienführung, sportlichem Esprit ruhmvoller Jahre und ungewohnter Agilität räumen diese Modelle mit dem Vorurteil, Guzzi's seien mehr oder minder störrisch zu fahren, endgültig auf. Initiator war die erste V11 Sport von 1998. Völlig unverkleidet und mit einem neuen, sieben Zentimeter kürzer bauenden Sechsganggetriebe vor dem Cantilever-Federungssystem

ausgestattet, fällt der Radstand für Guzzi-Verhältnisse untypisch kurz aus. Zu kurz – jedenfalls nach Meinung der Aprilia-Techniker, die sich seit 2001 um die technische Entwicklung von Moto Guzzi kümmern.

Um den Pendelerscheinungen der ersten Modelle wirkungsvoll zu Leibe zu rücken, modifizierte man das Fahrwerk und baute eine große, rahmenfeste Halbschale um den Rundscheinwerfer. Wer sich soviel Mühe gibt, darf zurecht ganz tief in die historischen Ahnenkiste greifen und sein Werk wieder auf den Beinamen Le Mans taufen. Das hier nicht nur ein Werbegag für den schnellen Umsatz erhalten muss, bemerkt man spätestens nach den ersten zügig gefahrenen Metern. Alte Tugenden, ansprechend verpackt, stabil und handlich zugleich – da darf gefeiert werden. Erst recht, wenn das Motorrad fahrende Volk die



*Die V11 Sport schließt die Lücke zwischen den verkleideten Sportmodellen Tenni, Le Mans, Scura und den puristischen Stone-Typen.*

Qualitäten mit guten Verkaufszahlen honoriert. Wer's etwas rustikaler mag, ist mit der unverkleideten V11 Sport Naked passender beraten. Bis auf die fehlende Verkleidung unterscheidet sie sich technisch nicht von der Le Mans.

Guzzi's aktueller Verkaufsschlager ist die V11 Sport Scura. Wobei man in Mandello diese Auszeichnung ein wenig zurückhaltender als in Bayern oder Japan definiert. Mit einer weltweit auf 600 Exemplare begrenzten Auflage zählt die Scura zu den exklusiven Motorrädern auf unseren Straßen. Auf den ersten Blick ähnelt sie stark der auf 300 Einheiten limitierten V11 Rosso Mandello anno 2000, verfügt jedoch über das verstärkte Zentralrohr-Chassis und besonders feine Federelemente.

Eine zierliche Lenkerverkleidung schützt den Fahrer vorm Gröbsten und sieht oben-drein auch noch unverschämt gut aus.

Zahlreiche Carbon-Teile machen aus den fahrfertigen 246 Kilogramm zwar kein Fliegengewicht, verfehlen aber dennoch ihre Wirkung nicht. Im direkten Vergleich zur Le Mans wirkt sie längst nicht so wuchtig und gegenüber der nackten V11 Sport Naked hinterlässt sie einen harmonischeren Gesamteindruck. Hauptargument für die Rarität bleibt jedoch die straffere Fahrwerksabstimmung, die selbst verwöhnte Sportfahrer zufrieden stellen kann.

Die V11 Le Mans Tenni ist eine Hommage an den großen Rennfahrer Omobono Tenni, wobei die grüne Lackierung und das Startnummernfeld an die legendären Achtzylinder- und 350er-Rennmaschinen erinnern soll. Faktisch ist das Sondermodell eine exklusiver ausgestattete Le Mans, dessen Upside down-Gabel durch die Titan-Nitrit-beschichteten Gabelgleitrohre noch sensibler anspricht. Wie alle Guzzi-Sondermodelle verfügt auch die Tenni über die leichtere Einscheiben-Trockenkupplung. Eine breite Sitzbank aus Kunstleder unterstreicht die traditionellen Werte.

Text: Ulrich Hoffmann  
Fotos: U. Hoffmann/Werk



# DIE PROVENCE

Es gibt tatsächlich Leute, die beneiden mich um meinen Job als Reiseführer für Motorrad-Touren. Immer in schönen Gegenden unterwegs, darf umsonst essen und trinken, usw. usw. Ja, ja, so sieht das vordergründig vielleicht aus, aber so haut das nicht hin. Leider. Mitunter ist es sogar echt eine Qual, denn nicht jede\*, der/die so eine Reise bucht, entpuppt sich unterwegs als reine Freude. Ich erhoffe von meinen Gästen ein gewisses Mindestmaß an Niveau und wenigstens einen Rest von Kinderstube und Gruppenfähigkeit. Bis jetzt hatte ich eigentlich zumeist Glück und mit manchen entwickelte sich sogar so was wie Freundschaft, wie z.B. mit dem Kurt aus Hamburg, dem Peter aus Greitz, Wilma und Jochen aus Mönchengladbach und nicht zuletzt Toni und Marion aus Weißenfels. So etwas freut mich immer, denn ich versuche ja immer, die Mitfahrer nicht „nur“ als zahlende Kunden zu sehen, sondern als Kumpels (und Kumpelinen). Schließlich sind wir doch alle Motorradfahrer. Klappt dieser Versuch, wird die Reise auch für mich zum Genuss und ist nicht nur „Arbeit“, selbst wenn ich nun schon zum Xten Male im selben Hotel in der selben Gegend hocke. Manchmal aber sind die Mitfahrer(innen) von diesen Hoffnungen und Erwartungen weit, sehr weit entfernt, wie ich zu meinem Leidwesen immer wieder einmal erfahren muss.

Wenn Sie also, liebe Leser, einmal solch einer Reisegruppe begegnen, beneiden Sie den Reiseführer nicht, so lustig wie es aussieht, ist es mitunter nicht. Haben Sie Mitleid und schließen Sie ihn in Ihr Abendgebet mit ein.

Kommen wir zum Thema, die Provence, die ich wieder einmal durchlitten habe. Es gibt, wenn man so will, zwei Provençen. Die Provence, die Otto Normalverbraucher so zu kennen glaubt, mit St.

Tropéz, Nizza, Cannes, Cote d'Azur und wie die ganzen Touristenlöcher sonst noch so heißen. Da war es mal wunderschön, aber das ist lange her. Sehr lange! Heute ist das eine einzige Betonwüste, in der die Orte zum Teil übergangslos ineinander vernudelt sind. Da

dem Vacluse und dem darin liegenden Luberon. Darüber möchte ich diesmal berichten. Ist dies doch sozusagen „meine“ Provence, neben Scotland mein Refugium, in das ich mich zurückziehe, wenn der Rest der Welt mir auf die Nerven geht.

Da hör ich im geistigen Ohr den einen bzw. die andere fragen, wie sich das denn mit der Reiseführerei zusammenreimt. Gute Frage! Natürlich hab ich auch noch meine Plätze, wohin ich mich verkrieche, wenn ich „privat“ dort unten bin.

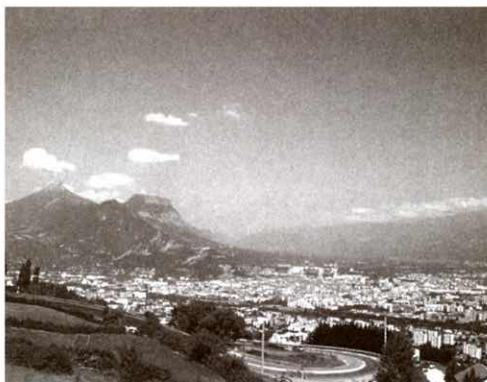
Heute möchte ich aber über eine „normale“ Tour mit überwiegend sehr netten Leuten erzählen.

Wir trafen uns auf der Insel Reichenau im Bodensee. Schon erwähnt: Toni und Marion, dazu Alexander aus Taufkirchen, der Heimgfried aus dem Fränkischem mit seinem BMW-Chopper und ein ganz besonderes Goldstück, der Robert aus Knittelfeld in Österreich.

Über die Autobahn ging es durch die Schweiz und hinter Genf überquerten wir die Grenze nach Frankreich. In der Nähe von Annexy hab ich ein nettes Stammquartier, wo wir die Nacht verbrachten. Ja und dann

ist gar kein freies Land mehr dazwischen. Zum Kotzen! Aber es soll ja Leute geben, denen das gefällt und die da allen Ernstes ihren Urlaub verbringen. Ich begreife es zwar nicht, aber wenn's denn unbedingt sein muss, nur zu, nur zu. Des Menschen Wille ist sein Himmelreich. Ja, und dann gibt es noch die Provence-Alpen, über die ich ja schon erzählt habe und, neben der Camargue, die Obere und die Innere Provence mit dem Grand Canyon du Verdon,





ging's überhaupt erst richtig los. Für unseren Weg in die Provence hatte ich diesmal die N 75 ausgewählt. Die geht ab Grenoble am Westrand der französischen Alpen entlang nach Süden. Eine landschaftlich sehr schöne Route, die normalerweise auch zügig zu befahren ist. Aber was bedeutet schon „normal“. Es kommt halt immer 1. anders als man 2. denkt. Es war Juli. Und da ist eine der übelsten Plagen der Landstraße unterwegs: Holländer!!! Mit Wohnwagen!!! Geübt und fit im Befahren von Bergstraßen.

Wenn's denn nur einer, von mir aus auch mehrere gewesen wären. Aber nein. Die führen in regelrechten Konvois. Aber was heißt „führen“!? Sie schlichen!!! Am Steuer „el Kapitano“, der Papa, und die übrige Mischpoke Butterbrote mampfend im Auto verteilt. Eine einzige Katastrophe! Da hilft auch Überholen nichts mehr. Das geht auch auf den unübersichtlichen Bergstraßen nicht immer. Und wenn es endlich ging, nützte es so gut wie nichts, weil die Wohnwagengespanne die engen Gassen der Dörfer verstopften und erst mal alles Blockierten.

Wenn Sie liebe Leser, meine anderen Geschichten in der Ballhupe gelesen haben, erinnern Sie sich vielleicht daran, dass ich bei Leuten, die mir auf die Nerven gehen, schon mal etwas weniger „zart besaitet“ reagiere. Ich bin ein Rocker. Ich darf das!

So war es, für mich zumindest, von Vorteil, dass die Damen und Herren Holländer (mitunter war mal ein Belgier dazwischen. Die können aber auch nicht fahren!) immer die Seitenfenster ihrer Blechkutschen offen hatten. Da ist man mit dem Motorrad natürlich im Vorteil. Man kann dicht neben-

dran fahren und dann so richtig laut und unfreundlich ins Auto schnauzen. Und glauben Sie mir, wenn ich (langer schwarzer Vollbart, Spiegelsonnenbrille, Harley-T-Shirt, Totenkopfhüten-behängte Kutte usw.) das mache, dann wirkt das!

So quälten wir uns bis kurz vor Sisteron, wo wir dann endlich auf nicht wohnwagentaugliche

Nebenstrecken abzweigen konnten. Wir führen durch die „Barronnies“, ein kleiner Alpenausläufer mit wilden Schluchten und Pässen, die keiner kennt.

Besonders sehenswert ist hier z.B. das Wehrdorf Montbrun oder das völlig einsam in den Bergen gelegene Schloss von Javon. Die Provinz, in der wir hier sind, nennt sich „Vaucluse“. Das ist das Land weit um den Mont Ventoux, den „Berg der Winde“ herum. „Meine“ Provence.



Der Mont Ventoux ist mit knapp 2000 Metern der höchste Berg in der Provence. Er überragt praktisch alles. Sein Gipfel ist mit weißen Steinen übersät und wenn man das nicht kennt und von Weiten sieht, meint man, das wäre Schnee. Es gibt eine hübsche Strecke dort hinauf. Klar, waren wir da oben. Und Ihnen rate ich auch dazu, falls Sie mal hier unterwegs sein sollten.

Unser hiesiges Quartier nennen die Einheimischen „bei Jaques“. Ein hübsches, preiswertes Hotel, wunderschön im Luberon-Naturpark gelegen. Der „Luberon“, um es gleich hier zu erläutern, ist eine von Ost nach West verlaufende Hügelkette im Vaucluse. Ich komm noch mal darauf zurück. Ich möchte Ihnen erst noch von Jayues erzählen. Jayues ist Eigentümer, Wirt, Koch, Barkeeper, Gärtner, ruhender Pol, Seelendoktor, Saufrumpfen und was weiß ich noch alles hier in seinem Hotel. Ein echtes Original und ein Provencale wie aus dem Bilderbuch. Bei ihm fühlt man sich wohl. Er sammelt Oldtimer-Autos und fährt am liebsten mit seiner knallgelben Morgan-Plus-8-Replica durch die Gegend und erschreckt die Leute. Natürlich hat er auch ein Motorrad. Einen Yamaha-Chopper mit etwas „vernachlässigten“ Bremsen und einer dies Manko ausgleichenden, großen Mehrklanghupe. Ich kann Ihnen, liebe Leser, dies Hotel allerwärmstens empfehlen! Jetzt müsste man nur noch wissen, wie man da hinkommt, gell!

Ja, das ist der Haken an der Geschichte. Aber gemacht. Das ist zwar ein echter Geheimtip und soll auch einer bleiben. Aber, wenn Sie da mal hin möchten, sprechen Sie mich doch einfach auf der nächsten IMOT in München an. Dann verrate ich's Ihnen.



Sie finden mich in Halle 4 am Stand von REISE MOTORRAD oder am gemeinsamen Stand von BVDM und HIT-Motorrad-Reisen. Falls die Babs da sein sollte, fragen Sie die. Sie weiß schon, wo ich mich rumtreibe.

Unsere Gruppe machte von hier aus ihre Tagesausflüge durch die Provence. Über Cavaillon durchquerten wie die „Alpilles“, auch eine Reihe von Bergen, westlich des Luberon. Die Alpilles bestehen aus weißem, vor Jahrmillionen vom Meerwasser ausgewaschenem Gestein. Hier findet man auch die Ruinen von Les Baux. „Dahinter“ also südlich davon erstreckt sich das weite Delta der Rhone. Man kennt die Gegend auch als „Camargue“. Mal ganz was

wild lebenden Flamingos im flachen Wasser stehen. Auch im Winter übrigens. Hier wird es nicht kalt! Dazu natürlich die berühmten Pferde und die schwarzen Stiere, afrikanische Kuhreihher (die Weißen) und, mit etwas Glück, sieht man auch Purpur-Reihher (die Knallroten). Eine reiche Tier- und vor Allem, Vogelwelt. Nicht schlecht ist auch die vollständig erhaltene Kreuzritter-Festung Aigues Mortes. Achten Sie einfach auf die Wegweiser. Es sind etwa 30 km von Stes. Marie zu fahren.



verlockend!! Vor allem, wenn man, so wie ich z.B., gerne gut isst. Fährt man auf Stes. Marie zu, sieht man links und rechts der Strasse die hier

Den hier überall aufwendig angepreisenen „Vin de Sable“ (Sandwein) vergessen Sie am Besten gleich wieder. Ein müdes Gesöff. Für Weinliebhaber eine Zumutung.

Fährt man von hier unten wieder zurück zu „Jaques“, kommt man durch die Bergkette des Luberon mit seinen Huggenotten-Dörfern Menerbes, Bonnieux, Saignon usw. usw.



Hier lebte im Mittelalter auch der Marquis de Sade. Im Dorf Lacoste steht die Ruine seiner Burg. Unbedingt sehenswert. Vor allem das Dorf. Das ist nicht wie im Mittelalter, das ist das Mittelalter!

Hier im Luberon lebt heute ein berühmter Schriftsteller. Er heißt Peter Mayle und hat eine ganze Reihe sehr amüsanten Bücher über Land und Leute hier unten geschrieben. „Mein Jahr in der Provence“, „Toujour Provence“ oder auch „Encore Provence“, um nur mal einige zu nennen, sind über alle Maßen empfehlenswert. Ich kenne nichts Geschriebenes, das mehr Lust und Laune macht, einmal hierher zu kommen.

Auf dem Weg zurück ins Hotel kommt man auch noch zu den berühmten Ockerbrücken von Roussillon und in das Ansichtskarten-Dorf Gordes. Hier in der Dorfkneipe schrieb Samuel Beckett sein, „Warten auf Godot“. Ganz in der Nähe liegt die Abtei von Senanque. Auch sehr schön. Besonders Ende Juli bis Mitte August, wenn der Lavendel in voller Blüte steht. Wir für unseren Teil



machten nun einen Ausflug in den „Grand Canyon du Verdon“, eines der ganz großen Naturwunder Europas. Eine gigantische Schlucht, um deren oberen Rand eine „Besichtigungs-Strecke“ führt. Man kann ganz außen rum fahren, oder, wenn man weniger Zeit hat, die „kleine“ Strecke nehmen. Die beginnt



und endet im Dorf La Palud auf der Nordseite des Canyons. Ich weiß gar nicht, wie ich Ihnen diese Schlucht beschreiben soll. Ich käme aus den Superlativen nicht heraus. Die Landschaft ist gigantisch schön, die Abgründe schwindelerregend. Man ist einfach überwältigt. Fahren Sie hin und schauen Sie selbst! Dann wissen Sie, was ich meine. Unser Rückweg führte uns grade nach Norden über Nyons in die Stadt Die. Von hier aus ging es über den Col de Rousset mit seinen viele Serpentina in den Vercors-Nationalpark mit seinen zahlreichen Schluchten. Besonders die kleine und die große Goulet-Schlucht sind wirklich sehenswert. Weiter durch die Bourne-Schlucht kommt man hoch über Grenoble wieder „heraus“. Auch eine Strecke, die ich

Ihnen wärmstens ans Herz legen möchte. Von Grenoble steuerten wir noch mal Annecy an und fuhren dann quer durch die Schweiz wieder heim. Zum Schluss möchte ich noch einige Worte über mein Motorrad verlieren. Eine Kawasaki „Drifter“ 1500. Die erbärmlichste und unzuverlässigste Krücke, die ich jemals hatte. Von wegen „zuverlässiger Japaner“. Dass ich nicht lache!!! Alleine auf dieser einwöchigen Tour hatte ich 4 Pannen! In Weingarten einen Kabelbrand, dessen Folgen vom dortigen äußerst großzügigen und hilfsbereiten Kawa-Händler in einer stundenlangen Fummelarbeit behoben wurde. In der Provence machte die Wasserkühlung zweimal schlapp, weil ein Stecker sich gelöst hatte. Bis wir das gefunden

hatten!!! So nebenbei zerbröselte die Tachowelle, fiel das Rücklicht ab usw. usw. Wenn ich hier aufzählen wollte, was in der Zeit seit ich das Ding gekauft habe alles kaputt ging, wir würden nicht mehr fertig! Anfangs ging das Gott sei Dank noch alles auf Garantie. Aber jetzt...! Prost Mahlzeit! Mit meinen sämtlichen jemals gefahrenen Harleys zusammengenommen hatte ich nicht so viel Ärger wie mit diesem einen Reiskocher. Eines ist jedenfalls sicher: Ich bin kuriert. Das war der erste und auch letzte Japaner, den ich besaß.

Nie wieder!!! Nie!!



Michael Schuhmacher



## ADRESSEN – TERMINE – ANSPRECHPARTNER

Kawasaki LTD 450  
4.800 km (!), 20 kW, 37 kW-Umbausatz,  
EZ 3/88, TÜV 4/04  
Behindertenumbau (Schaltung und  
Hinterradremse mit rechtem Fuß),  
Lieferung aber auch im Normalzustand.  
Gepäckträger, Topcase, 2 Windschilder  
VHB 2.000.-  
Tel. 05231-69448 oder kruses@gmx.net



Hallo Leserinnen und Leser!

Früher wurde die BallHupe auch als Moto Guzzi-News benannt, wenn das hier so weiter geht und Ihr für euer Verbandsmagazin nichts schreibt – so können wir sie demnächst als Rainer's Welt betiteln. Gefällt euch das??? Doof gel? Ganz ehrlich, ich finde es sehr lobenswert wie der neue Sportwart in die Tasten greift!!! (auch wenn ich nicht alles veröffentliche was er da so von sich gibt;-))

Aber wie es aussieht, ist es wie die letzten Jahre auch: Die Regionalbüros machen Nix, die Clubs sind Schönwetterfahrer die eh nie was unternehmen – Treffen veranstalten die sowieso nicht – UND In den Urlaub fährt von Euch sowieso nie jemand mit dem Motorrad! Wenn ich euch jetzt als Super-Schlaffies bezeichne seid Ihr beleidigt und droht mir mit dem Anwalt!!! Also werde ich das jetzt tunlichst vermeiden und mir meinen Teil denken.

Ein ganz großer Dank gilt jedenfalls den vielen Journalisten, die bei Komerziellen Zeitschriften BAHRES GELD verdienen und mir zu liebe immer wieder gerne für mein kleines „Dankeschön“ schreiben!!! Demnächst werde ich mal in meinem Weinkeller stöbern und mich bei den Herren bedanken! Den Versand allerdings berechne ich dem BVDM, denn wenn das nicht drin ist, frag ich mich wirklich schön langsam, für was und wen ich die Arbeit hier eigentlich mache.

Vielleicht fällt euch ja mal etwas ein, Wurscht was – ein schöner Ausflug der total in die Hose ging, oder etwas anderes, was Ihr doch ansonsten auch jedem erzählen würdet!!!

Eure Babs Berschneider

Dear Motorcycle friends,

MTC Holland is a motorcycleclub from The Netherlands that organises Two major (international) events for non-members.

For The year 2002 The events are:  
4,5,6 October 2002 International Najaarstreffen 2002

Actual Information, is available and published on The internet in English an Deutsch on this site:  
<http://home.wanadoo.nl/tverkerk/mtcholland/mtcholland.htm>

We hope to welcome you as a visitor on one of our events or on our Website.

If you have a Website or an (international) touringcalendar on The internet, we will be very pleased if you will publish this Information there. Many thanks if you do so.

### ACHTUNG:

Verkaufe meine Süße (Heul, Schnief)! MOTO GUZZI, Stornello Bj. 1968, 125 cm', zum Restaurieren und lieb haben, aber Vorsicht: die wird rechts geschalten und links gebremst! Ein echt tolles Teil, stand immer neben meinem Schreibtisch weil sie mir zu schade zum fahren war!  
Babs Berschneider,  
Tel.: 08193/996536 o. mobil: 0171/9585782



### 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 wieder.**

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



course AFAMAC  
gezeichnet von  
F. Margerin  
Mehr dazu seht Ihr unter:  
[www.qgdf.org](http://www.qgdf.org)

– und noch mehr dazu in  
der nächsten Ausgabe...



## MIT DEM MOTORRAD

**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.

*Mein Hotel...*

**MINOTEL**  
Deutschland

Internationaler  
Verbund  
mittelständischer  
privater  
Kornforthotels



**Hot-Line: 0180-5-646683**

**MINOTEL DEUTSCHLAND** · Konrad-Adenauer-Str. 14 · 85221 Dachau  
Telefon 0180-5-646683 · Fax 089/184416 · [www.minotel.de](http://www.minotel.de) · [info@minotel.de](mailto:info@minotel.de)

# 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

Tel.: 0 61 31 / 50 32 80

Fax: 0 61 31 / 50 32 81

### Öffnungszeiten:

**BVDM**  
**Geschäftsstelle**  
**Carl-Zeiss-Straße 8**  
**55129 Mainz**

**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