

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



BALLHUPE



Deutschlandfahrt

Krawallmacher

Chris & Marty

Leserbriefe

Politik

Rainman's World



EDITORIAL

Liebe Motorradfreunde,

das Jahr neigt sich dem Ende zu und damit ist es Zeit, ein wenig Bilanz zu ziehen. Wie in den letzten Jahren auch, war die viele Arbeit, die der BVDM zum Wohle aller Motorradfahrer leistet, auf zu wenige Schultern verteilt. So bleibt es nicht aus, das einiges von dem, was wir uns vorgenommen hatten, noch nicht erledigt ist. Angefangen von den dringend erforderlichen neuen Werbebroschüren bis hin zu einem zeitgemäßen Internetauftritt. Aber ohne fachkundige und engagierte Mitstreiter wird es auch weiterhin lange dauern, bis solche – für den BVDM eigentlich wichtigen Dinge – umgesetzt sind. Zudem war der finanzielle Spielraum durch die hohe Steuernachzahlung sehr eng. Doch dieses Thema ist nun vom Tisch und durch den höheren Mitgliedsbeitrag können wir im neuen Jahr auch wieder neue Aufgaben in Angriff nehmen. Und wir hoffen, dass sich noch einige engagierte Mitstreiter finden, die einige Stunden im Monat für den BVDM opfern wollen.

Wie dringend notwendig unsere politische Arbeit ist, zeigt der Vorschlag, den die frühere parlamentarische Staatssekretärin Gila Altmann bei einem Lärmsymposium in Berlin erneuert hat. (einen ausführlichen Artikel dazu gibt es auf Seite ..) In zwei Schritten sollen die Grenzwerte für die Lärmemission bei Motorrädern von derzeit 80 dbA auf 74 dbA gesenkt werden. Auch wenn sich die Industrie massiv gegen solche Forderung wehrt und auch der BVDM vor einer übertriebenen Zuspitzung gemahnt hat: Eines ist klar, die Politik und mittlerweile auch einige Presseorgane haben das Motorrad nicht nur als Dreck-, sondern jetzt auch als Lärmschleuder geoutet. Und ich wage die Prognose, da der Verwaltungsapparat schon auf Hochtouren läuft: Wir werden schärfere Lärmwerte bekommen und ich persönlich habe da auch nichts gegen, solange es in sinnvollen Grenzen bleibt und die Umsetzung mit dem nötigen Augenmaß erfolgt. Dieses eine Beispiel zeigt, wie wichtig es ist, auf die Politik Einfluss auszuüben. Die Problemfelder Bitumen oder Streckensperrungen sind ebenfalls nach wie vor akut und es gibt noch viel Aufklärungsarbeit gerade bei den Politikern zu leisten.

Doch neben der politischen Arbeit soll der Spaß am Motorradfahren nicht zu kurz kommen. Und so gibt es auch 2003 wieder das Elefantentreffen, die Deutschlandfahrt, die Tourenzielfahrt, touristische Veranstaltungen und natürlich zahlreiche Treffen der einzelnen Vereine.

Ich wünsche allen ein gutes und unfallfreies Jahr 2003 mit vielen schönen Erlebnissen auf dem Motorrad.

Euer Michael Lenzen, 2. Vorsitzender



INHALT

Politik			
Projekt Schutzeinrichtung	4	Rainman's World	
Einladung		Münchener Freiheit	16 - 20
JHV		Noch auf die schnelle	
JahresHauptVersammlung 2003	5	Kalender „Isle of Man 2003“	21
Deutschlandfahrt		Leserbriefe	22 - 30
25. Deutschlandfahrt	5 - 8	Krawallmacher	
Tourenzielfahrt		Lärmsymposium in Berlin	31
Der Sportwart meldet	9	Gespannfahrer	
FEMA		BVDM in Wermelskirchen	32
Ansichten und Bedenken der Fahrer	10	Unten drunter	
Regional		Rukka Funktionswäsche	33
LV-RR im bayr. Trainingscamp	11 - 13	A - T - A	
TT 2002		Adressen-Termine-Ansprechpartner	34
BVDM Touren-Trophy 2002	14	Redaktionsschluss für BallHupe 1/2003	34
Nachruf		Chris & Marty NEUVORSTELLUNG	35
Gerd Mayntz			
Oluf Ziel	15		

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.: 089/5892 99 55
Fax: 089/54 66 25 96
e-Mail: hajo.griesbach@bvdmd.de

Beiträge/Adressänderungen :
über BVDM-Geschäftsstelle, oder
e-Mail: info@bvdmd.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 31/50 32 80
Fax: 061 31/50 32 81
e-Mail: info@bvdmd.de
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. 8.00 -16.30
Do. 8.00 -17.30
Fr. 8.00 - 14.00
Mittagspause 12.00 - 12.30

Dies ist ein kleiner Vorgeschmack auf die Ballhupe 01/2003, da diesmal der Reisebericht leider aus Platzmangel ausfallen muss (in der nächsten BallHupe gleich mehr Reiseberichte...!)



Hier zu sehen ist ein Foto von Michael Schumacher's Reisebericht „Loire-Schlösser“: Schloß Ussé

Auf dem Titelbild: „Alpenglühén“ aus dem Bericht von Rainer Michtl



Projekt

„Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand kritischer Streckenabschnitte für Motorradfahrer,,

Das Projekt wird vom BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wirtschaft) in Auftrag gegeben und von der BASI (Bundesanstalt für Straßenwesen) mit der Bergischen Universität in Wuppertal ausgeführt.

Grundlage für das Projekt sind eine Umfrage im Internet und ein Fragebogen, welcher in einer Ausgabe der Zeitschrift „MOTORRAD“ veröffentlicht wurde. Mit den auszufüllenden Fragebögen waren vor allem Motorradfahrer angesprochen, welche einen Unfall hatten. Hierzu sollte man Angaben zur Beschaffenheit der Straße, zum Unfallhergang und zur Verletzung machen. Weiter wurden bei den zuständigen Behörden Unfallmeldungen zu den gemeldeten Strecken eingeholt.

Diese Daten werden ausgewertet um sowohl die Straßen, als auch die Schutzeinrichtungen für Motorradfahrer/-innen freundlicher zu gestalten. Dies soll vor allem in Richtlinien für den zukünftigen Straßenbau einfließen, natürlich aber auch, gefährliche, bereits bestehende Strecken, zu entschärfen.

Für die Belange der Motorradfahrer, insbesondere aus Erkenntnissen der Fahrpraxis, sind das IfZ (Institut für Zweiradsicherheit) und der BVDM in dem projektbegleitenden Betreuungskreis.

Zu den von den Betroffenen ausgefüllten Bogen, wurden dann die Unfallmeldungen der Straßenmeistereien bzw. Straßenverkehrsämtern hinzugezogen. Die Auswertung aller Daten sollen dann Schlüsse

zur Unfallursache zeigen, um diese Kenntnisse zukünftig in den Straßenbau mit einfließen zu lassen, und natürlich auch zu versuchen die Gefahren aus den vorhandenen Straßen zu entfernen.

Das IfZ (Institut für Zweiradsicherheit) und der BVDM sind als beratende „Fachleute“ im Betreuungskreis, vor allem zur Stellungnahme aus der Sicht der Praxis.

Ergebnis der Sitzung:

Die bisher ermittelten Daten müssen erweitert und auch unter anderen Aspekten geprüft werden.

Die nächste Sitzung wird für ca. Anfang Mai 2003 vorgeschlagen.

Kommt Ihr Leute, kommt zum Elefantentreffen

Wolfgang Schmitz, Hein Wieland und ich sind gerade aus dem Bayernwald zurück gekommen, wo wir Verhandlungen geführt und neue Pachtverträge abgeschlossen haben. Außerdem hatten wir eine Verabredung mit dem neuen und recht jungen 1. Bürgermeister Behringer, der in diesem Jahr gewählt worden ist. Wir wollten uns gegenseitig kennenlernen, und uns interessierte natürlich seine Einstellung zu unserem Elefantentreffen. Das Gespräch verlief angenehm, und wir konnten uns davon überzeugen, dass auch er die Veranstaltung befürwortet. Der Gemeinderat hatte sich schon vor einigen Wochen einstimmig für die Genehmigung ausgesprochen.

Jetzt geht es mit den Vorbereitungen richtig los. Die Ärzte der AMA, die Feuerwehr und der Pfarrer haben ihre Mitarbeit schon zugesagt. Weiter geht es um Ordner und Besucher.

Wie ist es mit Dir? Du bist herzlich eingeladen, das große alte Elefantentreffen an der Stock-Car-Bahn in Thurmsbang-Solla zu erleben. Der Termin ist das Wochenende 31. Januar bis 2. Februar 2003. Der Eintritt kostet 15,- Euro, BVDM-Mitglieder zahlen die Hälfte. Helfer kommen kostenlos rein, brauchen nicht mit dem Motorrad anzureisen und werden während der Einsatzzeiten beköstigt. Bei der Quartiersuche und der Vermittlung von Fahrgemeinschaften sind wir behilflich. Wenn alles gut klappt, erhalten sie ein Taschengeld.

Steht einer Anmeldung als Helfer jetzt noch etwas im Wege? Telefonische Auskunft gibt es beim Schreiber dieser Zeilen unter 02191 - 65872 (auch Fax). Auch das Internet hält Informationen unter www.bvdm.de/elefanten bereit.

Helfer-Anmeldungen bitte an:

Renate Seeger, Am Flutgraben 64, 51067 Köln
E-mail: renate.seeger@netcologne.de

Horst Orlowski



Jahreshauptversammlung 2003

Nachdem Christian Könitzer durch sein Studium die Organisation der JHV im Altmühltal absagen musste, habe ich mich um einen neuen Organisator für die Ausrichtung bemüht. Bereiterklärt hat sich hierfür die MIG Soest, wofür ich mich an dieser Stelle nochmals bedanken möchte, besonders bei Claudia Steinke.

Für die Versammlung stehen mehrere Räumlichkeiten in Soest zur Verfügung, die derzeit von Claudia noch in Augenschein genommen werden. Ebenso ist man noch dabei Unterkünfte mit Preisen aufzulisten, die dann mit der Einladung Anfang März in der Ballhupe bzw. auf der Website bekanntgegeben werden.

Vorab hier die Adresse der Jugendherberge:

Jugendherberge Soest
Kaiser-Friedrich-Platz 2
59494 Soest
Tel. 02921-16283
Fax 02921-14623

Wir werden für die JHV 2003 erstmals nicht mehr persönlich per Brief einladen, die Einladung wird in der Ballhupe abgedruckt und Anfang März an die Mitglieder verschickt. Damit möchte ich ca. EURO 1.000,- Portokosten sparen und natürlich jede Menge Arbeit.

Mit motorradfahrerfreundlichen Grüßen
HaJo

Anträge

Anträge zur JHV werden auch dieses Jahr wieder bis zum 31. Januar 2003 von der Geschäftsstelle entgegengenommen.

25. BVC 1-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer i Werder (Havel) bei Berlin

Herr von Ribbeck auf Ribbeck
im Havelland ein Motorrad in
seiner Garage stand.

Um kam die schöne Herbstes-
zeit und die Sonne leuchtete
noch weit und breit, dann
tankte, wenn's Mittag vom
Turme scholl der von Ribbeck
den Tank so richtig voll.

Und kamen die Kumpels mit
den Moppets daher, so rief er
„Jungs, lasst uns fahr'n in der
Gegend umher.“

Und kamen die Mädels, so rief
er ganz laut:

„Kommt, wir machen zur
Deutschlandfahrt uns auf.“

Mit diesen Worten begann die Aus-
schreibung zur 25. DF 02.

Vom 29. Bis 31.8.02 fand die diesjährige
25. Deutschlandfahrt, bei bestem Hoch-
sommer Wetter, in Berlin Brandenburg
statt. Der Zielort war die Jugendfreizeit-
stätte Inselparadies in Petzow bei Werder
an der Havel. Die Planung vor Ort wurde
von Stefan Hasse und Michael Gutzler
durchgeführt. In den letzten Monaten
fanden jeden Sonntag längere Telefonate
mit Michael statt (XXL). Da der Zielort
bereits im letzten Jahr feststand konnten
die Ausschreibungen schon

Anfang April an alle ehemaligen Teil-
nehmer Versand werden. Die Nennungen
trafen bei mir jedoch eher spärlich ein,
dies hatte sich auch bis etwa 6 Wochen
vor der Tour nicht geändert. Erst als ich
noch einmal allen, die sich bisher noch
nicht gemeldet hatten, eine Email schick-
te, bekam ich noch genügend
Nennungen, um die Veranstaltung auch
vernünftig durchzuführen.

Stefan und Michael hatten inzwischen
schon alle Haupt- (HK's) und Nebenk-
ontrollen (NK's) fest gemacht. Durch das
Hinzufügen noch einiger weiterer Seiten,
hielt ich bereits sehr früh ein komplettes,
kopierbares Wertungsheft in Händen.
Ca. 12 Tage vor der dem Start der Tour,
die Wertungshefte waren schon an alle
Teilnehmer verschickt, traf uns völlig un-
vorbereitet das „Elbe Hochwasser“. Lang-
sam und unauffällig näherte es sich
auch unseren HK's und NK's.

Zwischen Duisburg und Berlin begann
ein hektisches und reges telefonieren. Die
HK 6 (Campingplatz Bergwitzsee) muss-
te Komplett gestrichen werden. Die NK
7.1 wurde durch Burg Rabenstein ersetzt.
Nun musste ich noch irgendwie alle Teil-
nehmer über die Änderungen
informieren. Entsprechende Email's und
jede Menge Telefonate folgten am letzten
Sonntag vor der Fahrt. Ich hoffte nun alle
Teilnehmer auf diesem Wege erreicht zu
haben. Ach übrigens Emails, seit Anfangs
des Jahres bis zu meiner Abreise hatte ich



25. DEUTSCHLANDFAHRT



628 Einzelemails geschrieben oder beantwortet. In der Woche der Veranstaltung wurde der Hörer von mir abends eigentlich gar nicht mehr von mir aus der Hand gelegt. Auch die Pokale trafen schon bei mir ein. Wegen der Erinnerungskacheln (Kachel mit Motiv vom Zielort) wurde ich fast täglich vertröstet „Morgen werden die bestimmt fertig“. Ähnlich erging es mir mit den beiden Gravierschilddern für den Wanderpokal (Parkuhr für diejenigen, die die Deutschlandfahrt ausrichten). Am Mittwoch Nachmittag, ein Tag vor der Abreise nach Werder, konnte ich die Kacheln dann endlich in Xanten abholen, später am Abend dann auch noch die beiden Schilder für die Parkuhr. Donnerstags, dann Fahrt über Göttingen, eben noch schnell den Wanderpokal, auf dem Weg nach Werder, abholen. Am frühen Nachmittag in Werder, endlich da, warteten schon einige Helfer auf uns. Nach herzlicher Begrüßung und großem Hallo, wurden nun auch nach und nach die Quartiere bezogen. Die ersten Teilnehmer trafen nun auch schon ein. Nachdem auch sie auch ihre Utensilien untergebracht hatten, kamen wir zu dem Entschluss gemeinsam Essen zu gehen. Einer der Teilnehmer, Jens Richter, hatte auf dem Weg zum Tanken, mit dem Motorrad, schon mal die örtliche Gastronomie sondiert. Zu Fuß machten wir uns nun mit

15 Leuten auf dem Weg zu Speis und Trank (noch gab's gut gekühltes Bier). Wegen des super Wetters setzten wir uns nach draußen. Großer, großer Fehler, denn die dort lebenden sechsbeinigen mutierten Flugobjekte, - einige meinten es wären vielleicht doch Mücken- stachen erbarmungslos zu.



Am Freitagabend, anderer Ort, gleiches zweifelhaftes „Vergnügen“ (es gab immer noch gut gekühltes Bier) Aber zuerst mal Freitag morgen. Gegen 6:45 Uhr riß mich mein Handy aus dem Tiefschlaf, HK 3 meldete „Wir sind besetzt!“ (Ach ja, mein zweiter Urlaubstag dieses Jahr.). Für 7:15 hatte ich mir den Wecker gestellt. Also Wecker aus, Monika schlafen lassen, duschen gehen, (....mit Handy oder ohne?....), bis 7:45 folgten noch 9 !!! ähnliche Anrufe. Wo bleibt denn nur der Anruf von HK8? Ach ja, HK8 bin ich ja selber, schon ewig nicht mehr gemacht, hoffentlich mache ich auch alles richtig.

Nach dem Frühstück, kurz vor 8:00 Uhr öffnete ich die HK 8. Um 8:00 Uhr machten sich 15 Starter von mir aus auf den Weg. Das war's dann auch schon für den ganzen Tag. Ich beschäftigte mich zwischendurch noch einmal mit dem Auswertungsprogramm. Am Abend bis 19:00 Uhr kamen 30 Teilnehmer zur Nachtpause. Im Laufe des Tages tüteten wir alle Kachel ein, damit sie auch ja nicht verkratzen, bis sie an ihrem angestammten Platz bei den Teilnehmern zu Hause aufgehängt werden. (Den Nagel wohl schon vor der Abreise in die Wand neben die anderen Kacheln, der Vorjahre, gekloppt was...) Nun noch eben frisch machen und dann zum gemütlichen Teil.



Mit allen anwesenden Helfern fuhren wir nach Werder zum Fischrestaurant „Arielle“ zum Essen. Dort fand auch am nächsten Tag der Zieleinlauf statt. Die Fischgerichte kann ich weiter empfehlen die sechsbeinigen Mutanten nicht. Samstag Morgen, der Wecker, nicht das Handy, darf mich diesmal aus dem Bett schmeißen.

Nach dem Frühstück noch mal die HK 8 aufbauen und die Wertungshefte ausgeben, um 8:00 Uhr durften alle losfahren.

Michael verteilte an alle Anwesenden Helfer blaue T-Shirts (Michaels besonders gehütete Babys) mit DF Aufdruck (nett, die T-Shirt's waren teilweise vom Fischrestaurant Arielle gesponsert). So gegen 10:00 Uhr übernahm Bernhard Schulze die HK8 in seine bewährten Hände.

Stefan, Michael und ich fuhren dann zum Arielle. Die Zielkontrolle musste noch Ausgeschildert werden. Die ersten Teilnehmer trafen ungewöhnlich spät ein, endlich so gegen 13:00 Uhr begann sich der Parkplatz am Arielle zu füllen. Die Teilnehmer erhielten im Tausch zum Wertungsheft die schon Angesprochene Erinnerungskachel. Diejenigen die ich schon aus vielen Jahren Deutschlandfahrt kenne, wurden natürlich von mir persönlich begrüßt.

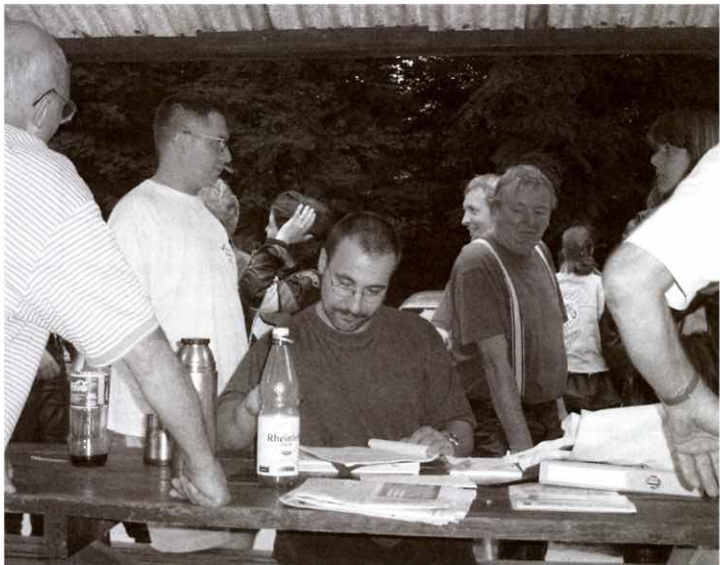
Im Rahmen des Zieleinlaufes spendeten die Teilnehmer insgesamt 75,-Euro für die Flutopfer des Elbe-Hochwassers. Dieser Be-

trag wurde von uns auf das Unicef Postbank Konto 300000503 „Hochwasser Elbe Flur“ Belegnr. 83121193 2427 am 3.9.02 überwiesen.

Nachdem die ersten ca. 30 Wertungshefte in meinen Händen waren fuhr ich schon mal nach Petzow ins Inselparadies, um mit dem

Auswerten zu beginnen. Später trafen noch einige Helfer von den anderen HK's ein um mich tatkräftig bei der Auswertung zu unterstützen. Die Hefte der Erstplatzierten wurden noch einmal kontrolliert. Kurz nach 18:00 Uhr war dann alles passiert, die Ergebnislisten der Einzelwertung, der Teamwertung sowie der Mannschaftswertung waren erstellt und konnten gedruckt werden.

Ein Teil der Teilnehmer hatte die Möglichkeit am Nachmittag den Obstbaubetrieb Berger zu besichtigen. Dort sahen sie bei Kaffee und Kuchen wie Obst Liköre, Weine, Konfitüre und etc. hergestellt werden. Natürlich durften sie auch probieren, einiges wurde auch als Souvenir käuflich erworben und mitgenommen. Nun konnte die Siegerehrung beginnen. Als ich mit den Ergebnislisten im Saal eintraf musste zuerst einmal das tolle warm-kalte Büfett eröffnet werden. (Diesmal gab es leider nur warmes Bier aber ohne Mücken, oder waren es doch sechsbeinige Mutanten. Der Umstieg auf Cola und Co. War auch witzlos, weil ebenfalls warm). Alle, die bei der DF geholfen haben, trugen nun ihre blauen DF-Shirt's. (erschreckend wie viele T-Shirt Träger zur Durchführung der DF zwingend benötigt werden) Nachdem alle satt waren., sprach der Ortsbürgermeister von Petzow





25. DEUTSCHLANDFAHRT



noch einige Begrüßungsworte. Auch er erhielt eine Kachel, diese will er im „Petzowmuseum“ (so eine Art Heimatmuseum, welche Ehre) aufhängen. Die Sieger in den unterschiedlichen Kategorien wurden nun bekannt gegeben und die Pokale unter den Siegern verteilt. Zum erstenmal hatten wir zwei erstplatzierte Mannschaften!!!

Stefan präsentierte alle Haupt- und Nebenkontrollen als Multimediashow auf der Leinwand. Bei dieser Gelegenheit ging er auf Unklarheiten ein, die beim Auswerten zu Tage kamen. Die 3 Teilnehmer konnten nun zumindest auf Bildern auch die HK's und NK's sehen die nicht auf ihrer Route lagen. Es war eine tolle Sache, alle im Saal sahen und hörten aufmerksam zu und applaudierten zum Ende kräftig.

Nun wurden die Sachpreise, die von folgenden Firmen gestiftet wurden unter den Teilnehmern und Helfern verlost. Baehr, Schubert Helme, Honda, KTM, Kawasaki, Bel-Ray, DR. Wack Chemie, Motor Parts, WÜDDO, Werder Ketchup, Louis, Paul Pietsch Verlag Stuttgart, Mairs Geographischer Verlag, YAMAHA. Während der Verlosung des Schubert Helms „Profil II“ wurden nacheinander zwei Teilnehmer

gezogen, die wohl wegen des warmen Bieres schon nicht mehr anwesend waren. Das dritte Los, welches von Michael gezogen wurde, wies Andreas Prieß als Gewinner des tollen Helms aus.

Andreas bedankte sich dann auch recht herzlich bei den Beiden, die die Siegerehrung so früh verlassen hatten. Damit war der offizielle Teil beendet. Der Abend war aber noch sehr lang und lustig.

Am Sonntag Morgen, inzwischen schon ein „Muss“, fand das nun schon traditionelle Frühstücksbüfett statt. Es nahmen auch Teilnehmer am Frühstück teil, die in entfernteren Hotels übernachtet hatten. Man quasselte noch ein wenig und verabschiedete sich mit den Worten „dann bis im nächsten Jahr“ und machte sich auf den Heimweg. Monika und ich machten uns auf den Weg nach Berlin, um eine Woche Urlaub zu machen, (mir tun jetzt schon die Augen und Füße weh, vom kucken und Laufen) bevor es auch für uns auf die Heimreise ging. In der Woche in Berlin trafen wir uns noch einige Male mit Michael

und Stefan und hatten immer viel Spaß dabei. Allerdings verrietten sie mir nicht, wie sie das mit dem super Wetter hingekriegt haben. Noch einmal vielen Dank an alle, die mir beim Gelingen der diesjährigen BVDM Deutschlandfahrt mit geholfen haben. Und mit diesen Worten endet nun die 25. DF 02

Der von Ribbeck...

Und die Jahre vergingen im Havelland.

Der Birnbaum noch auf dem
Friedhof stand.

Und wider war goldene Herbsteszeit,
und die Birnen leuchteten weit
und breit.

Da kam - nun in Jeans - eine Göre
daher. Und der Baum wie üblich:
„He, wusste 'ne Beer?“

Vergeblich. Es war nicht angekommen.

Sie hatte den Walkman nicht
abgenommen.

Und dann kam in Turnschuhn ein
Knabe daher.

Der sagte schon gleich:
„Behalt deine Beer! Ne knackige
Currywurst wäre jetzt toll, mit Fritten
und Ketchup. Das brächte es voll.“

Da fühlte der Baum sich antiquiert
Und war in der Tat schon degeneriert.

Und sagte bei sich:
„Ich laß es jetzt sein
und stelle die Birnenlieferung ein.“

Wenn du vielleicht auch Interesse bekommen hast an der DF teilzunehmen, im kommenden Jahr findet die 26. BVDM-Deutschlandfahrt vom 29.08.03 bis zum 31.08.02 statt. Der Zielort wird die Stadt Ostfildern südöstlich von Stuttgart gelegen sein.

Martin Schumann

Der Sportwart meldet.....

Im zu Ende gehenden 2002 habe ich mir schon allerhand Gedanken für die Tourenzielfahrt 2003 gemacht. Die Ausschreibung des laufenden Jahres war vielleicht ein bisschen zu verwickelt und hat so vielleicht nicht jeden Interessierten zum mitmachen verlocken können. Aufbauend auf den bewährten Stil der Tourenzielfahrt habe ich mir für 2003 eine weniger aufwendige Ausschreibung mit stark vereinfachter Wertung einfallen lassen. Ich will noch nicht allzu viel verraten, aber so viel kann ich jetzt schon sagen, daß es um weltliche und kirchliche Würdenträger gehen wird.

Es würde mich freuen in 2003 besonders viele Teilnehmer bei der Tourenzielfahrt begrüßen zu dürfen.

Alle Interessenten können bei mir bereits jetzt die Unterlagen ordern. Pünktlich zum Jahreswechsel wird dann jeder seine Unterlagen erhalten.

Rainer

PS: Da ich mich nicht werte, habe ich statt einer Startnummer aus meinem Schild die Buchstaben NR angebracht. So kann jeder sehen wie „Beleg-Fotos“ sein sollen!



Tourenzielfahrt 2003

Die Aufgabe:

es sollen in einem Kalenderjahr mit dem Motorrad maximal 19 verschiedene Ortschaften nachweisbar angefahren werden. Der Ortsname muss einen Adelstitel oder Religiösen Titel (religiöse Berufsbezeichnung) enthalten. (Kaiserslautern, Grafrath, Königstein, Herzogenaurach, Bischofsmais, Abtsgmünd, Pfaffenroda, usw.)

Der Nachweis:

die kpl. ausgefüllten Seiten des Wertungsheftes mit Foto. Auf dem Foto muss das Kfz-Kennzeichen, die Startnummer sowie das als Nachweis Geforderte (Ortsschild) klar erkennbar sein.

Wertung:

Es gelten nur deutschsprachige Ziele (Schilder). Jeder Ort zählt nur einmal. Jeder Buchstabe des Ortsnamens erhält eine Punktzahl. Namenszusätze werden nicht gewertet. (bei Pfaffenhofen an der Ilm“ wird nur Pfaffenhofen“ gewertet)

Auswertung:

Jeder kann im Wertungsheft seine Punktwertung selber errechnen und eintragen. Am Jahresende addiert man alle Punktwertungen der Tourenziele zur Gesamtsumme. Spätestens zum 20.12.03 geht das Wertungsheft an den Sportwart. (Werden danach noch Ziele angefahren bitte beim

Sportwart melden!) Der Teilnehmer mit der höchsten Punktezahl gewinnt.) Bei Gleichstand gewinnt der Jüngere.

Preise und Siegerehrung:

Die besten vier Teilnehmer erhalten einen Preis. Alle Teilnehmer erhalten eine Urkunde und eine Aufstellung mit Platzierung und Teilnehmerbescheinigung. Vergabe von Sonderpreisen vorbehalten. Die Siegerehrung findet auf der Jahreshauptversammlung im nächsten Jahr statt. Jeder Teilnehmer in Wertung wird eingeladen. Wer ohne Schuld der Ehrung fern bleibt, verliert seinen Preis an den Nächsten.

Nennung und Nenngeld:

Die Nennung erfolgt durch Bezahlung von 5 EURO (Bargeld/Verrechnungsscheck) an den Sportwart, Rainer Michtl, Prebrunnallee 4, 93047 Regensburg.

Haftungsausschluss:

Jeder Teilnehmer fährt auf eigenes Risiko. Mit der Ausgabe der Nennung erkennt der Teilnehmer die Ausschreibung in vollem Umfang an. Er verzichtet ausdrücklich darauf, daß der Veranstalter für jegliche Schäden, die in Zusammenhang mit dem Wettbewerb stehen, haftbar gemacht wird.

Veranstalter:

Der Bundesverband der Motorradfahrer e. V.



alles weitere beim Sportwart:
Rainer Michtl



Projekt „Fahrausbildung für fortgeschrittene Auto-/Motorradfahrer“ - Abschlussbericht *FEMA legt Ansichten und Bedenken der Fahrer dar*

Der Abschlussbericht eines Projektes über die Ausbildung fortgeschrittener Auto-/Motorradfahrer wurde auf einer Informationsveranstaltung am 23. Oktober 2002 in Brüssel vorgestellt. Die FEMA war zugegen, um die Ansichten und Bedenken der Motorradfahrer zu den Ergebnissen des Projektes, das von der CIECA, der internationalen Führerscheinprüfer-Organisation, durchgeführt wurde.

Der Abschlussbericht des offiziell „Advanced“ (Fortgeschrittene) getauften Projektes empfiehlt Fortgeschrittenenkurse für Auto- und Motorradfahrer. Er schlägt auch die Entwicklung eines freiwilligen Europäischen Qualitätssiegels für Fortgeschrittenenkurse vor.

Die FEMA stellt nicht den Nutzen einer Verbesserung der Ausbildungskonzepte für Fortgeschrittene in Frage, aber nachdem wir den gesamten Abschlussbericht und seine Ergebnisse gelesen haben, glauben wir, dass unsere, vor zwei Jahren mit Beginn des Pro-

jektes vorgebrachten Bedenken gerechtfertigt waren.

Das Projekt konzentrierte sich überwiegend auf Autofahrer-Ausbildung nach dem Führerscheinwerb und die FEMA glaubt, dass es dem Projekt nicht gelungen ist, angemessene Maßnahmen zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation für Motorradfahrer zu finden. Dadurch, dass die speziellen Bedürfnisse von Motorradfahrern geringe Beachtung finden, befürchtet die FEMA, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen für Autofahrer einfach auf die Motorradfahrer übertragen werden.

Die FEMA beobachtet mit großer Besorgnis, wie sich das „Advanced“-Projekt für ein vorgeschriebenes Training nach dem Führerscheinwerb, wie es in Luxemburg vorgestellt wurde, ausspricht. Der Abschlussbericht enthält „Richtlinien für Länder, die eine „Stufe-Zwei Ausbildung“ als Pflicht einführen möchten“. Die FEMA ist gegen die Entwicklung solcher Regelungen auf Europäischer Ebene, unter anderem aus dem Grund, dass es keinen Beweis gibt, der für ihren Nutzen in punkto Verkehrssicherheit spricht.

Die FEMA ist auch der Meinung, dass Ansprechen von Fortgeschrittenenausbildung für Fahrer wäre in dieser Phase das Pferd

beim Schweif aufgezümt. Die europäischen Motorradfahrer haben ernsthafte Bedenken, sich jetzt auf die Fortgeschrittenenausbildung zu konzentrieren, während in Europa noch so viele Probleme bei der Ausbildung der Fahranfänger existieren. Der CIECA-Bericht erkennt, dass der momentane Ansatz, Fahranfänger durch ein feststehendes Programm in der Verbesserung ihrer Fähigkeiten auszubilden, nicht wünschenswert ist. Die FEMA stimmt zu, glaubt jedoch, dies könne nur durch die Schwächen der Regelungen für Anfängerbildung erklärt werden. Leider bietet das Projekt keine durchführbaren Lösungen für das Problem.

Bob Tomlins, der stellvertretende Generalsekretär der FEMA sagte: „wir erkennen, dass viele Fahrer keinen Nutzen aus der weiterführenden Ausbildung ziehen, für die sie zahlen. Leider wird sich die Lage als Folge dieses Projektes wahrscheinlich nicht verbessern. Die FEMA setzt sich voll für eine Verbesserung der Fahranfängerbildung in Europa ein. Wenn das erreicht ist, werden wir eine sichere Basis haben, von der aus die Fortgeschrittenenausbildung entwickelt werden kann.“

*Herausgegeben von Christina Gesios
Übersetzt von Heike Weller
Christof Hillebrand / Europareferat*

Liebe BVDM-ler,
in der letzten Ausgabe der Ballhupe, wurden die Mitglieder gesucht,
welche in diesem Jahr den DB Autozug genutzt haben.
Der Rücklauf war, wie sehr oft, bescheiden.
Da ich aber von einigen weiß, daß sie die Möglichkeit auch genutzt haben
(teilweise sogar mehrfach), bitte ich noch einmal
um Meldung an die Geschäftsstelle !

Trial-Sportler des

LV Rhein-Ruhr im bayerischen Trainingscamp





An einem Donnerstagnachmittag Mitte September zieht es einige motorsportbegeisterte Rheinländer mit Autos, Wohnwagen, Zelten und Wohnmobilen in den nördlichsten Zipfel Bayerns. Diese Art der Fortbewegung ist in diesem Fall angebracht, da in den nächsten drei Tagen noch genug Motorradfahren bis an die Konzentrations- beziehungsweise Konditionsgrenze angesagt ist.

Bei Miltenberg am Main liegt das einigen von der Deutschlandfahrt 2000 bekannte Trainingsgelände des MSC Großheubach. Hier gibt es in zwei stillgelegten Sandsteinbrüchen für alle Schwierigkeitsklassen das passende Gelände um Trial zu erlernen oder Vorkenntnisse aus vergangenen Kursen zu erweitern. Die Umgebung und die durch den MSC geschaffenen Rahmenbedingungen wie Fahrerlager mit Zeltwiese, Duschen und Toiletten sind die etwas weitere Anreise wert.

Nachdem im Laufe der Nacht alle zwölf Teilnehmer und die Instrukturen mit den Trialmaschinen eingetroffen sind, geht es nach dem gemeinsamen Frühstück in der Begrüßungsrunde darum Zielvorstellungen für das Wochenende zu definieren. Da sich einige der Teilnehmer schon kennen, geht es dabei nicht immer ganz ernsthaft zu: Teilnehmer A will 5 cm höher kommen als B, dieser möchte nicht an jeder Bordsteinkante absteigen, C erhofft sich mehr Sicherheit im Stadtverkehr, D will demnächst eine Endurotour machen, E möchte auch bergab fahren lernen, F hat sportlichen Ehrgeiz und G hofft auf weniger blaue Flecken als im Vorjahr. Der kleinste gemeinsame Nenner ist trotzdem schnell gefunden: „Einfach nur Spaß haben“.



Die nun folgenden Dehnübungen sind bei strahlendem Sonnenschein der Einstieg zum praktischen Teil.

Aufgeteilt in zwei Gruppen geht es an die Grundfahrlübungen, wobei sich jeweils drei Teilnehmer ein Motorrad teilen. Die „Mopeds“ der Trialschule von Elmar Heuer sind 125 ccm GasGas mit einem Gewicht von etwa 70 kg. Trotzdem steht einigen von uns schon nach wenigen Minuten der Schweiß auf der Stirn, so dass der häufige Fahrerwechsel allen willkommen ist. Achten fahren in der Ebene und das Überrollen von kleinen Hügeln sind zum Kennen lernen der Fahrwerksreaktionen für den ersten Morgen genug. Schon eine Hand voll faustgroßer Steine kann bei falscher Gewichtsverlagerung zum Verlassen der eingeschlagenen Richtung führen. Nach den

ersten Anstrengungen kommt eine gemütliche Mittagspause gerade recht. Am Nachmittag werden die Sektionen langsam anspruchsvoller. Parallelfahrt und Kehre im Hang sind die nächsten Aufgaben. Unsere Instrukturen Elmar und Adalbert verstehen es dabei für jeden die richtige Anforderungen zu stellen, welche den Ehrgeiz wecken und gleichzeitig nach einer überschaubaren Anzahl von Versuchen zu einem Erfolgsergebnis führen. Gewichtsverlagerung, Blickführung und der gezielte, dosierte Umgang mit dem Gasgriff wird im Einzelfall besprochen, vorgefahren, geübt und analysiert. Trotz etwas Theorie steht das Fahren im Vordergrund, weswegen wir am frühen Abend alle etwas schlapp um den Grill sitzen. Vorher steht aber noch Tanken und Kettenpflege an den Mopeds an. Dies ist jedoch gemeinsam schnell erledigt, so dass wir zum gemütlichen Teil kommen.

Der Freitag ist vom Ablauf her ähnlich wie der vorherige Tag strukturiert. Je nach Fahrkönnen werden die Übungen erweitert, kombiniert oder enger ausgesteckt, so dass auch langjährige Hobbytrialer an ihre Grenzen herangeführt werden. Slalom um Bäume, Anfahren und Anhalten im Hang, Überfahren von Wurzeln und kleinen Stufen wird jetzt auch von den Anfängern versucht und langsam in der Schwierigkeit gesteigert. Für die Fortgeschrittenen gilt es jetzt höhere Stufen in der Ebene und im Hang zu erklimmen und auch wieder runter zu fahren. Längere steile Auffahrten mit Richtungswechsel und Steinplatten lassen das Vertrauen in Fahrkönnen und Maschine steigen. An schwierigen Stellen gibt es durch den Instruktor und die anderen Gruppenmitglieder Hilfestellung, damit keiner unkontrolliert den Abgang macht. Trial ist aber nicht nur Bergauffahren. Auch das kontrollierte Bergabfahren wird geübt. Es kostet schon einige Überwindung einen 5 Meter hohen steilen Hang hinunterzufahren, wenn unten kein Auslauf ist. Um nicht über den Lenker zu gehen muss der eigene Hintern an die Stelle des hinteren Kotflügels platziert werden, an der normalerweise das Nummernschild ist. Lange Arme bekommt man hierbei von alleine. Der richtige Einsatz von beiden Bremsen ist auch hier wichtig. Die meiste Last und damit auch Bremskraft ist auf dem Vorderrad und ein blockiertes Hinterrad hat keine Seitenführung mehr. Erstaunlich ist für mich immer wieder wie wenig man die Kupplung benötigt und wie gut die doch relativ kleinen Motoren bremsen. Mit dem Gedanken, dass uns noch ein weiterer Tag ungewohnter Bewegungsabläufe bevor-

Ural und Dnepr

Klassische Gespanne & Motorräder aus Russland

Enfield

Die Klassiker aus Indien

Kostenlose INFO jetzt anfordern !!

Kostenlose Anlieferung bundesweit !!!

Finanzierung auch ohne Anzahlung !!

Eigener Ersatzteilkatalog !!

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



HAUBRICH

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

Gespanne ab 5.990,-DM

Tel.: 0 22 52 / 94 28 0

Fax: 0 22 52 / 94 28 20



Enfield ab 7.850,- DM



steht, lassen wir den Samstag bis in die späte Nacht am Lagerfeuer ausklingen. Am Sonntag ist alles wie gehabt:

Gemütliches Frühstück in der Sonne, aufwärmen und ein bisschen Mopedfahren mit ungewohnten Vorgaben. Das am Donnerstag und Freitag Erlernte wird vertieft und gegen Mittag nochmals um ein paar Schwierigkeiten erweitert. Die Grenze ist jetzt vor allem die eigene Kondition und Konzentration. Deshalb ist es wichtig aufzuhören bevor es gefährlich wird. Auch hierbei sind die Instrukturen eine wichtige Hilfe.

Gegen 15 Uhr werden dann die Motorräder versorgt und das persönliche Gerödel verstaut. Unseren Gesichtern sieht man den Erfolg dieser Veranstaltung an. Trotz leichter Ermüdungserscheinungen ist meist ein breites Grinsen zu sehen, das von dem Erreichen der selbst gesteckten Ziele und der Verwunderung über die eigenen Fähigkeiten herrührt. Wir konnten mit der Hilfe unserer Instrukturen unser Fahrkönnen erweitern und sind jetzt in der Lage an Stellen Motorrad zu fahren, von denen wir am Donnerstagabend noch nicht einmal geträumt haben. Eine Bordsteinkante am Lenkanschlag zu fahren sollte jetzt auch mit dem eigenen Motorrad kein Problem mehr sein. Besonders erwähnen muss ich noch den fünfjährigen Leon, der seinen Papa drei Tage mit dem Fahrrad durch das ganze Gelände begleitet hat. Auch er hat gute fahrerische Fortschritte gemacht und wartet

jetzt darauf die Mindestgröße von 160 cm zu erreichen, ab der Elmar Heuer Trialkurse für Kinder anbietet.

Das am Anfang erklärte gemeinsame Ziel: „Einfach nur Spaß haben“ ist voll und ganz erreicht. Der Vorteil eines dreitägigen Trialkurses gegenüber einem Wochenendkurs ist aus meiner Sicht der stressfreiere Ablauf und die Möglichkeit der persönlichen Steigerung nach einer intensiven Wiederholungsphase. Die anschließende spaßfreie Autobahnfahrt ist nach drei Tagen intensiven Motorradfahrens schon fast eine willkommene Erholung.

Vielen Dank an Elmar Heuer und seinen Co-Instruktor Adalbert für ihre fachliche Anleitung und die technisch einwandfreien Mopeds sowie an Wolfgang Schmitz für das organisatorische Drumherum.

Michael Tubes/
Text
Andreas Resch/
Fotos

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**

Nähere Infos zum Trialsport findet Ihr unter www.trialschule.de und allgemeiner unter www.trialsport.de.

Den Termin für den nächsten LV-RR Trialkurs erfahrt Ihr im Frühjahr bei Wolfgang Schmitz unter Telefon 02173-903979.





BVDM TourenTrophy 2002

Nachdem unsere Berichte über die BVDM TourenTrophy in der Vergangenheit von den meisten Lesern der Ballhupe sowieso überlesen wurden, möchte ich dieses Mal nicht nur einfach eine Ergebnisliste präsentieren. Fangen wir doch mit einer Liste der am meisten geäußerten Vorurteile an:

- * Um zu gewinnen, muss man besonders schnell fahren.
- * Das ist doch nur was für Experten. Das ist viel zu kompliziert.
- * Das wird alles viel zu ernst genommen.
- * Als Anfänger habe ich da sowieso keine Chance.

Ich würde diese Vorurteile hier nicht aufführen, wenn wir sie nicht bereits oft gehört hätten. Leider werden viele potentielle Teilnehmer von solchen Aussagen abgeschreckt. Auf die Vorurteile können wir entgegnen:

- * Es gewinnt nicht derjenige, der die Strecke in kürzester Zeit abfährt! Einige Fahrten wurden bereits von Teilnehmern im Sattel einer 250er MZ gewonnen...
- * Es gibt eine extra Touristenklasse mit einfachen Aufgabenstellungen.
- * Früher wurde es in der Tat viel ernster genommen als heute. Inzwischen steht für die meisten Teilnehmer der

Spaß im Vordergrund. Und das ist auch gut so!

- * Sicherlich ist es wahrscheinlich, dass man bei seiner ersten Tour nicht gleich den ersten Platz belegen wird, aber das sollte einen nicht davon abhalten, mitzumachen...

Nun aber mal zu den Fakten:

Was ist die TourenTrophy?

Eine Reihe von zur Zeit 8 einzelnen Orientierungsfahrten in landschaftlich reizvollen Gegenden (z.B. Spessart, Eifel, Luxemburg u.a.). Die Fahrten sind meist Tagesveranstaltungen, werden aber oft mit einem kleinen Treffen verbunden. Hier gibt es meist auch Übernachtungsmöglichkeiten (Hotels und/oder Campingmöglichkeiten).

Was ist die Aufgabe?

Eine vorgegebene Strecke alleine (oder in einer kleinen Gruppe) abfahren. Dabei kommt es NICHT auf Tempo an! Anfänger werden ausführlich eingewiesen. Oft findet sich auch ein erfahrener Teilnehmer, der einem Anfänger bei der Streckenfindung hilft.

Warum sollte ich daran teilnehmen?

- * Um Spaß zu haben.
- * Um neue Leute kennen zu lernen.
- * Damit man neue Gegenden 'erfährt'.
- * Um Strecken zu erkunden, die von Leuten ausgearbeitet wurden, die ihre Gegend kennen und einem die schönsten Sträßchen ihrer Region zeigen können.

Zu guter Letzt nun die Ergebnisliste der TourenTrophy 2002

1. Aufderheide, Peter	92 Punkte
2. Linnemann, Jörg	81 Punkte
3. Tobias, Friedhelm	71 Punkte
4. Austermann, Ralf	49 Punkte

5. Bösch, Jupp	46 Punkte
6. Aufderheide, Reinhard	44 Punkte
7. Tiegelkamp, Willi	43 Punkte
8. Resch, Andreas	42 Punkte
9. Romahn, Martin	37 Punkte
10. Dierßen, Hans-Herrmann	32 Punkte
11. Wuttke, Michael	31 Punkte
12. Lixfeld, Norbert	29 Punkte
13. Keuser, Arnold	24 Punkte
14. Ungefug, Helmut	21 Punkte
15. Bläske, Ingo	16 Punkte
16. Bläske, Kirsten	15 Punkte
17. Dressel, Bernd	9 Punkte

Gewertet wurden alle die Teilnehmer, die an mindestens drei Fahrten teilgenommen haben.

Sollte ich es doch geschafft haben, den einen oder anderen neugierig gemacht zu haben?

Falls jemand noch Fragen hat, schicke er sie per Email an: Tourentrophy@bvdm.de

Im nächsten Jahr möchten wir die Ausschreibungen und Infos zu den einzelnen Fahrten hauptsächlich per Email verschicken. Wer diesen 'Newsletter' bekommen möchte, sollte eine kurze Nachricht an die angegebene Email Adresse schicken.

Die Termine für 2003 werden rechtzeitig zur neuen Saison bekannt gegeben. Man sieht sich!

Peter Aufderheide
Leiter der BVDM TourenTrophy



Gerd Mayntz gestorben

Wie wir erst kürzlich erfahren haben, ist der langjährige Mitarbeiter des DVR, Gerd Mayntz, nach schwerer Krankheit für uns überraschend am 22. Juni 2002 gestorben.

Gerd Mayntz war wie kaum ein anderer Mitarbeiter des DVR in den 70er und 80er Jahren mit den Problemen der Zweiradfahrer ver wachsen. Als Diplom-Pädagoge war er vor allem zuständig für Aus- und Fortbildungsprogramme. Sein Interesse galt immer den schwächeren Teilnehmern im Verkehr. So war er maßgeb-

lich an der Erarbeitung des damals bahnbrechenden Sicherheitstrainings für Jugendliche „Vom Mofa bis zum Leichtkraft-rad“ beteiligt. Er wirkte später an der Fortentwicklung dieser Ideen bis zu dem für uns heute so bedeutsamen Sicherheitstraining für Motorradfahrer tatkräftig mit, obwohl er selber kein aktiver Motorradfahrer war – sein persönliches Interesse galt dem Fahrrad.

Er ist viel zu früh von uns gegangen – wir werden ihn und seine Leistung in ehrender Erinnerung behalten.

Henning Knudsen



Oluf Zierl ist tot

Jahre in zahlreichen Artikeln und Büchern. Er schrieb regelmäßig für verschiedene Motorrad- und Bikerzeitschriften und arbeitete bis zu seinem Tod als Chefreporter von „Reise Motorrad – Ride on.“ Sein profundes Fachwissen vor allem zum Thema Harley-Davidson brachte ihm allseitige Anerkennung und den Beinamen „Harley Papst“ ein. Gemeinsam

mit dem Fotografen Dieter Rebman setzte Oluf Zierl sich selbst und der US-Marke in dem zweibändigen Standardwerk „Ride free forever – Harley-Davidson, Geschichte und Mythos“ ein Denkmal.

Oluf Zierl war bekannt für seine polarisierenden Reportagen, die für Begeisterung aber auch heftigste Kritik

sorgten. Er war ein Mann mit ausgeprägtem Sinn für Gerechtigkeit und Fairness, und vor allem der Motorrad-Nachwuchs lag ihm stets am Herzen. Er förderte die Speedway-Junioren des MSC-Nordhastedt, und er hatte auf den zahlreichen Motorrad-Veranstaltungen, die er besuchte, stets seine selbstgebauten Minibikes dabei – zur Freude aller anwesenden Kids, denen er niemals eine Probefahrt verwehrte.

Am 5. Oktober 2002 wäre Oluf Zierl 70 Jahre alt geworden. Die Motorrad-Szene hat nicht nur einen Journalisten der alten Schule, sondern auch ein echtes Urgestein verloren, um das eine große Fangemeinde trauert.

Köln, 01. Oktober 2002

Am 15. September 2002 starb der bekannte Motorrad- und Reisejournalist Oluf Zierl an einem schweren Krebsleiden.

Der gebürtige Münchner war ein echter Biker und begeisterter Vielfahrer. Oluf Zierl lebte knapp zehn Jahre in den USA und begeisterte in Deutschland eine große Leserschaft mit der Schilderung dieser



Mitglied im BVHK
Mitglied im BVDM

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

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

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



<http://Hartmann.Motorrad.Net>

immer die beste Wahl!

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



Münchener

Das Jahr neigt sich dem Ende, und die ersten neuen Modelle der Saison 2003 machen sich schon in den Verkaufsräumen breit. Welche neuen Modelle uns erwarten, lesen Sie hier.

Einige recht interessante Kreationen brachte die vergangene INTERMOT im September hervor, die schon bald Kataloge und Fachzeitschriften zieren werden. Trotzdem, irgendwie kann man manchmal so etwas wie Moped-Verdrossenheit spüren. Dass das nicht nur am Wetter liegt, beweisen erneut die sinkenden Neuzulassungen, die im direkten Vergleich zum Vorjahr zwischen Januar und September um rund 8,5 Prozent sanken.

Woran liegt's also? Vielleicht am Identifikationsproblem des Bikers selbst? Vielleicht sind aber auch die Damen und Herren Marktstrategen mit ihren Kampagnen nicht wirklich ganz so nah am Puls der Zeit, wie vor allem sie selbst gerne meinen. Viele Biker sind schlicht verunsichert, wissen bei all der hypermodernen Technik und den ständig wechselnden Trends nicht mehr so recht, welche die Richtige für sie ist. Fest steht jedenfalls, dass die Motorräder für die kommende Saison noch ausgereifter, anspruchsvoller und perfekter wurden und dem Kunden

eine bisher noch nicht da gewesene Bandbreite an Vielfalt bereitstellen.

Damit ihr euch in den bevorstehenden kalten Wintermonaten schon mal ein wenig auf die nächste Saison vorbereiten könnt, haben wir an dieser Stelle die

INTERMOT Revue passieren lassen. Auf der dritten Ausstellung



nach ihrer Premiere im Jahre 1998 kamen exakt 1.070 Aussteller aus 38 Nationen und zeigten 150.000 Besuchern auf der weltgrößte Motorrad- und Rollermesse, was sie zu bieten haben. Soviel zu den statistischen Fakten. Erfreuliche Tatsache ist, dass in München mehr als in den Jahren zuvor, das Thema Design im Vordergrund stand. Dabei ging es in der Regel weniger um Augenwischerei, als tendenziell um den Einfluss der Ergonomie auf das Fahrverhalten, bzw. Feedback. Eine insgesamt also schöne und vernünftige Entwicklung. Dass dabei die Leistungsbereitschaft naturgemäß nicht in den Schatten gestellt, dürfte klar sein. Motorräder wie Supersportler, Naked-Bikes und Power-Cruiser, sowie innovative Roller waren die Hauptthemen der Messe und sollten Indikatoren für den Trend in den kommenden zwei Jahre aufzeigen.





Freiheit



Realität werden hingegen die neuen SV-Modelle mit 650 und 1000 ccm Hubraum, dessen Rahmen neuerdings im Spritzgussverfahren hergestellt werden. Das Design der verkleideten S-Modelle erinnert ein wenig an YAMAHA's jüngste Fazer-Ausgabe. Wahlweise gibt es die Modelle auch völlig nackt. Die große SV 1000/S wird vom

überarbeiteten, legendären TL 1000 S-Motor anno 1997 befeuert und ist bekannt für seinen kraftvollen Antritt. Bleibt zu hoffen, dass man die Abstimmung in den Griff bekommen hat und das die Charakteristik nicht so leblos wirkt wie bei der V-Strom.

Honda setzt ganz auf Sportlichkeit. Auf den Spuren von Valentino Rossi kommt die völlig neue CBR 600 RR daher. Extrem kompakt, funktionell und

zugleich wunderschön gemacht, hat die CBR schon im Stand den Start gewonnen. Eine Augenweide ist auch der zentrale Auspufftopf mündet direkt unterm Rücklicht ins Freie. Bis 15.000 min⁻¹ soll der wassergekühlte Reihenvier mit Einspritzung drehen. Auf den Sound darf man gespannt sein. Auf Wunsch ist auch ein HRC-Racing-Kit erhältlich. Gemächlicherer Natur ist da die überarbeitete Varadero. Dem bislang recht hohen Verbrauch soll die Einspritzanlage der SP II mit G-Kat und zusätzlichem SLS Einhalt gebieten. Beim neuen Modell verzichtete man zugunsten einer erhöhten Stabilität auf die Gummilagerung des V2-Motors.

Bei Kawasaki hofft man auf einen durchschlagenden Erfolg der modifizierten ZX-6 mit 636 ccm Hubraum und der neuen ZX-6 RR mit 599 ccm Hubvolumen. Während die 636 auf den sportlichen Straßenfahrer anspricht, hat die Doppel-R nur eines im Sinn und das ist Siegen auf der Rennstrecke. Für großes Aufsehen sorgte auch die Z 1000, dessen legendäre Typenbezeichnung schon allein Grund genug sein könnte, der Hausbank einen Besuch abzustatten. Auf Basis der ZX-9 R stellt Kawasaki damit ein sehr ansprechendes und auf den ersten Blick ebenso überzeugendes Motorrad auf die Räder. Rund 140 PS

Noch sportlicher zeigt sich der Klassenprimus des Hauses Suzuki unter den supersportlichen Big Bikes. Jetzt 164 PS stark und neben dem bekannten Sekundär-Luft-System macht die GSX-R 1000 mit zusätzlichem U-Kat ganz auf Saubermann. Anders wären die verschärften Abgasgrenzwerte der EURO 2-Norm nicht zu schaffen gewesen. Interessant ist die leichtere Vierkolben-Radial-Bremszange von Tokico, die man bisher nur an den Werksrennern zu sehen bekam. Optisch hebt sich das 2003er-Modell durch Design-Anleihen der Hayabusa-Front vom 2002er-Modell ab und dürfte in Verbindung mit der Mehrleistung für echte 290 km/h gut sein. Ein schwarz lackierter Rahmen soll an den GP1-Racer erinnern. Der Anfang 2002 angedachte V4-Straßenableger GSV-R bleibt voraussichtlich noch in der Schublade der Techniker in Hamamatsu.





gibt das Werk für die Leistung an. Bremsen und Schwinge entstammen ebenfalls der ZX-9 R. Wem ein Streetfighter zu krass ist, ein, ein Muscle-Bike zu plump, für den könnte sie die Erfüllung sein. Modellgepflegt ist auch die VN 1600 Classic, die im Prinzip eine überarbeitete Version der bisherigen 1500er entspricht. Was man definitiv vermisste, war eine supersportliche 750er. Scheinbar strickt man jedoch noch am neuen GP1-Racer. Warten wir also bis zur INTERMOT 2004.

Derb oder messerscharf

Sportlich bis in die Haarspitzen setzte sich die 2003er-Ausgabe der YAMAHA YZF-R6 perfekt in Szene. Mit großem Tam Tam ist das auf 123 PS erstarkte Aushängeschild der beliebten und ebenso heiß umkämpften Supersport 600-Klasse sowie die neue Basis im YAMAHA R6-Cup. Trocken gerade mal 162 Kg leicht, hat sie mit dem 2002er-Modell nicht mehr viel Gemeinsamkeiten. Der Vierzylinder-Reihenmotor ist derart Modellgepflegt, dass man eigentlich von einer Neukonstruktion sprechen kann. So kommt der Sechzehnventiler nun mit moderner Benzineinspritzung daher. Wie schon von der R1 bekannt, unterstützen auch bei der R6 vier vorgeschaltete Flachschieber das wohltdosierte Ansprechverhalten. Neben dem neuen Design mit nun vier Scheinwerfern, gehört der neue Formprofilrahmen in Druckguß-Bauweise zu den ganz besonderen Neuigkeiten. Weniger Schweißnähte bedeuten im Ergebnis geringere Toleranzen. Außerdem sind durch dieses Fertigungsprinzip, dass man auch bei den neuen Suzuki V2-Twins anwendet, modellspezifische Designs möglich. Im Übrigen soll der R6-Rahmen nun 50 Prozent steifer sein.



Übrigens munkt man für 2003 über einen neuen Supersportler der Oberliga – parallel zur R1-Granate. Wir dürfen also gespannt sein. Etwas ruhiger geht's da im Sporttourer-Segment zu. Endlich spendiert man der FJR 1300 ein optionelles, 7 Kg schweres ABS. Neben einer neuen Telegabel, einer überarbeiteten Verkleidung samt höher verstellbarem Windschild, erscheint das 2003er Modell quasi runderneuert. Noch fulminanter wirkt die gewaltige Wild Star Warrior. Auf Basis des bekannten Cruiser's zielt YAMAHA in die Ecke der beliebten Power Cruiser. Rund 85 PS bei moderaten 4 400 min⁻¹, und einem auf 1.670 ccm vergrößertem Hubraum, setzt das limitierte Bike neue Akzente. Besonders imposant ist der einseitig geführte Auspufftopf mit gigantischem Ausmaß, das die per SLS-bereinigten Abgase entlässt. Die Gemischfütterung erfolgt im neuen Zylinderkopf via Einspritzanlage. Fahrwerksseitig zeigt sich das Mega-Bike von der sportlichen Seite und nimmt vorn die modifizierte Ups-Gabel der R1 auf. Wie sich dieses Macho-Bike mit 200er-Schlappen hinten fährt, werden wir bei Gelegenheit testen. Noch steht jedenfalls nicht einmal der genaue Preis fest.

Guzzi im Aufwind

Verhaltener zeigte man sich da auf dem Aprilia-Stand. Gezeichnet von starken Rückgängen bei den Verkaufszahlen, besannen sich die Mannen aus Noale auf eine modellgepflegte Produktpalette. Allen voran die Replika aller Mille, die RSV Mille R. Wie Kawasaki und Suzuki setzt auch die norditalienische Motorradschmiede auf radial montierte Bremszangen der GP-Racer. Wie die Standard-Mille verfügt auch sie über ein enger gestuftes Sechsganggetriebe. Rein optisch fällt der schwarz lackierte Rahmen auf. Interessanter hingegen die insgesamt zierlichere Heckpartie. Ein Blickfang war auch die Tuono Fighter, ein auf der Mille basierender Streetfighter, den man glücklicherweise nicht in seiner Charakteristik zum braven Tourenbike manipulierte. Nachdem die auf weltweit 200 Exemplare limitierte und mit etlichen Edelteilen ausgestattete Tuono schnell vergriffen war, konnte die Fighter nicht wirklich überraschen. Mit rahmenfester Cockpitverkleidung und bequemem Rohrlenker bringt sie alle Voraussetzungen für einen waschechten Kurvenräuber mit. 11 830 EURO kostet der Spaß auf der 126 PS-Kanone.

Innovation und Standing Ovations auf dem Moto Guzzi-Stand. Nach etlichen Tiefs greift bei Moto Guzzi unter Führung des Aprilia-Eigners Ivano Beggio endlich die lang erwartete Neustrukturierung der Modellpalette. Neben der neue California mit hydraulischem Ventilttrieb „Idraulico Valvole“ sorgten die supersportliche Studie



MGS-01 und die rustikale Griso für viel Aufsehen und noch mehr Optimismus im Guzzi-Lager. Zurecht, denn die muskulöse, 102 PS starke Griso soll noch 2003 erhältlich sein. Angetrieben wird die fahrfertig rund 230 Kg schwere Maschine von einem potenten Vierventil-V2 mit Luftkühlung. Mit der fetten Einarmschwinge betritt Moto Guzzi ebenfalls Neuland. Auch die Federbeinabstützung über ein progressiv arbeitendes Umlenkssystem ist neu. Ein wahrer Publikumsagnet der Messe war die radikale MGS. Ob und wann dieses faszinierende Motorrad, mit dem wohl schönsten Heck der Motorradneuzeit, erscheint, steht jedoch noch in den Sternen. Fortschrittliche Wege dokumentiert auch die völlig neu gestaltete Zweiarmschwinge und zeugt vom beinhalten Willen, im Motorradbau etwas zu bewegen. Bitte, bitte, Seniore Ivano Biaggio und Roberto Brovazzo, lassen Sie dieses Motorrad vom Band laufen!

Fest steht hingegen, dass die 750 Brevia kommt. Klare Linien und ein augenscheinlich ergonomischer Knieschluss lassen auf Dynamik schließen. Der Mittelklasse-Roadster mit V2-Stößelstangenmotor und Einspritzung leistet 48 PS und ist zudem mit regeltem Kat ausgerüstet. Davon profitieren auch die bekannten V11-Modelle, die ab sofort schadstoffarm durch die Lande wummern. Ebenfalls aus Italien, aber dem Reihomotor verschrieben, spricht MV Agusta ein anderes Klientel an. Nachdem der Zusammenschluss mit Piaggio ins Wasser fiel, wurde sogar die Produktion in Leidenschaft gezogen. Messebesucher konnten sich dennoch erfreuen. So faszinierte die auf 500 Exemplare limitierte F4 Ago mit ihrem rot lackierten Rahmen in München die Massen. Auf dem KTM-Stand bewunderte man die Riesen-Duke mit 950 ccm großen 75°-V2-Motor, mit der sich der österreichische Hersteller aus Mattighofen erstmals klar zum Straßenbiker bekennt. Schon ab März 2003 soll die 98 PS starke 950 Adventure erhältlich sein – für stramme 12 500 EURO.

Es darf gefeiert werden

Bei Benelli konnte endlich jeder die sagenumwobene 900 Tornado bewundern, die es nun auch als preisgünstigere, 134 PS starke Biposto-Version gibt. Nun sind 17 000 EURO natürlich immer noch kein Pappenstiel, aber angesichts der über doppelt so teuren Limited Edition geradezu ein Sonderangebot. Bei Buell prägten indes die flammneue XB 9S und die XB 9R das Bild. Während das S-Modell die Streetfighter anspricht, ist die R für Sportfahrer gedacht. Angetrieben werden beide von einem in den Grundzügen auf der Harley 1000er-Sportster basierenden V2-Motor, der jedoch umfangreiche Eingriffe über sich ergehen lassen musste. Harley blies zum 100-jährigen Geburtstag und offerierte kurzerhand die gesamte Palette zum 100th Anniversary-Jahrgang. Technisch blieb bis auf die leicht überarbeitete Fat Boy weitgehend alles beim Alten.

Ganz auf Oldie ist auch die neue Triumph Speedmaster getrimmt. Im Inneren werkelt der bekannte Bonneville-Twin im Viertakt vor sich hin und erinnert an die



glorreichen sechziger Jahre. In gekonnter Manier, bezieht der schwarz lackierte Motor, der Gunfighter-Sitz, das hintere Scheibenrad und die vordere Leichtmetallfelge die Sinne. Deutlich sportiver wirkte da die vierzylinderige TT 600, deren Gerüchte auf einen Reihendreizylinder sich zumindest vorerst nicht bewahrheiten werden.

Ducati zeigte sich innovativ, gewohnt sportlich und ersetzte beinahe die gesamte Modellpalette durch neue Modelle. Die basieren zwar alle mehr oder weniger auf bekannten Typen, doch sind sie derart Modellgepflegt, dass man getrost von neuen Modellen sprechen kann. Während die famose 999 Biposto bereits in Misano der Fachpresse vorgestellt wurde, war es eine Frage der Zeit wann die 748 durch die 749 abgelöst wird. Um die Modellvielfalt nochmals zu steigern, wurde neben der neuen, edle ausgestatteten 999 S die 749 S präsentiert. Im gleichen Gewand wie die 999 folgt auch die 749 dem erfolgsbedingten Trend nach höheren Produktionszahlen und einem etwas kompromissbetonterem Fahrwerk. Ein besseres Handling wird sicher auch hier der Mühe Lohn sein. Motorisch hat sie ebenfalls beste Anlagen, die extremere 748 deutlich zu übertrumpfen. Ihr überst kurzzeitig ausgelegter, neuer Testastretta-Motor (!) ist ideal für hohe Drehzahlen. Die vom Hersteller versprochenen 103 PS hören sich darum vergleichsweise verhalten an. Die 900er-





Modelle von Monster über Sport und Super-sport erhalten den 1.000 ccm großen und rund 86 PS starken Desmotwin der Multistrada, die gleichfalls auf der INTERMOT debütierte. Die ehemaligen 750er-Modelle wurden mittels 4,5 mm größerem Hub auf 803 ccm gepuscht und leisten nun rund 74 PS. Um dem Wunsch des idealen Sporttourers näher zu kommen, verfügt die überarbeitete ST 4S im neuen Jahrgang über ein zuschaltbares ABS.

Fast schon ein alter Bekannter war hingegen die MZ 1000 S, die bereits zwei Jahre zuvor für mächtig Wirbel sorgte. Nachdem Ex-GP-Star Ralf Waldmann kräftig die Werbetrommel rührte, kam man in Zschopau mit der Produktion nicht so recht zu Potte. Mit neu konstruierten Zweizylinder-Reihentwin soll die 115 PS Maschine nun endlich serienreif sein. Das Stahlrohrgeflecht aus Chrommolybdän ist ein Mix aus Aprilia Falco und Ducati Monster. Das unveränderte Design wirkt aber selbst heute noch futuristisch. Mit angepeilten 12.500 EURO liegt der Preis im üblichen Bereich leistungsstarker Sportler. Bei BMW hielt man sich ebenfalls recht bedeckt. Das ist auch nicht weiter tragisch, denn dass, was die Bajuwaren

in den vergangenen Jahren geleistet haben, bedarf irgendwann auch einer Verschnaufpause. Neben dem bereits zuvor präsentierten Komfort-Cruiser R 1200 CL stellte die K 1200 GT das eigentliche Highlight dar. Sie ist eine noch touristischer ausgelegte Version der beliebten K 1200 RS. Die parallel debütierte Boxer-Studie der R 1150 geht nun doch in Serie. Glaubt man den Prognosen der Hersteller, werden puristische, leistungsstarke Naked Bikes in den nächsten Jahren ihren Schwerpunkt von über 30 Prozent knapp hinter den Supersportler weiter ausbauen.

Text: Rainman
Fotos: Hersteller



NOCH AUF DIE SCHNELLE...



Er ist da!!! Der neue Kalender.

„Isle of Man 2003 - Road Racing Capital of The World“

Der Kalender im DIN A3 Hochformat mit Jahresübersicht, Kurskarte und Memofeldern zeigt TT-Rennfotos aus drei Jahrzehnten (von den 60ern bis zu den 90ern). Schwarzweiß und Farbbilder wechseln sich monatlich ab.

Der Kalender ist direkt von der Insel importiert und in Deutschland nur bei Maria Keck (KECK VERLAG) erhältlich.

Preis pro Kalender: 9,50 EURO zuzüglich 3,60 EURO Versandpauschale.

Die Lieferung erfolgt gegen Bankeinzug oder Scheck (Vorauskauf).

Bestellen könnt Ihr den Kalender über Internet: www.isle-of-man.de oder E-mail info@isle-of-man.de. Natürlich gibt es auch eine Postadresse und Telefon:

Keck Verlag
Maria Keck
Wallstadter Str. 4A
63811 Stockstadt
Tel.: 06027/1681
Fax: 06027/3589

**Wir nehmen Ihre
Versicherung
unter die Lupe
und helfen Ihnen
weiter...**



**...damit Sie nicht
mehr als nötig
bezahlen.**

Als unabhängiger Versicherungsprofi sind wir an keine Gesellschaft gebunden und können Ihnen das Beste empfehlen. Egal ob Sie bereits versichert sind oder eine neue Versicherung abschließen wollen: Unsere Empfehlung ist kostenlos und unverbindlich. Vergleichen Sie selbst und bezahlen Sie nicht mehr als nötig. Nutzen Sie unseren Service und setzen Sie sich einfach mit uns in Verbindung – ein Anruf genügt.

Euer Versicherungsreferent
Siegfried Bredl
MEHRFACHAGENTUR
Kornfeld 4
86647 Wortelstetten
Tel.: 08274/1895
Fax: 08274/69985

*JA, eine unabhängige Beratung interessiert mich,
kostenlos und unverbindlich.*

Mich interessiert besonders

- ☐ Versicherungs-Analyse
- ☐ Unfallversicherung
- ☐ Haftpflichtversicherung
- ☐ Wohngebäudeversicherung
- ☐ Hausratversicherung
- ☐ _____

MEINE ADRESSE:

Vorname, Name

Straße

PLZ/Ort

Telefon

Bitte Coupon ausfüllen und an obengenannte Adresse einsenden.



Hallo Babs,
da ja nun die staaade Zeit anbricht, in der man auch als Motorradfahrer mal gerne am warmen Ofen sitzt, hab' ich mir Gedanken gemacht, wie man diese Zeit aufs Angenehmste verbringt. Früher saßen da die Familien zusammen und es wurden Geschichten erzählt und Märchen... Da bin ich momentan voll drin, weil ich meiner Tochter dauernd irgendwas vorlesen soll. Nun ist mir klar geworden, daß die meisten Märchen garnicht mehr zeitgemäß sind man kann sie manchmal aber ohne größeren Aufwand aufpolieren; als Bundesverband der Motorradfahrer sollten wir ja schließlich auch an die Zukunft denken und den Kindern einen vertrauten Umgang mit der Materie vermitteln. Was bekommen sie denn sonst für ein Bild : daß die Prinzen auf Pferden reiten und daß Motorräder laut sind und stinken, so ein Unsinn. Also lasst uns mal die Märchenwelt etwas modernisieren - eine gute Anregung für lange Winterabende, mit oder ohne Lagerfeuer. Mein Beitrag dazu heißt Schneewittchen: Es war einmal ein Motorradrennfahrer, der schnitt sich beim Rasieren und als er das Blut im Rasierschaum sah, da sagte er: „Ich wollte ein Motorrad, so rot wie Blut, so weiß wie Schnee und den Auspuff so schwarz wie Ebenholz!“ Daraufhin gab ihm sein Teamchef den Spitznamen „Schneewittchen“. Übers Jahr bekam Schneewittchen ein Motorrad so rot wie Blut, so weiß wie

Schnee und mit einem Auspuff so schwarz wie Ebenholz; denn es hatte als neuen Sponsor eine namhafte Zigarettenfirma; und es bekam einen neuen Teamkollegen. Der Teamkollege war Weltmeister und er war sehr schnell und sehr eitel. Er besaß eine goldene Uhr und jedes Mal wenn er darauf schaute, dann fragte er: „Uhrlein, Uhrlein in der Hand, wer ist der Schnellste im ganzen Land?“ Worauf die Uhr jedes Mal antwortete: „Ihr seid der Schnellste hier.“ Und damit war der Weltmeister zufrieden, denn er wusste, daß die Uhr immer Recht hatte. Aber mit der Zeit wurde Schneewittchen auch immer schneller und eines Tages antwortete die grausame Uhr unserem Weltmeister: „Schneewittchen ist ein Tausendstel schneller als Ihr!“ Da wurde der Weltmeister böse und beschloss: Schneewittchen muss weg. Er beauftragte einen Mechaniker Schneewittchen in den Wald zu bringen und dort im Regen stehen zu lassen... Als Zeichen sollte er Kolben und Hinterradsteckachse mitbringen oder so. Aber der Mechaniker hatte ein weiches Herz und so ließ er Schneewittchen im Wald fahren und schlachtete eine liegen gebliebene Harley aus und brachte deren Teile mit. Schneewittchen irrte derweil mit dem Rennmopped durch den Wald, in dem schon lange keine wilden Tiere mehr lebten. Schließlich kam es zu einer kleinen Tankstelle. Da die Tankstelle aufgrund eines Streiks keinen Sprit mehr hatte trank es erstmal ein 7up und

wartete. In der Zwischenzeit befragte der ehemalige Teamkollege seine goldene Uhr, die ihm unverblümt antwortete: „Ihr seid der Schnellste hier, aber Schneewittchen über den 7 Bergen ist ein Tausendstel schneller als Ihr.“ Da wusste der Weltmeister, daß ihn der Mechaniker belogen hatte und machte sich auf den Weg um die Sache selbst zu regeln. Als Vertreter verkleidet verpasste er Schneewittchen einen Helm, der so eng saß, daß es keine Luft mehr bekam und ohnmächtig zu Boden sank. Aber der Tankwart befreite es daraus. Da versuchte es der Weltmeister aus Mechaniker verkleidet und montierte dem Motorrad einen Auspuff, der so laut war, daß keine Leistung mehr aufs Hinterrad kam, aber auch diesen Auspuff schraubte der freundliche Tankwart wieder ab. Als er durch die Uhr vom erneuten Fehlschlag erfuhr machte sich der Weltmeister als Trainer verkleidet nochmal auf den Weg. Er verpasste Schneewittchen Dopingmittel, während der Tankwart arbeitete. Und wer jetzt auf ein gutes Ende wartet, der glaubt wirklich an Märchen...

So, ich hoffe, daß das nun alle BVDMLer anregt ihren Kindern in Zukunft nur noch Märchen mit Motorradfahrern/innen zu erzählen statt dieser langweiligen Prinzen und Prinzessinnen.

ciao Fränzi

Hallo Fränzi,

wäre es nicht ein schönes Märchen wenn Du mir erzählen würdest:

„Ach, ich kenn da eine, die ist so eine liebe, die ist immer so engagiert und für alle da - wenn man da nur Anruft und sagt, ich hab da noch was, aber das geht weit über den Redaktionsschluss hinaus... oder: Duu Baabs... - so ne gaanz liebe eben...!“

Tja, und dann erzählte mir, dass sie am 27. März Geburtstag hat und Ihr ein Wunderschönes Motorrad schenken wollt...

Wär doch auch ein schönes Märchen, ODER????

Aber ich weiß da jetzt noch etwas viel besseres als ein Märchen:

Ich wünsche Euch allen ein wunderschönes Weihnachtsfest, ein geruhsames neues Jahr, viel Glück und Gesundheit auf all Euren Wegen (egal ob mit Motorrad oder etwas anderem). Versucht jeden Tag auf's neue die Welt ein bisschen schöner zu machen und ist das Leben auch noch so unfair zu Euch. Nochmals allen mitwirkenden mein besonderes Dankeschön. Besonders meinem Mann Bobby ohne ihn die Arbeit nicht halb so „spaßig“ wäre!



Eure Babs Berschneider



Begierde

by K. Hensen

11381Km. Ganz genau 11381 Km. So lange hat er gehalten. Mein Hinterradreifen. Was haben wir zwei nicht alles erlebt. Schwangen uns durch Kurven, klebten auf dem Asphalt, waren gemeinsam dafür verantwortlich die Kraft meiner Bandit sicher auf den Boden zu bringen. Da geht er hin, nach einem langen, zufrieden stellenden Leben, hingerafft auf der Höhe seines Daseins, Friede seinem Gummi. Und gerade jetzt ist Ebbe in der Kasse. Allen Motorrad fahrenden Göttern sei Dank, beginnt doch jetzt der Winter. Wenn das zu Anfang der Saison passiert wäre, nicht auszudenken. Dennoch kribbelt es ständig in den Fingern. Lockt. Ruft. Umnebelt meinen Geist wie ein Aphrodisiakum. „Komm“, ruft meine Kleine, „komm, und fahr mit mir. Nur eine kleine Runde um den Block. Es wird schon nichts passieren, die Straßen sind doch alle trocken, wer braucht da schon Profil?“ „Ha!“, denke ich, „als ich von der Rheinberger Messe zurückkam war die Straße auch trocken und trotzdem war der Rutscher in einer Kurve einem Superbike Rennfahrer wie Troy Bayliss oder Ruben Xaus durchaus würdig. Immerhin, gestanden wie eine Eins! Wenn mir anschließend auch danach war die Unterwäsche zu wechseln.“ Ohne die Bandit auch nur eines Blickes zu würdigen, greife ich mir meinen kleinen Motorroller und schmelze das Garagentor zu. Nachdem ich damit die Leute in der Stadt etwas eingenebelt habe, holt der Frust mich wieder ein. Vielleicht sollte ich meine alte MZ wieder aus den Tiefen des Fahrzeugschuppens hervor zerren? Aber herausfinden, warum die Ladekontrollleuchte schwach glimmt, den Kettensatz erneuern und die Gute über die fällige Vollabnahme beim TÜV zu bringen, was meinem Nervenkostüm eh abträglich wäre, kostet mindestens soviel wie ein Reifen in der Größe 160/60 ZR17. In meinem, unter Entzug verhangenen Gehirn, taucht schemenhaft der TÜV-Prüfer auf, schon grün im Gesicht vom Auspuffgas, und sagt „Nein, nein, ein Zweitakter bekommt von mir keine Plakette mehr! Fragen sie mal die Kollegen von der DEKRA! Macht 95,76 Euro!“ Mit meiner Frau kann ich

schon mal gar nicht über diese Probleme reden. „Wenn du, so wie ich, Gartenbau und Blumenzucht als Hobby hättest, könntest du dir sogar die teuren Schutzklamotten sparen! Umweltschmutzer! Außerdem haben wir sowieso kein Geld mehr in diesem Jahr übrig für deine teure Eisenfreundin in ihrem Elfenbeinturm!“ Vielleicht könnte ich ja meine Mutter anpumpen? „Junge, meine Rente ist so klein das ich kaum genug zum Leben habe und jetzt wollen die aus Berlin auch noch die Steuern erhöhen, ja das letzte aus uns kleinen Leuten herausholen. Die wollen eben nur unser Bestes, unser Geld.“ „Auch du, mein Sohn Brutus!“ verhallt unausgesprochen in meinem Kopf. Wo bewahrt meine Tochter eigentlich ihr Taschengeld auf? Stop!! Das darf nicht sein! Zumal, seit ihr Fernseher vor vier Wochen sein Leben aushauchte, steht sie mit fünfzig Euro bei mir in der Kreide. Zwecklos, einem nackten Frosch kann man nicht in die Tasche greifen. Biete meiner Frau an, für nur einen Euro pro Tour mit dem Hund spazieren zu gehen. „Ich soll dich dafür bezahlen, daß du mit deinem Hund vor die Tür gehst? Ich brauche doch nur zu warten bis er dich mangels Gelegenheit als Baum betrachtet und das Problem löst sich sofort von selbst!“ Vielleicht kann ich den Kater meiner Frau an irgendein Versuchslabor verkaufen? Nein, lieber nicht! Die Anzahl der männlichen Hausbewohner würde sofort sinken und es stände dann 2:2. Meinen Frau hätte niemanden mehr an dem sie ihre Zuneigung auslassen könnte und ich müsste dafür herhalten und könnte noch weniger Moped fahren als es jetzt schon der Fall ist und Außerdem hat der Kater anscheinend alles mitbekommen und schaut mich sehr seltsam an. „Aua“, verdammte Krallen, „du undankbares Tier, und dich habe ich soeben vor einem Tierlabor gerettet!“ Und in der ganzen verstrichenen Zeit glaube ich Sirenengesang aus der Garage zu hören. „Kurven, Liebster, schnelle Geraden, Hügel, Berge, Ebenen, mein Gebieter. Kurze, heiße Sprints, oh, du mein Lenker, Wälder, deren Duft du erst wahrnimmst wenn du aus ihnen schon herausbeschleunigt hast, wir könnten gemeinsam in die Abenddämmerung hineingleiten, mein Streiter, mein starker Herr.“ Ganz klar das ich vor der Welt diese Wahrnehmungen leugne, doch die echten Motorradfahrer werden wissen wovon ich hier schreibe.

Denken, denken. Ich komme mir vor wie Winnie The Pooh wenn ihm der Honig ausgegangen ist. Nur konnte er mit ein paar Tricks den Bienen immer etwas Süßstoff entwinden, aber stellen sie sich mal die Reaktion der Reifenherstellenden Bienen, Pardon, Menschen vor wenn ich da pummelig angezogen hineinsommen würde und mir einen Reifen griffe? Abgesehen von der Tatsache, daß ich diesen ohne das nötige Equipment nicht aufgezogen bekäme, ich säße wahrscheinlich die nächsten Monate in der Klappe oder im Knast! Nicht zu vergessen, ein Bienen- oder ein Michelinmännchenkostüm gibt es auch nicht umsonst. So was dummes! Da gibt es auch noch Kredite von der Bank. Ganz leicht zu bekommen. Wir machen den Weg frei! Kaufen sie jetzt, zahlen sie nächstes Jahr. Nur 7,9% effektiver Jahreszins bei 30% Anzahlung. Sie zahlen nur das Doppelte zurück, nach Abzug unserer Provision. Wir geben ihrer Zukunft ein zuhause. Aber da ich noch nicht ins Auge gefasst habe mir eine eigene Wohnung zu suchen, nachdem meine Familie sich mehr oder weniger freundlich von mir getrennt hat, lassen wir das. Da es im Moment wohl auch keine Männerstrippgruppe gibt, die sich für einen Einundvierzigjährigen Herrn mit abnehmenden Haar, dafür zunehmenden Bauchumfang brennend interessiert und jede Menge Kohle für ihn locker macht, muss ich wohl auf den netten, freundlichen Barträger im feuerroten Tarnanzug warten, den man den Weihnachtsmann nennt. Mal sehen, ob ich einen Socken finde, in den ein neuer Reifen paßt!





Deutschlandfahrt 2002

Ein Erlebnisbericht

Wie doch die Zeit vergeht. Meine erste Deutschlandfahrt fand im Jahr 1987 in Fritzlar statt. Jetzt war es Zeit die 10. Trophäe in Form einer Erinnerungskachel mit nach Hause zu nehmen. Das Zielgebiet versprach besonders attraktiv zu sein und so wurde bereits eine Woche vorher die Landkarte gewälzt um die Sahnestückchen auszumachen. Besonders die vielen Gewässer versprachen nicht nur einen schönen Anblick, sondern luden auch zum Baden ein, sofern der Wettergott mitmacht, was ja bei den bisherigen Deutschlandfahrten eher weniger der Fall war. Bedenken gab es bei der Planung der Fahrtroute bei der Kontrolle 6, die sich mitten in dem von der Jahrhundertflut betroffenen Gebiet befand und schließlich auch nicht angefahren werden konnte. Alle Kontrollpunkte lagen wie ein Ziffernblatt einer Uhr rund um die Stadt Berlin und man hatte nun die Wahl bei welcher Kontrolle es sinnvoll ist zu starten. Da ich wie immer nie um die vorderen Plätze mitfahren, konnte ich natürlich starten wo ich wollte und musste nicht auf die Punkte achten, welche eine gute Platzierung ergeben. Kurzfristig wurde bei Ebay noch ein Tankrucksack ersteigert, das Motorrad nochmals durchgecheckt und dann gepackt. Am Donnerstagmorgen ging es dann los. Fast 700 km waren zu fahren und um 16:00Uhr erreichte ich Bad Saarow-Pieskow, ca. 12 km entfernt von meinem Startpunkt der Hauptkontrolle 3 in Wendisch-Rietz. Direkt am Scharmützelsee nahm ich mir ein kleines Zimmer und ging dann in die Therme, welche auch gleichzeitig die Nebenkontrolle 3,1 war, die es galt am nächsten Tag anzufahren. Doch zuerst genoss ich das Solewasser. Die Sauna lies dann endgültig den Anreisestress vergessen. Den Abend verbrachte ich dann noch auf der Strandpromenade und das kühle Bier schmeckte nach der Sauna besonders gut. Danach ging es ins Bett um ausgeruht die Fahrt zu beginnen.

Bei strahlendem Sonnenschein frühstückte ich auf der Terrasse und danach ging es zur ersten Hauptkontrolle. Dort warteten auch schon einige andere Deutschlandfahrer auf den Fragebogen und waren gespannt wo sich die unbekannte dritte Nebenkontrolle



„Kuddeldaddeldu“

befand. Es gab wohl keinen besseren Kontrollpunkt in der Nähe als Groß Wasserburg, von dem aus durch völlig naturbelassene Flussarme eine wundervolle Kanufahrt möglich ist. Hier ist die Spree noch völlig unberührt und man riecht förmlich die Natur. Weiter ging es über Alleen, entlang von Seen, durch Wälder und einsame Landstraßen zum nächsten Punkt der Hauptkontrolle 5 nach Teupitz. Die Sonne schien schon kräftig und wieder mal stellte sich heraus nicht die richtige Motorradkleidung zu besitzen. Nach einem kurzen Gespräch und einigen Tipps war dann die Nebenkontrolle, die Bücherstadt Wünsdorf, auf meinem Programm. Auf der Karte gar nicht

verzeichnet, ging es durch ehemaliges militärisches Sperrgebiet der Sowjetarmee. Überall Warnschilder und Hinweise das das Betreten des Gebietes auch heute noch lebensgefährlich sei. Trotzdem sah man doch einige Leute die in den Wäldern nach Pfifferlingen suchten. In der Bücherstadt Wünsdorf angekommen musste erstmal der Fragebogen ausgefüllt werden.

Ein Problem bestand darin, erst einmal eine Statue von Lenin zu finden, um herauszubekommen, wo sich seine rechte Hand befindet. Durch Zufall fand ich dann Lenin und konnte auch diese Frage lösen. Er hatte sie in der Hosentasche! Beeindruckend waren aber am meisten die ehemaligen Bunkeranlagen die noch aus dem dritten Reich waren und von den Militärs auch bis zum Abzug nach dem Fall der Mauer benutzt wurden. Fast in jedem zweiten Haus gab es Bücher, Landkarten und Zeitschriften zu kaufen die die Geschichte der DDR dokumentieren. Auch ein Motorradmuseum war zu besichtigen und so vergingen einige Stunden bis ich mich entschloss weiter zu





fahren. Doch nur einige Kilometer weiter war schon wieder Pause angesagt. Der Wünsdorfer See lud zum Baden ein. Erfrischt und neu motiviert ging es dann weiter um eine Pyramide zu besichtigen. Dort fanden gerade Filmaufnahmen zu der Krimireihe „Polizeinotruf 110“ statt. Es bedurfte einiger Überzeugungsarbeit um an die Pyramide zu kommen um auch diese Fragen lösen zu können. In einer Drehpause erzählte ich dem Fernsehteam etwas über die Deutschlandtour und den BVDM und gemeinsam lösten wir auch die gestellten Fragen. Dann ging's weiter und ich beschloss den Tag in Petzow zu beenden. Nach einigen Anlaufschwierigkeiten bekam ich dann auch ein Zimmer und nach einem Bad im Glindower See und einem zünftigen Abendessen in einer netten Gartenwirtschaft begab ich mich ins Bett. Der nächste Tag begann etwas später und ich beschloss deshalb nur noch ein wenig zu fahren und die nähere Umgebung von Werder Petzow zu erkunden. Die Stadt Brandenburg stand dann noch auf dem Plan um danach erholt und ausgeruht zum Fischrestaurant „Arielle“ zur Zielkontrolle zu fahren. Dort wurde die ersehnte Erinnerungskachel in Empfang genommen und das in der Nähe liegende „Kuddeldaddeldu“ einem Ufer- und Museumsgaststübchen fand meine Beachtung und Bewunderung. Impressionen von diesem kleinen Paradies und der Umgebung von Werder kann man auch im Internet betrachten. www.kuddeldaddeldu-werder.de. Am Nachmittag stand dann noch eine Besichtigung eines Obstbaubetriebes auf dem Programm. Dort erfuhr man viel über die Geschichte der Region Werder und bei Kaffee und Kuchen sowie einigen Proben von Likören und Säften gab es auch die Gelegenheit einige Spezialitäten zu erwerben um den Daheimgebliebenen eine Freude zu machen.

Am Abend gab es dann das „kalte Buffet“ wobei es auch etwas Warmes gab. Besonders einen „Soljanka-eintopf“ ließen sich



viele schmecken sowie die vielen guten anderen heimischen Spezialitäten. Der einzige Wermutstropfen war das warme Bier. Aber auch dieses Problem wurde mit Eiswürfeln gelöst, so dass dann der Siegerehrung nichts mehr im Wege stand. Mit einer perfekten professionellen Leinwandpräsentation wurde nochmals Rückblick gehalten um dann die Sieger zu küren. Es ist immer wieder erstaunlich wie viel Energie so manche haben bei jedem Wetter soviel Kilometer abzuspulen. Auch den Helfern gebührt ein herzliches Dankeschön. Sie wurden mit einem schönen himmelblauen Deutschlandfahrt-T-Shirt belohnt. Als Bonbon gab es dann noch eine Verlosung bei der es so manches gute Stück zu gewinnen gab. Von der Jacke, einer Gegensprechanlage, einem Helm sowie T-Shirts, Mützen und vielem mehr gab es literweise „Werder“ Ketchup zu gewinnen, so dass fast jeder etwas mit nach Hause nehmen konnte. Besonders viel Glück hatte ich, denn ich konnte den Helm in Empfang nehmen, da zwei andere Teilnehmer nicht mehr anwesend waren. Fazit: Es lohnt sich trotzdem zur Siegerehrung zu kommen, auch wenn es nicht so gut gelaufen ist und man keinen Pokal erhält. Noch lange wurde über das ein oder andere geredet und erst spät in der Nacht war Feierabend. Beim gemeinsamen Frühstück war man sich einig auch im nächsten Jahr wieder dabei zu sein. Zufrieden und voller neuer schöner Erlebnisse ging es dann auf die Heimreise. Wieder mal habe ich auf der Deutschland-

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

HIT-Motorradreisen

G m b H

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

Mit Freunden auf Tour

z.B.: 2 Tage Tschechien, HP ab 150,- EUR
9 Tage Slowakei-Rundfahrt, HP 900,- EUR
7 Tage Nordthailand Enduro nur 540,- EUR

Kostenlose Prospekte & Infos unter:

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

info@hit-motorradreisen.de

www.hit-motorradreisen.de

fahrt nette neue Bekanntschaften gemacht, einen Teil Deutschlands von einer ganz besonders schönen Seite gesehen, viel dabei gelernt und festgestellt dass die Deutschlandfahrt noch immer so reizvoll und interessant ist wie es meine erste in Fritzlar 1987 war.

Andreas Prieß



**MOTORROUTE
HOTELS**



Minotel Hollenstedter Hof

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

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

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

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

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



rund um Berlin

Bericht zur Deutschlandfahrt 2002,

Am Donnerstag, den 29. August um 14.00 Uhr hatte ich mich mit Detlev an der Abfahrt Neumünster Mitte verabredet. Von hier aus wollten wir zum Inselparadies (was für ein Name) nach Petzow fahren, um an der 25. BVDM-Deutschlandfahrt teilzunehmen. Gegen 14.30 Uhr erschien Detlev, ein Kundenanruf kurz vor seiner Abfahrt in Glücksburg hatte ein rechtzeitiges Erscheinen verhindert. Da er sich in seiner (immerhin schon fast halbjährigen) Motorradlaufbahn nicht gerade durch Schnelligkeit beim Tanken und Anziehen hervorgehoben hatte, sollte die Deutschlandfahrt zu seiner Nagelprobe werden. Die von mir geplante Strecke ließ nämlich nicht allzu viele große Pausen zu.

Auf dem Weg nach Petzow machten wir einen kurzen Abstecher zur Nebenkontrolle (NK 10.2). Wir schauten uns die Siegestsäule bei Hakenberg in aller Ruhe an, da wir während der Veranstaltung sicherlich nicht soviel Zeit haben würden (wer merkt sich schon die Farbe eines Geländers in 30 m Höhe?).

In Petzow selber erwartete uns ein besonderes Abenteuer. Neben den vielen Mücken, die extra zu unserer Begrüßung eingeflogen waren, erhielten wir einen Einblick in das Leben der ehemaligen DDR der 70er Jahre. Wer schon einmal beim Elefantentreffen im Matratzenlager übernachtet hat, empfindet dieses „Inselparadies“ als den puren Luxus. Alle anderen mussten sich wohl dran gewöhnen.

Da wir nicht die einzigen waren, die sich Petzow als Startort gewählt hatten (der Name Inselparadies zieht doch, oder?), ergab es sich, daß wir abends noch mit ca. 16 Personen im Ort zum Essen gingen. Es wurde ein sehr schöner Abend, bei dem über den einen oder anderen Witz herzlich gelacht wurde. Viel zu spät ging es dann, nach einem Feierabendbier vor Block 1, ins Bett.

Nach dem Frühstück am nächsten Morgen viel es Detlev dann um 5 min. vor 8.00 Uhr ein, daß er noch einmal für eine längere „Sitzung“ auf die Toilette musste. Dieses Ansinnen musste ich aber leider rigoros ablehnen und Detlev wurde in die „Startaufstellung“ beordert.

Nach Anfahren der NK 8.3 schafften wir es aber 10 min vor unserer Startzeit bei der

Hauptkontrolle HK 10 (Campingplatz Graf bei Butzow) einzutreffen. Hier bekam Detlev nun 5 min Zeit für seinen verschobenen Toilettengang, tauchte kurze Zeit später aber wieder auf um nach dem Schlüssel für die Toilette zu fragen. Mein kurzer Kommentar: „Detlev, du hast noch 4 Minuten“. Er schaffte es tatsächlich, entgegen meiner anfänglichen Befürchtungen, an beiden Veranstaltungstagen die Tank- und Toilettenzeiten einzuhalten (Super Detlev!). Nach einem erneuten Besuch der Siegestsäule bei Hakenberg und dem Auffinden eines Flugzeuges (das heute als Standesamt dient) fuhren wir über teils abenteuerliche Straßen, die unseren „geländegängigen“ Motorrädern (Pan European und NTV 650) alles abverlangten, zur HK 11. Gott sei Dank wurden alle Nebenkontrollen mittlerweile vom Elbehochwasser wieder frei gegeben. So konnten wir die Brücke die Brandenburg und Sachsen-Anhalt verbindet, die Elbfähre Sandau sowie den Havelberger Dom problemlos anfahren.

Anschließend besuchten wir im Zuge der HK 12 das Rheinsberger Schloß, das Waldmuseum Stendenitz sowie den Ziegeleipark Mildenberg. Es lief super und wir waren immer noch voll im Zeitplan.

An der HK 1, unserer letzten Kontrolle für diesen Tag holte uns Murphys Gesetz dann aber doch ein. Die unbekannte Nebenkontrolle lag soweit weg von unserer geplanten Nachtkontrolle (diese darf nicht verspätet angefahren werden, sonst Wertungsausschluß), daß wir beschlossen, diese nicht an-

zufahren um unsere Fahrkünste nach ca. 600 km Landstraße nicht über Gebühr zu beanspruchen. Wir besuchten das Kloster Chorin und das überaus beeindruckende Schiffshebewerk in Niederfinow und fuhren dann zur HK 2 (Campingplatz Tiefensee) um unsere Unterlagen für die Nachkontrolle abzugeben. Hier warteten bereits unsere Herzerliebsten Joke und Dagmar auf uns mit zwei fertig aufgebauten Zelten. Die beiden mussten am Freitag noch bis Mittag arbeiten und konnten somit an der Fahrt nicht teilnehmen. Joke, die mit dem Motorrad nachkam, hatte uns am 2. Tag dann begleitet, während Dagmar (sie fuhr das Lastenauto) am Samstag die Zelte wieder abbaute, um anschließend eine Shoppingtour in Berlin zu genießen (nochmals vielen Dank Daggi!).

Samstag wurde pünktlich um 8 Uhr gestartet und wir besuchten die Fähre über den Straussee in Strausberg, um anschließend die Weltzeitsonnenuhr in Waldsiedersdorf zu bewundern. Beim Neuhardener Schloß wurde im Zuge von Gartenbauarbeiten kurz vor unserer Ankunft eine Hinweistafel entfernt, die uns hätte Auskunft geben können über die von Schinkel erbaute Kirche. Da wir keine Ahnung hatten, daß diese Tafel jemals existierte, zog sich die Suche nach der Antwort doch etwas in die Länge. Das hinderte uns aber nicht daran, pünktlich unsere vermeintlich letzte Hauptkontrolle, die HK 3 Wenisch-Rietz zu erreichen.

Wir besuchten die Therme in Bad Saarow-Pieskow, die Burg Beeskow und anschließend einen Wasserwander-Rastplatz bei Groß Wasserburg. Von hieraus sollte es über schöne Nebenstraßen zur Zielkontrolle nach Werder gehen, da die bis 13.00 Uhr besetzten Hauptkontrollen für uns nicht mehr zu erreichen waren. Durch Zufall kamen wir an der, wider erwarten noch besetzten, HK 4 vorbei und konnten uns um 13.00 Uhr noch einige Punkte ergattern.

Da die Zeit bis zur Zielkontrolle knapp wurde, benutzen wir zum ersten mal auf dieser Tour ein Stück der Autobahn. Da es ein festgeschriebenes Gesetz ist, daß es auf



der Deutschlandfahrt immer regnet, holten wir uns hier auch unsere einzigen 5 min Regen ab. Kurz vor Werder, in Caputh, hatten wir dann noch das zweifelhafte Vergnügen mit der wohl langsamsten Fähre Deutschlands zu fahren. Schwimmend hätten wir die kurze Distanz sicherlich um einiges schneller überwunden. Aber so mussten wir in der mittlerweile wieder aufgetauchten Sonne schwitzend mit ansehen, wie die auf der Autobahn erkaufte Zeit dahin schmolz.

Das Ziel in Werder hatten wir aber trotzdem rechtzeitig erreicht. Hier trafen wir einige Bekannte wieder und genossen es einfach in dem Cafe zu sitzen, etwas kaltes zu trinken und Benzin zu reden. Wieder in unserem „geliebten“ Inselparadies Petzow angekommen, wurde dann erst einmal ausgiebig geduscht (nach für uns fast 1000 km an 2 Tagen eine echte Wohltat). Den Besuch eines Ostbaubetriebes tauschten wir gegen eine Mittagsstunde ein. Abends gab es dann ein wirklich

tolles Büfett und die Siegerehrung. Hier war reichlich Gelegenheit mit den anderen Teilnehmern über die Fahrt zu plaudern. Nach dem gemeinsamen Frühstück am Sonntag ging es für Joke und mich dann wieder retour in Richtung schleswig-holsteinische Nordseeküste. Dagmar und Detlev nutzen noch die Chance um Freunde in Berlin zu besuchen.

Ich möchte mich, sicherlich auch im Namen der anderen Teilnehmer, bei Martin und den anderen Organisatoren dieser Deutschlandfahrt, aufs herzlichste bedanken. Ihr habt es wieder einmal geschafft uns Ecken von Deutschland zu zeigen, die wir ohne Euch nicht gesehen hätten. Wir werden alles daran setzen bei der nächsten Deutschlandfahrt, die in der Gegend um Stuttgart stattfinden soll, wieder dabei zu sein (auch um dann die anderen Mitglieder der „Deutschlandfahrt-Familie“ wieder zu sehen).

Jens Richter

**Restaurant · Biergarten · Saal
Zeltmöglichkeit · Gästezimmer
Motorradtouren · Tourenbegleitung**



**Landgasthaus
Niemann**

Empfohlen von "Motorrad Reisen" und "Tourenfahrer"

Haferbachstr. 45 · Lage-Kachtenhausen
Tel. 0 52 32 / 7 11 60 · Fax 97 07 35
 e-mail: landgasthaus-niemann@online.de
 Internet: www.landgasthaus-niemann.de

Hallo Babs,

ich lese immer wieder gerne die Ballhupe, besonders aber die Erlebnisse, die einige Leser locker-lustig wiedergeben. Das macht mir Mut, auch mal was vom Stapel zu lassen. Also: Ich finde es immer wieder traurig, wenn reifere Mädels mir sagen:

- 1.) Lust hätten Sie schon
 - 2.) nur trauen tun Sie sich nicht!
- zum ersten Moped fahren,
zum zweiten Führerschein machen.

Alles Quatsch, denn wir sind viel ehrgeiziger als die meisten Jugendlichen. Wir müssen nur wollen!

Ich zum Beispiel fing an den Lappen zu machen, Geschenk meines Gatten, zu meinem 48. Geburtstag, Theorie / O Fehler, Fahrstd. 10 plus Prüfungsstunde. Also, nur Mut meine Damen. Im Frühjahr bekam ich mein erstes Moped, eine SUZUKI GS500 E. War das ein Wahnsinn! Meine ersten vor-

sichtigen Fahrversuche (neues Gerät) immer schön brav hinter meinem Mann her, verliefen wie ich fand, einfach toll. Ich wurde immer mutiger. Volle Konzentration benötigte ich immer beim Anhalten. Da meine Beine extrem kurz sind, musste ich immer aufpassen, daß ich nicht gerade in ein Loch trat oder auf einer Kuppe stehen blieb. Da ich nur mit einem Fuß (Spitze) an die Erde reichte und das Moped nicht über den gewissen Punkt kippen durfte. Dann kam unsere erste größere Ausfahrt, in der Gruppe. Wir waren gut unterwegs, bis - ja bis ich an einem STOP Schild, vollkonzentriert auf meine Vorderleute, mein Moped wie in Zeitlupe, selbstverständlich im Stand, umkippte. Mein Liebhaber-Freund und Ehemann fand das gar nicht lustig und feuerte voller Wut seinen Helm in die Büsche. Dadurch wurde ich nervös und wollte alles besonders gut machen.

Aber, wurde eine Ampel rot; oder wir

kamen an ein Stoppschild, bekam ich Schweißausbrüche. Das Wochenende war ein Alptraum für mich, denn es blieb nicht bei dem einen Mal. Danach war meine Susi reif für die erste Inspektion, damals erledigte das Gott sei Dank mein Mann. Als er wiederkam, verlangte er von mir daß ich aufsitze und man staune, meine Füße reichten auf einmal beide fast ganz bis zur Erde. War das ein Gefühl, mein Schatz hatte mein Moped tieferlegen lassen. Meine nächste, von mir persönlich eingeleitete Aktion bestand darin, daß ich mich zum Motorrad-Fahrtraining nur für Frauen, beim ADAC anmeldete. Unsere Leiterin Maya, eine Super Frau, innen wie außen!!!

Sie wusste auf alle Fragen eine Antwort, auch auf persönliche Schwierigkeiten (mit dem Krad) und alles wurde erst mündlich, dann praktisch trainiert. Nachdem wir uns alle vorgestellt hatten, Teilnehmerinnen



waren außer mir alle zwischen 20 und 25 Jahre alt, wurde ich nur noch liebevoll Oma Ingrid genannt. Klasse - oder!!!! Am Abend, zum Abschluss fuhren wir noch schön brav hinter Mya her zum Italiener etwas Essen. Einfach Spitze, der Tag. Weiberleut - es lohnt sich da mitzumachen. Es macht nicht nur Vergnügen, ganz nebenbei lernt man auch noch wichtige Dinge. Mir zum Beispiel ist kein Moped mehr umgekippt und auch sonst fühle ich mich sicherer und laß mir von keinem Mann mehr dreinreden, außer bei technischen Belangen. Ich bin mittlerweile 56 Jahre alt und habe viele wunderschöne

Reisen unternommen. Es gibt nicht mehr all zu viele Pässe in Österreich und Südtirol die ich nicht mit Mann oder Freundin befahren hätte. Voriges Jahr 2001/April, habe ich mir nach SUZUKI SV 650 gekauft, womit ich mehr als zufrieden bin. Sie ist extrem leicht und auch für eine Oma sehr handlich. Mit Ihr bin ich dieses Jahr fast 15.000 km gefahren und wenn mein Liebchen (Mann) und ich in Rente gehen und wir gesund bleiben garantiert noch mehr. Ob Ihr es glaubt oder nicht, hin und wieder höre ich aus dem Mund meines Gatten auch ein Lob. Wenn andere Männer sagen,

- ich fahr öfters in der Gruppe mit Männern zusammen - „Mensch, Heute warst Du wieder richtig gut!“
DANN VERKÜNDET MEIN MANN VOLLER STOLZ:

**das hat sie ja auch
von mir gelernt !!!**

Also - Weiberleut: Habt Ihr Lust auf Lust am Leben, dann macht ihn, den Führerschein, egal wie alt, denkt daran

LERNEN UND GENIEßEN

Eure Ingrid

Liebe Ingrid,

ich finde es ganz toll was Du gemacht hast!!! Ein ganz großes Lob an Dich;-))) Falls Du noch einmal einen Kurs machen möchtest, dann frag doch mal beim BVDM nach..... Tja, wir machen auch Lehrgänge, - alle Möglichen - Ruf doch mal beim Ralf Berlin an! Der ist vielleicht nicht ganz so knackig (ich meine wie Dein Mann) aber der Junge hat auch ganz schön was auf dem Kasten!!!

Ralf Berlin, Koloniestraße 106, 47057 Duisburg, Tel.: 0203/373943. Im Übrigen, check doch mal ab was Dein Mann so auf dem Kasten hat..... in der Qulique macht's doch eh mehr Spaß! Schenkste's ihm halt zu Weihnachten (dann kann er sich nicht mal dagegen wehren.....)

Ciao, Deine Babs (immer noch Redaktionsnudel)

Tour de Munique oder die Intermot ruft

Von Karl Hensen

Dienstag, der 17.09.2002

Nach Wochen der Vorbereitung und Überredung einer guten Freundin, mir mit ihrer Varadero 125 bis nach München zu folgen, geht es endlich los. Meine Bandit grummelt vor sich in den Morgen hin und die Varadero singt ihr leises Lied exklusiv für ihre Besitzerin, als wir mit viel zu viel Campinggepäck aus der südlichsten Nieder-rheinprovinz gen Bayern aufbrechen. Trotz einiger Unkenrufe im Umfeld und der Zweifel ihrer Besitzerin schlägt sich Klein-Varadero mehr als wacker, ja sie schwingt sich auf den ersten Autobahnkilometern bis auf 120 km/h auf, was uns auf der gesamten Reise nicht zu rollenden Verkehrshindernissen werden lässt. Die Route fuhr uns ab Hennef über die Bundesstraße 8 durch Teile des Siebengebirges bis nach Oberursel, wo wir den

ersten Tankstop einlegen. Auch hier schlägt die Kleine meine 600er um Längen, denn mit Verbräuchen um 3.51/100 km kann ich nicht dienen, um unter 51/100 km zu verbrauchen, muss ich schieben. Nach einer sehr kurvigen A661 bis zum Kreuz Ofenbach kann ich auf der häufig ansteigenden A3 dann endlich zeigen das mein Motorrad nicht nur größer, breiter, schwerer und versoffener als eine 125er ist, sondern eben auch etwas stärker denn die Überholmanöver gestalten sich für mich doch etwas einfacher, aber als Kavalier der alten Schule nutze ich die Breite von über einem Meter mit montierten Koffern selbstverständlich nur um meiner Begleiterin einen angemessenen Rückenschutz zu gewähren. Nach einem weiteren s kurzem Intermezzo auf der B8, verlassen wir die A3 bei Würzburg, um wie vom Glück getragen der B 13 in bayerische Gefilde zu folgen und das preußischwestfälische Blut in meinen Adern erwärmte sich Kilometer um Kilo-

meter für diesen Landstrich. Ochsenfurt, Ansbach, Ingolstadt. Burgenroute, Limesroute, Altmühltal. Danke Bayern für das schöne Wetter, es hat die ganze Strecke über gehalten. Ab Ingolstadt folgen wir wieder der Autobahn, diesmal der A9, wechseln auf die A99, die für uns an der A94 jedoch schon endet. Die ersten Leitsysteme tauchen auf, auf denen verheißungsvoll „INTERMOT 2002“ steht, auf der nächsten dann „BIKERCAMP“. Empfangen werden von gutgelaunten Verbandskollegen, parken und einchecken, alles geschieht fast wie im Traum. Wir bekommen bis Samstag zwei grüne Armbänder, zwei Zweitageskarten für die Intermot und noch Tickets für die Münchner Verkehrsbetriebe. Meine Begleiterin, es muss meine Glücksgöttin auf dieser Reise sein denn die Tour verlief bisher reibungslos, ist erfreut über kostenlose Visierreinigungstücher, mag sie doch keine toten Fliegen auf dem Visier. Ich stopfe mir einen kleinen Stadtplan von der



Münchner Innenstadt in die Tasche, welcher mir noch sehr gute Dienste leisten wird. Mittlerweile ist es 18:00 Uhr und wir beeilen uns mit dem Aufbau unserer Zelte denn nach ca. 11 Stunden Fahrzeit gewinnt der Spruch „Ich bin über 40, bitte helfen Sie mir vom Motorrad“ unsagbar für uns beide an Bedeutung. Anschließend machen wir noch zum Strecken der Glieder einen Spaziergang bis zu den „Toren der Verlockung“, wie wir den Osteingang der Messe bei uns nennen, kennen somit auch den Weg und können uns nicht mehr verlaufen. Wir fühlen uns wie in Trance, was aber an der Menge der Abgase der ständig eintreffenden Mitbiker liegen kann, genießen noch ein Abendessen und einige Weizenbier im Festzelt, ringeln uns dann in die Schlafsäcke, wobei ich nicht mehr merke wie mein Kopf auf der Luftmatratze aufschlägt und Morpheus mich in seine Arme nimmt.

Mittwoch, der 18.09.2002

Eröffnungstag! Ich erwache mit dem Gefühl verschlafen zu haben, aber meine Uhr zeigt erst halb acht. Ich krieche aus dem Schlafsack und frage mich dabei ob ich bei einem Elefantentreffen im Bayerischen Wald noch Überlebenschancen hätte, denn meine Knochen scheinen im gesamten Zelt verstreut worden zu sein. Aber zum Glück ist das Zelt klein und so finde ich mein Skelett relativ schnell zusammen, raffe mich auf, die sanitären Anlagen näher zu begutachten und verwandele mich in etwas, was als Mensch so halbwegs durchgeht damit mich niemand an der Leine zu führen braucht. Meine Reisegefährtin ist mittlerweile ebenfalls ihrem Zelt entstieg und ich werde doch ein wenig neidisch auf sie, hat sie ihre Knochen trotz größerem Zelt nicht halb so lange gesucht wie ich. Und da sorgte sie sich vor der langen Fahrt! Die Schlange am Frühstückstresen war an diesem Tag noch relativ kurz, was sich aber von Tag zu Tag verschlechtern sollte. So gelang es uns die oben angeführten „Tore der Verlockung“ um exakt 9:10 Uhr Ortszeit zu durchschreiten. Mit einem glückseligem Grinsen im Gesicht

beginne ich durch die erste Halle zu schweben, wenn ich jetzt von einem Herzanfall dahingerafft würde, stürbe ich im Paradies. Meine Begleiterin, als Neueinsteigerin noch nicht ganz so stark infiziert wie ich, beginnt mich mit Fragen zu den



einzelnen Ausstellungsobjekten wieder auf den Boden dieser Welt zu holen. Wir finden alle für uns interessanten Messestände im Laufe dieses Tages speichern deren Positionen in unseren Köpfen und strömen mit den anderen Besuchern nach einer freundlichen Lautsprecherdurchsage, die besagt daß die Messe gleich schließt, zum Tor hinaus. Durch abgelaufene Füße bin ich jetzt etwa zehn Zentimeter kleiner, aber das hindert uns nicht die freie Fahrt mit der U-Bahn in die Innenstadt von München zu unternehmen, schließlich muss der Mensch auch mal etwas essen. Wir arbeiten uns vom Hauptbahnhof über den Stachus bis zum Rathaus vor und entdecken nach langem Suchen endlich das typisch bayerische Chinarrestaurant, dessen Haupträume sich in einem Keller an der Rosenstraße befinden. Allein die Freundlichkeit und Gastlichkeit, die in diesem Lokal praktiziert wurden, ließen dieses Restaurant für uns zum Herzen von München werden und verbrachten dort alle folgenden Abende. Zurück im BIKERCAMP

kontrollierte man unsere Armbänder bevor man uns einließ, die Anzahl der Zelte, Motorräder und Wohnmobile war schon ganz ordentlich angestiegen, besaßen wir doch erst ab diesem Abend direkte Nachbarn. Wir tranken noch ein Weizenbier im Festzelt, nutzten die bereitgestellten Duschen und löschten, soweit es bei Flutlichtscheinwerfern möglich ist, die Lichter. Zu den Sanitären Anlagen muss gesagt sein, daß es ausreichende Toiletten für Männlein wie für Weiblein gab, aber Waschgelegenheiten für das „starke Geschlecht“ gab es eindeutig zu wenig und der Bodenablauf in den Vorräumen der Duschen hätte durchaus angeschlossen sein dürfen. Dies ist jedoch der einzige Kritikpunkt den ich anzubringen habe.

Donnerstag, den 19.09.2002

Wach werden, Knochen sammeln, sortieren und aus dem Zelt kriechen beginnt Routine zu werden, denn es klappt heute schon fast doppelt so schnell wie gestern. Leider ist es heute etwas später geworden, die Messe, nein eigentlich „DIE MESSE“, öffnet in einer halben Stunde. Die Schlange der Frühstück suchenden reicht mittlerweile bis in die Mitte des Festzeltes, so dauert es bis Viertel vor zehn bis wir Halle B6 durchschritten haben und uns dem Probefahrtparcours nähern. Es gelingt mir tatsächlich von meiner Lieblingsrennfahrerin ein Autogramm zu erhaschen und sie wechselte sogar ein paar Worte mit mir. Danke, Katja Poensgen, ich werde mir nie wieder meine Ohren waschen, möge dein Zopf weiterhin vor vielen anderen durchs Ziel fliegen. Vor dem Anmeldezelt für die Probefahrten hat sich bereits eine große Menschentraube gebildet. Meine Leidensgefährtin würde nur zu gern mal eine der zur Verfügung gestellten Maschinen auf eine Runde testen, aber der nötige Führerschein befindet sich noch im großen Teich der nicht ausgestellten Fahrausweise und so bleibt sie etwas verschmupft am Zaun stehen um mir bei meiner lästigen Pflicht zuzuschauen. Zumindest versuche ich diesen Eindruck zu erwecken was mir aber wohl überhaupt nicht gelingt. Doch immerhin lernt sie so eine junge Frau aus Aachen kennen, die selbst nur eine Honda 250NX



fährt, sich also so gerade eben mit einer kleinen Varadero messen kann. Während ich also Runde um Runde auf völlig uninteressanten Triumph, YAMAHA und KTM drehe, verabreden sich die beiden Ladies zu einer Tour in heimatlichen Gefilden. Später, während ich just vor fun noch eine Probefahrt mit dem BMW C1 drehe, schaut sich mein weiblicher Scout die Stuntshow an. Trotz dicker Gummirauchwolken treffen wir uns wieder, fachsimpeln noch an vielen Messeständen mit dem Personal, häufen Prospekte in meinen Rucksack und verträdeln die Zeit mit zum Teil sehr teuren Träumen. Wir schauen noch ein paar sehr abgebrühten Kerlen zu, die in einer Kugel aus Eisengeflecht ihre Rente auf Spiel setzen, aber nachdem alles ohne Blutvergießen ausgeht, beschließen wir „unsere“ Chinesen aufzusuchen, und lassen diesen Tag mit Weizenbier und gegrilltem Schweinefleisch auf chinesischem Gemüse aus dem Wok ausklingen. Polnische, Tschechische, Französische, Italienische und viele weitere Sprachfetzen umschmeicheln mein Ohr, aber wieder schlägt mein Kopf auf der Luftmatratze auf ohne daß ich es noch registriere. In der Nacht werde ich gegen halb vier wach, weil ich jemanden sagen höre: „Wusstest du's doch, das ist eine Bandit“, „Die sieht aber irgendwie anders aus.“ „Klar,“ möchte ich sagen, „da ist ja auch die Tourenscheibe drauf.“ Aber da bin ich schon wieder im Nirwana und fahre Suzuki V-Strom aber sagt es meiner Bandit bitte nicht weiter.

Freitag, den 20.09.2002

Ich bin reif für die Profiliga. Zelten wird meine zweite Leidenschaft. Wenn nur diese Pfütze im Zelt nicht wäre. Seit gestern Mittag regnet es und leider ist mein Zelt absolut wasserdicht, denn einmal eingelaufenes Wasser lässt es nicht wieder hinaus! Meine Begleiterin beobachtet amüsiert wie ich mein Zelt trockenlegen will. Ihr Zelt ist ja auch staubtrocken! Nach einer halben Stunde gebe ich auf. Die Luftmatratze kann ja schwimmen! Duschen, Frühstück, ab zur U-Bahn! Heute muss das Deutsche Museum erhalten. Unterwegs tun wir noch eine gute Tat indem wir einer jungen Frau, die offensichtlich nur Englisch spricht, mit Hilfe meines kleinen Stadtplans den Weg weisen können. Nach etwa vier

Stunden im Museum komme ich mir vor wie in Hogwarts für Muggel. Wir schaffen es aber noch bis zum Ende der Öffnungszeiten jede Menge Exponate zu sichten, nur die Aussichtsplattform bleibt uns verwehrt, die wird nämlich um 16:30 geschlossen und wir waren ja erst um 16:20 dort. Wie hypnotisiert starteten wir noch das Foucaultsche Pendel an, bis uns auch hier eine freundliche Durchsage zum Aufbruch gemahnte. Preußisch korrekt suchten wir wieder unser China-Restaurant auf, nachdem wir uns über den Viktualienmarkt und den Rathausvorplatz gekämpft hatten. Letzteres war gar nicht so einfach, denn eine vorgesehene Wahlkundgebung erforderte eine gewaltige Polizeipräsenz, aber Spaziergänger in Motorradkleidung, noch dazu in strömendem Regen, scheinen in München ein ganz normales Erscheinungsbild zu sein. Wir wurden nicht kontrolliert. Zurück im BIKERCAMP diskutierte ich noch recht angeregt mit zwei Supermotopiloten aus dem Sauerland, trank noch zwei Weizenbier, tratschte gutgelaunt mit drei Offenbacher Jungs, als mir meine Reisegefährtin mitteilte daß sie jetzt ihre Klamotten gepackt hätte und sich zu Bett begeben, denn es sei ja schon fast zwei und wir wollten ja am nächsten Tag wieder die Straße unter die Räder nehmen. Wie ein Blitz lag ich im Zelt, verteilte sorgsam meine Knochen, auf das sie nicht in der Pfütze lagen und war eingeschlafen bevor.

Samstag, der 21.09.2002

Um sieben wollten wir eigentlich weg sein, um acht werde ich wach und mir fällt ein das ich den Wecker stellen sollte. Es gelingt mir jedoch mit einer Oscarreifen Schauspielerei den putzmunteren, hellwachen und ausgeschlafenen Roadie zu markieren, der sein weibliches Gegenüber einfach etwas länger schlafen lassen wollte, denn es war ja so spät geworden Die Schlange, die zum Frühstück führt, beginnt mittlerweile vor dem Festzelteingang. So packen wir also erst die Maschinen bevor wir uns das letzte mal Frühstück 2 mit Rührei und einer Extratasse Kaffee zu Gemüte führen. Ein bisschen wehmütig verlassen wir das BIKERCAMP. Nach der A94 und der A99 wechseln wir diesmal direkt zur B13, um bis Ingolstadt noch etwas vom Hopfenanbau zu sehen und ein wenig Kurvenlaune zu be-

kommen. Anschließend folgen wir bis Frankfurt unserer alten Route, die uns fast schon vertraut vorkommt, obwohl wir sie doch erst einmal gefahren sind. Dann ändern wir unsern Plan ein wenig und fahren über Wiesbaden nach Eltville am Rhein, um von da ab der B42 einen Besuch abzustatten. Am sehr ebenen Rheinufer steht die Varadero mir wieder mal überhaupt nichts nach und flitzt toll durch die Kurven, obwohl nach jeder Ortschaft ein Warnschild auf Schleudergefahr für Zweiräder hindeutet. Ein Hinweis für die orgiastische Verwendung von Bitumen bei Fahrbahnschäden? Wir haben Glück, die Straßen sind zumindest trocken und die Rutschgefahr auf diesem Teufelszeug damit nicht so groß. Bei einer Pause in Rüdesheim werden wir noch von dem Vater eines jungen Mädchens auf unser Hobby angesprochen, denn die Kleine fragte ihn ob wir denn Profis wären, da wir doch sehr massive Schutzausrüstung trugen. Beeindruckte Blicke strichen über meinen Rückenpanzer und ließen meine Brust vor Besitzerstolz doch etwas anschwellen.

Als wir Koblenz erreichen beginnt es dunkel zu werden und wir schlagen uns über den Fluss, der vor meiner Haustür fließt und streifen so auf den letzten hundert Kilometern, die ich noch bis nach Hause habe die Eifel. Die Müdigkeit beginnt durch die Knochen zu kriechen. An der Autobahnausfahrt meines Heimatortes verabschieden wir uns voneinander, denn die kleine Varadero, die ihrer großen Schwester in nichts nachsteht, muss ihre Pilotin noch einige Kilometer weiter tragen, was sie auch klaglos tut. Ich erreiche mein Haus und werde von meiner Familie und meinem Hund freudig begrüßt, die Fahrt ist zu ende. Aber meine Bandit und ich träumen davon diese Tour zu wiederholen, also haltet uns zwei Plätze frei, denn auch die Varadero 125 fährt bestimmt wieder mit!





Symposium zum Motorrad-Lärm in Berlin

Allein der Titel der Veranstaltung war wie ein Fehdehandschuh, den das Bundesumweltministerium den Motorradfahrern und der Industrie um die Ohren geschlagen hat. „Macht Lärm Motorradfahren erst schön?“ so lautete der provozierende Titel, der so zeigte sich im Verlauf der Veranstaltung wohl eher als Feststellung denn als Frage gemeint war. Denn von Anfang an stand fest: Motorräder machen Lärm.

Gila Altmann (Grüne), parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium und selbst Motorradfahrerin hatte sozusagen als Abschiedsveranstaltung im September zu dem Symposium nach Berlin eingeladen.

Ziel der Veranstaltung war, möglichst alle mit dem Thema nur irgendwie befassten Institutionen und Gruppierungen an einen Tisch zu bringen. Im Vorfeld hatte Gila Altmann bereits einige Wochen vorher ihre Vorstellung eines lärmarmen und umweltgerechten Motorrads unter dem Titel „future Bike“ der Presse vorgestellt. In ihrer Eröffnungsrede formulierte Altmann die Hoffnung, dass die Industrie die Lärmemissionen bei Motorrädern senkt und sie deutete an, dass die künftigen Grenzwerte in zwei Schritten reduziert werden könnten, bis die 74 dbA erreicht seien.

Zum Kreis der illustren Gäste, die ihre Meinung in einem Referat kundtaten, zählten unter anderem Europaabgeordneter Bernd Lange (SPD), Dr. Ing. Gert Kemper, Ministerialrat a.D., Burkhard Stoye, Deutscher Heilbäderverband, Gert Lottsiepen, Verkehrsclub Deutschland, Dr. Ulrich Höpfner vom Ifeu-Institut, Prof. Dr. Ulrich Schulz, Psychologe von der Universität Bielefeld, Franz Josef Schermer, Schermer Verlag, Jürgen Vöbel, Fahrschule Vöbel, Prof. Dr. Wolfgang Foken FH Zwickau Maschinenbau und Reiner Brendicke, Industrieverband Motorrad.

Bei der Fülle der Referate wurde das „Problem“ Lärm beim Motorrad natürlich von allen Seiten betrachtet. Die technischen Gründe für die verschiedenen Lärmquellen wurden ebenso beleuchtet wie die körperlichen und psychischen Reaktionen auf Geräusche. Das Verhalten der Motorradfahrer wurde untersucht, psychologisch analysiert, wobei die Untersuchungen nur an bestimmten Motorradfahrertreffpunkten durchgeführt wurden, so dass auch das

gewünschte Bild entstand: Motorradfahrer wollen laute Maschinen, sie wollen aufpassen und brauchen das für ihr Ego, fand Prof. Schulz in seiner Untersuchung heraus. Während die Erfahrungen der Städte mit Kur und Badebetrieb auch passend zusammengefasst wurden: Der Motorradfahrer sucht gerade solche Orte auf, um dort richtig Gas zu geben und den Erholungswert der alten und kranken Menschen zu beeinträchtigen. Kurzum bei einigen Beiträgen wurden wir Motorradfahrer als mehr oder weniger verhaltensgestörte, hirnlose Idioten dargestellt, die nur eins wollen, nämlich Krach machen. Das wir natürlich immer dort fahren, wo andere Menschen sich in ihrer Freizeit erholen wollen, vervollständigt das Bild von uns Krawallbrüdern.

Ich will damit keineswegs in Abrede stellen, dass es schwarze Schafe unter uns Motorradfahrern gibt, die mit offenen Auspufftönen durch die Gegend heizen oder Fahrer, die sich mit dem Sound ihrer Maschinen im Kurviertel oder vor der Eisdielen produzieren wollen und das habe ich in meinem Beitrag auch deutlich gemacht. Aber es kann nicht sein, dass alle Motorradfahrer über einen Kamm geschoren werden, und schärfere Grenzwerte gefordert werden, wo die Probleme durch entsprechenden Polizeieinsatz und auch durch Appelle der Motorradfahrer an die schwarzen Schafe in den Griff zu kriegen sind. Eins ist wichtig, und darauf habe ich besonderen Wert gelegt – die Politik muss erst einmal ihre Hausaufgaben machen, denn nach wie vor streitet man über die richtigen Messmethoden bei der Lärmmessung vor Ort und vor allem über die richtigen Verfahren zur Geräuschemittlung bei der Neuzulassung von Fahrzeugen. Die derzeit praktizierte Methode erscheint vielen nicht mehr als angemessen. Da ist der Gesetzgeber gefordert, nachzubessern. Und dazu kommt noch die unterschiedlichen Interpretationen und Toleranzen in den einzelnen EU-Ländern. So gibt es Nachrüstauspuffanlagen mit EU-ABE, die angeblich den Grenzwerten entsprechen und demnach völlig legal sind, obwohl sie viel zu laut sind. Auch hier muss die Politik für eine vernünftige Lösung sorgen. Aber ich

bin auch der Meinung, dass die Industrie einiges tun kann, um ver-

schärfte Grenzwerten vorzubeugen. Denn meiner Meinung nach ist den meisten Motorradfahrern die Lautstärke nicht wichtig, dass heißt sie wollen kein lautes Motorrad fahren. Aber wichtig ist der richtige Sound, er soll den jeweiligen Charakter der Maschine unterstreichen. Das lässt sich auch umsetzen, ohne dass die Motorräder deswegen wirklich laut sein müssen. Einige Beispiele dafür gibt es bereits. Soundengineering heißt das Stichwort. Sicher kostet das einige Entwicklungsarbeit und auch einiges an Geld, aber die Möglichkeiten sind vorhanden, sie müssen nur genutzt werden.

Doch leider sahen die anwesenden Politiker – mit Ausnahme von Bernd Lange – das anders und auch die Industrie war nicht bereit Eigeninitiative schärferen Grenzwerten vorzubeugen. Ja Herr Brendicke vertrat sogar die Meinung, dass wir Motorradfahrer leisere Motorräder gar nicht kaufen wollen, dass wir die Lautstärke wollen. Und Sound-Engineering sei zu teuer.

Und so endete die Veranstaltung und das war eigentlich auch schon im Vorfeld abzusehen, ohne konkretes Ergebnis. Die Industrie wird das future Bike nicht ohne Zwang von außen herstellen und zeichnet sich bereits ab, dass der Verwaltungsapparat in Bezug auf verschärfte Lärmgrenzwerte bereits auf Hochtouren läuft.

Schon kurz nach der Veranstaltung in Berlin tauchten die ersten Presseartikel auf, die sich mit Motorrادلärm beschäftigten. Der Spiegel outete in einer „genialen“ Recherche Motorrad- und insbesondere Harleyfahrer als „rituelle Ruhestörer“ und auch dpa meldete, dass Motorräder zu laut sind. Wir sind also wieder einmal in den Blickpunkt des Interesses geraten und natürlich wieder negativ. Tun wir das unsere und überzeugen unserer Kritiker durch unsere Fahrweise und unser Verhalten, dass sie sich irren. Dass wir keine hirnlosen Idioten sind, sondern verantwortungsbewusste Menschen, die den Spaß am Fahren in all seinen Facetten genießen aber durchaus auch mit der Umwelt verantwortungsvoll umgehen.

Michael Lenzen, 2. Vorsitzender



BVDM's Gespannfahrerlehrgang für Anfänger in Wermelskirchen

Am Freitag fuhr ich mit meinem Auto (ich wollte mich ja nicht gleich als „Solo-Fahrer“ outen) nach Burg an der Wupper in die Jugendherberge.

Die bei der Anmeldung beiliegende Wegbeschreibung war perfekt, so daß ich kurz nach 20.00 Uhr eintraf.

Der Organisator und gleichzeitig auch einer der Instruktoren dieser Veranstaltung, Horst-Werner Sassenhagen begrüßte mich herzlich und ich traf auch schon bekannte Gesichter, welche ich von anderen BVDM-Veranstaltungen her kannte. Der Abend verlief in angenehmer Runde, bei der ich die Gelegenheit nutzte, die anderen Teilnehmer kennen zu lernen und deren Beweggründe für diesen Lehrgang zu erfahren.

Mein Grund ist klar; ich kenne so viele Leute, die Gespannfahren und ich möchte wissen, was an diesem Mysterium ein Motorrad mit Beiwagen zu fahren, dran ist. Ein paar Tage vorher habe ich noch mit Harald Hormel telefoniert und ihm von meiner Anmeldung erzählt. Er fährt selbst sowohl „Solo“ als auch Gespann und zeigte Begeisterung zu meinem Vorhaben und wünschte mir viel Spaß, vor allem beim „Beinchenheben...“

Als ich diese Wort hörte fragte ich nochmal nach, obwohl ich direkt wusste, was er damit meinte. Er bestätigte meine Vermutung, welche's mir etwas Zweifel über die Anmeldung brachte.

Der Samstagmorgen beginnt um 8.00 Uhr locker mit dem Frühstück, alles ist friedlich und fröhlich, nur ich habe eine komisches Gefühl im Magen, versuche allerdings mir nicht's anmerken zu lassen.

Für Punkt 9 Uhr ist Theorie angesagt, welche für den ganzen Vormittag eingeplant ist. Man lernt etwas über Konstruktion, Bauart und die wirkenden Kräfte während der Fahrt.

Weiter erfahren wir etwas über die Theorie des Gespannfahrens und zum Abschluss eine kurze Einweisung zum Gespannfahren selbst.

Dann geht es zum Mittagessen. Nach dem Mittagessen werden Gruppen gebildet. Die Teilnehmer ziehen sich Ihre Schutzkleidung an und es geht auf den Übungsplatz. Mit vier anderen in der Gruppe, bekommen wir unsere erste Aufgabe. Die Nervosität in mir steigt. Der Instruktor steht ein paar Pylonen gerade hintereinander auf und die Aufgabe vor.

Einfach so nah wie möglich gerade an den Pylonen vorbeifahren, erst mit dem Motorrad, dann wenden und auf dem Rückweg mit dem Beiwagen.

Ich denke mir, einfach geradeaus, ein toller Einstand, weshalb bin ich nervös? O.k. ich steige wie abgesprochen von links auf. Erst den linken Fuß auf die Raste, wie in der Theorie besprochen, damit ich mir beim Aufsteigen bewusst bin, dies ist ein Gespann, daß rechte Bein hinüber und setze mich hin. Um mir noch bewusster zu werden, daß ich auf einem Gespann sitze und natürlich auch um mich an die Aussicht zu gewöhnen schaue ich auf den Beiwagen.

Jetzt geht's los, denke ich. Ist wie Motorradfahren, Kupplung, erster Gang, Kupplung kommen lassen und das „Ding“ rollt langsam an, ich gebe wenig Gas und lasse die Kupplung aus Vorsicht schleifen. Als ich denke, daß dies ja toll klappt, lasse ich die Kupplung vorsichtig los und von einem sicheren Gefühl heraus drehe ich am Gas! Ein plötzlicher Ruck nach vorne, ich drücke den Lenker gegen und komme weit von den Pylonen ab! „Nicht mal das kann ich“, schießt es mir in den Kopf. Ich gehe vom Gas fahre an die Pylonen ran, wieder die Kupplung schleifend, drehe am Ende und fahre zurück. Die nächsten Übungen führte ich von mal zu mal sicherer aus, so daß ich am Ende des Tages beim wenden sehr „flott“ bin und vom Instruktor darauf angesprochen werde, ob ich weiß dass der Beiwagen beim Wenden „in der Luft ist“. Ich entgegne nur, „es fühlt sich etwas merkwürdig an“ und grinse innerlich.

Der Abend folgt in einer sehr lockeren Atmosphäre. Die Teilnehmer kennen sich nun etwas und man spricht über die gemachten Erfahrungen.

Am nächsten Morgen geht es nach dem Frühstück wieder auf einen Parkplatz. Hier sind verschiedene Parcours aufgebaut. Wieder werden kleine Gruppen gebildet, welche dann nacheinander gefahren werden.

Danach darf jeder auf den verschiedenen Gespannen (oder auf den einzelnen Gespannen „nach Gusto“), in einem durchlauf die einzelnen Parcours durchfahren.

Dann geht es zurück in die Jugendherberge zum Mittagessen.

Nach dem Mittagessen folgt die obligatorische Abschlussbesprechung.

Fazit:

Der Lehrgang ist wirklich jedem zu empfehlen. Denjenigen die sich bereits ein Gespann gekauft haben (es kamen auch einige Teilnehmer bereits mit Ihrem eigenen Gespann zur Veranstaltung), -diejenigen, die überlegen sich ein Gespann zu kaufen und natürlich denen, welche Vorurteile haben, aber noch nie auf einem Gespann saßen. Denn das Geld ist wirklich gut angelegt:

1. man lernt das Bewegen des Gespannes (fahren kommt in der Praxis, meiner Meinung nach hat auch noch nie jemand in der Fahrschule fahren gelernt)
2. manche entscheiden sich in diesem Lehrgang, ob Ihnen das Gespannfahren liegt oder nicht (in Anbetracht eines Kaufes, eine lohnenswerte Investition)
3. die Gegner, wissen wovon sie sprechen
4. egal, welche Einstellung man zum Gespannfahren hat, man erlebt ein schönes Wochenende!

Frank



Rukka Funktionswäsche:



Ein Plus an Komfort bei jedem Wetter

Microklima beginnt direkt auf der Haut. Erfahrene Tourenfahrer wissen: Die Vorzüge der modernen Funktionsmaterialien aktueller textiler Motorrad-Schutzkleidung kommen in Verbindung mit ebenso zeitgemäßer Funktionswäsche besonders gut zur Geltung. Statt die Körperfeuchtigkeit aufzusaugen wie herkömmliche Baumwoll-Wäsche, leiten bereits die Synthetic-Fasern einfacher Funktionswäsche sie nach außen zur nächsten Bekleidungsschicht. Die spezialisierten Produkte der Rukka Wäschekollektionen CoolMax, Outlast und Thermolite AirX leisten darüber hinaus noch deutlicher spürbare Beiträge zur Klimaregulierung. Und gerade für Fahrer, die nach wie vor lieber zur Lederkombi statt zu einem textilen Fahranzug greifen, stellt die richtige Unterbekleidung nicht zuletzt ein echtes Sicherheitsmerkmal dar: Sie erleichtert nicht nur den Körperkontakt bei sportlicher Fahrweise, sondern

kann im Sturzfall auch ein „Verhaken“ des schützenden Leders in der Haut verhindern – ein Effekt, der ohne Funktionswäsche selbst bei unversehrter Schutzkleidung schmerzhafte Abschürfungen nach sich ziehen kann.

Rukka CoolMax: Die Klima-Anlage. Die moderne Polyester-Hochleistungsfaser CoolMax von DuPont mit vierfach profiliertem Querschnitt erfreut sich bei Sportkleidung bis hin zum Spitzensport zunehmender Beliebtheit. CoolMax leitet Körperfeuchtigkeit zur Oberfläche des Gewebes, wo sie schneller verdunstet als bei jedem anderen Gewebe. Im direkten Vergleich trocknet CoolMax etwa fünf Mal schneller als Baumwolle.

Rukka CoolMax Funktionswäsche erhöht auch und gerade bei hohen Außentemperaturen den Fahrkomfort, da sie der Körperfeuchtigkeit gestattet, über eine größere Oberfläche zu verdunsten. Ein Plus an Kühlung ist der angenehme Effekt für den Träger.

Die Rukka CoolMax Kollektion enthält T-Shirts und kurze Biker Shorts ebenso wie Langarmhemden und lange Unterhosen, die in den Größen S bis XXL in der Farbe Schwarz erhältlich sind.

Rukka Outlast: Aktiver Temperatur-Ausgleich

Dank der Rukka Outlast Funktionswäsche sind die Vorteile der revolutionären PCM-Kunstfaser zum Ausgleich von Temperaturschwankungen jetzt auch Motorradfreunden zugänglich, für die ein damit ausgestatteter Fahranzug bisher nicht in Frage kam. Mittels sogenannter Phase Change Materials (PCM) aus der Raumfahrt hält Outlast das Mikroklima im Schutzanzug auch bei schnellen Änderungen der Außentemperatur in einem komfortablen Gleichgewicht. Der Träger überhitzt dadurch weniger schnell und kühlt bei sinkenden Temperaturen nicht so rasch aus – beste Voraussetzungen auch für engagierte Fahrer, die körperlichen Einsatz nicht scheuen.

Die gestrickte Rukka Outlast Funktionswäsche ist in langer Ausführung in den

Größen S bis XXXL in der Farbe Schwarz erhältlich.

Rukka Thermolite AirX: Maximale Wärme-Isolation

Rukka Thermolite AirX Funktionswäsche wird zur Saison 2003 neu eingeführt. Ihre hoch spezialisierten Kunstfasern mit hohlem Kern umgeben den Körper mit einer zusätzlichen wärmenden Luftschicht, ohne übermäßig aufzutragen. Zugleich bietet Thermolite AirX die für Polyester-Fasern typische hervorragende Atmungsaktivität und den exzellenten Feuchtigkeitstransport, der diese Textil-Gattung kennzeichnet. Darüber hinaus ist Rukka Thermolite AirX Funktionswäsche pflegeleicht und verfügt über eine antimikrobielle „Sanitized“-Ausstattung gegen Geruchsbildung. Mit der Summe dieser wünschenswerten Eigenschaften ist sie die erste Wahl für Fahrten bei niedrigen Temperaturen sowie für besonders kälteempfindliche Träger. Rukka Thermolite AirX Funktionswäsche ist in langer Ausführung in den Größen XS bis XXXL in der Farbe Schwarz erhältlich.

Liebe Leserinnen und Leser der BallHuPe,

ich möchte mich bei Euch vielmals entschuldigen dass auch diese Ausgabe wieder 16 Seiten weniger hat!

Dies wird sich ab der ersten Ausgabe des neuen Jahres wieder ändern. Für diese Ausgabe hatte ich noch sehr viele gute Beiträge für Euch, musste sie aber leider auf die nächste Ausgabe verschieben. Falls Ihr mir also etwas zugeschickt habt:

Ich habe Euch nicht vergessen!!! Es ging halt leider nicht (dieses mal jedenfalls)!!!

Vielen Dank für Euer Verständnis!!!

Babs



Verkaufe

EML-Mini Seitenwagen.
Heckklappe, Gepäckträger, Anschlüsse für Moto Guzzi. Rahmen, Anschlüsse und Schwinge Kunststoffbeschichtet. VHB 1850,-Euro. 15" Speichenräder mit Flanschen für Moto Guzzi. Neuwertig. Noch nicht gebraucht. VHB 950,- Euro E.Doliwa 05233 / 997356

Der Spruch zu 40.000 Kilometern mit der „Flotten Spanierin“ genannt Honda SLR 650keinen

Mit der „ESELER“(SLR) gings einmal um die Erde
Und es gab wenig Grund
zu 'ner Beschwerde
Leute hört die frohe Kunde bald Start'ich
zur zweiten Runde
Ich zieh' auf den achten Reifen und werd'
auf die Winterkälte pfeifen
Rainer

Verkaufe:

1 einteilige Wintercombi, neuwertig, für Elefantentreiber, Farbe orange, die sogenannte Eisbärenhaut, Größe 50-52. Eine Kombi, mit der man im Freien im Schnee pennen kann. Neupreis ca. 350,- Euro. Mein Verkaufspreis 100,- Euro, bei evtl. Finanzknappheit auch in 2 Raten zahlbar.

2. Eine BMW Kombi, neuwertig, Farbe orange, 2-teilig, Jacke mit Hose durch Reißverschluss verbunden, eingearbeitete Projektoren. Preis ebenfalls 100 Euro.

Horst Briel
Mergelstr. 42
45478 Mülheim

Messetermine

Mit zahlreichen Neuheiten und Evolutionen glänzten die Motorradhersteller und Zubehörindustrie auf der INTERMOT in München. Zu Beginn der Saison 2003 werden die neuen Bikes live zu sehen sein. Schauplatz sind schon traditionell die beiden größten Frühjahrmessen MOTORRÄDER 2003 in Dortmund und die MOTORRAD MESSE LEIPZIG (MML).

Den Auftakt bildet die MOTORRAD MESSE LEIPZIG vom 7. bis 9. Februar. Nahezu 80.000 Zweiradfans werden dort erwartet. Neben der aktuellen Modellpalette wird in Sachsen das Thema Sport traditionell eine große Rolle spielen. Im

modernen Leipziger Messegelände erwarten zahlreiche Rennmaschinen und Sportprominenz die Fans.

Einen Monat später öffnet die MOTORRÄDER 2003 in den Westfalenhallen Dortmund vom 5. bis 9. März ihre Pforten. Auf 50.000 Quadratmetern werden den über 130.000 Besuchern alle Neuheiten von Aprilia bis YAMAHA geboten. Weiter ausgebaut wird das Angebot an hochwertigem Zubehör für Fighter, Chopper und Sportler.

Die Messen sind täglich von 9 bis 18 Uhr geöffnet.
Aktuelle Informationen unter www.twin-messen.de



Zwei Kilo Herzklopfen

Der „Genuine Motor Accessoires und Genuine Motor Parts“ Katalog 2003 ist da Er wiegt knapp zwei Kilogramm, umfasst sage und schreibe 800 Farbseiten und lässt das Herz eines jeden Harley-Davidson Fans höher schlagen! In dem Mammutwerk stellt die Motor Company nicht weniger als 5000 Produkte vor - 500 von ihnen sind brandneu. Allesamt dienen sie dazu, eine Harley-

Davidson in ein unverwechselbares Unikat zu verwandeln, das exakt dem Stil und der Persönlichkeit seines Besitzers entspricht. Zu den NEWS für das Jubiläumsjahr 2003 zählen die exklusiven „100th Anniversary“ Parts and Accessoires, die dem hundertsten Firmenjubiläum der Marke gewidmet sind. Der neue „Genuine Motor Accessoires und Genuine Motor Parts“ Katalog ist ab sofort bei allen Harley-Davidson Vertragshändlern verfügbar.

Achtung:

**unbedingt den
Redaktionsschluss
beachten!**

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

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

der. Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung einverstanden. (Adressierten und frankierten Briefumschlag für die Rücksendung beilegen!)

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

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

**Redaktionsschluss
für die
BALLHUPE 1/03
31. Januar
2003**



Wisst Ihr was Ihr Euch auf gar keinen Fall entgehen lassen dürft???

Chris & Marty

Chris & Marty sind zwei LEIBHAFTIGE ULKVÖGEL – nicht nur im wahren Leben!!! Nein, es gibt sie schon bald (ab der Buchmesse) im Handel. Wer sich aber schon vorab etwas besonderes gönnen möchte kann sich im Reise Motorrad einen Comicstrip zu Gemüte führen! Es ist doch wohl selbstverfreilicht dass die Geschichten aus dem wahren Leben gegriffen sind! Von daher ist dem ganzen schon das einfache muss zum lesen gegeben. Das Buch, daß es später im Handel zu kaufen gibt ist von der Geschichte her wie ein Asterixheft auch, eine abgeschlossene Geschichte! Die diversen Fanartikel wie T-Shirt, Tassen und sonstiges könnt ihr schon jetzt bestellen – wobei natürlich BVDM-Mitglieder einen besonderen Rabatt erhalten. Die Tasse (Porzellan!!!)

kommt auf 5,- Euro, das T-Shirt L-XL 10,- Euro und das T-Shirt in Größe XXL kostet 12,50 Euro. Die Aufkleber und Postkarten sind leider im Moment vergriffen. Bestellen könnt ihr bei der BVDM-Geschäftsstelle oder direkt bei: ccc-Service Büro, Alte Gärtnerei 1, 55128 Mainz, Tel.: 06131/7204793 o. Fax: 06131/3349111.

Die Qualität der T-Shirts ist meiner Meinung nach SUPER und sehr empfehlenswert!!! Auf das Comikbuch freue ich mich schon jetzt.... – nicht nur weil ich die beiden Persönlich kenne, sondern weil die Comicstrips schon mehr als vielversprechend sind! Schade dass es zu Weihnachten nicht geklappt hat mit dem Buch.

Aber meinen Glückwunsch schon jetzt, das wird bestimmt ein Renner!

Eure Babs Nudel.



MIT DEM MOTORRAD durch Deutschland

Minotel Deutschland eröffnet Ihnen die Möglichkeit Land & Leute – vor allem jedoch Straßen aller Art – einfach anders kennenzulernen. Wir haben speziell für »Biker« Touren durch Nord-Mittel- und Süd-Deutschland zusammengestellt, die durch regionale Roadmaps (abzurufen bei Minotel Deutschland) unterstützt werden.

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

Mein Hotel...

Internationaler
Verband
mittelständischer
privater
Komforthotels

Hot-Line: 0180-5-646683

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

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