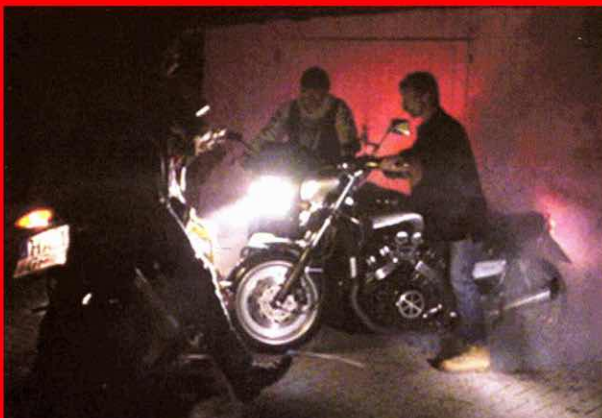


BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.


Ausgabe 3 / 2003



*10 Jahre Mc Weicheier Hamm e.V.
Club im BVDM*





Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft



TERMINE 2003

- 03./04.05. Sachsenring
- 17./18.05. Hockenheimring
- 14./15.06. Most/CZ
- 05./06.07. Salzburgring/A
- 02./03.08. Nürburgring
- 30./31.08. Eurospeedway
Lausitz
- 13./14.09. Motopark
Oschersleben
- 27./28.09. Hockenheimring

idm

idm
SUPERBIKE.

www.idm.de

DMSB
Deutscher Motor Sport Bund e.V.

Editorial

Liebe Motorradfreunde,

Es ging bereits durch verschiedene Motorradzeitschriften – **der tödliche Motorradunfall am Sudelfeld.**

Unter der Leitung des Bayerischen Innenministeriums arbeiteten wir seit 2001 bei der Aktion „Ankommen statt Umkommen“ in verschiedenen Arbeitsgruppen aktiv mit, eine hiervon war der Sektor Straßenraumgestaltung.

In dieser Arbeitsgruppe wurden unter anderem auch zur Beeinflussung des Geschwindigkeitsverhaltens Portaltafeln als Torwirkung aufgestellt. Es ist für uns nicht nachvollziehbar und auch zweifelhaft, dass die Straßenbaubehörde hier beteiligt war und wir haben diese bereits um eine Stellungnahme gebeten.

Eine intakte Straße mit Bitumen zu beschmieren, nur weil die Anwohner die Motorradfahrer dort nicht dulden wollen, ist nicht nur grob fahrlässig, sondern grenzt an Körperverletzung, wenn nicht gar Schlimmerem.

Eine Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Verkehrswacht e.V. (DVW) und dem BVDM hat unser Beisitzer

Christian Könitzer organisiert. Er hält auch künftig den Kontakt und wird hier berichten.

Das Thema „Tagesfahrlicht“ für alle Verkehrsteilnehmer ist noch nicht vom Tisch und wurde bereits wieder neu aufgegriffen. Der BVDM wird sich nach wie vor gegen ein generelles Tagesfahrlicht für alle Fahrzeuge einsetzen – um den Sicherheitsgewinn für die Motorradfahrer nicht wieder zu verspielen.

Erinnern möchte ich bereits jetzt an das 48. Elefantentreffen, das vom 30.01. bis 01.02.2004 in Thurmansbang/Solla stattfinden wird. Wie bei jeder Großveranstaltung sind wir hier auf eure Hilfe angewiesen und auch diesmal organisiert Renate Seeger wieder den

Helfereinsatz vor Ort. Wer Zeit und Lust hat, uns bei dieser Veranstaltung zu unterstützen, kann sich bereits jetzt schon den Termin vormerken, wobei der Aufbau bereits ab dem 26.01. beginnt und der Abbau am 02.02.2003 abgeschlossen sein soll.

Ganz offiziell möchte ich mich hier noch einmal, nachdem der Vorstand das bereits auf der JHV und Kurt Niehöfer in der ersten Ausgabe der Ballhupe unter seiner Federführung getan hat, bei Babs Berschneider für ihren langjährigen Einsatz und ihre Engagement für unser Verbandsmagazin Ballhupe bedanken. Auch der Vorstand hätte sich eine andere Lösung gewünscht, eine weitere Zusammenarbeit war aber leider nicht mehr möglich.



Allzeit unfallfreie Fahrt

Hans-Joachim Griesbach

Hans-Joachim Griesbach
1. Vorsitzender



Inhalt

<i>Editorial</i>	3
<i>Inhalt</i>	4
<i>Kooperation mit Deutscher Verkehrswacht</i>	5
<i>Eurobiker nach St.Petersburg</i>	6-10
<i>Lesermittelungen</i>	11-12
<i>Clubs im BVDM</i>	13-15
<i>Rechtsecke</i>	16-17
<i>Wie ich Italien erlebte</i>	18-20
<i>Lesermittelungen</i>	21
<i>Info Ticker</i>	22-23
<i>Test BMW R 1150</i>	24-25
<i>Geburtstagsfeier von Chris & Marty</i>	26
<i>Hambacher Bikerfest</i>	27
<i>Meldungen aus den Regionalbüros</i>	28-29
<i>Tag des Motorradfahrers</i>	30
<i>Die Unersättlichen in der Eifel</i>	31
<i>Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand</i>	32
<i>Nachruf Sepp Zelter</i>	33
<i>Nachruf Matti</i>	34



IMPRESSUM

Herausgeber:
**Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.**

Redaktion:
Arbeitskreis Ballhupe
Büro: Peter Warnecke-Weg 36b
51061 Köln
Tel. 0221/9461765
Fax 0221/6320211
e-mail: ballhupe@bvdm.de
e-mail: goldwingkuni@gmx.de

Anzeigen, Technische Leitung,
Litho & Satz:
Kurt Niehöfer

Wichtige Adressen:

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

BVDM- Geschäftsstelle:

Carl Zeis-Str.8
55129 Mainz
Tel. 06131/503280
Fax: 06131/503281
e-mail: info@bvdm.de

Presse Service:
Michael Lenzen
Wuppertaler Str.9
51145 Köln
Tel: 02203/295226
Fax: 02203/295261
e-mail: mlz1711@compuserve.de

BVDM -Homepage
<http://www.bvdm.de>



Kooperation

zwischen Deutscher Verkehrswacht

und BVDM vereinbart

Am 14. Juni 2003 wurde der BVDM von der Jahreshauptversammlung der Deutschen Verkehrswacht e.V. in deren Beirat aufgenommen.

Im Rahmen der letzten Vorstandssitzung am 05. Juli haben wir im Gegenzug die DVW als kooperatives Mitglied in unseren Verband aufgenommen.

Die DVW existiert bereits seit 1924.

Die Hauptaufgaben der größten und ältesten Bürgerinitiative im Bereich der Verkehrssicherheit sind seitdem Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung.

Bundesweit verkörpert die DVW gemeinsam mit den Landes- und Ortsverkehrswachten hohe Ideale, da sie sich von Anfang an den Schutz von Leben und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer zum Ziel gesetzt hat.

Durch Initiative der DVW und mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder von Partnern aus der Wirtschaft wurden und werden zahlreiche Programme und Maßnahmen entwickelt, die ein weites Spektrum der Verkehrssicherheitsarbeit abdecken.

Die Aktion „move it“, die Programme zur schulischen Verkehrs-

erziehung, das außerschulische Radfahrprogramm „Fahrrad im Trend“, die Initiative „lernwerkstatt.de“, der Schülerlotsendienst, die „Aktion Junge Fahrer“, die Fernsehsendereihe „Der 7.Sinn“ und die DEA Mediathek mit rund 750 Filmen sind nur einige Beispiele für die zielgruppenorientierte und langfristig angelegte Verkehrssicherheitsarbeit der DVW.

Für die DVW sind derzeit bundesweit ca. 90.000 (überwiegend aktive!!!) Ehrenamtliche im Einsatz, darunter auch einige im Bereich Verkehrspolitik, was unserer Arbeit als Interessenvertretung sicherlich zugute kommt.

Mehr Info's bekommt ihr unter www.Deutsche-Verkehrswacht.de oder bei mir, da ich bereits seit acht Jahren Verkehrswacht-Mitglied bin und die Organisation daher ganz gut kenne.

Auch in der Vergangenheit haben wir übrigens bereits auf regionaler Ebene mit den Verkehrswachten zusammengearbeitet. Über mehrere Jahre hat z.B. die Verkehrswacht Regensburg gemeinsam mit dem BVDM im Landkreis Regensburg Leitplankenprotektoren montiert. Für die zukünftige Zusammenar-

beit haben wir neben intensivem Erfahrungs- und Meinungsaustausch bereits diverse Kooperationspunkte auf Bundes-, Landes- und regionaler Ebene ins Auge gefasst.

Neben koordiniertem Vorgehen bei Ermittlung und Entschärfung von Unfallschwerpunkten, der Erstellung von Informationsmaterial bzgl. der Mitnahme von Kindern auf dem Motorrad oder im Beiwagen, wird auch über gemeinsame Info-Stände und gemeinsame Durchführung von DVR-Motorradtrainings nachgedacht.

Mit motorradfreundlichen Grüßen

Christian Könitzer



Fahrt in die weißen Nächte: in 7 Ta

Tour der Eurobiker nach St.Petersburg anlässlich des 300.

Johannes zeigt mir sein mobiles GPS: 44 km/h steht als aktuelle Geschwindigkeit im Display. Die Sonne spiegelt sich glitzernd im Meer. Es ist Donnerstag und wir haben vor einer Weile die Motorräder auf der Finntjet festgezurt und in Helsinki abgelegt. Wir sind auf dem Weg zurück nach Deutschland, nach Rostock. Um 18:30 Uhr wird die Fähre in Tallinn einen Zwischenstop machen. Tallinn kennen wir, hier waren wir doch erst letzten Montag. Nach dem Motto „Mobilität überwindet Grenzen und verbindet Kulturen“ starteten 100 Teilnehmer des 1. Freundschaftstourings der Eurobiker aus Luxemburg, Italien, England, Finnland und Deutschland auf 87 Motorrädern letzten Samstag in Berlin ...

07.06.2003, Berlin, Platz des 18. März am Brandenburger Tor: ab 6:30 finden sich die Teilnehmer ein. Die Tourguides verteilen uns auf 11 Gruppen. Wir werden begrüßt und eingestimmt mit Life-Musik der „Teufelsgeiger von Jakascha“, einem Biker-Frühstück vom Kaffee Einstein, sowie mit geistlichen und weltlichen Segen, Wünschen und Sprüchen versehen. Die Reden der Politiker (Iris Gleicke, MdB, StS Verkehrsministerium und Bürgermeister Joachim Zeller sowie der Botschafter von Polen, Litauen, Lettland, Estland, Russland und Finnland) sind erträglich kurz und erstaunlich humorvoll. Für den Reisesegen (der auch tatsächlich funktionierte!) sorgen zwei Priester der Russisch-Orthodoxen Gemeinde Berlin, eine jüdische Priesterin und Pastor Holger Janke. Holger versorgt uns mit gelben Bändern, die für die Fahrt an allen Maschinen festgemacht werden. Unter dem Schutz von Berliner Motorrad-Polizisten geht es im großen Konvoi in Begleitung von Iris Gleicke, Joachim Zeller und TV-Moderator

Wolfgang Lippert auf seiner Harley in Richtung Osten. Zügig und ohne Beachtung von roten Ampeln rollt die lange Schlange bis an die Grenze nach Polen – so einen Service durch die uniformierten Freunde hat man nicht alle Tage!

Nach den Formalitäten – Reisepass raus, Helm runter, Reisepass rein, Helm auf – fahren wir in kleinen Gruppen weiter. Endlich ist Dynamik im Spiel. Wenn Karsten mit seinem mondänen BMW-Reise-Cruiser CL1200 beim Überholen auch mal aus dem 6. Gang rauskäme, wäre die Gangart sogar als zügig zu bezeichnen. Unser finnischer Tourguide Risto lässt die K1200 fliegen und orientiert sich mit seinem GPS. Da seine Schächchen sich an Karte und Straßenschildern orientieren, kommt es zu leichten Irritationen. Aber Risto ist der Chef. Und GPS hat immer Recht, egal wie groß die Straßenhinweisschilder auch sind. Wir kommen auf jeden Fall am Treffpunkt in Pila an, eigenartigerweise als letzte. Da der Gastgeber reichlich aufgetischt hat, werden auch wir noch satt. Es gibt frisch Gegrilltes mit Beilagen, Nachtisch, Kaffee und Kuchen – und ebenfalls kostenlos – einmal voll tanken für alle! Richtig gelesen, der Gastgeber heißt ORLEN, ist ein Mineralölkonzern und hat uns zur Eröffnung einer neuen Tankstelle eingeladen. Frisch gestärkt rollen wir weiter. Vor Olsztyn (Allenstein) springt ein Polizist auf die Straße und winkt uns rechts raus. Wie schnell waren wir denn? – Entwarnung, der Polizist hat alle Eurobiker raus gewunken. Die Polizei begleitet uns mit Rotlicht bis auf den historischen Marktplatz von Olsztyn. Hier ist eine Bühne aufgebaut, der Bürgermeister und viele Besucher warten schon auf uns. Nach den Reden des Bürgermeisters, der Chefs von Eurobiker Deutschland (Andreas

Kimmel) und Luxemburg (Michel Turk), von Karsten Schönfeld (MdB) werden Geschenke ausgetauscht. Michel übergibt eine Flasche Luxemburger Wein aus Schengen und erinnert damit an die Bedeutung des Schengener Abkommens für unser offenes Europa. Karsten wünscht dem heute in unserem Gastland Polen stattfindenden Referendum zum EU-Beitritt einen guten Erfolg.

Nach dem herrlichen Trompetensolo von Wolfgang ist die ganze Truppe eingeladen zu einem Imbiss im besten Hause am Platz. Es dauert nicht allzu lange und die reichlich gedeckte Tafel ist geputzt. Das letzte Stück bis zum Hotel ist schnell geschafft. Einchecken, Duschen, ab an die Quelle. Lange stehen wir noch beim Bier zusammen und lassen den ersten Tag ausklingen. Immerhin 550 km wurden die Mopeds älter. Manche satellitengesteuert auch 30 km mehr!

Im Roadbook stehen für Sonntag 580 km und 5:00 wecken, 5:30 Frühstück, 7:00 Start. Nicht alle können pünktlich los. Die Klischees und Vorurteile über Polen wurden leider bestätigt: Einige Teilnehmer hatten ungebeten nächtlichen Besuch im Zimmer, vermissen Brieftaschen und Geldbörsen. Der Bürgermeister ist zur Verabschiedung da, holt seinen Polizeifehler sowie die Hoteldirektorin dazu. „Nix zu machen“ ist der erste Stand. Deshalb müssen zwei Teilnehmer die Fahrt beenden, da auch die Pässe weg sind. Bis Mittag werden zumindest alle Dokumente und die mittlerweile gesperrten Kreditkarten aufgetrieben und mit den beiden durch Polizeifahndung wieder aufgegriffenen Heimkehrern der Gruppe hinterhergeschickt. Der verzögerte Start und der nun drängende Zeitplan sorgen bei unserer kleinen Gruppe für eine etwas sportliche Gangart. Als unser

gen durch 7 Länder über 7 Grenzen

Geburtstages der Stadt

Bericht von Wolfgang Schmitz

Guide (und Tourchef) Silvio zu Ingolf und mir sagt: „Fahrt ihr mal vorne, ihr habt die schwächsten Mopeds; wir holen euch ja spielend ein.“ hat er mit der Motorleistung recht. Auf den kleinen Straßen in der wunderschönen masurischen Seenlandschaft lassen wir die betagten BMW's fliegen. Wir beide genießen die kurvige, buckelige und sehr verkehrsarme Strecke. Ingolfs F650 mit 34 PS und meine 2-Ventil GS sind in ihrem Element. Wir sind so konzentriert dabei, dass wir gar nicht merken, dass der Rest der Truppe abhanden kommt. Erst in der nächsten Stadt können Thomas mit KTM LC8, Bernd auf Triumph Königs-Tiger und Silvio mit der BMW 1150RT aufschließen. Das breite Grinsen unter den Helmen zeigt, dass alle ihren Spaß hatten. Nur dumm, dass Ingolfs Einzylinder sich der amtlichen Nummerntafel entledigt hat. Wären wir zusammen geblieben, hätte es bestimmt jemand gesehen ...

So geht es im Fahrradtempo retour. Tatsächlich finden wir nach einigen Kilometern das gesuchte Kennzeichen im Straßenbegleitgrün. Jetzt aber wieder zügig. Als wir endlich an der Grenze nach Litauen eintreffen, sind alle anderen schon wieder da. Die Formalitäten ziehen sich; eine zusätzliche Versicherungspolice je Fahrzeug ist erforderlich.

Die Landschaft und die Straßen in Litauen unterscheiden sich deutlich von der letzten Etappe in Polen. Neuwertige gerade und großzügige Highways ziehen sich durch weite Ebenen. Nur die niedrige Verkehrsdichte ist für uns (durch verstopfte Straßen Geschädigte) so wie in Polen. Es ist ja Sonntag; der LKW- und Berufsverkehr ruht. Die bei uns zu Hause gewohnte Massenmobilität am Wochenende ist hier sicherlich für viele nicht bezahlbar.

Vor Kaunas sind alle wieder eingesammelt und werden unter Polizeigeleit in das Zentrum gelotst. Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung und mit Musik einer Militärkapelle werden wir empfangen. Nach zwei Umrundungen des gut gefüllten Marktplatzes stellen wir die Motorräder in einer langen Reihe ab. Litauische Motorradfahrer reihen herausgeputzte, aufwendig hergerichtete Chopper und auch einheimische Klassiker ein. Nach den feierlichen Reden und dem Austausch der Gastgeschenke sind wir eingeladen zu einer „Soldatenmahlzeit“. Es gibt einen Brei aus Getreide und Hirse. Unsere verwöhnten Gaumen tun sich nicht leicht mit der sicherlich nahrhaften und sättigenden Speise aus dem großen Kübel. Wohl eher die Höflichkeit als der Appetit lässt die meisten Teller leer werden. Die große Truppe verabschiedet sich und wird von den litauischen Motorradfahrern mit reichlich Musik aus den offenen Auspuffanlagen begleitet. Eine kleine Abordnung fährt noch mit Vertretern des Deutschen Kulturvereins mit wehender schwarz-rot-goldener Fahne auf dem Sozios zum Vereinssitz. Nach dem Fototermin vor dem stolz präsentierten Gebäude (dem ehemaligen Polizeipräsidium) müssen wir uns wieder mal sputen, um der großen Gruppe hinterher zu kommen. Keiner von uns weiß aus dem Einbahnstraßensystem der Innenstadt heraus. Wir fragen kurzerhand einen Trans-Alp-Fahrer, der die Fotoaktion interessiert beobachtete. Nachdem wir ihm versichern, dass wir mit polizeilichem Segen ein Stück entgegen der Einbahnstraße fahren dürfen und die noch anwesenden uniformierten Ordnungshüter zur Bestätigung nicken, tauscht er mit Thomas die Maschine. Ohne Helm, wie fast alle Motorradfahrer hier, geleitet er uns stolz auf der LC8 aus Kaunas hinaus bis auf

die Autobahn in Richtung Riga.

Wir sind zügig an der Grenze nach Lettland. Obwohl sich ein Vertreter des lettischen Parlaments eingefunden hat, geht die Abfertigung nicht recht voran. Endlich können wir passieren und werden von Polizisten und einem lettischen Motorradclub empfangen. Geduldig haben sie seit einigen Stunden ausgeharrt. Sie geleiten uns samt Parlamentsvertreter nach Riga. Der Empfang beim Parlament fällt leider aus, man konnte nicht länger auf uns warten. So fahren wir direkt zum Hotel in die Innenstadt. Gemeinsam mit den lettischen Bikern, dem Mann vom Parlament und dem deutschen Botschafter sitzen wir noch lange in der Hotelbar.

Für Montag stehen nur 310 km im Roadbook. Daher ist der Start mit Polizei-Eskorte erst auf 9:00 angesetzt. Wenig später werden wir an einer Tankstelle aus dem Geleit entlassen. Die Grenze nach Estland ist schnell erreicht und passiert. Wieder begrüßen uns einheimische Motorradfahrer und begleiten einige unserer Gruppen. Hinter Pärnu (Pernau) nehmen wir nicht die direkte Route über die N12 nach Norden, sondern folgen westlich dem Küstenverlauf. Wir schließen uns der Gruppe von Peter an, die gut aufeinander eingespielt zügig unterwegs ist. Bei einer ausgedehnten Brotzeit auf einem einsam gelegenen Reiterhof erhöht sich schlagartig der Feuchtigkeitsgehalt der Luft. Das schöne Wetter, dass die Eurobiker seit zu Hause begleitete, hat sich verabschiedet. Unter diesen Umständen verzichten wir bei der

Weiterfahrt auf Umwege und versuchen nun, in östlicher Richtung doch auf die N12 zu kommen. Sehr zur Freude der Endurofahrer müssen wir eine ungewöhnlich breite Naturstraße befahren. Etwa 12 km folgen wir der Piste, die Grobstolligen dürfen vorausfliegen. Da wir hier in einem ausgedehnten Moorgebiet mit Torfabbau sind, kommen uns hinter einer Biegung zwei ebenfalls zügig fahrende Großtraktoren entgegen. Jetzt ist schlagartig klar, warum die Straße diese Dimensionen hat: Wegen der an den Traktoren montierten übermannshohen Doppelbereifung brauchen wir jetzt den rechten Seitenstreifen. Auf der Fernstraße kommen wir im immer stärker werdenden Regen nur langsam nordwärts. An der Tankstelle hinter dem Ortseingang von Tallinn erfahren wir per Telefon, dass wir zu spät sind. Der Empfang beim estnischen Parlament und am Rathausplatz hat bereits begonnen. Auf der Suche nach dem Hotel irren wir durch den dichten Großstadtverkehr. Im Gewühl treffen wir auf einen Motorradfahrer. Silvio bittet um Hilfe und wir werden sauber zum Hotel geführt. Dort angekommen nehmen wir die Helme ab und bedanken uns. Er ist eine nette Sie und weiß auch von unserem Kommen. Ihre Freunde waren beim Begrüßungskommando an der Grenze. Sie konnte nicht mitfahren. Hat leider arbeiten müssen und war gerade auf dem Weg nach Hause. Jetzt ist sie froh, dass sie doch noch einige von den Eurobikern getroffen hat.

Später fahren wir mit einem Taxi-Bus zum Essen in die Altstadt. Gemeinsam mit Thomas, Thomas und Karsen lasse ich den Abend in einer gemütlichen Altstadtkeipe ausklingen. Dort kommen wir mit drei Motorradfahrern aus Österreich ins Gespräch. Sie reisten über die Ukraine nach Moskau, St. Petersburg und hierher nach Tallinn. Sie berichten von vier Grad mit Schneetreiben in Moskau und machen uns Mut mit langen Wartezeiten an der russischen Grenze. Als wir von unserem Zeitansatz von 1,5

Stunden für die ganze Gruppe berichten, brechen sie in schallendes Gelächter aus.

Der Dienstag erwartet uns mit 390 km im Roadbook und unverändert schlechtem Wetter. So schlecht, dass einige gar nicht aus dem Bett finden. Doch gegen Mittag sind alle am vereinbarten Treffpunkt in Narva vor der Grenze nach Russland. In Einzelgruppen führt uns ein Polizeiwagen zum Übergang. Die Esten haben die Ausreise schnell erledigt. Die netten Beamtinnen sind wegen der ungewöhnlichen Kundschaft ganz aus dem Häuschen, sind mehr mit Fotografieren als mit Kontrollieren beschäftigt. Russland empfängt uns nach dem Überqueren der Narva mit umständlicher Bürokratie. Am ersten Schlagbaum Papiere vorlegen. Die Daten von Fahrer und Maschine werden auf einen Laufzettel geschrieben und mitgegeben. Schranke hoch, weiter zum nächsten Schlagbaum. Papiere und Laufzettel vorlegen. Es wird kontrolliert, geschrieben und gestempelt. Noch mal weiter zum nächsten Häuschen, wieder alles vorlegen. Hier versucht eine Uniformierte die Daten mit einem Finger in die EDV zu hacken. Was prophezeiten die Kollegen aus Österreich am Abend zuvor? Wenn wieder einer fertig ist, steckt sie den Kopf durch das Fenster und ruft einem uniformierten Kollegen das deutsche Wort „Schlagbaum“ zu. Schon geht es eine Etappe weiter. Johannes übernimmt gerne den Part mit „Schlagbaum“-rufen, kriegt sogar den russischen Akzent einigermaßen hin. Bald merkt der so Beauftragte, dass es gar nicht immer ernst ist mit dem Kommando und lässt das Ding einfach oben. Überhaupt gelingt es den Russen nicht, auf Dauer so bierernst zu schauen und Ordnung zu halten in unserem Ameisenhaufen. Wir sind durch die vielen Grenzen der letzten Tage sehr gelassen, haben alle gute Laune und freuen uns auf den Höhepunkt der Reise. Selbst der auffällig unauffällig gekleidete Zivilist im Hintergrund, der die Aufsicht über die Uniformierten zu haben scheint, lässt

seine Leute irgendwann in Ruhe mit seinen per Kopfbewegung getätigten Kommandos. Als alle durch den vorletzten Schlagbaum sind, werden die Laufzettel eingesammelt und noch mal kontrolliert. Endlich öffnet sich die letzte Schranke. Mit Polizeibegleitung fahren wir los.

Nur ein kleines Stück weiter stellen wir die Motorräder auf einem Platz ab. Hier werden wir von Frauen und jungen Mädchen in traditionellen Kleidern empfangen. Jeder Teilnehmer erhält Brot und Salz als Willkommensgruß. Nach kurzer Fahrt stoppen wir erneut: Fototermin mit einem C1-Roller von BMW-Russia, der sich für die Weiterfahrt einreihet. In geschlossener Kolonne spulen wir die Kilometer bis St. Petersburg. Vor dem Gebäude der Bezirksverwaltung begrüßen uns Boris Kiselev, der Präsident der 300-Jahrfeier der Stadt St. Petersburg, Ulrich Schöning, Deutscher Generalkonsul und eine ganze Schar Kinder. Zur Auflockerung der Reden bieten uns die Kinder eine Tanzaufführung zu Musik aus einem Radiorecorder. Wir fahren noch ein kurzes Stück weiter durch die weitläufigen Parkanlagen des Katharinenpalastes nach Pawlowsk.

Unser Eintreffen beim staatlichen Kinderheim Nr. 4 für behinderte Kinder wird sehnsüchtig erwartet. Alle Kinder, die die Gebäude verlassen können, sind auf Beinen oder Rädern und bestaunen die weitgereisten Gäste. Die vorsichtige Zurückhaltung weicht ehrlicher Freude, als wir die mitgebrachten kleinen Geschenke verteilen. Auch hier gibt es einen feierlichen Empfang durch die Heimleitung und durch Margarete von der Borch, Vorsitzende des deutsch-russischen Vereins Perspektiven e.V.. In Gegenwart des deutschen Generalkonsuls übergibt Andreas Kimmel einen symbolischen Spenden-Scheck an die Vertreter des Vereins und an die Heimleitung. Insgesamt wurden an Geld- und Sachspenden rund 45.000 EURO gesammelt. Der Verein Perspektiven e.V. setzt sich seit

Jahren dafür ein, aktiv mit den behinderten Kindern zu arbeiten, anstatt sie nur wegzuschließen. Die Kinder bedanken sich mit einer bunten Aufführung und einem gemeinsamen kleinen Imbiss. Draußen sind einige Solo-Biker und Eliane mit ihrem Boxer-Gespann dabei, Kinder die Straße rauf und runter zu fahren. Die Polizei hat sogar den Verkehr abgesperrt. Wer jemals an einer Jumbo-Fahrt teilgenommen hat weiß, wie schön das Erlebnis für die Kleinen und auch für die Größeren ist! Hier ist sicherlich für viele von uns der Höhepunkt dieser Tour. Der Abschied fällt schwer, aber unser Terminplan geht weiter.

In großer Gruppe fahren wir durch dichten Verkehr nach St. Petersburg. Am Platz des Sieges erfolgt eine Kranzniederlegung zum Andenken an die Opfer des zweiten Weltkrieges und als Zeichen der Versöhnung. Anschließend erwartet uns ein Empfang in der BMW-Niederlassung. Uns begrüßt der Chef von BMW-Russia, Sparte Motorrad. Er lädt uns ein zu einem Buffet in den Verkaufs- und Ausstellungsräumen. Begleitet von Live-Musik, versorgt mit leckeren Köstlichkeiten und Getränken schweifen wir durch die Ausstellung von alten und neuen Maschinen.

Der Weg zum Hotel führt uns durch die beeindruckende Innenstadt. Das Hotel Pribaltiskaja liegt etwas außerhalb mit Blick auf den Finnischen Meerbusen auf einer von zwei Armen der Neva gebildeten Insel. Nach Einchecken und Frischmachen fahren wir noch mal los. Um 0:30 werden die Neva-Brücken samt Straßenbahnschienen und Oberleitungen hochgezogen, die wartenden großen Schiffe haben freie Fahrt zum Meer. Die Insel kann während dieser Zeit nicht über Straßen verlassen werden. Als wir zurück sind, gehen wir noch zu den anderen in die Hotelbar. Da es nicht richtig dunkel wird, gerät das Zeitgefühl völlig aus den Fugen. Die Sonne scheint kräftig als wir endlich ins Bett kommen.

Am Mittwoch haben die Zwei- und Dreiräder Pause. Vor dem Hotel warten drei Reisebusse. Stadtrundfahrt, Besuch des Katharinenpalastes und um 16:00 ein Empfang im Marmorpalast erwarten uns. Die Reiseleiterin unseres Busses hat Zweifel, dass wir die Zeit zum Empfang überhaupt einhalten können. Sie geht von einer üblicherweise mehrstündigen Wartezeit vor der Besichtigung des Bernsteinzimmers aus. Dabei hat sie die Rechnung ohne unsere Organisation gemacht. Andreas, der Vorsitzende der Eurobiker, ist beruflich für die Ruhrgas AG tätig, ebenso eine 14-köpfige Gruppe aus unseren Reihen. „Gruppa Ruargaaz“ ist fortan das Zauberwort für uns. Es öffnen sich Seitentüren, das Warten hält sich in Grenzen. Das mit Spenden, u.a. von der Ruhrgas AG, wiederhergerichtete Bernsteinzimmer ist nur einer von vielen großartigen Räumen im Katharinenpalast. Da hier im zweiten Weltkrieg heftige Kämpfe tobten, wurde vieles zerstört oder in der Zeit der deutschen Besatzung gestohlen. In jedem Raum gibt es eine Tafel mit Bildern des Zimmers vor und unmittelbar nach dem Krieg. Das Neuschaffen des Bernsteinzimmers ist ein wichtiges Symbol für die Völkerverständigung zwischen Russland und Deutschland, auch wenn die Kosten dafür horrend waren und im krassen Missverhältnis zur wirtschaftlichen Not vieler Menschen in Russland stehen.

Pünktlich kurz vor 16:00 stehen die Busse nach komplettem Sightseeing-Programm vor dem Marmorpalast. Gemeinsam mit festlich gekleideten Herrschaften, Mitgliedern des Berliner Salons, werden wir in den Hof eingelassen. Mit der lockeren Freizeitkleidung kommt sich so mancher etwas „underdressed“ vor. Trotzdem sind wir herzlich willkommen und werden von historisch bekleideten Bediensteten mit Sekt empfangen. Der Berliner Salon fördert beispielsweise junge Künstler der klassischen Musik aus Russland und Deutschland. Die anwesenden Mit-

glieder kamen im Rahmen einer Kreuzfahrt mit der A ROSA BLU nach St. Petersburg. Wir nehmen gemeinsam teil an einem Empfang durch W.A. Jakowlew, Gouverneur von St. Petersburg, mit einem Konzert der Preisträger und Verleihung der Förderpreise des Berliner Salon für die „Stars von morgen“. Die Eurobiker werden geehrt für die völkerverbindende Fahrt hierher und für das Engagement für das Kinderheim.

Nach so viel Kultur werfen wir zu später Stunde doch noch die Motoren an und genießen eine weitere der „Weißen Nächte“ als einmaliges Naturschauspiel. Abendsonne und Morgenröte gehen ineinander über und tauchen die Stadt an der Newa in ein betörendes Licht. Die späte Abendsonne hilft beim Fotografieren einiger Sehenswürdigkeiten, die wir schon tagüber mit dem Bus besuchten. Die Morgensonne begleitet uns nach viel zu kurzer „Nacht“ beim frühen Start am Donnerstag.

4:00 Start steht im Programmheft, das heißt nach MEZ 2:00. Da die Sonne hoch oben steht und die ersten Neva-Brücken bereits wieder für den Straßenverkehr heruntergelassen sind, kommen alle pünktlich los. Zügig begleitet uns die Polizei stadtauswärts. Müdigkeit kommt gar nicht erst auf – es ist viel zu frisch dafür. Je weiter wir nordwestlich Richtung Helsinki kommen, desto frischer wird es. Die Temperaturen sind deutlich im einstelligen Bereich, alles an Klamotten kommt zum Einsatz. Das Programmheft warnt vor Radarfallen. Tatsächlich sehe ich zwei Mal Polizeistreifen mit Radarpistolen, trotz der frühen Stunde. Die Beamten messen offensichtlich das Tempo, senken beim Näherkommen jedoch die Messgeräte, erwidern den Gruß der Eurobiker und schauen staunend den recht zügig fahrenden Gruppen hinterher. 380 km nach Helsinki sind schließlich bis 12:00 zu schaffen. Nach unerwartet zügiger Ausreise begrüßt uns nach der finnischen Grenze das EU-Schild. Über gut aus-

gebaute Autobahn geht es voran. Jetzt wird es immer wärmer. Einige haben doch mit gewaltiger Müdigkeit zu kämpfen. Ohne Ausfall erreichen wir den verabredeten Treffpunkt und fahren mit Polizeibegleitung zum Hafen von Helsinki. Der 2. Oberbürgermeister Herr Björklund begrüßt uns. Im Anschluss sind wir Gast im finnischen Parlament. Der Vizepräsident des Parlaments, Herr Kanerva, geleitet uns auf seinem Motorrad zurück in den Hafen. Dichter, fast nur stehender Verkehr und wenig freundliche Autofahrer stimmen uns ein auf zu Hause ...

St. Petersburger Schattenseiten

Abgesehen vom Besuch im Kinderheim Nr. 4 haben die Eurobiker fast nur den auf Hochglanz polierten schönen und reichen Teil der Stadt gesehen. Das Venedig des Nordens hat aber auch seine dunklen Seiten: Die Arbeitslosigkeit liegt bei 40 Prozent, der Durchschnittsverdienst bei 100 Euro. Viele Familien sind zerbrochen, die Flucht endet in Alkohol und Drogen. Schätzungen sprechen von bis zu 30.000 Straßenkindern.

Bericht Wolfgang Schmitz

Der Journalist Thomas Schmieder erstellt eine Foto-CD mit einer Auswahl von Bildern, die von verschiedenen Teilnehmern der Eurobiker-Tour gemacht wurden. Diese CD kann käuflich erworben werden. Der Verkaufserlös geht zu 100 Prozent an den Verein Perspektiven e.V..

Info bei Wolfgang Schmitz,

diwo.schmitz@t-online.de.

In Pawlowsk bei Sankt Petersburg sind im „Kinderheim Nr. 4“ sechshundert geistig und seelisch behinderte Kinder im Alter von vier bis achtzehn Jahren untergebracht. Sie werden meist von Rentnerinnen betreut, die durch ihre Arbeit im Heim ihre bescheidenen Pensionen aufbessern. Diese Sanitarkas arbeiten in 24-Stunden-Schichten, sind schlecht bezahlt, nicht ausgebildet und mit zwölf behinderten Kindern völlig überfordert. Keines der Kinder hat noch Kontakt zu den Eltern oder Verwandten. Es sind Abgeschobene, Vergessene.

Im Oktober 1996 begannen fünf deutsche Jugendliche ihren Friedensdienst im „Kinderheim Nr. 4“. Der Verein „Perspektiven e.V.“ hatte sie zusammen mit der „Initiative Christen für Europa“ angeworben. In vierwöchigen Kursen wurden sie in deutschen Heimen vorbereitet und von Krankentherapeuten des Vereins in Pawlowsk eingearbeitet.

Die Friedensdienstleistenden sorgten dafür, dass den Kindern nicht mehr die Köpfe zu Glatzen geschoren werden. Jedes Kind bekommt nun einen Haarschnitt. Gefüttert werden die Kinder nicht mehr im Bett, sondern auf dem Schoß. Außer Nahrung gibt es so auch Körperkontakt. Wer es lernen konnte, begann an einem Tisch zu essen. Alle Kinder werden jetzt jede Woche gebadet. Das ist eine körperlich anstrengende Arbeit, aber eine riesige Freude für die Kinder. Im Spielzimmer blühen die Kinder durch die liebevolle Förderung der Freiwilligen auf.

Weitere Info unter: www.perspektiven-verein.de

Wie kann ich helfen?

Verein Perspektiven e.V.,
Berliner Volksbank, BLZ 100 900 00, Kto.Nr. 52 559 00007



Neue Verkehrsregeln in Italien

Seit dem 30. Juni gelten in Italien neue Verkehrsregeln.

Auf dreispurigen Autobahnen darf jetzt 150 km/h gefahren werden, wenn dies durch Hinweisschilder ausdrücklich erlaubt ist

Außerhalb geschlossener Ortschaften muss mit Abblendlicht gefahren werden. Wer sich nicht daran hält, kann mit Geldbußen ab 33 Euro zur Kasse gebeten werden.

Eingesandt von Rainer Michtl

ADAC Standpunkt Licht am Tag

Um Autos insbesondere für Fußgänger noch auffälliger zu machen, wird immer wieder eine Lichtpflicht auch am Tag diskutiert. Nach Ansicht des ADAC sollten dazu die Hersteller ihre Fahrzeuge mit speziellen Tagfahrleuchten ausstatten. Eine generelle Nachrüstung lehnt der Club allerdings ab. Einen deutlichen Sicherheitsgewinn bringt auch ein so genannter Dämmerungsschalter, der bei schlechten Sichtverhältnissen das Abblendlicht automatisch zuschaltet. Er sollte bei Neufahrzeugen serienmäßig sein. Das Argument, dass beim Fahren mit Licht der Kraftstoffverbrauch um etwa 0,15 Liter pro 100 Kilometer steigt, gilt für die neu entwickelten Tagesfahrleuchten mit extrem niedrigem Energieverbrauch nicht mehr. Außerdem bleibt bei diesem Leuchtentyp auch die besondere Auffälligkeit der Motorräder erhalten. So sind diese weiterhin sicherer auf deutschen Straßen unterwegs. Eine Pflicht, das normale Fahrlicht (Abblendlicht) tagsüber einzuschalten, lehnt der ADAC allerdings ab. Dadurch würden Fußgänger und Radfahrer unauffälliger werden. Vor allem aber wären die Sicherheitsvorteile für

Versicherungswechsel?

In der Märzausgabe der Ballhupe wurde allen Mitgliedern ein Vergleich der Kfz-Versicherung mit der HDI angeboten. Ich habe mir einen Vergleich geben lassen und war sehr überrascht.

Bisher habe ich meine BMW R1100RT bei der DEVK versichert mit dem Tarif vom öffentlichen Dienst und SF6. Den KIA mit SF10 habe ich bereits bei der HDI versichert. Der Vergleich brachte Folgendes:

	DEVK	HDI
BMW R1100RT		
Haftpflcht	EUR 105,84	EUR 109,51
Teilkasko (EUR 153,- SB)	<u>EUR 194,66</u>	<u>EUR 55,33</u>
	EUR 300,50	EUR 164,84

bei Zweitfahrzeugversicherung: EUR 154,51

KIA		
Haftpflcht	EUR 412,62	EUR 387,20
Vollkasko (EUR 500,- SB)	<u>EUR 429,35</u>	<u>EUR 384,90</u>
	EUR 841,97	EUR 772,10

Ein Versicherungswechsel ist zum Jahreswechsel noch möglich, die alte Versicherung muss jedoch bis Ende November gekündigt werden. Ein Angebot von der HDI bekommt man unter der Tel-Nr. 089/9243-150 oder per Fax 089/9243-306. Ganz wichtig für das richtige Angebot ist das Stichwort: Ballhupe bzw. die OrgaNr. 9535.

Ein Vergleich lohnt sich vielleicht!

HaJo

Motorradfahrer, die seit Oktober 1988 mit Licht am Tag fahren müssen, reduziert.

Allerdings appelliert der ADAC an die Autofahrer, schon bei geringfügig getrüübter Sicht, bei Beginn der Dämmerung und bei Fahrten durch längere Waldstraßen oder Alleen das Fahrlicht einzuschalten.

In anderen Ländern, wie zum Beispiel in Skandinavien, kann es wegen der geographischen Lage und den damit zusammenhängenden besonderen Lichtverhältnissen durchaus sinnvoll sein, am Tage mit Licht zu fahren.

Die ADAC-Übersicht zeigt, in welchen europäischen Ländern Autofahrer tagsüber das Licht einschalten müssen:

ganzjährig: Dänemark, Estland, Island, Lettland, Norwegen, Rumänien, Schweden, Slowenien ganzjährig, aber nur außerorts: Finnland

ganzjährig, aber nur auf Autobahnen und Schnellstraßen: Italien ganzjährig, aber nur außerorts (Standlicht): Ungarn Oktober bis März: Tschechien

1. Oktober bis Ende Februar: Polen

1. September bis 7. September und 1. November bis 1. März: Litauen

Stand: Januar 2003

Quelle: www.adac.de/verkehrsexperten

(KuNi)



Lesermittelungen

MOTORRADTREFFPUNKT HAUS SCHEPPEN AM BALDENEYSEE IN ESSEN

Muss Haus Scheppen für die Motorradfahrer jetzt endgültig sterben?

Bericht: Rudi Ehrlich Velbert

Seit Jahren versucht man mit fadenscheinigen Gründen und hassvollen Schreibereien den beliebten Treffpunkt für die Motorradfahrer zu sperren! Die Stadt Essen kämpft gegen die Motorradfahrer ?!

Es ist nicht die Stadt, es sind die Anwohner der Zufahrtsstraße, die diese Zechenhäuser nach Schließung der Zeche für kleines Geld kaufen konnten. Pörtingsiepen hieß die Zeche. Und Pörtingsiepen heißt die Straße, an der das Zechengelände und eine Verladestation für Kohle lag, die nicht gerade leise war.

Heute erinnert noch das Seilrad an die Zeche. Die Anlegestelle wurde

nach dem Krieg nur für den Fährbetrieb Heisingen = Schuppen benutzt, überwiegend für die Pütturologen. Als die „Weiße Flotte“ wieder erschien, auch für Ausflüger.

Seit Jahrzehnten wurde Haus Scheppen als Treffpunkt für Motorradfahrer benutzt und man durfte sogar nachts an- und abfahren! Dann wurde die Zeit begrenzt!

Von 22 - 6 Uhr dürfen die Motorradfahrer die Straße nicht mehr benutzen. Geschah es doch, musste der Sünder mit einer Anzeige rechnen.

Ein bestimmter Anwohner wartete schon am Straßenrand mit Papier und Bleistift um zu notieren!

Dass man die An- und Abfahrt zeitlich begrenzt hat, geht in Ordnung. Ich akzeptiere dies und andere Fahrer auch! Leider gibt es auch Ausnahmen und leider existieren auch noch die Ballermänner.

Den Protest der Anwohner gegen diese Leute kann ich verstehen. Die Geschwindigkeit ist im Wohngebiet auf 30 km/h begrenzt, offensichtlich aber nicht für alle Anwohner.

Man möchte hier ein Paradies schaffen, nur nicht für die Motorradfahrer! Leider will man etwas nicht wahr haben: Wir leben in einem der am dicht besiedeltesten Gebiete Europas. Im Ruhrgebiet oder auch Kohlenpott genannt. Bei schönem Wetter erscheinen nun mal viele Motorradfahrer und auch Autofahrer, Fußgänger, Inliner, Radfahrer und auch Gäste der Weißen Flotte.

Manche kommen, um sich die Maschinen anzusehen. Oft sind auch ehemalige Motorradfahrer dabei, die aus alters- oder gesundheitlichen Gründen nicht mehr fahren können. Sie kommen, um sich zu unterhalten und von den alten Zeiten zu

träumen. Jetzt will man den Platz, auf dem sich das Treffen abspielt, umändern.

Warten wir mal ab, wie Hunde, Katzen, Gänse, Enten, Blesshühner und Ratten sich auf dem vorgesehenen Kinderspielplatz benehmen werden. Die Motorräder sollen dann auf den oberen Parkplatz verbannt werden. Wenn das passiert, wird der Treff sterben und dies ist ja der sehnlichste Wunsch der Anwohner.

Die Kosten der vorgesehenen Änderungen gehen natürlich zu Lasten der Allgemeinheit, wie üblich.

Tschüß

Euer Rudi

Weitere Infos unter:

<http://www.ju-essen.de/pressereaktionen.htm>

Bitte um weitere Infos über gepante Aktionen!

Redaktion Ballhupe

KuNi



Clubs im BVDM

30. Treffen der Motorradfreunde Niederelbe im BVDM

Am heißesten Wochenende der Saison veranstaltete der MFN Niederelbe sein 30. Treffen.

Wie gewohnt waren wieder viele Motorradfahrer/innen mit Kind und Kegel aufgebrochen um an diesem Event teilzunehmen.

Wie jedes Jahr haben die Niederelber Tourenfahrer alles möglich gemacht um ihren Besuchern ein unvergessliches Motorradwochenende zu beschaffen.

Für die zukünftigen Biker wurde von Sponsoren eine Hupfburg sowie ein Trampolin zur Verfügung gestellt, das mit nicht aufhörender Begeisterung bis in den späten Abend genutzt wurde.

Samstags demonstrierten dann auch die Kids unter tosendem Beifall der „Altbiker“ ihr Können auf ihren „kleinen“ Maschinen.



Für die Gäste wurde am Samstag eine Ausfahrt sowie eine Barkassenfahrt angeboten. Weitere Highlights waren die Bikerspiele: „Colakistenwaagerechtstapeln“ „Gummihandschuhwasserfüllen“



sowie das obligatorische Stiefeltrinken mit der eigens hierfür konzipierten „Saufmaschine“

Nach der Siegerehrung für Spielwettbewerb, weiteste Anfahrt Damen, Herren, sowie meistgefahrte Clubkilometer, nahm die nicht enden wollende Party genau wie am Freitag ihren Lauf. Der 1. Vorsitzende, Egon Saul griff dann zum Höhepunkt der Party zur Gitarre und animierte seine Zuhörer zum Mitsingen. Das Repertoire von „schmutzigen Liedern“, norddeutscher Volksmusik bis hin zum Rock wurde von den Zuhörern durch kräftiges Mitsingen und Tanzen, wohlwollend honoriert.



Ich möchte allen aktiven Helfern, bestimmt auch im Namen aller Teilnehmer/innen, für ihren Ein-

satz während der Veranstaltung ein Lob aussprechen.

Trotz der hohen Temperaturen sowie der hohen Besucherzahl, gelang es der Crew ihre Gäste mit kühlen Getränken bis zum Abwinken, sowie mit fester Nahrung wie Frühstücksbuffet Grillgut, Pommes, Kartoffelsalat und nicht zu vergessen, das echt leckere Spanferkel und das alles zu „familien-gerechten Voreuropreisen“ zu versorgen.



Eigentlich braucht man unter der Überschrift nur Folgendes zu Schreiben: Alles super, macht hoffentlich im nächsten Jahr wieder eine mega Party!

Ich werde wieder dabei sein, und hoffe alle eure Gäste nächstes Jahr wieder zu treffen.

Kurt Niehöfer

Redaktion Ballhupe

Clubs im BVDM

10 Jahre MC Weicheier Hamm e.V.

Die Anfänge des MC Weicheier Hamm e.V. reichen bis in das Jahr 1991 zurück, damals traf man sich in loser Runde im Haus Henin und plante die gemeinsamen Ausfahrten von einem zum anderen Stammtisch.

Neben den üblichen Ausfahrten wie Sauerland und Eifel, führte uns 1992 eine Tour nach Neustift/ Oberösterreich.



Niemand konnte zu diesem Zeitpunkt auch nur ahnen, dass diese Pfingsttour zur Kultfahrt für den MCW mutieren würde. Damit beim dortigen „Fest des Jahres“ niemand verloren ging und man sich mühelos im Festzelt wiederfinden konnte, trugen wir als Erkennungszeichen eine „rote Mütze“.

Die roten Mützen sind seit 1992 im Mühlviertel ein Synonym für jährlich wiederkehrenden Motorradspaß.



Die Ausfahrten wurden länger, die Ausrüstung an Zelten und Schlafsäcken immer besser.



allerdings waren wir immer noch ein zusammengewürfelter Haufen an Bikern, die vom Clubleben Null Ahnung hatten.

Ostern 1993 gelangten wir zum „Friedel im Forst“ in Schotten. Auf dieser Tour wurde der Gedanke einen MC zu gründen geboren. Es folgte eine mühevolle Zeit, in der die Satzung ausgearbeitet, ein Name für das „Kind“ gefunden werden musste; und aus der „roten Mütze“ sollte ein Erkennungszeichen werden.

Das Tragen einer Kutte war für die Mitglieder in spe kein Thema.

Am einfachsten erwies es sich, einen Namen zu finden.

Auf einer unserer Ausfahrten standen wir wieder mal bei strömendem Regen zwischen Möhne und Sorpe und begegneten nur einem „harten“ Motorradfahrer; der Name war gefunden: „WEICHEIER“.

Im Gegensatz zur Satzung bereitete uns die Suche nach einem entsprechenden

Vereinslogo keine Mühe. Das Logo ist bis heute geblieben, an der Satzung wird alle zwei Jahre weiter gefeilt.

Nachdem Unstimmigkeiten mit den ortsansässigen Motorradclubs aus dem Weg geräumt waren, bekam der MC Weicheier Hamm e.V. am 27.11.1993 Leben eingehaucht und wurde in das Vereinsregister eingetragen.



Seitdem sind die „roten Mützen“ on the Road.

Heute nach 10 Jahren sind im MCW 32 aktive und 2 passive Mitglieder, die ihre gemeinsamen Aus- sowie Urlaubsfahrten gemeinsam planen und durchführen. Fahrten wie nach Ibiza, Schottland oder Ungarn und die jährliche Tour nach Neustift stehen ebenso auf dem Tourenplan wie Treffen anderer Clubs. (An dieser Stelle bitten die Members des MCW um Nachsicht, wenn wir nicht immer allen Einladungen folgen können und bemühen sich weiterhin den Kontakt zu unseren befreundeten Clubs zu halten.)

Im Laufe seiner Geschichte veranstaltete der MC Weicheier Hamm e.V. 4 Clubparties sowie 5

Treffen. Immer viel Arbeit, aber auch ganz viel Spaß, wenn man mit Freunden und neuen Gästen abfeiern kann.

Treffpunkt des MCW ist seit 3 Jahren das Clubheim am Goorweg in Hamm. Gäste sind jeden Freitag herzlich willkommen, sollten sich aber nach Möglichkeit vorher telefonisch mit Melli (0171-1452351) unserer Pressesprecherin in Verbindung setzen, denn gerade Pfingsten sind alle Weicheier in Neustift/Oberösterreich.

Seit 2002 basteln wir an unserer Internetseite, die wir versuchen immer mit den neuesten Infos zu aktualisieren.

Unter www.weicheierhamm.de findet man alle News rund um den MCW, befreundete Clubs, Touren und Termine etc.

Auf bald !

Weicheier Hamm

10. Geburtstagsfeier bei den Weicheiern

Vom 27.-29. Juni war ich als „ra-sender“ Reporter für die Ballhupe bei den Weicheiern.

Nach der Anfahrt bei schönstem Wetter, wurde ich wie alle Gäste mit einem selbstkreierten Schnaps begrüßt.

Nachdem ich mein „Büro“ aufgebaut hatte, mir ein Vitamin- und



eiweißreiches 4 Gänge Menü (Knoblauchtomaten mit Schafskäse, Gambas an Salat, Obst und Käse) zubereitet hatte, konnte ich gestärkt mit meinen Recherchen beginnen.



Wohl auch durch die hervorragende Versorgung der Weicheier,



kam recht schnell Partystimmung unter den Gästen auf, die bis in die frühen Morgenstunden anhielt.

Samstagmorgen müde, geschafft- Frühstück... nein danke! Aber Kaffee in Mengen.

Wetterbedingt fiel meine Ausfahrt im wahrsten Sinne ins Wasser und so konnte ich mich relaxt auf die Bikerspiele, Traktorreifenrollen



und Fasswerfen, sowie die Mega-party am Abend vorbereiten.

Nach der Siegerehrung für Spiele



weiteste Anfahrt Damen und Herren, Clubkilometer....

hatten die Weicheier zum Höhepunkt ihres 10 jährigen Bestehens zwei Strippgirls anreisen lassen,



die durch ihr tolles Bühnenprogramm nicht nur bei den männlichen Bikern für gute Stimmung sorgten. Bei guter Mucke verlief die Party dann noch bis zum Morgengrauen.

Sonntagmorgen: wie immer wünsche ich mir ein Einwegzelt! Na ja, einpacken, aufrödeln, frühstücken, verabschieden und dann bei schönem Wetter wieder zurück in den Alltag.

Bis zum nächsten Jahr!

KuNi





Rechtsfahrgebot

Linienführung: Es gibt eine Vielzahl von Ansichten über die „richtig“ gefahrene Ideallinie. Jetzt kommt noch eine hinzu: Die des Bundesgerichtshofes (BGH). Es geht um das Rechtsfahrgebot des § 2 II Straßenverkehrsordnung (StVO): „Es ist möglichst weit rechts zu fahren, nicht nur bei Gegenverkehr, [...], in Kurven oder [...]“. Diese Norm hatte der BGH auf den folgenden Fall anzuwenden:

Graf Gottfried von Gluffke fährt mit seinem Softchopper gemütlich übers Land, erfreut sich an dem sanften Blubbern seines V2 und schwingt locker von Kurve zu Kurve. Wie er es im zuvor absolvierten Fahrerlehrgang für Wiedereinsteiger gelernt hat, steuert er beschaulich und vorausschauend auf eine lange Rechtskurve zu. Dabei orientiert er sich zunächst nach links am Mittelstreifen, steuert den Chopper langsam an den rechten Fahrbahnrand, um sich nach dem Scheitelpunkt wieder an die Mittellinie herantreiben zu lassen - die klassische Ideallinie eben, um mit möglichst großem Radius und möglichst tiefem Einblick in den weiteren Kurvenverlauf sicher ums Eck zu kommen. Noch bevor Gluffke den Scheitelpunkt erreicht hat, kommt ihm jedoch

Wilhelm Brause mit seinem Sportwagen entgegen, schneidet dabei mit zügigem Tempo die Kurve und gelangt so etwa 65 cm über die Mittellinie hinaus auf die Gegenfahrbahn, auf der Gluffke gerade die Ideallinie übt. Der Moppedfahrer ist anschließend auf Dauer nicht mehr imstande, Mopped zu fahren. Dafür will er vollen Schadensersatz und Schmerzensgeld von Brause, weil dieser gegen das Rechtsfahrgebot des § 2 II StVO verstoßen habe - meint Gluffke.

Das Landgericht Köln und in zweiter Instanz dann das Oberlandesgericht Köln waren noch anderer Ansicht: Auch Gluffke habe gegen § 2 II StVO verstoßen und müsse zu einem Drittel den Schaden selbst tragen. Wäre Gluffke in einem Sicherheitsabstand von 1 m vom rechten Fahrbahnrand gefahren, hätte ihn der Sportwagen nicht vom Mopped geholt. Da Gluffke aber 2,40 m (gemessen von der Reifenaufstandsfläche) vom rechten Fahrbahnrand seine Kreise zog, treffe ihn 1/3 der Mitschuld, also habe er auch 1/3 der Kosten zu tragen.

Dem armen Gluffke sträubte sich ob solcher Argumentation die vollständige Körperbehaarung und er ging in die 3. Instanz zum BGH. Der hatte im

Ergebnis ein Einsehen mit Gluffke. Wenn nämlich die Ansicht der Vorinstanzen zuträfe, bedeutete dies, dass einem Moppedfahrer eben nicht die volle Breite seiner Fahrbahn zur Verfügung stünde, sondern er müsste stets rechts und links jeweils 1 m Abstand halten. Im vorliegende Falle bedeutete dies, dass Gluffke durch die gesamte Kurve auf einem Streifen von 90 cm hätte fahren müssen. Bei einer Fahrzeugbreite von etwa 75 cm bleibt da kein großer Spielraum übrig. Aber geht man einmal davon aus, daß beide sich entgegen kommenden Verkehrsteilnehmer verpflichtet sind, den Sicherheitsabstand von der Mittellinie einzuhalten, reicht eigentlich ja jeweils schon ein halber Meter Abstand. Wenn sich beide Fahrzeuge 50 cm von der Mittellinie entfernt halten, haben wir dann den ganzen Meter, den das Recht vorschreibt. Mit dieser Idee konnte der BGH dem Gluffke helfen, da Gluffke ca. 65 cm vom Strich entfernt war. Die obersten Zivilrichter argumentierten darüber hinaus, für Gluffke sei die herannahende Gefahr in Form des Wilhelm Brause in seinem Sportwagen nicht erkennbar gewesen. Gluffke durfte davon ausgehen, dass Brause dort bleibt, wo er hingehört.

Außerdem - so formuliert es der BGH - komme es immer auf den Einzelfall an und je nach dem sei die Formulierung „möglichst weit rechts“ unterschiedlich in Maßgaben zu übersetzen. Der Geber der Straßenverkehrsordnung wollte keine starre Regel aufstellen, sondern die Auslegung der recht schwammigen Formulierung in Hinblick auf die Örtlichkeit, der Fahrbahnart und -beschaffenheit, der Fahrgeschwindigkeit, den Sichtverhältnissen, dem Gegenverkehr und anderen Umständen

anpassen.

In dem entschiedenen Fall bestand kein Anlass dafür, dass Gluffke tatsächlich 1 m Abstand von der Mitte halten musste. In einem anders gelagerten Fall wäre das anders zu entscheiden gewesen - so jedenfalls der BGH in seiner weisen Vorausschauung. Diese „Flexibilität“ der Norm hat jedoch zur Folge, dass es keine abstrakte Regel geben kann (z.B. 50 cm Abstand von der Mitte), sondern es muss immer am einzelnen Fall entschieden

werden, ob das Rechtsfahrgebot verletzt ist, wenn weniger als 1 m Luft ist zum mittleren Strich.

Wir müssen als Moppedfahrer also berücksichtigen, dass es nicht ausreicht, an Fahrerlehrgängen teilzunehmen. Wichtig scheint danach auch die Lektüre von Vorschriften und Urteilen sowie die Einholung von Rechtsrat, damit wir schon vor der Kurve wissen, was die erfahrenen (?) Richter nachher urteilen werden.

Carsten R. Hoenig

Unnützes Hin- und Herfahren verboten!

§ 30 der Straßenverkehrsordnung (StVO) schreibt den Verkehrsteilnehmern vor: „Unnützes Hin- und Herfahren ist *innerhalb* geschlossener Ortschaften verboten,“ Ob dies *außerorts* erlaubt ist, entschied das Bayerische Oberste Landgericht (BayObLG) am 28.11.2000 (2 ObOWi 410/00) anlässlich des folgenden Falles:

Sonntagvormittag im September: Die Moppedfahrer des Umlands treffen sich in der „Applauskurve“ auf der Bundesstraße. Wilhelm Brause hatte seine Freundin auf seiner RSV-Mille-Factory mitgebracht, um ihr zeigen zu können, wo die Haftgrenze der neuen Stahlgürtelreifen beginnt.

Brause fährt los, etwa 800 Meter bis zum Ortseingangsschild, wendet dort und durchfährt knieschleifend die Kurve. Die Zuschauer applaudieren, Brause wendet weiter oben am Berg und kommt nochmals, das Plastik seiner Kombi auf dem Asphalt abschmirgelnd, durch die Kurve zurück bis zum früheren Wendepunkt.

Das Spielchen vollzieht sich ein paar Mal, bis freundliche Polizeibeamte das Terrain betreten. Mütterchen Mü, die in unmittelbarer Nähe des Ortseingangs vergeblich versuchte, ihren Mittagsschlaf auf der Terrasse ihres Einfamilienhauses zu halten, hatte die Freunde und Helfer informiert.

Was Ordnungshüter, Gerichte und Staatsanwälte von dem Thema halten, lesen Sie hier:

<http://www.kanzlei-hoenig.de/publikationen/23-unnuetz.html>

Ich wünsche allen einen schönen, unfallfreien und sonnigen Herbst. Fahren Sie vorsichtig!

Gruß von

Carsten R. Hoenig

- Rechtsanwalt -

eMail: kanzlei@kanzlei-hoenig.de

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**



Sonnentage im Stiefel Europas

Wie ich Italien erlebte

Betracht von Otis

Der Kalender steht auf Mittwoch den 3. Juli Anno 2002. Dieses Jahr geht's in den Süden, nach Italien, zur 39. Internationalen BSA Rally. Bei Kassel geht's trocken auf die schnelle Bahn. Aufglockert wird dieser eigentlich recht langweilige Teil der Reise nur manchmal durch einen Blickkontakt und einem Lächeln hinüber zu einem überholenden PKW besetzt mit einigen hübschen Mädels oder vielleicht einem älteren Ehepaar, das Jahre zuvor sicherlich selbst auf einem Motorrad unterwegs gewesen ist. Autobahn bringt natürlich Kilometer, somit bin ich am späten Nachmittag kurz vor der Grenze am Bodensee. Am nächsten Tag kurz vorm Bernardino links ab zum Splügen Pass, auf dessen Gipfel ich mit einem „buongiorno“ den Grenzbeamten passierend in Italien einfahre. Der Paso dello Spluga: wie jeder andere Pass für Kurvenliebhaber ein Paradies. Bei 11 % Steigung werden 661 Höhenmeter erklommen, oben

sind wir auf 2118. An geeigneter Stelle anhalten und diese Höhen und Tiefenlandschaft mit beiden Augen aufsaugen, tief Luft holen und genießen. Für mich Nordmann, Bewohner der feuchten friesischen Flachebene, eine eher seltene und deshalb berauschende Aussicht - noch dazu fast kein Verkehr. Ruhe und schöne Eindrücke. Bei 13 % Gefälle geht's wieder runter auf 1538 m. Kurven zum schwindelig werden. Rechts, links, gleichzeitig hoch oder runter - bei Sonnenschein in schönster Kulisse - und das auf einer alten B S A B31 Single von 1959 mit 350 cc und 18 PS !

Im Norden des Lago di Como beginnt die Tunnelfahrt bis Lecco an der Südspitze des See's. In Lecco auf die Uferstrasse ca. 15 km zurück in den Norden nach Mandello und hier zum Guzzi Werk ins Werksmuseum.

Seit 1921 werden hier Motorräder gebaut, angefangen wurde mit 500 ccm liegenden Einzylindern, wohl die Guzzi schlechthin. 1932 gab es schon eine 4 Zylinder und ab 38 auch Rennmaschinen mit Kompressor. Das von Carlo Guzzi geschaffene ist wohl das bekannteste und erfolgreichste italienische Motorradwerk.

Weiter nach Civenna. In dessen Ortsmitte befindet sich das Lario Monument an einem Platz mit Blick auf den 300 m tiefer gelegenen Lago und hinüber nach Mandello. La Federazione Motorciclistica Italiana - 1911 wurde der italienische Motorsportverband F I M gegründet. 10 Jahre später, 1921, fuhr man das erste Rennen auf dem Circuito del Lario, einem 50 km langen Straßenkurs

durch die Berge im Zipfel des Comer See's. Die italienische Tourist Trophy ward geboren. Der Kurs kann heute noch so abgefahren werden. Wie auf der Isle of Man kann man die Gefahren und Schwierigkeiten mit denen die Fahrer damals zu kämpfen hatten nur erahnen. 50 Jahre nach Gründung, bzw. 40 Jahre nach dem ersten Rennen, setzte die FIM dem Motorrad und ihren Fahrern am 9 Dezember 1961 ein Denkmal. Abgebildet sind Renn- aber auch Touren-Fahrer, ein Motorradpolizist, ein Ehepaar auf Reise - auch ein Motorrad mit Seitenwagen und, da wir in Italien sind, dürfen Mopeds und Roller selbstverständlich nicht fehlen.

Freitagmorgen über Monza komme ich nach Milano und hier zeigt mir die Abteilung der Rollerfahrer was es heißt, Verkehrslücken auszufüllen. Sobald Autos zum stehen kommen, sei es durch Ampel oder Stau, preschen die kleinen Brummer zur Spitze vor. Dies Zusammenspiel zwischen Vier und Zweiräder scheint aber gut zu funktionieren.

Auf der A1 komme ich vorbei an Modena und dem einige Kilometer südlich gelegenen Maranello, Sitz von Ferrari, dem roten Stolz Italiens. Da mich Autos aber nicht so sehr interessieren fahre ich durch zum nächsten größeren Ort: Ich bin in Bologna und stehe auf dem Werksgelände der „Fabrika Ducati“, dem Stolz der Italiener auf 2 Rädern ebenfalls mit überwiegend rotem Anstrich. Um 16 Uhr sind Werks und Museumsbesichtigung. Ich stelle mein Mopped in die Ducati Reihe der Werksangehörigen. Etwa 50 Ducati



von Monster über S S bis 916 sauber aufgereiht und mittendrin eine ältere Einzylinder B S A ! Nach einer Werksbesichtigung gehen wir ins Museum.



1926 begann die Geschichte der Brüder Adriano und Marcello Ducati mit dem herstellen von Radio und Elektrogeräten. Die Motorradfertigung begann 1946 mit dem Cuccioio = dtsh. „Hündchen“, einem 48 ccm Viertakt Anbaumotor fürs Fahrrad. Die Italiener liebten dieses Hündchen und so wurde es ein Verkaufsschlager. Noch in den 50ern begann die Renngeschichte mit 100 und 125 ccm Einzylindern, entwickelt von dem ehemaligen Mondial Konstrukteur Fabio Taglioni, dem Vater der Desmodromik. 56 kam die erste 125er Rennmaschine mit desmodromischer Ventilsteuerung an den Start. Sie machte - und das vor 46 Jahren - als Viertakter sagenhafte 15.000 Umdrehungen pro Minute. Ducati zählte ab jetzt zu den Siegern. Nach 2 1/2stündiger Entdeckungsreise durch die Ducati Motorwelt verabschiedete ich mich mit einem von Herzen kommenden Arrivederci. Auf dem Parkplatz sorgt mein Mopped bei einigen Duc.Werkern für Gesprächsstoff, bevor sie in den Feierabend fahren. So etwas sieht man halt nicht jeden Tag in Bologna, und irgendwie werden Erinnerungen an die Singles aus der vor Jahren eigenen Fertigung wachgerüttelt. Nachdem ich Auskunft über Alter, Herstellerland sowie Start und Ziel der Reise gegeben habe, verlassen

Mopped und ich die Stätte wo Motore hergestellt werden bei denen die Ventile mittels Kipphebel und Nocken nicht nur auf sondern auch wieder geschlossen werden. Desmodromik heißt das Zauberwort.

Am Abend verlasse ich die Hauptstraße um abseits auf einem frisch gemähten Feld neben einem zerfallenen Gebäude einen Ruheplatz zu finden. In leichter Hanglage bei sternklarem Himmel auf der Luftmatratze liegend und wegen der noch reichlich vorhandenen Tageswärme kaum bekleidet mit Blick über eine Tiefebene hinüber zur nächsten vielleicht 10 km entfernten Anhöhe und damit auf das hellerleuchtete San Marino ! Belia Italia !

Morgens heißt es früh in die Puschen und mit B S A erst mal die Höhen von San Marino erklimmen. Hiernach weiter südwest zum B S A Camp. Auf dem Camp Wiedersehensfreude mit B S A Frauen und Männern. Die Rally Woche beginnt.

Am Montag: Reiner und Gaby rufen zu einer Tour im kleinen Kreis auf. Reiner als Tourguide führt uns über kleine Straßen, teilweise Sandwege, zu schönen Plätzen. Wir sehen einen alten Stadtkern, machen Pause an einem schönen See. Kommen über hügelige Wege und hier reißt mir doch mein Handbremsseil ! Bei nächster Gelegenheit bitte ich um einen technischen Halt im kommenden Ort. Zumal ein Päußchen bei diesem gnadenlos herrlichen Wetter angebracht wäre. Rechts ein Dorfplatz, auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein Ristorante mit großem Sonnenschirm. Während die anderen sich unterm Schirm sitzend eine Erfrischung bringen lassen, kümmerge ich mich um meine Bremsanlage. Nach beendeter Reparatur geh auch ich rüber. Unterbrochen wird unsere Plauderei durch ein näherkommendes, lauter werden-

des Motorengeräusch. Zweitakter ohne Ansauggeräuschdämpfung. Also dann: in diesem Fall: 2 Dellorto's schnorchelnd nach Luft, frisch und ungefiltert, einsaugen mit Benzin vernebeln und so an die Zylinder weitergeben. Dieses Geräusch liegt mir aus den Jahren 68 - 70 immer noch im Ohr. Mir brennt es unter den Nägeln, möchte ich doch mehr über diesen Ansauggeräuschverursacher wissen. Rumi steht auf dem Knopf des Lenkungsreibdämpfers. Wie wir das kleine Kraftei in Augenschein nehmen kommt ein Polizist, Fahrer der Rumi, aus dem Gebäude. Ach ja, wir stehen vor der örtlichen Polizeiwache! Posto di Polizia Nun zeigt sich dass Motorradfahrer - und



hierbei gerade die der älteren - im Besonderen der Nichtjapanischen Räder - die selbe Sprache sprechen. Problemlos bekommen wir vom Hüter des Gesetzes Auskunft über den gut zu hörenden Zerknalltreibling: 125 ccm, parallel liegende 2 Zylinder, 1957 erbaut und immer noch zurren satte 13 Italo-Pferde an der Kette, um ein flottes Vorwärtkommen zu ermöglichen. „Biene“ heißt der kleine rassige Sportler. Ein Foto ! MOTO RUMI begann 1949 in Bergamo mit der Produktion eben dieser 125 Zweizylinder. Dr. Rumi konstruierte später unter anderem auch einen Zweizylinder OHC V Motor, der sich aber nicht durchsetzte. Italien war

.....Fortsetzung nächste Seite

vielleicht noch nicht bereit, um Motorräder mit V Antrieb zu bewegen.

Donnerstag: Tour zur Power Station Alessandro Volta, ein Kraftwerk das mit 4 Dampf und 8 Gasturbinen elektrische Energie erzeugt. Abends am Strand. Freitag: Bisschen Busfahren zu den Ruhestätten der Etrusker. Abends Diner und Dance. Samstag im Laufe des Vormittags Abschied nehmen und Reisen. Auf der 1. gen Norden. Grosseto, etwas später ein Hinweis zur Insel Elba, einst Urlaubsinsel des kleinen Napoleon. Dann Livorno, kurz darauf Pisa. Bisher lief es gut, ich habe wenig Verkehr auf der Strada. Aber auch damit ist irgendwann Schluss. Ich komme in eine Stadt direkt am Ligurischen Meer, viel Auto aber noch mehr Roller. Links und Rechts zu Unmengen parkend oder auf dem Mittelstreifen zwischen den Autos teilweise sich überholend. Zuviel Hektik und Stau für einen eigentlich eher in sich ruhenden Ostfriesen. Ich fahre per Ticket auf die A 12, es kehrt wieder Ruhe ein. Nach 2 kurzen Abstechern bei Freunden bin ich auf der deutschen Schnellstraße, es läuft gut,

der Body ist locker und die Gedanken hängen am Erlebten der letzten Tage. Auch das Wetter ist soweit in Ordnung, nur halt etwas langweilig. Doch dem kann abgeholfen werden! B S A Mopped fängt an zu stottern. Standspur unter die Räder. Nächste Aktion. Zündkerze tauschen, Fehlanzeige! Etwas abrödeln und Zündspule wechseln, wieder nik's! Nachdenkminute ? Neue Aktion: Luftfilter abschrauben Nun sehe ich den Kaltstartschieber in voller Länge. Seinerzeit habe ich in einfach mit eingebaut, weil er nun mal, wie ich glaubte, dazugehört. Gebraucht habe ich in aber noch nie und nun nach gut 14 Jahren faulen Nichtstun und Rumhängen lässt er sich einfach nach unten fallen ! Kraftstofftank und Versagerdeckel abbauen, Kaltstarter mit abgerissenem Lötnippel in Harro Tankbeutel verstauen, zusammenrödeln, aufsitzen und weiter geht's.

Nach einigen Km. geht's auf die Big Road. Dortmund, Münster, Osnabrück und jetzt ? Stau ! Für Mopped kein Problem, Standspur und vorwärts immer mit Blick in den Rückspiegel falls ein Behördenfahrzeug

welcher Colour auch immer sich von hinten anschleicht. Nächste Abfahrt runter und nach einigen Meilen anhalten zwecks Orientierung. Während ich noch die richtige Karte suche, hält ein Pkw und im entsteigt ein Member des German B S A Club. Peer Schmidt aus Syke.

Beide han wie genoch Tied und so hebt wie uns in bij en Glas Cola hennsett un uns wat vertelt. Geschichten un Beläfnisse op uns Mötorraden, keen Lögenskraom. Peer keem jüst van Theo ut Beckum ein haar dor Gold Star Deelee köft. Na de moie un spoßige Snakeree schullt nu abers woller in den Sadel gohn. Bett no Hus bin ik man blot noch op lüttje Straten föhrt. All Tijd veel Spoß op de Engelschen Mötorraden wünscht jo Otis.

Gute Gespräche, Lachen und Hilfsbereitschaft bringt Frieden und neue Freunde. Safe Riding und Auf Wiedersehen in Schweden.

Euer Otis

(Henning Knudsen)

Demo-Ride vom 21.09.2003 gegen die Sperrung der „Route des Crêtes“ im Elsass.

130 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer aus der ganzen Schweiz trafen sich auf der Autobahnraststätte Pratteln! Die TCS-Motorradgruppe führte den Konvoi sicher nach Le Markstein im Elsass. Die Organisatoren vom FFM 68 waren übrigens völlig überrascht vom gigantischen 'Aufmarsch' (es wurden über 3'000 Motorräder gezählt) zu ihrer ersten Aktion dieser Art. Hoffen wir, dass diese Demo bei den Behörden die

notige Wirkung zeigt. Streckensperrungen sind nach unserer Meinung die falsche Massnahme! Herzlichen Dank an alle Helferinnen und Helfer!



Ein großes Dankeschön geht an die Kantonspolizei Baselland und an die beiden Polizeimotorradfahrer aus Deutschland. Sie haben uns vorbildlich unterstützt. **Kompliment!**

Motorradgruppe der tcs-Sektion bei der Basel

Peter Bürgisser, Präsident

„Die zweite Haut“

In der Vergangenheit lasen wir schon viel redaktionelle (Werbe-) Berichte über Ausstattungsgegenstände von uns Motorradfahrern. - Hier kurz ein Bericht ohne kommerziellen Background.

Mehr oder minder durch Zufall, oder sollte ich sagen durch eine großmütige Spende für das Budget „Motorradkleidung“, waren meine ersten richtigen Motorradhandschuhe relativ teure Exemplare eines (vermutlich) deutschen Nobelherstellers von (Motorrad-) Handschuhen. Am Tag des Kaufes vor sieben Jahren waren mir Angaben wie Känguru-Leder und Nietenbesatz mit Kevlarunterlage sowie Protektoren an der Außenseite eher spanische Dörfer, denn ich wählte das besagte Modell wegen seines hervorragenden „Handgefühles“ aus.

Mit diesem Handschuh bleibt das Tastgefühl so hervorragend erhalten, dass man während der Fahrt den Reißverschluss oder die Druckknöpfe der Endurojacke sicher erfüllen und bedienen kann.

Zwischenzeitlich muss ich dem (Sicherheits-) Konzept dieses Herstellers größtes Lob aussprechen, da der Handschuh trotz des auffallend dünnen Leders der Handinnenseiten sehr lange hielt ohne, dass auch nur eine Naht nachgelassen hätte. Zum anderen hat seine protektorbewährte Außenseite als Nebeneffekt gut vor Auskühlung geschützt.

Letztes Jahr habe ich den Handschuh, dessen Leder nach 50.000 Kilometern zwei Fingerkuppen durchgewetzt war, gegen ein anderes teures Modell desselben Herstellers ausgewechselt. Dieses Modell schützte auch an dem Tag

meines bisher ersten Sturzes meine Hände so effizient, dass ich nach einer Rutschpartie über den Teer zwar ein Paar der Nieten im Bereich der Kevlarverstärkung verlor, aber ohne jede Blessur der Hände aufgestanden bin.

Also liebe Biker-Kameraden, die ihr doch beim rollenden Untersatz normaler Weise an nichts spart, spendiert euch doch an Stelle von

alljährlich einem Paar Standardhandschuhen einmal ein Topmodell, das durch das Känguru-Leder in seinem Handgefühl un-nachahmlich ist und „nebenbei“ das Thema Sicherheit super abdeckt.

Rainer Michtl

Lesermitteilungen

**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

Nach anfänglichen Schwierigkeiten bedingt durch Zeitdruck und technischen Problemen mit der neuen Software unserer ersten Ausgabe, haben wir nunmehr durch eine Arbeitsteilung im **Arbeitskreis Ballhupe** unter weitaus angenehmeren Bedingungen die aktuelle Ausgabe fertiggestellt.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Lesern für die netten Briefe im Bezug auf die „erste“ Ballhupe bedanken.

Allerdings waren nicht alle Rückmeldungen ausschließlich positiv zu werten.

Ich habe die Kritiken ausgewertet und werde mich bemühen, berechtigten Kritikpunkte zukünftig abzuändern.

Aber ihr wisst ja selber, dass man es nicht jedem recht machen kann und wohl hoffentlich auch nach dieser bzw. den folgenden Ausgaben eure Vorschläge, Anregungen und Rubrikwünsche in der Redaktion eingehen.

Ich hoffe, dass das langanhaltende schöne Wetter und der Urlaubsstress die Ursache dafür waren, dass der Stift und das Papier in der Schublade liegen geblieben sind.

In der nächsten Ballhupe würde ich gerne mehr Leserbeiträge in der Ballhupe veröffentlichen.

Schreibt, was das Zeug hält und bombadiert uns mit euren Beiträgen!

„Arbeitskreis Ballhupe“

Referat Ballhupe

Kurt Niehöfer

Redaktion, Litho & Satz

**Claudia Tubes, Michael Lenzen, Christian Könitzer,
Henning Knudsen, Kurt Niehöfer**

Lektor

Kein BVDM'ler,

(möchte anonym bleiben) Ehrenamtlich

Anzeigen

Michael Lenzen, Kurt Niehöfer

Internetauftritt

Christian Könitzer, Kurt Niehöfer
(in Vorbereitung)

Technische Leitung

Jörg Schnitfinke, Kurt Niehöfer

Druck

Druckerei Plump OHG

Rolandecker Weg 33
53619 Rheinbreitbach

Versand

Wolanski GmbH

Ernst-Robert Curtis Straße 6
53117 Bonn-Buschdorf

Wir haben noch einige Bereiche, in dem ich das Team erweitern möchte. Alle die sich aktiv an der Ballhupe beteiligen möchten, sind herzlich im Team willkommen.

Bis zur nächsten Ballhupe
KuNi

Interessante Seiten im Netz

Schaut euch doch die Ausgabe von **BIKERs JOURNAL** an. Die neue Ausgabe steht ab sofort unter <http://www.bikers-journal.de/cgi-bin/ct/click.cgi?id=90> zum Download bereit.

Habt ihr eine tolle Seite gefunden, die ihr gerne weiterempfehlen wollt?

Schickt uns die Adresse einfach per Mail

Für die Titelseite

der nächsten Ballhupe suchen wir noch Fotos, sucht bitte alle in euren Beständen nach einem Motiv: zB. Moped im Schnee, Weihnachtsmann/frau auf Moped, Silvester Feuerwerk

! Internetpräsenz !

Zur Zeit arbeiten wir daran, die Ballhupe ins Netz zu stellen.

Die ersten Versuche sind bereits auf einer Testseite eingestellt.

Nach dem OK durch den Vorstand gehts dann unter www.ballhupe.de los!

An alle BVDM-Clubs!

In der nächsten Ausgabe möchte ich wieder einen Club vorstellen.

Meldet euch bei der Redaktion
Ballhupe
ballhupe@bvdm.de
goldwingkuni@gmx.de

Redaktionsschluss

für die
Ballhupe

4 /2003

1.Dezember 2003

Hier könnte Ihre Werbung stehen!

Mit einer Anzeige in der Ballhupe erreichen sie nicht die „Ganze Welt“, aber viele interessierte Leser!

Wir würden uns freuen, wenn sie sich für ein unverbindliches Angebot von kompetenten Ansprechpartnern interessieren.

Wir bieten Unterstützung in der Gestaltung Ihrer Werbung.

Textgestaltung, Grafikdesign oder Layout, für uns kein Problem. Teilen sie uns Ihre Wünsche mit, wir entwerfen die Vorschläge. Oder senden sie uns einfach ihre druckfertigen Unterlagen.

Redaktion Ballhupe

e-mail: goldwingkuni@gmx.de
ballhupe@bvdm.de

Tel: 0221/ 9461765
Fax: 0221/ 632021



Zwei ungleiche Zwillingsschwestern

Test der BMW-Motorräder R1150 Roadster und R 1150 Rockster

Langsam dringt der Regen bis auf die Haut vor, noch immer 250 Kilometer bis München und meine Nackenmuskeln sind mittlerweile steinhart. Selber Schuld, du wolltest die Motorräder testen, jetzt musst du da durch. Nach drei Stunden Dauerregen auf der Autobahn helfen auch die Durchhalteparolen wenig. Doch 100 Kilometer vor München hat Petrus ein Einsehen, die Wolkendecke reißt auf, der Regen hört auf. Als ich die erste Testmaschine, die neue BMW R 1150 Rockster in München abliefere, ist meine alte Goretex-Kombi wenigstens von außen wieder trocken. Gott sei Dank habe ich noch eine komplette Ledergarnitur, Unterwäsche und eine Regenkombi mit, so dass ich mich umziehen und in trockenen Klamotten mit der nächsten Testmaschine, der R 1150 Roadster wieder nach Köln fahren kann. Auch wenn es zwischendurch immer mal wieder regnet, komme ich diesmal nach 580 Kilometern trocken an.

Schon als ich mit der auf Streetfighter gestylten Rockster die erste Autobahntour von München nach Köln hinter mich gebracht hatte, stand für mich fest: Zumindest auf eine kleine Scheibe will ich bei einem Motorrad nicht verzichten, denn ab und zu

muss ich doch mangels anderem Fahrzeug und wenn's eilig ist, die Autobahn nutzen. Und die mit einer optisch mehr oder weniger gelungen Lampenschale verkleidete Rockster bietet absolut keinen Windschutz. Im Gegenteil, durch den breiten Lenker bietet man dem Wind richtig viel Angriffsfläche. Als ich auf der Autobahn voll aufdrehe, um die Höchstgeschwindigkeit zumindest laut Tachoanzeige zu überprüfen, habe

Schwester, der Roadster, obwohl die wenigstens eine kleine Scheibe hat, die etwas Entlastung vom Winddruck bringt.

Doch zurück zur Neuheit von BMW. Sie hat den bösen Blick, doch lästerliche Zungen behaupten, die Frontansicht der Rockster erinnere allzu sehr an Karl Dall. Eins steht jedenfalls fest, das Design der Maschine polarisiert, kalt lässt es kaum jemanden. Doch ein

böser Blick, ein breiter Lenker, neue Armaturen, eine Plastikabdeckung statt Beifahrersitz, schwarz lackierte Motorteile und ein 180er Hinterrad machen aus der braven R 1150 Roadster noch lange keinen Streetfighter. Es ist wohl eher der



ich das Gefühl, dass mir der Wind fast den Helm vom Kopf reißt, das Visier liegt an der Nase an und ich muss mich am Lenker festklammern. Mit ein wenig Anlauf zeigt der Tacho schließlich 215 an. Die Tachoabweichung einkalkuliert, stimmen die angegebenen 195 Spitze demnach. Für ein unverkleidetes Motorrad eh nur ein theoretischer Wert, da man diese Geschwindigkeit nur ganz kurzfristig ertragen kann. Nein, die Autobahn ist weder die Domäne der Rockster noch ihrer

Versuch, mehr junge Kunden für BMW-Motorräder zu begeistern, so wie es auch mit der F 650 Scarver versucht wird. Auch wenn ich persönlich die Optik nicht gelungen finde (da gibt es bei vielen der aktuellen BMW-Modelle reichlich Nachbesserungsbedarf), gratuliere ich BMW zum Mut, auch solche Motorräder zu bauen. Aber bitte noch konsequenter.

Nicht nur optisch unterscheiden sich die beiden Schwestern, die kleinen Änderungen wie breiterer

Hinterreifen und breiterer Lenker ergeben auch ein anderes Fahrverhalten. Das liegt vor allem daran, dass man auf der Rockster versammelt sitzt und mehr Gewicht auf das Vorderrad bringt. Insgesamt signalisiert die Maschine mehr Sportlichkeit. Durch den breiten Lenker lässt die Rockster sich noch ein Spur besser ums Eck drücken als ihre Schwester. Aber sie braucht etwas mehr Nachdruck und durch den breiteren Hinterradschlappen auch etwas mehr Schräglage.

Beide Motorräder vermitteln auf Anhieb viel Vertrauen. Das Fahrwerk mit den einstellbaren Federelementen kommt zwar nicht ganz an die Souveränität und Klasse der R 1150 GS heran, ist aber dennoch zufrieden stellend. Ich wünsche mir allerdings ein sensibleres Ansprechverhalten. Absolut überzeugt hat mich dagegen das teileintegrale ABS.

Nach einer kurzen Eingewöhnungszeit, die Bremse packt auch bei nur leichtem Zug am Hebel schon voll zu, lässt es sich auf den Punkt genau bremsen. Bei einer Vollbremsung ist am Hebel kaum ein Pumpen auszumachen, die Regelintervalle sind sehr kurz und zusammen mit dem guten Grip der Reifen lassen sich gerade bei Nässe viel kürzere Bremswege erzielen, als ich das ohne ABS nach der kurzen Zeit zustande gebracht hätte. Für mich steht nach diesem Test auf jeden

Fall fest: Mein nächstes Motorrad hat ABS und auch auf einen Kat will ich nicht verzichten.

Neben den Bremsen hat mich auch der Motor begeistert. Von Konstantfahrruckeln ist dank der Doppelzündung keine Rede mehr. Und ich kenne keine andere Boxer-BMW, die dermaßen leicht hochdreht und auch über 6000 Umdrehungen nicht angestrengt wirkt. Doch beide Maschinen lassen sich auch gut niedertourig fahren. Der Motor nimmt spontan Gas an und bietet mit seinen 85 PS auch genug Vortrieb. Das



Sechs-Gang-Getriebe hat recht kurze Wege, lässt sich zwar besser als die früheren Getriebe, aber immer noch nicht optimal schalten. Ein altes BMW-Leiden.

Ob Rockster oder Roadster, auf der Landstraße sind sie in ihrem Element, egal welche Kurvenradien anstehen, es macht richtig Spaß die handlichen Maschinen, abzuwinkeln und durch die Kurvenkombinationen zu zirkeln. Auch sportliche Fahrer kommen hier auf ihre Kosten. Meine Frau

als Beifahrerin war allerdings nicht so begeistert wie ich, nach der Kurve kräftig aufdrehen und vor der nächsten Kurve spät aber kräftig bremsen ist nicht der Fahrstil, den sie sonst von mir gewöhnt ist. Aber die Maschinen verlocken dazu, es ein bisschen sportlicher angehen zu lassen.

Rund 2200 Kilometer bin ich in vierzehn Tagen mit jeder der ungleichen Schwestern gefahren, davon die Hälfte notgedrungen auf der Autobahn. Mein Fazit, wenn eine von den beiden, dann die Roadster, aber mit einer hö-

heren und breiteren Scheibe und auf jeden Fall einem sechsten Gang, na ja und die Sitzbank dürfte auch etwas bequemer sein, meint auch die Sozia. Auf meiner 25 Jahre alten Gummikuh tut mir jedenfalls nicht schon nach zwei Stunden der Hintern weh. Und wo ich schon beim Wünschen

bin, mehr Tankinhalt und noch 20 Kilo weniger Gewicht, das wär's. Aber wer weiß, vielleicht arbeitet BMW ja dran. Wenn ich das richtig läuten gehört habe, soll es für 2004 eine neue GS mit deutlich weniger Gewicht und ein paar PS mehr geben. Vorsorglich werde ich mich jetzt schon mal um einen Testtermin kümmern.

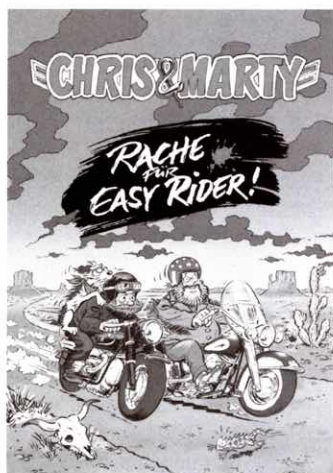
Michael Lenzen

Geburtstagsfeier von Chris & Marty



Anlässlich der Geburtstagsfeier folgte ich der Einladung von Christof Hillebrand (Chris) und Martin Kämper (Marty) nach Mainz.

In dem Bistro mit gemütlicher Atmosphäre wurde den Reportern, Freunden und Verwandten erstmalig das neue Werk „Chris & Marty – Rache für Easy Rider“ vorgestellt.



Auf einer für diesen Anlass aufgestellten Stellwand konnten wir alle Seiten des Comics in Übergröße des nach der Präsentation auf der Frank-

furter Buchmesse im Handel erhältlichen Buch bewundern.

Die letzte Seite für dieses Werk wurde während der Party vom Chefzeichner, Diplom-Designer



Michael Apitz sowie seinem inzwischen vierköpfigen Team fertiggestellt.

Nach der offiziellen Begrüßung und üblichen Reden wurde das reichhaltige Buffet eröffnet, auf dem auch die „Hamburger“ nicht fehlten. Während der Geburtstagsfeier wurden die Songs zum Buch: „Here comes Chris and Marty, Fly, und Easy Ridin“ live vorgestellt.

Am Ende der Party war für mich persönlich klar, dass mit Chris & Marty sowie Olof Zoff schon vor Erscheinen des Comic's ein neuer Kult ins Leben gerufen wurde.

Ich wünsche allen, die das Buch lesen wollen, jetzt schon viel Vergnügen!

KuNI

Weitere Infos zum Buch unter:

www.chris-marty.de

fanclub@chris-marty.de



Hambacher Bikerfest lockte Biker

Vielen Bikern dürfte das 5. Hambacher Bikerfest, trotz tropischer Temperaturen in der Lederkluft überstanden, gut in Erinnerung bleiben. Während der offizielle Teil des Bikerfestes am Samstag auf dem Hambacher Schloß mit 2 Hochzeiten, einem Bikergottesdienst und den üblichen Reden stattfand, war der 2. Teil auf dem Waldfesthallengelände in Esthal unter der Leitung von Ralf "Goldi" Weintz um so gemüthlicher. Die Band Connection heizte am Samstagabend in Esthal mächtig ein. Während Helmut Schalow vormittags die Brautpaare in seinem Harley-Gespann vor den Traualtar ins Hambacher Schloß chauffierte, unterhielt er abends in Esthal die vielen Kinder mit Rundfahrten auf der Harley. In Esthal endete auch die Demonstration mehrerer hundert Motorradfahrer, die gegen 16:00 Uhr über Neustadt und das Lambrechtster Tal nach Johanneskreuz und durch das gesamte Elmsteiner Tal nach Esthal führte. Viele Motorradfahrer hatten ihre Maschinen mit gelben Schildern beklebt, worauf die Gründe für die angemeldete Demonstration zu lesen waren. "Ende der Sperrung des Elmsteiner Tales", oder "keine Bitumenflickerei mehr", "gleiches Recht für alle" usw. Darauf nahm auch Rolf "Hilton" Frieling, der 1. Vorsitzende der veranstaltenden Motorrad Initiative Deutschland (MID), Bezug. "Der unsachgemäße Einsatz von Bitumen, rutschige Fahrbahnbeläge und scharfkantige Leitplankenpfosten kosten jedes Jahr eine Vielzahl vermeidbarer Todesopfer unter uns Motorrad-

fahrern", sagte Frieling. Er warb auch dafür vor allem in Städten dem Motorrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel viel mehr Bedeutung zukommen zu lassen. Durch den kleinen Platzbedarf auf der Straße und beim Parken, den vergleichsweise geringen Benzinverbrauch und die fast vollständige Wiederverwertung ausrangierter Fahrzeuge, von der PKW-Hersteller nur träumen können, empfehlen sich Motorräder oder Roller immer mehr, sagte Frieling. In seinem Grußwort lobte Neustadt's Bürgermeister Ingo Röthlingshöfer die Motorradverbände, weil sie sich immer wieder für Toleranz und wechselseitiges Verständnis einsetzen. Er erinnerte daran, dass Neustadt im Jahre 2000 den Ehrenpreis "Motorradfreundliche Stadt" wegen der unfallverhütenden Rillen auf den Zeprastreifen von der MID erhalten habe. Auch in den Folgejahren habe sich die Stadt durch die Aus-

weisung von weiteren Zweiradparkplätzen zweiradfreundlich verhalten. "Fahr nicht schneller, als dein Schutzengel fliegen kann" predigte der bekannte Motorradpfarrer Bernhard Gugerel im Bikergottesdienst. Mit einem großen Kugellager mit 10 Kugeln als Symbol übersetzte er die 10 Gebote ins Bikerdeutsch. Hiltrud und Harald Hartthaler begleiteten den Gottesdienst mit Motorradliedern.

Der Ehrenpreis "Motorradfreundliche Stadt in Deutschland" ging dieses Jahr an Trier. Martin Bismor, Leiter des Tiefbauamtes der Stadt Trier nahm die Ehrenurkunde, sowie ein Weinpräsent aus Hambach, stellvertretend für die Stadt Trier entgegen.

Hans Kaiser

(Christian Körtner)



**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



Meldungen aus den Regionalbüros

B14 Soest/Sauerland

Sicherheitstraining selbst gemacht



Am 18.5.2003 haben wir ein Sicherheitstraining mit Instruktoren des BVDM durchgeführt. Das machen wir alle paar Jahre wieder, zum einen für uns selber und zum anderen zur Öffentlichkeitsarbeit.



So gewinnen wir evtl. wieder neue Interessenten für unseren Stammtisch und tun etwas Gutes. Der Vorteil des Selberorganisierens

liegt auch auf der finanziellen Seite. Die Instruktoren inkl. des Materials und allen Versicherungen lässt das Training deutlich preiswerter werden, als es sonst möglich ist.

Wie läuft das ab?

Zunächst muss man sich einen geeigneten Platz "besorgen". Zum Beispiel kann man bei Firmen im Industriegebiet nachfragen, die Sonntags gerne ihren Parkplatz kostenlos zur Verfügung stellen. Ggf. hilft ein kleiner Hinweis auf Presse und die Tatsache, dass der BVDM eine entsprechende Versicherung besitzt. Eine Kopie

der Versicherung kann bei Ralf Berlin angefragt werden. In Soest hatten wir schon die Parkplätze der ehemaligen Zuckerfabrik, den Kundenparkplatz von FAMILA und mehrmals den Firmenparkplatz der CEAG.

Als nächsten Schritt wird mit Ralf Berlin ein Termin für das Sicherheitstraining abgestimmt. Dabei wird auch geklärt, wie viele Instruktoren man haben möchte. Es wird relativ preiswerter, wenn man statt einem Instruktor (max. 10 Teilnehmer) zwei nimmt (max. 18 Teilnehmer). Ralf schickt dann alle Unterlagen zu und auch eine Teilnehmerliste, die wegen der Versicherungen genau ausgefüllt werden muss. Ein Tipp: Wenn die eigene Gruppe nicht alle Plätze belegt hilft ein Inserat in die örtliche Tageszeitung. Die Lokalredaktionen berichten ganz gerne über Aktivitäten der lokalen



Vereine. Achtet aber unbedingt auf Vorkasse. Sonst kommt bei Regenwetter niemand.

Wir haben im Teilnehmerpreis auch gleich die Versorgung mit Getränken und Mittagessen (Grillen) eingerechnet. Das macht die Sache übersichtlicher und das Grillen vor Ort spart eine Menge Zeit, die man wieder dem Training



zukommen lassen kann. Außerdem ist es gemütlich. Um die eigene Gruppe finanziell

zu unterstützen kann man auch zwei separate Preise einführen: für Mitglieder und für Nichtmitglieder.



Zum Training muss eigentlich nicht viel gesagt werden. Die Instruktoren sind gut ausgebildet, wissen, wovon sie sprechen. Die Übungen überfordern niemanden. Bei zwei Instruktoren kann man auch leicht die Gruppeneinteilung der Fahrstärke nach teilen. Bisher hatten alle Teilnehmer viel Spaß dabei und auch nach dem 10. Training kam immer noch was rum.

Nähere Infos:

www.bvdm.de (Motorradtraining)
www.mig-soest.de

Claudia und Karsten

!! Biker wanted !!

An alle Biker und die, die es werden wollen,

wir, der **Bundesverband der Motorradfahrer e.V.** brauchen eure Unterstützung.

Als Bundesverband der Motorradfahrer e.V. setzen wir uns für die Interessen aller Biker ein. Unsere ehrenamtlichen Mitglieder vertreten die Meinungen der Motorradfahrer in vielen Gremien wie Verkehrssicherheit, Politik bis hin zur Fema (Federation of European motorcyclists) **Aktuelle Themen wie Streckensperrungen, Leitplankenschutz, Abgasverordnungen, Tageslicht für Pkw.... sind Schwerpunkte, für die wir uns stark machen.**

Fast jeder Biker kennt unser mega Event, das „**Elefantentreffen**“ das nunmehr seit über 45 Jahren vom BVDM veranstaltet wird, aber viel zu wenige kennen die wichtige und leider notwendige Verbandsarbeit, um die Interessen aller Biker zu vertreten.

Gemeinsam sind wir stark. Komm und unterstütze den BVDM, damit wir in Zukunft noch stärker unsere Interessen vertreten können

Tag des Motorradfahrers in Pforzheim

Strahlender Sonnenschein, ein einladender Rathausplatz mitten im Stadtkern von Pforzheim und zahlreiche Einkaufsummler waren ideale Voraussetzungen für den diesjährigen Tag des Motorradfahrers in Pforzheim. Dass letzten Endes auch zahlreiche Biker den Weg nach Pforzheim fanden, war einzig und allein dem Engagement des Veranstalters **MSC Bänke** zu verdanken. Neben einem Trial-Akroben und zahlreichen Firmen gaben sich auch ca. 30 Fahrer der (recht seltenen) Honda RC 30 die Ehre. Deren Maschinen waren teilweise derart originell umgestaltet und optimiert, dass die Honda NR, die sich unter die weitaus kostengünstigeren RC30-Modelle geschmuggelt hatte, erst auf den zweiten Blick auf sich aufmerksam machte. Dafür aber mit umso imposanterer Technik.

Für den BVDM hielten Joachim Weber (Regionalbüro Schwarzwald) und ich die Stellung und wir erlebten einen wirklich kurzweiligen Samstag. Interessante Gespräche mit Motorradfahrern, Fahrradfahrern, Passanten und Polizisten trugen sicherlich zum besseren Verständnis füreinander bei.

Erwähnenswert ist neben der wiederholten Auslösung einer Airbag-Weste durch die Polizei vor allem die vorzügliche Bewirtung durch die Mädels und Jungs vom Bänke, in deren Genuß regelmäßig auch Besucher anderer Veranstaltungen, wie z.B. des TÜV-Festivals in Pforzheim kommen. Der MSC Bänke existiert seit über zwanzig Jahren und beteiligt sich seit über zehn Jahren am Tag des Motorradfahrers. Besonders interessant an diesem Club finde ich die Interpretation des Themas Ju-

gendarbeit. Damit den Kleinen schon in früher Jugend die Freude am Motorradfahren vermittelt wird, wurden eigens drei Kindermotorräder angeschafft. Und natürlich darf auch das alljährliche Motorradtreffen nicht vergessen werden, das dieses Jahr vom 26. bis 28. September am Hohen-ecker Sportplatz (Huchenfelder Kurve) stattfindet. Neben den Livebands „Cover Up“, Dog Track“ und „Red Heat“ erwarten die Besucher noch zahlreiche weitere Attraktionen und das alles ohne Eintritt bezahlen zu müssen!

Mehr Infos gibt's bei <http://www.MSCBaenke.de> oder beim 1. Vorstand Uwe Kullmann, Tel. 07233/2179.

Christian Könitzer

☐ Mitgliedschaft ☐ Schnuppermitgliedschaft

Name/Vorname _____

Straße/Postfach _____

PLZ/Wohnort _____

Geb.-Datum _____ Ehepartner v. Mitglied ☐
 Motorradclub _____ BVDM-Verein ☐
 Ja / Nein ☐

mit meiner Unterschrift erkenne ich die Satzung des BVDM an

ORT/ _____ Datum / _____

Unterschrift* / _____

*Bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters

Einzugsermächtigung

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit Einverstanden, dass der BVDM e.V. den von mir laut Beschluss der Hauptversammlung zu zahlende Jahresbeitrag von meinem Konto mittels Einzugsbeleg abbuchen lässt.

Kontoinhaber _____

Konto Nr. _____

BLZ _____

Bank _____

Tel: _____ Fax: _____

E-Mail _____

ORT/ _____ Datum / _____

Unterschrift* / _____

*Bei Minderjährigen des gesetzlichen Vertreters

Mitgliedsnummer
(wird vom BVDM ausgefüllt)

Anmelden könnt Ihr euch auf unserer Homepage:

<http://www.bvdm.de>



Die Unersättlichen in der Eifel

in diesem Jahr bereits das zweite Elefantentreffen- Helfertreffen

Von dieser verschworenen Truppe wird man noch einiges hören: den mehr als 80 ehrenamtlichen Helfern des Elefantentreffens im Bayrischen Wald.

Denn mittlerweile hat diese in ganz Deutschland verteilt wohnende Truppe einen solchen Zusammenhalt gefunden, dass sie sich zweimal pro Jahr treffen möchten. Erst zum Matratzenlager - Treffen, einer rein privaten Initiative; dann auf Einladung des BVDM- Vorstandes auf dem Clubgelände des LV Rhein-Ruhr in der Eifel.



Angereist waren an die 60 Helfer und Begleiter. Zusammen mit den Besuchern des LV-Rhein-Ruhr-Eifeltreffens wandelten am Samstag 65 Erwachsene und 19 Kinder unter den Schattenspendenden Bäumen.



Wer meint, die weit Gereisten begnügten sich

mit Klöhn-schnack- weit gefehlt. Nach der Erbsensuppe am Mittag brachen 15 Mannschaften auf zur Juxrallye, die in einem Rundkurs um



die Hohe Acht führte (auf gelben, weißen und auch nicht eingezeichneten Straßen). Und wieder wurde der Kontrollposten von Ulrich Lipowski nicht von allen gefunden. Manche sahen seine Laverda, glaubten aber, er sei zum Austreten ins Gebüsch! Dabei saß er mit seiner Aufgabe -wie angekündigt- auf dem höchsten Punkt der Umgebung, einem Vulkankrater-im Schatten!

Letzter Kontrollpunkt war das neue „Classic-Race-Museum“ in Jammelshofen, in dem der ehemalige Kölner Rennfahrers Frithjof Erpelding viele rare Rennmaschinen ausstellt, z.B. die Yamaha von Yuigi Ui und die 350er Vierzylinder-Jawa von Bill Ivy von 1969.

Am Abend bei Schwenkbraten, Abschlusswettbewerb und Siegerehrung konnten wir unser nördlichstes Neumitglied im LV Rhein-Ruhr begrüßen: Jens Richter aus Heide in Holstein. Und er nimmt auch gleich an unserem Club-Wettbewerb „Badegewässer“ teil. Vielleicht war ihm nach diesem heißen Wochenende nach Abkühlung zumute?

Die kommt spätestens wieder im Februar- zum Elefanten-treffen, das ohne diese tollen Helfer nicht durchzuführen ist!

Bernd.Luchtenberg
(KuNi)



„Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand kritischer Streckenabschnitte für Motorradfahrer der Bundesanstalt für Straßenwesen“ (BAST)

Am 06. Juni traf sich der Betreuerkreis zum Forschungs projekt „Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand kritischer Streckenabschnitte für Motorradfahrer der BAST“ zu seiner vierten Projekt.

Für den BVDM nahm ich an dieser Sitzung teil. Ziel des Forschungsprojektes ist es, die kritischen Streckenabschnitte ausfindig zu machen und dort erforderliche Schutzmaßnahmen einzurichten, um mögliche Verletzungen oder gar Schlimmeres zu vermeiden.

Zurzeit befasst sich der Betreuerkreis noch mit der Analyse unfallhäufiger Strecken um Gemeinsamkeiten zu finden, welche beispielsweise auf den Straßenbau und entsprechende Mängel zurückzuführen sind. Da noch längst nicht alle Daten der betreffenden Strecken vorliegen und ausgewertet sind, kann über einen entsprechenden Zusammenhang zwischen Unfällen und Straßenbau noch keine konkrete Aussage gemacht werden. Daher wurde das Ende des Projektes vorerst um drei Monate (auf den 31.12.03) verschoben. Bis dahin sollen die erforderlichen Daten vorliegen und ausgewertet sein

Frank

Verkehrsunfälle, bei denen die Motorradfahrer an Stahlschutzplanken prallen, führen oftmals zu schwersten oder gar tödlichen Verletzungen. Im Rahmen eines Forschungsprojektes wurden verschiedene Schutzsysteme untersucht und getestet.

Problem

Beim Anprall von Motorradfahrern an Schutzplankepfosten besteht die Gefahr schwerster oder tödlicher Verletzungen. Um diese Gefahren zu verringern, wurden als technische Lösungen ein zweiter untergehängter Holm, Änderungen des Querschnittsprofils der Pfosten und ihre Ummantelung vorgeschlagen. Die Verwendung von Ummantelungen der Schutzplankepfosten kann allerdings nur als mittelfristige Lösung gesehen werden. Längerfristig sollen bei neuen Entwicklungen passiver Schutzeinrichtungen die Sicherheitsanforderungen anprallender Motorradfahrer von vornherein berücksichtigt werden. Bislang fehlten Untersu-

chungen zu der Frage, ob nachgiebige Systeme mit geschlossenen Flächen (wie z.B. Betonschutzwände) oder nachgiebige Systeme mit freiliegenden Aufständern die geringere Gefahr für anprallende Motorradfahrer darstellen. Insbesondere war zu klären, welche Formen und Konstruktionen von verschiedenen Schutzeinrichtungen unabhängig von ihrem Werkstoff zu besseren Ergebnissen führen.

Anprallversuche mit Motorrädern an passiven Schutzeinrichtungen, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 2003 (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe „Verkehrstechnik“, Heft V 90, September 2001)

Untersuchungsmethode

Nach einer Unfallanalyse über die Anprallsituation von Motorradfahrern im Hinblick auf die Anpralldynamik und das Verletzungsrisiko wurden sechs Anprallversuche mit Motorrädern an passiven Schutzeinrichtungen durchgeführt. Simuliert wurde der Anprall mit aufrecht fahrendem und mit auf der Seite rutschendem

Motorrad an die Schutzeinrichtung. Bei allen Versuchen kam jeweils ein Mittelklasse-Motorrad gleicher Bauart zum Einsatz. Am Dummy „Hybrid III, 50th percentile, male“ wurden die Belastungen an Kopf, Brust, Becken und beiden Oberschenkeln gemessen. Vier Anprallversuche erfolgten gegen konventionelle Schutzeinrichtungen aus Beton und Stahl. Dabei kam eine Betonschutzeinrichtung mit einseitigem New Jersey-Profil zum Einsatz. Als Stahlschutzsysteme wurden eine einfache Schutzplanke und eine einfache Distanzschutzplanke verwendet. Aufbauend auf den daraus gewonnenen Erkenntnissen wurde eine modifizierte Stahlschutzeinrichtung entworfen. Deren Basis bildet ein so genanntes „Schweizer Kastenprofil“. Ergänzend wurde ein Unterzug aus Stahlblech angebaut. Mit diesem modifizierten System wurden zwei weitere Versuche durchgeführt.

KuNi

Quelle: www.bast.de

Nachruf: Sepp Zeitler

(19.02.60 - 20.07.03)

Der KFZ-Meister und Inhaber der Firma INENSY aus Speinshart in der Oberpfalz erlag am 20. Juli 2003 den Folgen eines schweren Motorradunfalls.

Durch seinen Tod verliert die deutsche Zweirad-Szene einen begnadeten Tüftler, Visionär und Organisator, dessen Leidenschaft vor allem 50ccm-Mopeds und Mofas galt.

Vor 24 Jahren gründete Sepp Zeitler mit einigen Gleichgesinnten die WEEKEND WARRIORS, in deren Mitte er 15 Jahre später das erste 24-STUNDEN-MOFARENEN in Speinshart ins Leben rief, das bis heute alljährlich zahlreiche 50 ccm-Fans in die Oberpfalz zieht.



Seit 1992 befasste er sich mit dem Wasserstoff als Energieträger. Aus der mutigen Grundidee, mit dem umweltfreundlichen Wasserstoff ein Haus zu beheizen, entstand zehn Jahre später der weltweit erste wasserstoffgetriebene 2-Takt-Motoroller mit TÜV-Zulassung, der im April dieses Jahres auf der Hannover Messe Industrie erstmals der Weltöffentlichkeit vorgestellt wurde.

Als technische Basis diente ihm ein 50ccm großer Mopedmotor, dem er eine elektronisch gesteuerte Wasserstoff-Direkteinspritzung verpasste. Die Höchstgeschwindigkeit des AQWON genannten Gefährts liegt bei 50 km/h und die Leistung bei ungefähr 2,6 kW.

Das Revolutionäre an dieser Erfindung war jedoch weniger das Aggregat sondern vielmehr die Technik der Kraftstoffversorgung und -speicherung. Der Roller bezieht den Wasserstoff aus einem Niederdruck-Metallhydridtank mit 50 bar Betriebsdruck, der in Kooperation mit einem deutschen Unternehmen entwickelt wurde. Der Tank friert im Falle eines Unfalls an der beschädigten Stelle ein wodurch ein Brand oder eine Explosion vermieden wird. Er kann innerhalb von 3-4 Minuten völlig gefahrlos von jedermann betankt werden und reicht für ca. 100 km Fahrleistung. Nachgetankt wird aus einer Systemanlage, bestehend aus Druckbehältern und einem Wasserstoffgenerator mit dem per Solarenergie Wasserstoff produziert werden kann.

Sepp Zeitlers Forschungsarbeiten konzentrierten sich zuletzt auf die eigenständige Wasserstoffgewinnung, mit ersten Ergebnissen hatte der Tüftler gegen Ende dieses Jahres gerechnet. Seine Visionen gingen aber über den Bau eines Motors weit hinaus. Er war der Auffassung, ein Mensch, der ein Einfamilienhaus hat, sollte die Möglichkeit haben, seinen gesamten Energiehaushalt mit Wasserstoff selbst zu versorgen. Das Endziel der Entwicklung sollte die Selbstständigkeit im Bereich der Energieversorgung sein.

Doch damit nicht genug: Vor zwei Jahren gründete der Tausendsassa zwei weitere Vereine: Zunächst im Januar 2001 die IG MOFARENEN, die mit Ihrer Idee eines Mofarenens von Rom nach Speinshart – HANNIBAL CHALLENGE genannt – ebenfalls für Schlagzeilen sorgte. Im März desselben Jahres folgte dann der Verein KLEINER MANN. Dieser soll Erfindern eine Plattform zum Erfahrungsaustausch und noch vieles mehr bieten. Erst eine Woche vor dem tragischen Unfall nahmen die Mitglieder des Vereins ihr neues Clubheim in Augenschein.

Sepp Zeitler hinterlässt ein Lücke in unserer Szene, die so schnell wohl nicht zu füllen sein wird.

Christian Künitzer

Nachruf

Auf Wiedersehen Matti!

Jetzt sitze ich hier, eine Flasche Wein, ein Päckchen Zigaretten, im CD Player läuft Pink Floyd und ich muss Euch die Geschichte von Matti erzählen. Doch Matti liebte nicht Pink Floyd, Metallica oder ZZ Top, Matti liebte Marschmusik. Deutsche Marschmusik! Er liebte sie nicht nur, nein, er kannte auch sämtliche Texte und sang sie fröhlich mit.

Ihr wollt wissen, warum ich Euch diese Geschichte erzähle? Matti war Motorradgeschichte.

In den 60'ger und 70'ger Jahren räumte er so richtig ab. Gewann ein paar Mal die Schwarzpulver Rallye, war der erste Finne auf dem Elefantentreffen, war stets ein treuer Teilnehmer bei der Pfadfinder- Trophäe und er war auch ein guter Bekannter von Klacks Leverkus.

Er kannte tausende Gedichte. Tausende Lieder. So manch einer zog schnell den Kürzeren, wenn es darauf ankam in einem Wettstreit zu zeigen, dass man auch selbst ein paar Lieder kannte. Es wurde dann abwechselnd gesungen, doch schon nach kurzer Zeit sang nur noch einer. Ich habe das selbst mal erlebt, damals, als ich mit ihm in meinem alten Opel Corsa von Finnland übers Baltikum und Polen nach Ungarn fuhr.

Matti war von Beruf Lehrer. Deutschlehrer, um es genau zu sagen. Er führte in seiner Schule Motorradtechnik als Wahlfach ein und gründete einen Motorradclub an seiner Schule.

Matti war auch ein praktisch denkender Mensch. Als er z. B. an seinem Haus keinen Platz mehr hatte um neue Ersatzteile „einzulagern“, räumte er sie kurzer Hand in den Schutzbunker der Schule, denn es war ja eine friedliche Zeit und da braucht keiner einen Atomschutz-

bunker. Seine Schüler verdonnerte er zum Sortieren der Teile.

Ich muss vielleicht noch erwähnen, wo Matti die ganzen Teile her hatte. Tja, Matti fuhr Pannonia. Als dann Anfang der 70'ger Jahre die Produktion von Motorrädern bei Pannonia eingestellt wurde, kaufte Matti alles auf.

Als er dann im letzten Jahr vom Norden in den Süden Finnlands umgezogen ist, damit er und seine Frau näher bei den Kindern sind, mußte ein Sattelzug den ganzen „Kram und Murks“ transportieren. Doch das alleine hat noch nicht gereicht. Zusätzlich hat er einen Transporter gemietet. Der ist dann



noch einmal 30 bis 40 mal gefahren um die „Kleinteile“ ins neue Lagerhaus zu schaffen. Tja, Matti war ein Sammler! Übrigens, das neue Lagerhaus ist 3 stöckig!

Ihr meint ich übertreibe? Nein, ich rede hier von Matti und Matti war ein Original!

Dass Matti die meisten Teile selbst mit dem Motorrad geholt hat, war für ihn eine Frage der Ehre, denn Matti fuhr nicht gerne mit dem Wagen. Ich habe vor vier Jahren ein Bild von ihm und seiner jüngsten Tochter gesehen, da stand das junge Mädchen (sie war damals etwa 16 Jahre alt) neben seinem Motorradgespann und die

Viro!

Teile im Seitenwagen überragten ihren Kopf um etwa 30 - 50 cm. Ich fragte mich damals, sowie auch heute, wie man damit von Ungarn nach Finnland fahren konnte.

Matti hatte so ein großes Wissen über das Motorradfahren. Er arbeitete z.B. früher, als in Finnland noch Läufe zur Motorradwelt meisterschaft aus übertragen wurden, als Übersetzer beim finnischen Motorsport Verband. Er übersetzte den Fahrern der WM ihre Verträge. So z.B. auch für Augostini. Von dem habe ich auch ein Bild gesehen, als er mit Mattis Maschine über den Ring von Imatra heizte!

Aber Matti war auch ein sehr guter Motorradfahrer. Als ich im Mai in Finnland war, da waren wir ganz zu Anfang auf dem Pannoniatreffen. Von dort sind wir dann zu Mattis neuem Haus gefahren. Ich fuhr an der zweiten Stelle, genau hinter Mattis Pannonia. Jetzt muß man wissen, dass so eine Pannonia ja nicht besonders schnell ist und wir fuhren die ganze Zeit so etwa 70 - 80 km/h. Kilometerweit nur geradeaus. Dann kam eine Baustelle und ich wartete darauf, daß Matti bremst. Doch Matti bremst nicht, ich also hinter ihm her. Mit etwa 80 km/h in die Baustelle. Matti durchpflügte den etwa 10 cm tiefen Schotter wie eine Lok. Ich war aber mit meiner Q kurz vorm Entgleisen und musste ihn ohne Gegenwehr ziehen lassen. Keine Chance an ihm dran zu bleiben...

Matti ist am 14. Juli gestorben, etwa einen Monat vor seinem 71. Geburtstag.

Mit Tränen in den Augen

Matthias

MIT DEM MOTORRAD

Minotel Deutschland

eröffnet Ihnen die Möglichkeit Land & Leute – vor allem jedoch Straßen aller Art – einfach anders kennenzulernen.

Wir haben speziell für »Biker« Touren durch Nord-Mittel- und Süd-Deutschland 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.

durch Deutschland

Mein Hotel...



Internationaler
Verbund
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

**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.: 082 74/1895
Fax: 082 74/69985

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

MEINE ADRESSE:

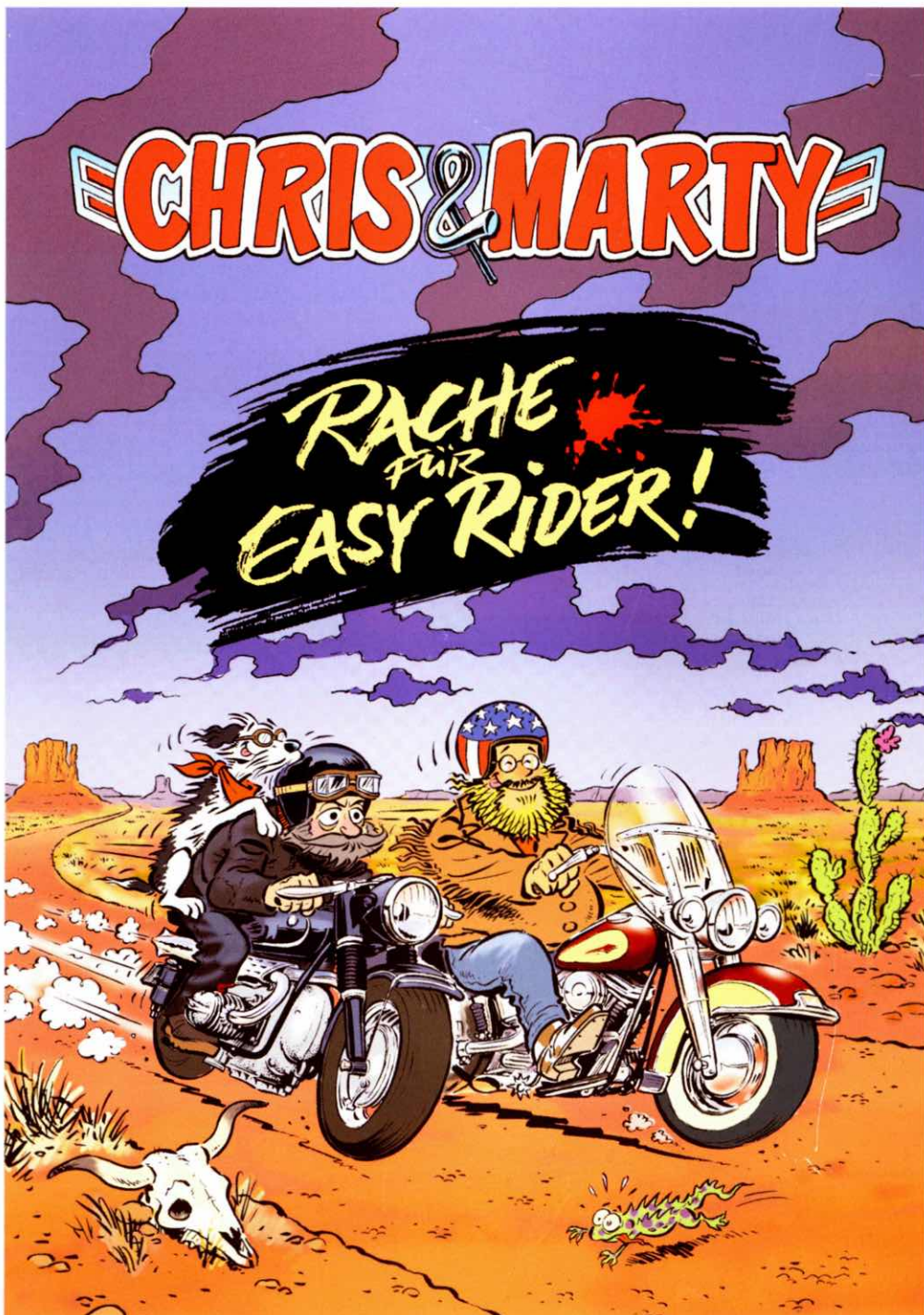
Vorname, Name
Straße
PLZ/Ort
Telefon

Mich interessiert besonders

☐ Versicherungs-Analyse
☐ Unfallversicherung
☐ Haftpflichtversicherung
☐ Wohngebäude-
versicherung
☐ Hausratversicherung

Bitte Coupon ausfüllen und an obengenannte Adresse einsenden.

Seit 16. August 2003 gibt es ihn – den ersten Chris&Marty Fancub
fancub@chris-marty.de



Seit Mitte Oktober 2003 ist der Comic „Chris&Marty –
Rache für Easy Rider“ im Buchhandel für 9 Euro erhältlich.