freebiker Gazette

Ausgabe 022 Januar - 2013

* **Reisebericht Frankreich (*Pfingst-Verlängerungs-Tour*)**
* **Die Geschichte einer Bonneville (*Umbaubericht*)**
* **Usersteckbrief - "Barrabass"**
* **Surftip - "Oldstyle"**
* **Termine**

© Redaktion - Freebiker www.freebiker.com

Letzte Ausgabe

Die Luft ist raus .....

Im Januar 2004 wurde die erste **freebiker-Gazette** ins Netz gestellt. Seit dieser Zeit wurden zusammen mit dieser Ausgabe **22** pdf´s als reguläre Ausgabe, sowie **2** pdf´s mit Sonderausgaben erstellt.

Das Layout der Gazette hat sich kontinuierlich weiterentwickelt.
Die Ausgaben wurden Druckerfreundlicher und Ladefreundlicher.

Selbst, als unser Comic - Lieferant "Chris & Marty" keine Cartoons mehr für uns hatte, versuchten wir die Lücke mit eigenem Machwerk zu füllen. An dieser Stelle noch unseren Dank an die Macher von "Chris & Marty", denn es ist nicht selbstverständlich, ein professionelles Produkt für eine hobbymäßig erstellte Zeitung zur Verfügung gestellt zu bekommen.

Doch nun ist die Luft raus!

Die Abstände zwischen den Ausgaben werden immer länger und der Zufluß der Artikel wird zäher.

Die Lieferanten der Artikel in dieser Ausgabe schließe ich bei dieser Aussage mal aus.

Trotzdem blieb ein Gespräch zwischen den beiden Menschen, welche die meiste redaktionelle Zeit in die Gazette investiert haben nicht aus.
Nach einem sehr langen Telefonat mit Fraro, in dem wir es uns nicht leicht gemacht haben, war das Fazit am Ende dennoch:

Dies ist die letzte Gazette

Die Arbeit an den entstandenen Ausgaben hat uns viel Spaß gemacht, aber die Erde dreht sich weiter und wir werden die gewonnene Zeit mit anderen Dingen füllen.

Allen Lesern der **freebiker-Gazette** wünschen wir eine schöne Zeit mit unserem aller Hobby, dem Motorrad fahren!

Fraro & Starbit

freebiker
www.freebiker.com
Gazette
Das Motorradforum für alle Biker

Ausgabe 001 Januar 2004

DIE GEWINNER STEHEN FEST !

In der Nacht vom 11.01.2004, auf den darauffolgenden Tag, endete der X-Mas Wettbewerb im Forum www.freebiker.com ! Die Entscheidung über die Gewinner in den beiden Kategorien wurden durch Userabstimmung ermittelt.

Gewinner der Kategorie *Bild* wurde xsheiko (siehe Bild rechts)

Der erste Preis in der Kategorie *Geschichte/Gedicht* ging an Balu

Beide Gewinner erhalten ein Erste-Hilfe-Set der Firma *www.motobike-systems.com*.

Balu erhält zusätzlich eines der heiß begehrten Freebiker-T-Shirt´s.
Seine Gewinnergeschichte könnt Ihr auf Seite zwei lesen.

Mitarbeiter gesucht

Sollte diese Erstausgabe unserer Freebiker-Zeitung Anklang finden, so steht einer Wiederholung nichts im Wege.

Wer als Redakteur und/oder Paparazzi mitarbeiten will, kann sich unter Redaktion@Freebiker.com melden.

Interesse besteht natürlich auch an einzelnen Erfahrungs- oder Reiseberichten, Fotostories, Bikerwitzen, Cartoons, oder .....

Ebenfalls nimmt diese Mailadresse Anregungen zu gewünschten Inhalten für diese Gazette an.

*Der Begriff Gazette leitet sich von der italienischen Gaze(t)ta ab, deren erste Vertreterin das 1536 erschienene Flugblatt "Gazetta di Venezia" war.

Freebiker Stammtisch Rhein/Main
immer oben bleiben.

Heftinhalt:
- Die Gewinner des Freebiker X-Mas Wettbewerbes
- Redakteure gesucht
- Einige Gewinnspielbeiträge
- ZwarteCross
- Benelli THT
- Surftip für´s Auge
- Hillbilly-Motors
- Wahre Gesehichte?
- Chris & Marty
- TV-Racing
- Freebikertermine
- Etwas Statistik

© Redaktion - Freebiker
Seite 1 von 12

freebiker
Gazette
Sonderausgabe 2 Dezember - 2007

freebiker auf der Fighterama (Nachlese)
Warlord I oder ich baue meinen ersten Fighter
Moto - GP - Tip 2007 (Nachlese)
Sterndeuter - Cartoon
Freebiker - Termine
Das Letzte

© Redaktion - Freebiker www.freebiker.com

freebiker Gazette

Die Geschichte einer Bonneville

(auseinander – und wieder zusammengebaut)
Von Ingolf Klammt – Warlordfighter

Ich hatte mich schon seit einiger Zeit mit dem Thema Flat-oder Dirttracker beschäftigt. Ich mochte die Optik und den Style .Das Ganze entsprang einer Rennserie in den USA, wo mit Zweizylindern eine Art Bahnsport (vergleichbar unseren Sandbahnrennen oder Supermoto) betrieben wird. Grundlage waren 750 ccm Harley (XR 750)Motoren oder 650 ccm Triumph Bonneville Motoren. Heute tummeln sich in dieser Rennserie auch andere Zweizylinder wie Ducati oder KTM. Da ich aber kein Harleyfahrer, sondern Triumphfahrer bin, kam natürlich nur eine Triumph Bonneville in Frage. Also Pläne gemacht, Material zusammengetragen und los ging es. Da ich nicht zum ersten Mal ein Motorrad um – oder aufgebaut habe, hatte ich bestimmte Vorstellungen vom Ablauf. Zuerst habe ich nach einem geeigneten Modell gesucht und letztes Jahr im November eine Triumph BonnevileT100 gekauft – im originalen Zustand.

Ich begann mit dem Zerlegen und dem Abbauen der in meinen Augen überflüssigen Teile. Nur der Rahmen mit Motor, die Schwinge, der Tank und die Seitendeckel blieben übrig.

Der Rest war für Ebay.

Das „Storz"heck, dass ich in dieser Version auf die Bonny oder Dirty montieren wollte, war zu schmal, da es im Original für eine Harley konzipiert war. Also Flex ausgepackt und das Teil erst mal in zwei Hälften geschnitten. Mit ein bisschen Pappe und Tape (die ich im übrigen Verlauf dieses Umbaus noch sehr zu schätzen lernte… nein, nicht die Flex, sondern die Pappe und das Tape), habe ich dann das Ganze wieder in eine Form gebracht, mit Matten und Kunstharz wieder aufgebaut und für die Bonny passend geschliffen und geschnitten.

Da das Heck kürzer ist als das originale Rahmenheck, musste nochmals die Flex ran.
Ich gebe zu, das Gefühl etwas bei einem Motorrad ab zu flexen, wiederstrebt mir zutiefst, aber manchmal muss ein Mann tun, was ein Mann eben tun muss. Da ich die Flex gerade in der Hand hatte, fielen dieser auch gleich die Soziusfußrastenhalter zum Opfer.

Genug der Flexerei - wenden wir uns jetzt der kreativen und ästhetischen Seite so eines Umbaus zu.

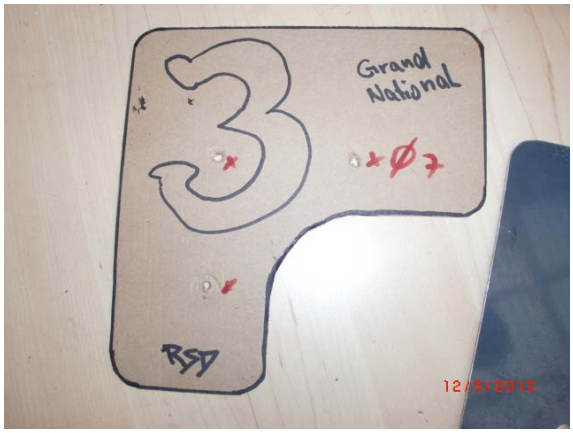
freebiker Gazette

Die Geschichte einer Bonneville

Der originale zöllige Lenker, in der Form eines Miniapehangers, wurde durch ein griffigeres und schöneres Exemplar von „Fehling" in der Farbe schwarz ersetzt.

Er gibt vor allem unter der schön gestalteten Lenkerklemmung aus Alu mit dem Triumphlogo eine gute Figur ab. Des weiteren wurden LSL Racinggriffe in schwarz aus Alu für Bremse- und Kupplung angebaut.

Die Deckel für Kupplung, Lima und Kettenritzel waren verchromt und der Ventildeckel war in einem optisch schmerzenden „silbergrau" gelackt. Ich bin der Meinung, ein freundliches schwarz, geht immer. Deshalb ab zum Lackierer damit. Ich hatte vorher das Gefühl, er kann mich leiden, aber nachdem er sich der „chromatisierten" Pest angenommen hatte, bin ich wohl auf seiner Liste der „Persona una non grata" auf den letzten Platz abgerutscht.



Durch das Anbringen einer Startnummerntafel, es ist ja schließlich ein Sportbike, wollte ich einen möglichst kleinen Hauptscheinwerfer (keinen Schrott mit Kerzenlicht á la 30/35 Watt und ohne Standlicht) mit Zulassung, integriertem Standlicht und mit einer vernünftigen Lichtquelle in H4 Form 55/60 Watt haben.

Als nächster Schritt stand die Unterbringung der gesammelten elektrischen Werke aus dem Hauptscheinwerfer in ein anderes Behältnis auf dem Programm.

Denkmaschine angeschmissen, Zeichnung gemacht und aus Metall einen Kasten mit Scheinwerfereinbuchtung und Aufnahme für die Startnummerntafel zusammen geschweißt und hinterher Kunststoff beschichtet. Der wurde dann mit Aluschellen an den Gabelstandrohren verschraubt.

Die neuen Stoßdämpfer mit separatem Ausgleichsbehälter von YSS wurden montiert und gleich noch die goldeloxierten Alufußrasten von LSL angeschraubt und wieder war ich einen Schritt weiter.

Ich habe das sehr unauffällige Rücklicht (LED) im Heck mit einer selbst angefertigten Halterung aus Alu angepasst, an die ich auch die Blinker(die wie immer Geschmackssache sind und bei deren Auswahl man viele Fehler begehen kann) montierte.

freebiker Gazette

Die Geschichte einer Bonneville

Für das Heck habe ich ein Abschlussblech, welches das Eindringen von Spritzwasser verhindern und gleichzeitig noch als Stützblech für das Heck fungieren sollte, angefertigt und angebracht.

Eine Halterung für den neuen kleinen Scheinwerfer habe ich angefertigt und danach den Scheinwerfer verschraubt und verkabelt.

Im Anschluss musste ich eine Halteplatte für den Motogadgettacho bauen, denn die beiden originalen Kochtöpfe (Tacho+ Drehzahlmesser) konnten auf keinen Fall bleiben. Die Front hätte dann ausgesehen, als wenn Leonardo da Vinci die Mona Lisa nackt gemalt hätte.

Nun ging es an den Auspuff, bei dessen Gestaltung ich nicht zu modern werden wollte, aber auch nicht zu 100% oldstyle. Somit versuchte ich eine VA Krümmeranlage 2 in 1 von Arrows mit einem selbstgeschweißten Zwischenrohr und einem Schalldämpfer mit EG ABE von Shark zu kombinieren. Alle Halter wurden wie sonst auch, erst als Schablone aus Pappe und dann aus VA selbst gefertigt.

Ich wendete mich dem vorderen Kotflügel zu, denn das Original hatte ich durch einen Kunststoffkotflügel in etwas sportlicherem Outfit ersetzt und brauchte jetzt eine neue Halterung, welche aus Metall angefertigt, geschweißt, gebohrt und dann lackiert wurde.

Dann montierte ich noch einen Scottoiler, denn ich habe diese Art der Kettenschmierung sehr zu schätzen gelernt und will nicht mehr darauf verzichten.

Da der Seitenständer für die originale Auspuffanlage einen sehr langen Trittsporn hatte , der jetzt nicht mehr benötigt wurde und viel zu weit nach außen stand , schnitt ich ihn mit der Flex ab und versah ihn mit Gewinde und schraubte eine kleine Billardkugel in Rot mit der passenden Nr. 3 darauf .

Originale Flattrackerfelgen 19 Zoll aus Aluminium im Kreuzspeichendesign sind erstens sehr teuer und zweitens fand ich 19 Zoll sehr unhandlich. Deshalb verbaute ich 17 Zoll Alufelgen im Sterndesign. Sie wurden schwarz lackiert und bekamen weiße Felgenrandaufkleber, um das sportliche Design zu untermalen.
Als Reifen kamen für mich nur Supermotoreifen in den Dimensionen 120/60/17 vorn und 160/60/17 hinten in Frage, da diese Art Reifen den originalen Flattrackerreifen am Nächsten sind.

Ich ersetzte das hintere Kettenritzel durch ein goldeloxiertes Aluritzel mit 43 Zähnen und verbaute einen Alukettenschutz der Fa. LSL in schwarz.

Um für eine gute Verbrennung zu sorgen, ersetzte ich den Luftfilter durch einen K&N Filter und die Bonni bekam neue Zündkerzen.

freebiker Gazette

Die Geschichte einer Bonneville

Der Umbau war nun sehr weit fortgeschritten und neigte sich langsam dem Ende entgegen.
Ich konnte es kaum noch abwarten, die Bonni zu starten und endlich loszufahren. Doch bis dahin, gab es noch die eine oder andere Kleinigkeit zu erledigen. Das Zündschloss wurde an die linke Rahmenseite verlegt, da es ja ursprünglich im Halter des originalen Scheinwerfers gesessen hatte.

Die vorderen Bremsklötze wurden erneuert und die original Hohlschrauben wurden durch rot eloxierte Aluhohlschrauben ersetzt.

Ich verkabelte den vorderen und hinteren Blinker (Shin Yo – Arizona) und das Rücklichts, das ich in passender Form im www. gefunden hatte.

Als wichtigster Schritt war die Farbgebung und Form des Dekors eine Abfolge von schlaflosen Nächten. Da fiel mir wie ein Gedankenblitz der „ Bell Helm" im RSD Design auf der diesjährigen Custombike vor die Füße. So sollte sie aussehen!!! Gleich Schablonen und Zeichnungen angefertigt und die Dekorkleber in Auftrag gegeben. Den Rest erledigt der Lackierer des Vertrauens.

Die Idee, mein Hinterteil auf Moosgummi zu platzieren, habe ich verworfen und ein Muster aus Pappe angefertigt und die Glasfasermatte und das Epoxidharz noch mal ausgepackt.
Mit viel Geduld und Staub beim Schleifen, wurde es eine supergeile Sitzschale mit eingearbeitetem Flachstahlstück, um diese auf dem Höcker einrasten zu lassen.
Der Sattler hat sie mit Polstererverbundschaumstoff + Plastikfolie beklebt und mit Leder bezogen und in einem Rautenmuster abgesteppt. Das Ergebnis finde ich einfach nur Klasse.

Das Rücklicht und die Blinker wurden noch an den lackierten Halter montiert und an das Motorrad angebaut.

Es kam der langersehnte Tag, an dem ich die lackierten Teile (Tank, Storzheck, Kotflügel, Seitendeckel und die Startnummerntafel), die ich nach dem Auftragen des Basislackes mit den Dekoraufklebern beklebt hatte, im Klarlacküberzogenem Finish in Empfang nehmen durfte.

Die Montage des lackierten Scheinwerferhalters + Scheinwerfer und die Blinker vorne erfolgte und der Motogadgettacho wurde auf den angefertigten und lackierten Halter geschraubt.
Die Verkabelung des Tachos bereitete mir noch einiges Kopfzerbrechen, wurde aber Schluss endlich gelöst.

Nachdem die lackierten Teile noch etwas ausgehärtet waren, konnte ich endlich zusammenbauen. Wie hatte ich diesen Moment herbeigesehnt. Teile dran, Sitzbank draufgeschraubt und erst einmal in Ruhe genießen und begutachten.

Die Geschichte einer Bonneville

Nach geschätzten 100 Bieren, 1000 Flüchen, 10000 Lächeln und vielen Stunden in der Werkstatt, war sie nun endlich fertig. Um es mit dem Lied der Band „Deichkind" zu sagen … - LEIDER GEIL!

Zum Schluss möchte ich mich bei meinen Helfern und Helferinnen bedanken. Vor allen anderen bedanke ich mich bei Jana, die nie etwas in Frage stellt oder sich negativ zu meinen Spinnereien äußert. Ich bin ihr immer für ihre Kritik und helfenden Gedanken dankbar. Ich liebe dich!

Nun in loser Folge …
Danke an Heiko S., Jürgen K., Oliver (Fry), Jörg (der Lackierer),
den Sattler, Sven (Duke) und zu guter Letzt den Bierbrauern, die bestrebt waren, mich nicht der Dehydrierung auszusetzen. Sollte ich jemanden vergessen haben, geschah das nicht weil ich ihn nicht leiden kann, sondern weil ich auch älter und vergesslicher werde.

PS: Wer mehr Bilder vom Umbau sehen möchte, der findet diese unter www.freebiker.com/FlatTrack .....

Steckbrief Barrabass

Hallo zusammen,
ich weiß zwar nicht, wer sich für meinen Steckbrief interessieren sollte (außer vielleicht die Polizei) aber man hat mich gebeten hier diese weiße Fläche zu füllen, und das mache ich jetzt.....

Geboren wurd ich im Sommer 1956 in Bindow (Krs. Königswusterhausen)

Mein Vater konnte sich mit den Behörden nicht so recht anfreunden und so wechselten wir 1958 (da konnte man mich noch tragen) auf die andere Seite Deutschlands.

Wir landeten im Rheinland, wo ich noch heute lebe.

Die Zeit verging, mit Schule, Ausbildung und anderem unnützen Zeug, wie im Fluge und endlich konnte meine Motorrad-Karriere beginnen.
1978 kaufte ich mir eine gebrauchte Honda 250T :

<=== guckst du hier

dieses "Kraftpaket" war mit seinen 17 PS hoffnungslos überfordert, und schaffte es kaum mein schon damals beachtliches Gewicht an Steigungen nach oben zu transportieren.

Auch war die Höchstgeschwindigkeit nicht gerade das, was ich mir so unter Motorradfahren vorstellte.

Aber das Teil war preiswert in Anschaffung und Unterhalt und hat mich ein Jahr lang brav überall hingetragen.

(solange es nicht steil bergauf ging)

deshalb schaute ich mich schonmal nach etwas mit mehr PS um.....

Im gleichen Jahr , also 1978, brachte Honda ein Motorrad auf den Markt, das die einen liebten, und die anderen als Güllepumpe verspotteten. (Güllepumpe = siehe Werner Comic)

Ein Motorrad, das polarisierte: 2 Zylinder V-Motor mit Wasserkühlung, Kardan und 50 PS.

Am 30.05.1979 (nach zähen Verhandlungen mit der Bank) konnte ich mein erstes nagelneues Motorrad , das ich „Stups“ taufte, abholen.
(und Sie ist noch heute in meinem Besitz)

Hier rechts ein Foto von 1980, auf dem Weg zur Isle of Man ==>

mehrmals wurde die
arme "Stups" umlackiert:
<=== 1983 oben: 1990

1982 heiratete ich meine Frau Sylvia und wir haben mit Stups viele tolle Urlaubsreisen u.a. zum Gardasee und ans Mittelmeer gemacht.

Nie hat Sie uns im Stich gelassen und uns jederzeit ans Ziel gebracht.

1985 kauften wir uns in Troisdorf ein kleines Haus mit großer Motorrad - Werkstatt, in dem wir noch heute leben.

Ich habe Stups bis 2004 regelmäßig gefahren und danach ein wenig vernachlässigt, weil ich mir andere Hondas kaufte.

Jetzt im Juli 2012 habe ich Sie "zur Pflege" an einen befreundeten Versicherungsmakler gegeben, der Sie in seiner Agentur im Schaufenster stehen hat.
Er kümmert sich jetzt um die Pflege und fährt damit am Wochenende ab und zu eine Tour.

<=== Stups im Juli 2012

Im Herbst 2004 ersteigerte ich mir eine „Silver Wing“ guckst du hier ==>
(Ebenfalls eine 500er Güllepumpe, die den Namen "Stacy" bekam.)

Zur gleichen Zeit landete ich über die "Güllepumpen - Seite" von Ringo (Silver Pumpe) bei den Freebikern.

Diese veranstalteten in 2005 das erste Pfingsttreffen, wo wir in Luxembourg die ersten Freebiker kennenlernten.

Die Silver Wing war allerdings nicht „mein Motorrad“ !
Ich eierte damit um die Kurven, das man Befürchten musste, das mich auch die Traktoren überholen würden.

Im Frühjahr 2006 sah ich zufälling bei E-Bay :

„Markus-Maria Profitlich“ (der Comedian) verkauft seine Goldwing !!

Eine schöne alte 1200er Baujahr 1984. Ich machte einen Termin zur Probefahrt mit dem Manager von Markus und war so begeistert, das ich das „Goldflügelchen“ am Ostersonntag 2006 ersteigerte.
Sie bekam den Namen "Stella" (= die Schöne)

Dank dem freundlichen Manager und einem funktionierenden Homebanking fuhr ich schon 3 Stunden nach Ende der Auktion mit der Goldwing nach Hause.

<=== hier ein Foto vom Pfingsttreffen 2006

aber auch diese "Liebe" hielt nicht allzu lange, denn ich sah auf den diversen Goldwingtreffen die schönen neuen Goldwings und da das Bessere der größte Feind des Guten ist machte ich mich auf die Suche nach einer 6 Zylinder Goldwing.

Im Internet fand ich das Objekt meiner Begierde. Eine rote 1500er mit 6 Zylindern und Rückwärtsgang.

Das Mopped stand in Rastatt und ich vereinbarte mit dem Verkäufer einén Probefahrt Termin auf der Burg Landeck, wo wir während des FB – Pfingsttreffens 2007 Mittagspause machten.
Hier das 1.Foto kurz vor der Probefahrt (mit Öli & Sylvia) ===>

Nach der Probefahrt war ich so begeistert das ich, nur Augen für das neue Mopped, vom Parkplatz aus in die falsche Richtung lief und so für den Rest des Treffens den Namen:
"Barrabass, der die Burg net find" bekam.

Mit der "roten Lady", die ich "Stina" taufte fuhr ich in den folgenden 3 Jahren viele tausend geile Kilometer.

In den Dolomiten war mein Topcase ein begehrtes Fotomotiv:

Nach einem Unfall im strömenden Regen, der mich auf die Intensivstation katapultierte, wollte ich ein ABS Modell haben.

Nach längerem suchen und zähen Finanzierungsverhandlungen mit meiner Gattin kaufte ich eine nagelneue 1800er Goldwing

Mit Hilfe eine Bekannten, der Präsident vom Goldwing-Club-Polen ist, fand ich die passende Maschine bei einem Honda-Händler in Bielsco-Biala.

Eine neue 1800er mit Navi und Airbag (118 PS)

Im April 2010 konnte ich die Maschine, die den Namen "Stanley" (hurra ein Junge) bekam, in Polen abholen.

Nach einigen "Verschönerungs - Arbeiten" sieht Sie heute so aus ====>

endlich hatte ich das Motorrad, das zu mir passte !

Noch nie war ich so schnell wie mit diesem "roten Intercity"
Die wollte ich nie mehr hergeben.....

.....allerdings machte mir mein linkes Bein einen Strich durch die Rechnung.

Das Fahren mit diesem Motorrad ist ja ganz easy, aber das Rangieren wenn man nicht 100%ig Gesund ist wurde zum Problem.

Nachdem ich im Herbst 2011 die neue VFR1200 DSG gefahren hatte, habe ich mir die PanEuropean bestellt, die im Herbst 2013 ebenfals mit DSG auf den Markt kommen wird. Und wieder kam es anders als ich dachte.

Als meine Wing im Juni 2012 zur Inspektion war, durfte ich den neuen Crosstourer DSG fahren.

Ich war so begeistert, das ich die Maschine sofort kaufte.
3 Zentner weniger an Gewicht lassen sich erheblich einfacher rangieren.
Dazu kommt das geniale DSG, mit dem man auch noch im Automatik Modus noch sehr flott unterwegs sein kann.

Ende August konnte ich Sie endlich abholen. (siehe oben)

Ich wollte eigentlich in drei Tage, die 1000 km bis zur ersten Inspektion runterspulen, und dann in Urlaub fahren.

Nach den 3 Tagen war mir klar, das dies nicht "Mein" Mopped ist.

Im Laden stand eine Pan, die nur 3600 km gekaufen hatte: guckstdu ===>

Spontan tauschte ich die Moppeds, und fuhr mit der Pan zum Jubitreffen.

Was dann im Hernst 2013 passieren wird, wenn die neue Pan mit DSG ausgeliefert wird ?

Wer weiß schon was die Zukunft uns bringt ?
Ich halte es da mit dem „Kaiser“ : „ Schau´n mer mal !“

So das war ein kleiner Rückblick auf die 56 Jahre, die ich bis heute auf diesem Planeten verbringen durfte.

Was besonders auffällt ist, glaube ich, meine Markentreue !

Ich hatte noch nie ein anderes Motorrad als eine Honda !

und ich war noch nie mit einer anderen Frau verheiratet als mit Sylvia !

das wird sich wohl auch in den nächsten Jahren nicht ändern !

falls jemand noch nicht genug hat von uns, der kann sich gerne auf www.barrabass.de weitere Urlaubsbilder und Tourenberichte ansehen.

auch sind dort alle Freebiker-Treffen, auf denen ich war zu sehen.

Man sieht sich.....

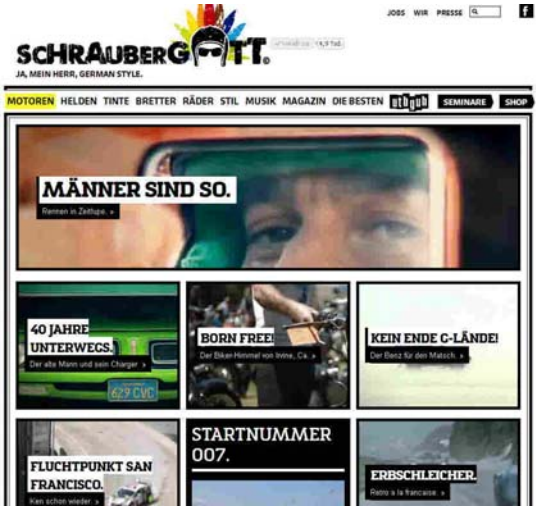
Surftip - "Retro"

... "Oldstyle", "Zeitlos", ... wie auch immer!

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass klassische Formen oder zeitlose Themen immer wieder die Aufmerksamkeit der Menschen erregen.
Dies auch nicht nur bei alten Säcken, die in ihrer Jugend mit feuchten Augen vor den Boliden der jetzt "Guten alten Zeit" gestanden haben, sondern auch bei jüngeren Bewunderern.
Klar also, dass es im WEB so einiges zu finden gibt.

Hier nur ein paar Fundstücke aus dem World Wide Web:

1. Schraubergott (Deutsch)



OK, der Focus dieser Seite liegt auf dem Klischee "Was Männer mögen".
Aber wohl gerade deshalb tauchen dort immer wieder Bilder und Filmchen von Motorrädern auf.
Getreu dem Motto "JA, MEIN HERR, GERMAN STYLE" ,
wird doch jeder Beitrag mit entsprechenden Kommentaren gewürzt.
Und Beiträge gibt es jeden Tag mehr als nur einen!

www.Schraubergott.de

2. Silodrome (engl.)

Ein Füllhorn an Infos über Klassiker aller Art.
Die Bilder aus den vergangenen Tagen bergen Suchtgefahr.
Man könnte sich stundenlang durch die WEB-Seite klicken.
Für die Fans der Caferacer gibt es sogar eine eigene Rubrik.
Ein Mix aus "Oldstyle" und "Retro" vom Feinsten!

www.Silodrome.com

Freebiker–Pfingsttreffen-Verlängerungstour

Den Freebiker als solchen zieht es ab und zu hinaus um auf einer Tour einen Rest von Freiheit zu erleben und um ab und an auch gemeinsam mit Gleichgesinnten an einem Lagerfeuer zu sitzen. Die Freebiker-Treffen sind dazu immer eine willkommene Gelegenheit. Wem das nicht genügt, der muss sich nach Verlängerungsmöglichkeiten umsehen. Und so entstand bereits in der kalten Jahreszeit die Idee zu dieser Freebiker-Pfingsttreffen-Verlängerungstour.

Montag, 28.05.2012
Nachdem wir vom 25.05. – 28.05. die Zeit mit unseren Freunden beim Freebiker-Pfingststreffen in den Ardennen genossen haben, geht es nun los – wir starten Richtung Südfrankreich.

Gegen 11 Uhr starten wir die Maschinen. Die Familie der Yamahafreaks ist noch zur Verabschiedung gekommen und winkt zusammen mit einigen Freebikern den drei Urlaubern nach.

Was heute noch vor uns liegt ist nicht wirklich spannend: 760 km Autobahn bzw. Schnellstraße müssen bewältigt werden. Es geht immer Richtung Süden bis kurz hinter Lyon. Aber auch das schaffen wir. Gegen 21.30 Uhr erreichen den Campingplatz Le Daxia.

Orientierungsversuche…

Wir müssen im Schnellgang durch die Anmeldung, damit die Pizzeria uns nicht vor der Nase zu macht. Müde und hungrig schaffen wir es gerade noch die Bestellung aufzugeben. Nachdem wir unsere Pizza mitsamt einem Schlaftrunk genossen haben, bauen wir gegen Mitternacht unsere Zelte auf. Wer hat schon mal bei Nacht ein Zelt aufgebaut? Ist gar nicht so einfach.

Guten Appetit

Puh – sind wir müde – aber auch glücklich, dass wir es geschafft haben. Seealpen – wir kommen.
760 km in 10,5,Stunden

Dienstag 29.05.2012

Unser Tagesziel - Ankunft in Castellane! Doch zunächst heißt es Zelt abbauen, Tanken beim Supermarkt, Verpflegung einkaufen. So beginnt der Tag für die drei Freebiker hier im Süden Frankreichs. Eine erste Stärkung gibt es in einer Bar irgendwo unterwegs, dann nehmen wir noch einmal die A7 bis zur Ausfahrt Nr. 16.

Nun endlich nehmen wir so richtig National- und Departementstraßen unter die Räder. Und das soll nach Friedrichs Plan die nächsten 2000 km so bleiben! Unsere ersten Pässe, Col de Chaudiere (1047 m), Col de Muse und Col la Sausse (791 m) nutzen wir zum Einrollen. Unterwegs finden wir auch einen schönen Picknickplatz, der uns die verdiente Pause genießen lässt.

Den nächsten Café au lait genehmigen wir uns schon kurze Zeit später auf der Promenade von Malaucène. Ein Routentipp aus früheren Tagen beschert uns eine geniale Anfahrtsroute zum Mont Ventoux (1912 m), dem heiligen Berg der Kelten, mitten in der Provence. Hier werden wir endgültig für die lange Autobahnfahrt entschädigt. Viele Kurven und noch mehr Panorama – warum wollen wir eigentlich immer nach Südtirol? Hier ist es richtig schön!

Nach dem Gipfelfoto wenden wir, fahren einige km zurück und nehmen den Weg durch das Hinterland Richtung Süden. Roussillon, bekannt durch die ockerhaltige Erde, welche früher zum Färben verwendet wurde liegt an dieser Route. Ein kurzer Fotostopp, dann weiter Richtung Osten, dem Grand Canyon du Verdon entgegen.

Reinster Fahrgenuss erwartet uns hier. Die Kurven fließen nur so dahin und man kommt aus dem Staunen nicht mehr raus. Irgendwo unterwegs werden die Straßen nass, immer wieder Sand auf der Straße… hier muss es vor kurzem ordentlich geregnet haben! Wir reduzieren unsere Geschwindigkeit und nehmen den kürzesten Weg über Moustiers und den Col d' Ayen nach Castellane.

Im Hintergrund… der Mont Ventoux

Eigentlich wollten wir unterwegs noch einkaufen gehen, aber Riez hat die Bürgersteige schon hochgeklappt und der örtliche Intermarché hat bei unserer Ankunft bereits seit 15 Minuten geschlossen.
Gegen 21 Uhr erreichen wir den Campingplatz in Castellane. Hier mieten wir uns für 3 Tage eine Hütte - so können wir mit leichtem Gepäck unsere weiteren Touren planen. Abendessen gibt es im Platz eigenen Restaurant.
450 km in 13 Stunden

Abendstimmung am Lac de Ste. Croix

Mittwoch, 30.05.2012
Vorweg… Dies soll der Tag der Schluchten und der kleinen Pässe werden.
Erst Einkaufen in Castellane, dann starten wir Richtung Norden. Vorbei am Lac de Castillon geht es über den Col de Toutes Aures (1120 m) und durch Annot direkt in die Gorges de Dalius. Rotes Gestein, überhängende Felsen, Kurven ohne Ende. Über den Col de Valberg (1673 m) führt unser Weg erst nach Osten, dann wieder nach Süden. Auf kleinen und kleinsten Sträßchen ziehen wir eine Schleife, um den südlichen Einstieg in die nächste Schlucht, die Gorges sublimes du Cians zu erreichen.

Vorbei am Lac de Castillon

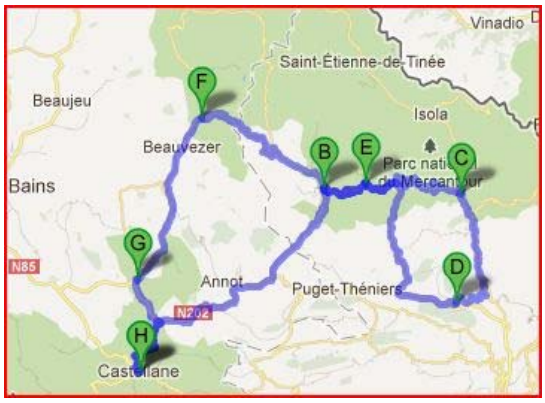
Eigentlich sollten wir bald tanken, aber alles was wir sehen... dauerhaft geschlossen. Nicht ganz pünktlich zur Mittagszeit, aber immerhin... an einer schönen Stelle in der Schlucht genehmigen wir uns das tägliche Picknick. Gestärkt geht's hinauf zum Col de Valsberg und wieder einmal einige Kehren hinunter nach Guillaumes - so langsam wird es wirklich Zeit zu Tanken. Wir werden auch fündig, die 1,829 € je Liter bezahlen wir aber nur sehr widerwillig. Die Bar gleich nebenan bietet Gelegenheit den Ärger über den Preis bei einem Café au lait hinunter zu spülen.

Ein Gewitter zieht auf - es scharen sich immer mehr Menschen unter unsere Markise. Ein paar Tropfen kommen runter - mehr nicht, deshalb beschließen wir weiter zu fahren. Die Route führt uns über den schmalen Col de Champs (2045 m), im Anstieg ein Traumbelag, schöne Kehren, gut einsehbare Kurven. Bikerherz was willst Du mehr!

Oben angekommen wechseln das Département und damit sofort der Fahrbahnzustand. Dürftig von Murenabgängen befreit ist die Strecke im oberen Bereich zwar befahrbar aber mit Vorsicht zu genießen. Im Tal bei Colmars angekommen folgen wir der Straße nach Süden bis zu unserem Ausgangsort Castellane.

So langsam regt sich der Hunger, Einkaufen ist wieder angesagt. An diesem Abend gibt es Spaghetti Bolognese und einen leckeren Salat von unserem heutigen Chefkoch Wolfgang. Ein Glas (oder auch zwei) Côtes du Rhône geben uns die nötige Bettschwere.
300km in 12 Stunden

Im Laufe des Abends kommt die Idee „Schottland 2014“ auf den Tisch – ob das wohl was wäre? Nach den Erfahrungen auf der Nordkaptour wäre das doch ein schönes neues Projekt…



Tag der Schluchten und der kleinen Pässe

Donnerstag, 31.05.2012
Die Foto- und Relax-Tour
Der Grand Canyon du Verdon hatte es uns bereits bei der Anreise angetan. Heute führt uns die D952 zunächst einige km fast auf Flusshöhe entlang des Verdon, doch schon bald geht es bergauf. Wir nutzen die ruhige Zeit früh morgens - so können wir an jeder beliebigen Stelle anhalten und fotografieren. Das tun wir auch ausgiebig, denn es ist schon bald Mittag bis wir in Moustiers Sainte Marie einrollen.

Die Verdonschlucht, französisch Gorges du Verdon, umgangssprachlich auch Grand Canyon du Verdon, ist eine Schlucht in der französischen Provence, Département Alpes-de-Haute-Provence. Sie beginnt flussabwärts nach der Stadt Castellane und endet nahe Moustiers-Sainte-Marie im Stausee Lac de Sainte-Croix. Durch den etwa 21 km langen und bis zu 700 Meter tiefen Canyon fließt der türkisfarbene Fluss Verdon. Die Gorges du Verdon sind neben der Tara-Schlucht einer der größten Canyons Europas und Hauptbestandteil des nach ihm benannten Regionalen Naturparks Verdon. (Wikipedia)

Es gibt so viele Fotomotive… wir nehmen uns immer wieder vor, am nächsten Ausblickspunkt vorbeizufahren, aber der gute Vorsatz hält nur drei Kurven – dann halten wir doch wieder an. Das kann man nicht richtig beschreiben – das muss man erleben.

Moustiers Sainte Marie, ein kleines Bergdorf, liegt unweit von Lac de Ste. Croix und Grand-Canyon-du-Verdon im Arrondissement Digne-les-Bains im Département Alpes-de-Haute-Provence der Region Provence-Alpes-Côte d'Azur in Südfrankreich.
Teilweise eng an die Felsen gebaut, befindet sich der Ort in hervorragender Panoramalage. Die engen, steilen Gassen des Ortes sind tagsüber von zahlreichen Touristen bevölkert. Wer die typischen Provence-Souvenirs sucht, der ist hier genau richtig. Hübsche Restaurants und Cafés laden zum Verweilen ein.
Eine kleine Kapelle thront oberhalb des Ortes. Zu erreichen ist diese über einen sich steil hinauf windenden Weg mit recht rutschigem Belag. (http://www.languedoc-online.de)

Gorges du Verdon, mal am Fluss entlang

Gorges du Verdon, mal 700 m darüber

Was für eine Aussicht!

Für die 70 km Kurven haben wir wohl den ganzen Vormittag gebraucht ;-). Wir erkunden den Ort Moustiers Sainte Marie zu Fuß. Den Aufstieg zur Kapelle haben wir uns übrigens erspart. Stattdessen genießen wir vor einem kleinen Salon de Thé die Aussicht und den obligatorischen Café au Lait mit Croissants. Diese Kombination haben wir inzwischen gänzlich in das tägliche Ernährungsprogramm integriert.

Gestärkt nehmen wir jetzt die nächste Herausforderung gerne an. Vorbei am Lac de Ste. Croix führt die Straße wieder hinauf zur Corniche Sublime. Wenigstens sind wir vorbereitet - ein Schild warnt vor 20km kurvenreicher Strecke. Und das Schild hat seine Berechtigung!

Irgendwie fahren wir uns schwindelig, sehen wir doch auf den Schildern nun schon fliegende Kühe. Oder waren es Schafe?

Na ja, eigentlich wollte Friedrich an diesem Tag noch einen Abstecher ans Mittelmeer machen, aber das wird wohl nichts. Er hat nicht mit Alex und ihrer Digicam gerechnet. Außerdem läuft die FJR nun schon einige Zeit auf Reserve, wir müssen tanken und irgendwie könnten wir auch noch mal was essen - so ein Poulet rôti wäre jetzt genau das Richtige! Tanken sollte man hier rechtzeitig, denn viele kleine Tankstellen in der Provence haben endgültig geschlossen und Supermärkte mit Tankstellen gibt es nicht in jedem kleinen Ort. Auch die Läden und Supermärkte halten teilweise noch die früher gewohnte Mittagsruhe. So warten wir in Draguignan in einer Bar geduldig bis 15 Uhr und genießen dann das schon erkaltete Stück Poulet zusammen mit einem Baguette.

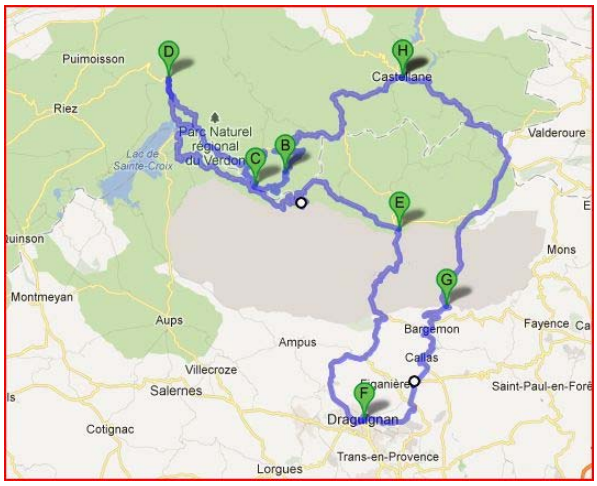
Der Rückweg ist durch die Verkürzung entsprechend schnell erledigt und führt uns über Col du Bel-Homme (915 m) und Col de Luens (1050 m) zügig zurück nach Castellane.

Gorges du Verdon, Blick auf den Lac de Ste. Croix

Moustiers Saite Marie

Träum ich oder was ist das?

Dafür bleibt uns Zeit für einen Abendspaziergang nach Castellane. Friedrichs geschätzter 1 km ist doch sehr knapp geschätzt – aber ein kühles Erdinger entschädigt uns für den Fußmarsch. Abends gibt es Chilli con Carne, dieses Mal von Chefkoch Friedrich.
230 km in 9,5 Stunden



Rund um den Grand Canyon du Verdon

Freitag, 01.06.2012
Früh aufstehen ist heute die Devise, dazu frühes Frühstück, einpacken, reinigen, Hüttenübergabe. Wir nehmen Abschied von unserer Bleibe, hier in Castellane, und verlassen die Stadt über die Route Napoléon Richtung Südosten, der Sonne entgegen. Nur wenige km, schon geht es links ab auf die D2 Richtung Col de Vence (950 m). Das Wetter trübt sich allerdings ein und die bisher gute Fernsicht ist dahin!

Die Aussichtsroute hoch über dem Mittelmeer bietet keine Aussicht. Die Route wird kurzerhand geändert und wir rollen über die Dosenbahn Richtung der italienischen Grenze.

Die Mautabschnitte zwischen Nizza und Monaco bezahlt man einzeln – mal 40 Cent, mal 80 Cent, mal 2,20 EUR und immer mit Münzen. Und es kommt wie es kommen musste – irgendwann hat Wolfgang keine Münzen mehr (er muss ja immer für zwei zahlen ☺) und wir stehen in einer langen Schlange und kommen nicht raus. Vor uns die Schranke, hinter uns viele ungeduldige Autofahrer die weiter wollen. Aber Hilfe naht – zwei nette Franzosen helfen uns aus der Misere raus, indem sie uns unseren Schein wechseln und so können auch wir die Schranke passieren.

Morgens abwärts, dem Mittelmeer entgegen

Kurz vor der italienischen Grenze quälen wir uns durch den Stadtverkehr von Menton zur Küste – Stopp and Go bis wir tatsächlich am Meer ankommen. Hier gibt es einen verdienten Cappuccino an der Strandpromenade. Nach diesem Stopp in Menton nehmen wir nun die Route des Grandes Alpes von Süd nach Nord unter die Räder.

Sie haben ihr Ziel erreicht…

Friedrichs Traumpass, den Col de Turini nehmen wir als Aufwärmtraining. Auf der Talabfahrt nehmen wir uns Zeit für das obligatorische Picknick, genießen die Aussicht und lauschen den Klängen der bergwärts fahrenden, italienischen und deutschen Zweizylinder.

Mittags am Col de Turini

Die originale Routenführung der Route des Grandes Alpes variieren wir leicht, wir nehmen den Weg durch die Gorges de Valabres, schließlich wollen wir uns heute quasi zum Hauptgang den Col de la Bonette einverleiben. Der Pass (2715 m) ist offen, nur die letzten Höhenmeter über die Cime de la Bonette (mit 2802 m) werden uns verwehrt - FERME!

Es läuft richtig gut heute, deshalb nehmen wir gleich noch den Col de Vars (2109 m) mit. Erst in Guillestre „stranden“ wir an diesem schönen Abend auf dem örtlichen Camping Municipal.

Es ist angenehm mild an diesem Abend auf 950m Höhe. Also wieder Zelte aufbauen und dieses Mal die Kochausrüstung auspacken. Heute Abend ist Selbstverpflegung angesagt. Bei Suppe, Cassoulet und den Resten des Côtes du Rhône bricht die Nacht über uns herein.
350 km in 9,5 Stunden

Nachmittags am Col de la Bonette

Abends am Col de Vars

Die Route des Grandes Alpes ist einer der berühmten französischen Wege durch die Alpen zum Mittelmeer. Sie führt von Thonon-les-Bains am Genfersee nach Menton an der Côte d'Azur und überquert 17 Alpenpässe (6 davon über 2000 m), darunter den Col de l'Iseran, den mit 2770 m höchsten Straßenpass der Alpen. Die Route überwindet auf ca. 700 km Länge einen Höhenunterschied von insgesamt 15 700 m. Die 1913 für die ersten fünf Teiletappen eröffnete Strecke setzt sich heute aus 600 km Departementstraßen und 68 km Nationalstraßen zusammen. Mehrere Teilstücke bilden Etappen der Tour de France. In Sichtweite der Route befinden sich eine Reihe von ehemaliger Militäranlagen, die zwischen dem 17. (Vauban) und 20. (Maginot-Linie) Jahrhundert erbaut wurden. Eine Auswahl: Ouvrage de la Platte (Fort 2000), Barrière de l'Esseillon, Briançon, Redoute de Berwick, Fort de Tournoux, Petit ouvrage de Fressinea und Ouvrage du Castillon.
Der Verlauf der Route ist (teils etwas spärlich) ausgeschildert und in vielen Straßenkarten eingezeichnet. Die Route des Grandes Alpes ist durchgängig von Juni bis zum 15. Oktober befahrbar. (Wikipedia)

Folgende Passhöhen werden im Verlauf der Route des Grandes Alpes erreicht:
Col des Gets (1163 m) ---
Col de la Colombière (1613 m) ---
Col des Aravis (1487 m) ---
Col des Saisies (1650 m) am 03.06.2012
Cormet de Roselend (1967 m) am 02.06.2012
Col de l'Iseran (2770 m) – noch gesperrt ☹
Col du Télégraphe (1566 m) am 02.06.2012
Col du Galibier (2645 m) am 02.06.2012
Col du Lautaret (2058 m)am 02.06.2012
Col d'Izoard (2360 m) am 02.06.2012
Col de Vars (2109 m) am 01.06.2012
Col de la Cayolle (2326 m) ---
Col de Valberg (1673 m) am Mi. 30.06.2012
Col de la Couillole (1678 m) am Mi. 30.06.2012
Col Saint-Martin (1500 m) am 01.06.2012
Col de Turini (1607 m) am 01.06.2012
Col de Castillon (706 m) am 01.06.2012

Samstag, 02.06.2012

Wir sind mutig geworden - heute nehmen wir den ersten Pass bereits auf nüchternen Magen. Den Col d'Izoard (2360 m) haben wir so früh am Morgen quasi für uns alleine. Lediglich einige Alphornbläser bauen kurz vor der Passhöhe ihre Instrumente zusammen. Wenig später können wir sie aus der Ferne noch hören.

Die Strecke hinunter nach Briançon gestaltet sich abwechslungs- und kurvenreich. Das Städtchen bietet uns beste Voraussetzungen für ein entspanntes Frühstück – und das lassen wir uns nicht entgehen! Die anschließende Anfahrt zum Col du Lautaret (2058 m) geht so flüssig voran, um ein Haar hätte Friedrich den Abzweig zum Col du Galibier verpasst…

Es ist nun schon bald Mittag, die Straße hinauf zum Pass müssen wir uns deshalb mit einigen Cabriofahrern und einer beachtlichen Anzahl Radfahrern teilen.

Am Pass angekommen, „dürfen" wir auch hier die Abkürzung durch den Tunnel nehmen, das letzte Straßenstück über den Pass ist noch gesperrt. Auf der Nordseite ist der Grund für die Sperrung dann offensichtlich - Meterhohe Schneewände!

Der Col de Télégraphe (1566 m) ist von der Südseite ganz und gar unspektakulär, auf der Nordseite geht es dafür in schönen Serpentinen abwärts. Es folgt eine Schrecksekunde – bei den ganzen Warnschildern haben wir wohl eins übersehen – Rollsplitt auf der Straße. Das hätte ganz schön ins Auge gehen können – aber zum Glück war die Aussicht gerade so schön, sodass wir nicht so schnell unterwegs waren um zu schauen.

Abzweig zum Col du Galibier

Respekt … vor dem was die sich da antun

Schneereste am Galibier

Im Tal angekommen geht es nun Arc aufwärts dem letzten der vier hohen Pässe, dem Col de l' Iseran, entgegen. Kurz vor Modane noch ein Tank- und Einkaufsstopp, dann rollen wir über die Panoramastrecke Richtung Aussois. Im Schatten einiger Bäume finden wir ein schönes Plätzchen für eine letzte Stärkung vor dem Pass.

Hier wird die Idee geboren, diese Tour zu wiederholen, sobald Yamahafreak Junior selber fahren kann. Es ist die perfekte Übung und dazu noch sehr interessant mit den verschiedenen Forts, die man teilweise auch Besichtigen kann, wozu uns dieses Mal leider die Zeit fehlt.

In Lanslebourg, gleich nach dem Abzweig zum Col du Mont-Cenis erleben wir eine weitere Schreck-sekunde - der Pass ist noch gesperrt.

Was nun - warten bis das Räumkommando den Pass freigibt? Scheidet aus, wir werden am Sonntag zuhause erwartet.
Der Umweg über den Col du Mont-Cenis und Italien - zu viele zusätzliche km.
Also die ganze Strecke Arc abwärts zurück und über den Col de la Madeleine nach Norden, immerhin 120 zusätzliche km.

Das lockere Dahinrollen hat deshalb vorerst ein Ende, jetzt brauchen wir erst mal km. Bei La Chambre beginnt dann mal wieder eine Rollsplittetappe. Etwa die Hälfte der Strecke bis zum Pass ist frisch mit Rollsplitt belegt. So wird für uns der Col de la Madeleine zum Col de Rollsplitt. Die Pause am Pass haben wir uns damit redlich verdient!

Erst noch den kleinen Hunger und Durst stillen

Fort Marie – Thérèse

Verdiente Pause am Col de la Madeleine

Die Abfahrt ist schnell geschafft und bis Bourg St. Maurice kommen wir flott voran. Nun sind wir wieder auf der Route des Grandes Alpes!

Friedrich erlaubt sich einen letzten „Boxenstop“ beim örtlichen „Super U“ um noch einige Köstlichkeiten der Region einzukaufen. Dann geht es hinauf zum Cormet de Roseland. Diese Strecke im Abendlicht ist für Friedrich immer ein besonderer Genuss! Mit etwas Glück sieht man hier den Mt. Blanc von seiner Rückseite - und heute haben wir Glück! Müde aber zufrieden erreichen wir Beaufort, unser heutiges Tagesziel.

Und heute Abend leisten wir uns einen riesigen Salat in einem gemütlichen Restaurant. Mmmmhhhhhh – wir machen den „Fressbikern“ wieder mal alle Ehre.

Das Auf- und Abbauen der Zelte funktioniert immer besser und schneller – wir entwickeln dabei eine Routine, die uns selbst erstaunt. Friedrich serviert noch einen Gamay als Schlummertrunk, dann ziehen wir uns in unsere Zelte zurück.
470 km in 12 Stunden

Beaufort, eine letzte Nacht im Zelt…

Hinauf zum Cormet de Roseland

Schlummertrunk

Sonntag, 03.06.2012

Unsere Tour neigt sich dem Ende entgegen - leider. In der Nacht hat es geregnet und so packen wir unsere Zelte nass zusammen. Zum Ausklang führt uns der Weg Richtung Norden über den Col des Saisies (1650 m), dann nach Osten, vorbei an St. Gervais und Chamonix der Schweizer Grenze entgegen. Über den Col de Forclaz (1526 m) kommt noch ein letztes Mal Passfeeling auf und die Ausblicke von dort hinunter ins Tal der Rhône haben schon was.

Der Rest ist schnell erzählt, das Frühstück in Martigny an einer „Tanke“, dann auf die Schweizer Dosenbahn, wir haben wieder einmal eine Tagesetappe von 450 / 750 km zu bewältigen.

Friedrich verabschiedet sich vor den Toren Donaueschingens und schafft die letzten 5 km trocken und ohne Begleitung. Die Yamahafreaks müssen in der Nähe von Stuttgart erst mal durch die „Waschanlage“ und kommen tropfnass in Bayern an.

Am Ende der Tour stehen bei den Yamahafreaks 4260 km auf dem Tacho – es sind 4260 km die viel Spaß und Freude bereitet haben und nach einer baldigen Wiederholung schreien.

Unser persönliches Fazit…

5 Fahrtage in einer Region, in der die Kurven nicht auszugehen scheinen, sind eigentlich zu wenig. ☹

Die Übernachtungskosten sind erschwinglich geblieben. Ca. 7 EUR pro Person und Nacht im Zelt, ca. 18 EUR in der Hütte.

Weitere Impressionen einer genialen Tour:

Anfahrt zum Mont Ventoux

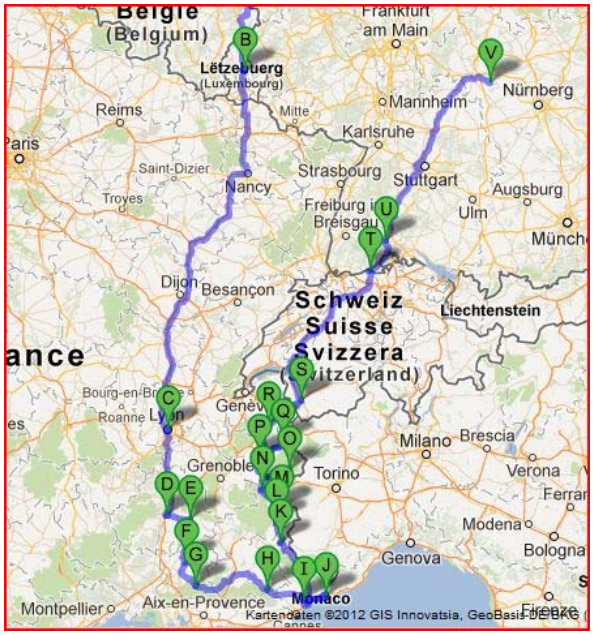
Alex im Stangenwald am Mont Ventoux

Moustiers Sainte Marie

Wir sind überall freundlich aufgenommen und vorzüglich behandelt worden. Eine Gegend in die wir gerne zurückkehren werden.

Besondere Glücksmomente:
- Gute Laune im Team von Anfang bis Ende.
- Gutes, stabiles Wetter für die drei Freebiker.
- Wenig Verkehr auf den Straßen.
- Beim Tanken immer noch einen Rest Benzin im Tank.

Das nächste Mal besser machen:
- Wir sollten länger an diesem schönen Ort verweilen und noch mehr Kurven sammeln.



Einige Anmerkungen am Rande

Immer wieder kommen wir durch Geisterstädte – die Franzosen haben oben in den Bergen die reinsten Ski-Oasen gebaut. Diese liegen aber jetzt im Frühjahr/Sommer verlassen und leer vor uns. Die Schaufenster sind leer geräumt, es ist kein Mensch zu sehen und die Fensterläden alle geschlossen – gespenstisch still – richtig unheimlich.

Der Verkehr nimmt um die Mittagszeit immer etwas zu – aber es ist noch immer nicht viel. Diese Jahreszeit scheint perfekt für den Besuch der Seealpen zu sein.

Picknick ist in Frankreich etwas ganz normales und man findet an fast jeder Straße entsprechende Gelegenheiten, teilweise sogar mit Tischen und Bänken.

Akku - Sparen ist immer wieder angesagt, da uns die Ladegeräte für die Digicam im Zelt nicht weiterhelfen.

Text: Yamahafreaks + Friedrich
Bilder: Yamahafreaks + Friedrich

Termine

freebiker - Treffen die 100% feststehen:

17. - 20. Mai 2013	9. Pfingsttreffen
30. Mai - 2. Juni 2013	Vogtlandtreffen
27. - 30. Juni 2013	2. WGT
05. - 08. September 2013	8. Ederseetreffen
12. - 15. September 2013	10. FBOT

Aktuelle Infos zu den Treffen findet man im Forum
unter folgendem Link: http://www.freebiker.com/index.php?page=Board&boardID=42

Aktive Stammtische:

Bremen, Wildeshauser-Geest, Hamburg, Nordhessen, OWL, Niedersachsen, Rurpott, Rheinland, Rhein-Main, Schwarzwald, Ost, Berlin-Brandenburg, Pfalz, Heilbronn-Stuttgart, Franken, Bodensee

Die aktuellen zu den Stammtischen findet man im Forum
unter folgendem Link: http://www.freebiker.com/index.php?page=Board&boardID=35

Die Redaktion
*Hans Kohlhaas alias *STARBIT**

Kontaktmöglichkeit
eMail: redaktion@starbit.de Internet: *www.freebiker.com*

Mitwirkende dieser Ausgabe

*Kara Kohlhaas alias *Kara**
*Jörg Steilner alias *Barrabass**
*Ingolf Klammt alias *Warlordfighter**
*Alexandra & Wolfgang alias *yamafreak**
*Friedrich alias *Friedrich**

Impressum
Diese Gazette ist ein kostenloses Magazin des Internet-Forums **www.freebiker.com** und ausschließlich über die zum Download vorgesehene Homepage des Herausgebers zu beziehen. Die Verlinkung der Downloadpage ist jedoch ausdrücklich erwünscht.

© Redaktion - Freebiker