

Motorrad-Magazin

MO

4/98
April

6 Mark

6S 48,- • sfr 6,-
pts 675,- • hfl 7,80
frnk 22,- • L 8500,-
Dr 1400,-

E 3436 E



**TAG DER ENTSCHEIDUNG
DIE WILDESTEN MONSTER
VON DEUTSCHLAND**

REFERENZ ODER
DOCH NICHT DER HIT?

**TEST
HONDA
VFR**



AUTOTECHNIK
WEITER VORN?
**DREIZYLINDER-
VERGLEICH
TRIUMPH GEGEN
OPEL**



**RATGEBER
ARBEITEN AM
BMW-KARDAN**

MO-TIP

**GÜNSTIG
VERSICHERN UND
GELD SPAREN**



**BESSER TOUREN
YAMAHA TDM 850
GEGEN
TRIUMPH SPRINT
EXECUTIVE**

SCHÖN
RISIKOREICH
VERBOTEN

Abenteuer Landstraße

MIT VOLLGAS IN DIE SAISON



Herrliche Fahrdynamik, Mensch und Maschine, grandiose Freiheit. Wenn es nicht darum geht, um

DER KICK DER LANDSTRASSE

STREET

TEXT: JOHANNES RIEGSINGER · FOTOS: KAI UWE WIDDECKE, JOCHEN SOPPA (2), WINNI SCHEIBE (1), JURGEN SCHINKER (1)

was geht es beim Motorradfahren dann?

SURFING

Irgendwann in der Steinzeit kam ein Neandertaler auf die Idee, sich auf den Rücken eines Pferdes zu setzen, anstatt es zu essen. Der brutale Abzug des Gauls muß so bestechend gewesen sein, daß Neander beschlossen hat, Pferde zum Angasen zu benutzen. Es steckt eben im Menschen. Alles, was schneller ist als er zu Fuß, wird genüßlich zur Brust genommen.

Rasen. Bis zur Besinnungslosigkeit über die Landstraße brettern. Sich Schräglagen reinziehen, die entgegenkommende Autofahrer mit offenstehendem Mund und völlig fertig den nächsten Parkplatz suchen lassen. Warnschilder und Tempolimits großzügig ignorieren, jeden anderen als Gegner betrachten und obendrein noch einen Heiden Spaß haben. Heizen. Blasen. Jagen. Uuaah!

Klar, nicht jeder will und braucht das. Ist ja auch verboten und gefährlich. Man kann dabei sterben, im Rollstuhl enden, den Führerschein und viel Geld verlieren. Und trotzdem ist das gut durchwärmte Fahren auf Landstraßen die Essenz des Motorradfahrens. Du hockst auf dem Eisen, drehst am Gas und es geht vorwärts. Einfach nur vorwärts. Es tut so gut, wenn man Beschleunigung nicht am Tacho ablesen muß, sondern spürt, wie es einem die Augen in Richtung Gehirn zieht, die Eingeweide gegen das Rückgrat preßt und die Arme längt. Aber es muß gar nicht die Brachialbeschleunigung Marke „Tritt in die Nieren“ sein. Es reicht, immer wieder in langen Zügen die Geraden runterzufräsen und zu hoffen, daß eine Kurve kommt.

Selbst auf einer Drossel-125er ist es äußerst vergnüglich, das Motörchen arbeiten zu lassen, die Gänge im richtigen Augenblick reinzutreten und beim Geschwindigkeitskontrollblick auf die immer zorniger vorbeifliegenden Büsche zufrieden festzustellen, daß man an der nächsten Kurve entschlossen in die Eisen muß, wenn es nicht „Hecke“ anstatt „Ecke“ heißen soll.

Bremsen ist nicht lästig, sondern auch schön. Wer liebt es nicht? Zischend fahren die Kolben gegen die Scheiben, und je nach Untersatz ist die Bremswirkung... äh, hoffentlich richtig gut. Der Körper wird schwer und schwerer, der Vorderreifen braust beleidigt am Asphalt, und wenn es genau bis in die Ecke reicht, war's gut.

Zeit für ein Geständnis: Es gab eine Zeit in meinem Leben – so kurz nach achtzehn – da waren BMWs für mich das Sinnbild der Trägheit. Ich weiß nicht mal weshalb, aber ich war der festen Meinung, daß Leute, die BMWs fahren, schlicht und einfach Angst haben. Ist doch logisch: Wie kann sich jemand mit gesundem Menschenverstand ein so kreuzhäßliches Ding wie eine K 100 kaufen, wenn er eine GSX-R



Nur bei unkontrollierter Angaserei fährt die Angst auf dem Sozies mit. Für Realisten ist Motorradfahren eines der schönsten und ungefährlichsten Dinge der Welt

MIT LÄSSIG



HERRISCHEM SCHWUNG DER FLIEHKRAFT TROTZEN

haben kann? Oder irgendetwas anderes, das aussieht wie ein Motorrad und nicht wie ein Küchengerät.

Eines Tages feure ich so recht fidel den Schwarzwald hinunter und sehe zu meinem großen Entzücken in der Ferne eine BMW auf meine Straße einbiegen. Nagelneue K 100 RS, Koffer aus dem BMW-Zubehörprogramm, Systemhelme, korrekt gekleidete Sozia und am Lenker – dem Bauchumfang nach zu schließen – ein Herr im besten Alter. Das klassische Feindbild! Mit einem Freudenjuchzer gingen bei mir alle Systeme auf Angriff, ich wollte dem alten Herrn zeigen, was eine Harke ist.

Fünf Minuten später, nachdem ich in diversen Ecken so knapp wie nur irgend möglich dem Einschlag entgangen war, mußte ich mein Weltbild einer grundlegenden Revision unterziehen. Der alte Knabe hatte mir derart lässig die rote Laterne umgehängt, daß ich den Tränen nahe war. Und das Schlimmste: Er hatte mich wahrscheinlich nicht einmal bemerkt, während die Dame auf dem Rücksitz derart gelangweilt wirkte, daß ich vermuten mußte, daß ihr das Geräusch der auf dem Boden schrappelnden Koffer altbekannt war.

Andere Anekdote. Ich stehe nach Feierabend am Streckenabschnitt Pflanzgarten der Nürburgring-Nordschleife. Den Berg herunter kommt eine Ducati 916, deren kernig gedrehter Desmo schon im Wald deutlich zu hören ist, der Fahrer scheint mit Ernst bei der Sache zu sein. Heftiger Hang Off im Kurvenscheitel verhilft ihm jedoch auch nicht zum entscheidenden Speedvorteil gegenüber dem Mittsechziger und seiner metallic-braunen R 1100 RT, der ihn locker außen nimmt. Aufrecht sitzend, aus dem Radio weht Swingmusik, der weiße Bart quillt aus dem Helm. Perfekt.

Was schließen wir aus diesen Ereignissen: Geschwindigkeit ist Ansichtssache. Geschwindigkeit hat nur bedingt was mit dem gefahrenen Motorrad zu tun. Der lockere Fahrer macht Tempo, nicht der gestreßte. Der legt sich nur zielsicher aufs Ohr. Und:



GESUNDE PARANOIA



an die Bremse. Irgendeinem Trucker haut es immer die Kappe vom Treibstofftank, und das rausgesuppte Diesel liegt als brutal seifige Lache in den Kurven. Man nehme auch „Ölspur“-Schilder ernst, selbst dann, wenn sie so aussehen, als stünden sie da schon wochenlang rum. Öl ist einfach Scheiße.

Überall lauern sie, die Tücken der Landstraße. Feiner Split – von Straßenwärtlern in Reparaturabsicht auf die Straße geworfen – reduziert die Reibung zwischen Reifen und Asphalt auf annähernd Null. Bei leichtem Dieseleruch heißt's Finger

Die Gemeinheiten der Straßenbauämter beschränken sich leider nicht nur auf's Splitstreuen, auch wilde Bitumenflickerei ist hip. Bei trockener Piste schon nicht gerade griffig, werden diese glänzend schwarzen Flickstücke bei Nässe zur Eisbahn. In knackiger Schräglage reicht davon eine Handbreit für den Overkill.

Vier oder mehr Räder, auf welche Art und Weise auch immer verbaut, sollten weiträumig umfahren werden. Wer braune Cord-Hüte,



Wackelhunde oder hübsch angezogene Klo-Rollen im Heckfenster vor sich entdeckt, der mache sich bremsbereit: Forstobermeister a. D. Schnäbele biegt mit seinem forstgrünen 123er Benz nämlich gerne mal unvermittelt und ohne zu blin-

Augen zu und durch, am besten gar nicht daran denken; all das hilft nicht weiter und bringt Risiko. Wer aber die Gefahr kennt, weiß, was er tun muß, um ihr zu entgehen

WER GESUNDEN RESPEKT HAT, MUSS KEINE ANGST HABEN



Schnauzl Gassi zu gehen. Hinterher steht er dann verstört vor deinen blutenden Knochen und den Trümmern deines Motorrads, um der Polizei im Brustton der Überzeugung kundzutun: „Immer diese Raser da, die sind so schnell, die sieht man gar nicht.“

Wenn die Straßen immer enger, gewundener und unübersichtlicher werden, dann werden höchstmögliche Reiseschnitte nebensächlich. Schnauzen von Reisebussen haben die unangenehme Eigenschaft, auf deiner Seite um enge Ecken zu schwingen, und wenn hinter einer mit 90 Sachen genommenen Kurve ein Traktor mit 25 km/h unterwegs ist, kannst du ebenso herzlich gerne mit viel Schwung in die Gartenmauer deines Nachbarn preschen. Doch neben all den scharfen

ken in den nächsten Waldweg ab, um mit seinem ebenfalls pensionierten Jagddackel

Leitplanken, den rutschigen und verschmutzten Belägen, tranigen Autofahrern und brünftigen Rehböcken

lauert die gemeinste Gefahr in deinem Kopf: Blank bibernde Angst beim Einlenken verhindert zuverlässig die real nötige Schräglage und endet zu 98 Prozent in der nächsten Hecke – im positivsten Fall. Echte Könnner bleiben deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten. Ach

übrigens: Wer wissen will, wie schnell er wirklich ist, sollte dringend auf die Rennstrecke. Dort gibt's erstens echte Gegner und zweitens keinen Gegenverkehr. GK





WIE HUND UND KATZ: ZWEI UNVEREINBARE KULTUREN IN EINEM LEBENSRAUM



Egal, ob Zaubern auf der letzten Rille im hitzigen Zweikampf, oder sanftes Schnüren über die kleinen Sträßchen im Grünen: Der Asphalt lockt endlos



Ich will nie mehr das Genörgel der Gereiften hören. Jungs, Ihr seid durchschaut! Ihr habt Euch doch mit den Horex, Max und anderen Trümmern auch ordentlich auf die Ohren gegeben. Stimmt's? (Reuige Geständnisse bitte an die Redaktion MO)

Warum aber tun wir es alle, in mehr oder minder drastischem Ausmaß? Antwort: Es ist schöner als Fliegen. Egal, ob es der beinharte Raser ist, der tatsächlich versucht, das Leistungspotential seiner Fireblade auszureizen, oder ob es sich um den mit mathematischer Präzision vorgehenden Ideallinienfuchs handelt, schnell fahren macht glücklich! Und ist vermutlich sogar gesund. Was soviel heißt, daß Ihre Krankenkasse es empfehlen würde. Solange Sie sich nicht auf die Erde hauen... Aber das ist ein Thema für sich.

Stürzen, darin sind sich die Experten einig, gehört zum Motorradfahren wie das

Erbrechen zum Alkoholgenuß. Wer nicht bricht, hat entweder enorme Übung oder einfach nicht alles gegeben. Ein kleiner Sturz ist besonders für Einsteiger unvermeidlich. Und wer hat schon aufgehört Fahrrad zu fahren, weil es ihn als Kind mit nichts als einer Badehose am Leib vom Drahtesel gerissen hat? Also Schluß mit dem Gejammer.

Problematisch wird es erst, wenn die Zahl der Stürze mit den erfahrenen Kilometern nicht abnimmt. Dann dürfte das gefahrene Durchschnittstempo ziemlich sicher über der natürlichen Reaktionszeit sowie vor allem dem IQ des Sturzpiloten liegen.

Es ist aber auch ein heikles Thema. Denn Stürzen macht, bis auf Ausnahmen, keinen

Spaß. Obendrein fällt es sich mit steigendem Tempo härter. Ein bekannter deutscher Motorradtester hat mir das vor kurzem mit den Worten bestätigt: „Wenn du das erste Mal aufschlägst, spürst du, wie die Knochen brechen. Das ist ja noch okay. Beim zweiten Mal splintern sie. Das geht dir schon nahe. Beim dritten Mal spürst du, wie sich die Splitter ineinander schieben, und ab da ist dir das Ergebnis egal.“ Diesen Worten ist nichts hinzuzufügen.

Wie aber kann man Stürze vermeiden, ohne langsamer zu werden? Als erstes zählt einzig und alleine die Übung. Man kann es nicht oft genug sagen: Je mehr Motorrad man fährt, umso sicherer wird man. Motorradfahren funktioniert eben ganz anders als Autofahren. Während man an das Lenkrad eines Autos einfach ein Gehirn anschließen müßte, um die Kiste nach links oder rechts zu steuern, ist beim Motorrad unbedingt ein komplizierter Körpereinsatz notwendig. Und der ist Übungssache.

Zweite Regel: Ein Motorrad fährt dahin, wo der Fahrer hinschaut. Schwarze Katze von rechts? Einfach erschreckt auf die Miese starren, und es gibt eine weniger. Zu schnell am Kurveneingang? Eiserner Blick auf die Grasnarbe, und es geht garantiert ab in die Büsche. Im positiven Fall heißt das aber, daß durch diszipliniertes Entlanghangeln an einer eindeutig ins Auge gefaßten Linie

WENN DIE KISTE ZAPPELND ABHEBT, PASSIEREN IM MAGEN WUNDER

Wer sucht nicht den sauberen Strich auf der Hausstrecke. Das Herz klopft mit Motorendrehzahl, die Augen kleben an der heißgeliebten Linie und im Kopf ist es das Rennen zur Tourist Trophy



DIE ULTIMATIVEN FEGER



KTM Sting 125: Das putzige Viertelliter-Funbike besitzt die Fahrwerksgene der großen Schwester Duke und einen quirligen Zweitakter. Besonders auf winkligen Straßen ist das federleichte Turngerät eine Offenbarung



Honda NSR 250 SE: Nur als Grauimport erhältlich, aber ein sensationelles Spielzeug. Hypersensibles Fahrwerk und ein brutal beißender, nervös sägender Zweitaktmotor machen nahezu jedes Fahrmanöver möglich



KTM Duke: Der Klassiker. Dieses Motorrad eignet sich zu nichts anderem als zum hemmungslosen Eindreschen. Sauberes Leistungsgewicht, bissige Bremse, blitzartig drehender Einzylinder und hervorragendes Fahrwerk



Honda SLR 650: Trotz der mageren 34 PS ein Spaßmacher par excellence. Frei wählbare Sitzposition, spielerische Handlichkeit, im Drehzahlkeller druckig angreifender Single und das alles für unter 10 000 Mark



Ducati Monster 750: Das beste der großen Monster: Direkte Sitzposition, geringes Gewicht und neutrales Handling. Der 750er Twin ist jedoch in Laufkultur und Drehfreude um Klassen besser als der dicke 900er-Pott



selbst auf Straßen dritter Ordnung furchterregende Tempi möglich sind. Die Augen dürfen dabei keineswegs dicht vor dem Motorrad kleben, sondern müssen der Maschine weit vorausseilen. Der kluge Mensch lernt hieraus aber auch, daß ein Motorrad dann am sichersten bewegt wird, wenn man auf jeden Fall sieht, wohin es geht. Schonungsloses Reinhalten in blinde Ecken ist etwas für die Rennstrecke oder für Bekloppte.

Dritte Regel: Schräglage. Schnelles Fahren ohne die psychische Fähigkeit zur Schräglage ist A) nicht möglich und B) gefährlich. A), weil ein Motorrad mit zunehmender Geschwindigkeit bei gleichbleibendem Kurvenradius einfach einen größeren Schräglagenwinkel braucht. B) ist die Geschichte dazu: Wer hemmungslos in Ecken brät, die dann zuziehen und sich vor weiterem Abwinkeln fürchtet, macht blitzartig den Abflug. Deshalb sollte man ständig an seiner persönlich möglichen Schräglage feilen, im Ernstfall ist das mehr wert als jedes ABS, alle ADAC-Mitgliedschaften und Protektorenkombis zusammen. Also runter mit dem Hobel, ohnmächtiges Vertrauen in den Griff der Straße kostet enorme Überwindung, aber die Belohnung ist wundervoll: Der Horizont verzerrt sich, als habe die Maschine Klauen und Zähne, hält sie sich am eingeschlagenen Radius fest, das Blut fließt so wundervoll warm und zäh. Yippieh.

Wer an seiner Schräglage feilt, beschäftigt sich über kurz oder lang mit dem Grip seiner Reifen. Dazu kann nur gesagt werden, daß in den meisten Fällen nicht der Reifen das Limit setzt, sondern die Straßenoberfläche. Deshalb gilt wieder die Regel zwei: Guck dir an, wo du hinbrätst, und das rechtzeitig.

Vierte Regel: Dem Radius der Kurve auf der Außenlinie so lange folgen, bis man deutlich den Kurvenausgang sieht und erst dann nach innen vollstrecken. Wer in lockerer Racer-Manier die vermeintliche Ideallinie entlanglüht, kann sich unver-



Triumph SpeedTriple T509: Donnernd bratender Dreizylinder mit sensationellem Midrange-Druck, ein straff und direkt arbeitendes Fahrwerk, breiter Lenker und eine der besten derzeit verbauten Serienbremsen. Saugut



Kawasaki ZX-9R Ninja: Der böse Bube. Alles über Standgas ist im öffentlichen Straßenverkehr zwar verboten, aber die hervorragende Sitzposition, die deftigen Bremsen und das geringe Gewicht locken noch stärker



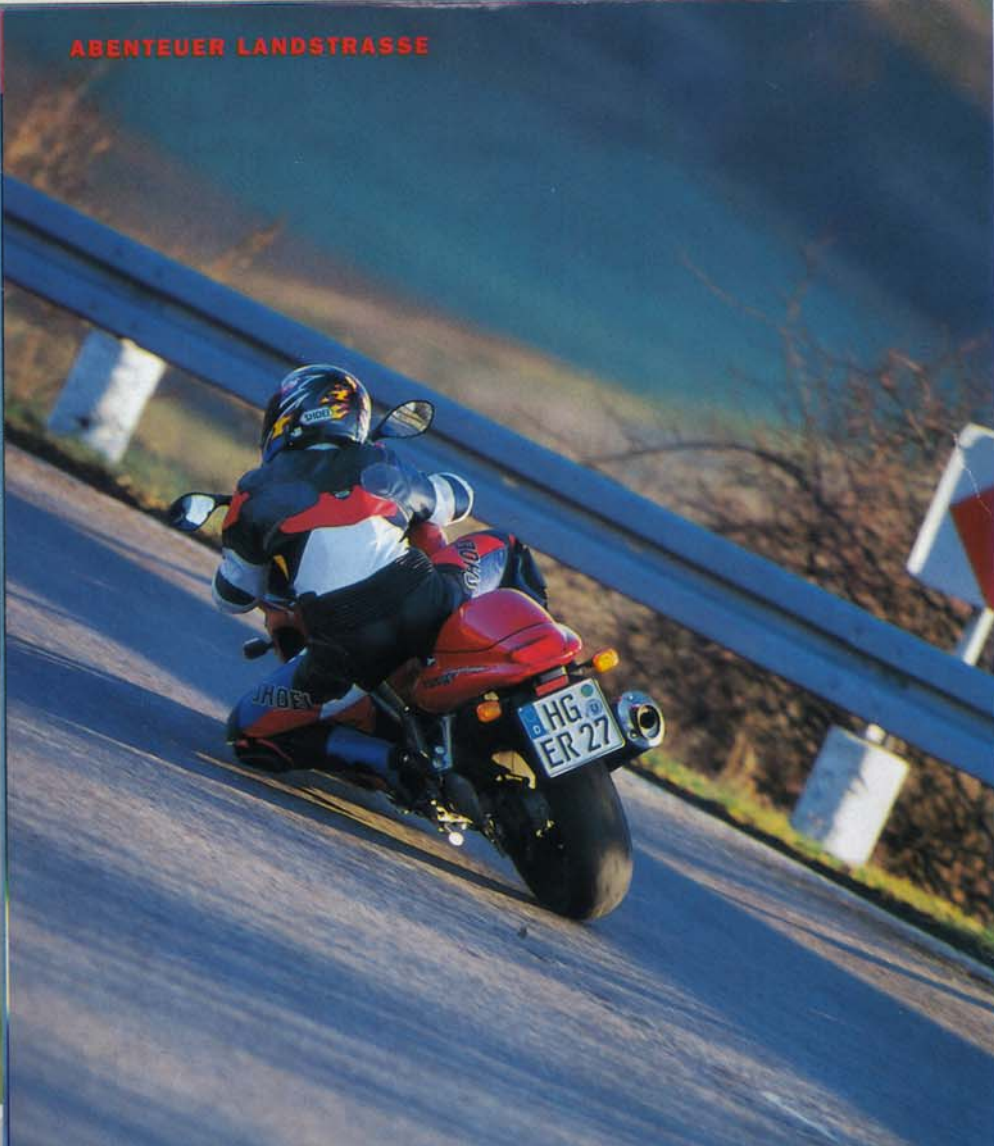
BMW R 1100 GS: Das Wunderkind aus Deutschland. Dank ABS, der komfortablen Sitzposition, dem bärig schiebenden Boxer und vor allem dem nahezu perfekten Fahrwerk eine der Besten zum Landstraßenräubern



Buell S1 Lightning: Der V-Twin drückt so wuchtig los, daß es die reine Freude ist. Das Fahrwerk dreht beinahe auf der Stelle und die Einscheibenbremse paßt hervorragend. American Motorcycles at it's best

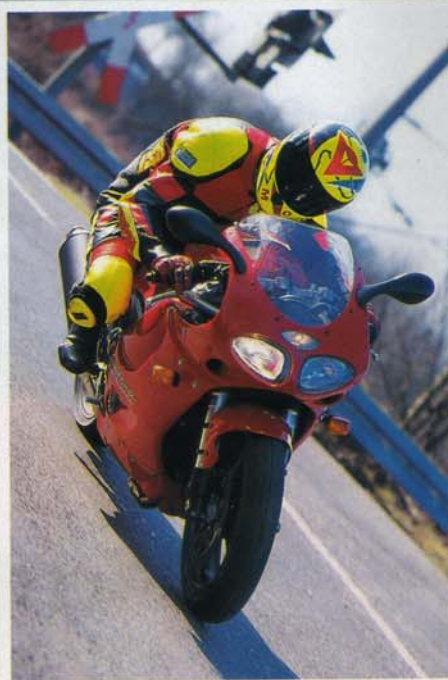


Honda F6C: Hier wollten wir des Radios wegen die Gold-Wing zeigen, aber die F6C ist als Fahrmaschine einfach besser. Außerdem malt der Sechszylinder des riesigen Cruisers die fettesten und die schwärzesten Striche



DAS KLEINE EINMALEINS DER REIBUNG

Mut ist auf der Straße fehl am Platz. Motorradfahren ist wie Mathematik, denn wenn die Rechnung nicht aufgeht, verteilt der Lehrer unbittlich eine Sechs



sehens vor einer brutal zuziehenden Hundekurve finden. So hat schon mancher sein Moped im Gegenverkehr versenkt. Was an der Außenlinie noch wichtiger ist: Nur so ist der Schädel vor den Kühllern entgegenkommender LKWs sicher. Vorsicht aber mit der Straßenoberfläche, denn logischerweise finden sich Rollsplit, Schmodder und Öl meistens an der Außenbahn.

Und Regel fünf: Hartes Bremsen in Kurven ist völliger Schwachsinn! Erstens stellen moderne Niederquerschnittsreifen viele Motorräder auf, sie vermindern also die mögliche Schräglage, wenn der Fahrer nicht durch erhöhten Körpereinsatz diesem Aufstellen entgegenwirkt. Zweitens verkräftet ein Vorderreifen nur entweder Kurvenführungskraft oder Bremskraft. Zu tiefes oder gar panisches Hineinbremsen in Kurven erhöht nur die Gefahr, aufgrund eines blockierten oder eines wegrutschenden Reifens auf die Waffel zu brezn. Man weiß das hinterher nur nicht so genau...

Deshalb ist es ganz wichtig, das korrekte Tempo vor der Kurve anliegen zu haben und nicht auf gut Glück ins Leere zu baltern. Auf Sicht fahren! Plötzliche Überraschungen können in den meisten Fällen durch entschlossenes Drücken gemeistert werden, da die zunehmende Reibung der Reifen auf der Straße erstaunlicherweise das überschüssige Tempo zuverlässig abbaut.

Wer diese Grundregeln testet, wird feststellen, daß er das Motorrad ganz anders zu sehen beginnt. Es macht viel mehr Spaß, ist sicherer und als willkommener Nebeneffekt steigt auch der Schnitt. Alles paletti jetzt? Halt! Plötzlich ist das Tempo so hoch, daß deine Hausstrecke auf einmal ganz anders aussieht. Also Vorsicht. Dazu kommt, daß man sich um ein Vielfaches mehr konzentrieren muß, denn wer beim zügigen Aneinandersetzen dieser Regeln plötzlich eine vergißt, also sozusagen eine Masche fallen läßt, der hat schneller große Löcher in den Strümpfen als ihm lieb ist.

Nun zu einem traurigen und ernsten Thema. Viel schlimmer als jede Hundekurve, jede Diesellache und sogar schlimmer als ein verregneter Sommer ist der Polizist. Er ist der natürliche Feind des Street-Surfers. Es gibt zwar, das wissen wir, eine Menge lustiger Typen bei der Polizei, solche, die sich nach Feierabend auf ihre ZXR werfen um sich den Streß vom Hals zu blasen, aber im großen und ganzen versteht der Polizist keinen Spaß. Das darf er auch nicht, denn sobald er lacht oder gar ein Auge zudrückt, wird er entlassen. Andere Leute zu nerven, das ist sein Job. Er kann nichts dafür, deshalb muß man ihm auch nicht böse sein, sondern eher Mitleid haben. Früher haben Polizisten Verbrecher verhaftet, heute müssen Polizisten Temposünder erwischen.

Unseren klugen Lesern stellen sich vermutlich folgende Fragen: Warum gibt es Tempolimits? Sind Tempolimits notwendig?



Wenn ich temposündige, bin ich dann ein schlechter Mensch? Was raten mir die Experten?

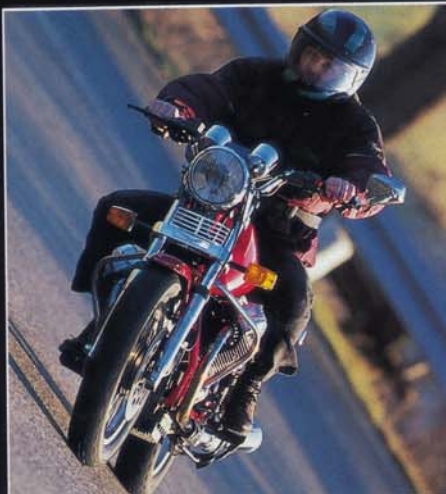
Die Antworten auf all diese Fragen beginnen mit dem durchschnittlichen Verkehrsteilnehmer. Der durchschnittliche Verkehrsteilnehmer ist Autofahrer. Der durchschnittliche Autofahrer hat zwar vom Tuten, aber keineswegs vom Blasen Ahnung.

Fahrzustände, die von einer gleichförmigen, einheitlich normierten Fortbewegung abweichen, erschrecken ihn zutiefst. Er ist aber auch gar nicht in der Lage, solche Fahrzustände herbeizuführen, denn er steht meistens im Stau. Steht er nicht im Stau, sitzt er aber immer noch im Auto, und dieses Gefährt ist halt rein konstruktiv nicht in der Lage, aus eigener Kraft ungleichförmige Fahrzustände anzunehmen. Der Staat wiederum liebt seine Autofahrer und tut alles, um die normierte Fortbewegung zu unterstützen und gleichförmiger zu machen. Deshalb gibt es immer mehr autotaugliche, gerade, breite und erzgrottenscheißlangweilige Straßen. An Stellen, wo der Straßenverlauf noch der Topographie folgt, was sehr spannend sein kann, werden dann eben Tempolimits errichtet.

Lange Rede, kurzer Sinn: Die meisten Tempolimits auf offenen Landstraßen sind rein sicherheitstechnisch ungefähr so notwendig wie Atombomben im Irak. Sie sind kein schlechter Mensch, wenn Sie sich nicht an diese Limits halten, sondern nur ein illegaler Mensch. Selbst religiöse Menschen sollten prinzipiell kein schlechtes Gewissen haben, denn der einzige, der alles sieht, hat ja keine Tempolimits errichtet. Die Polizei arbeitet zwar daran, alles zu sehen, aber solange sie es noch nicht geschafft hat, wird es durchaus unbeobachtete Momente geben, die man ausnutzen könnte...

Tun Sie also, was Sie wollen, und vergessen Sie nie: Nur ein lebendiger und gesunder Mensch kann ein guter Motorradfahrer sein. Andernfalls ist er entweder eine Leiche oder ein Krüppel. Die Auswahl ist da leider sehr begrenzt... □

TAKE ME HOME, COUNTRY ROAD



Gottseidank hat jeder so seine eigene Auffassung, was das ideale Landstraßeneisen ausmacht. Und man kann auch auf ganz andere Art und Weise Spaß haben, als immer nur mit Vollast zu braten, jegliche Gehirnfunktion auf Überlebensinstinkt geschaltet.

Deshalb in stiller Huldigung aller Familienväter, Genießer und guten Liebhaber diese zwei beispielhaften Kameraden. Wer den Herrn auf der Mille GT links kennt, soll sich bei MO melden: Wir werden ihm ein vollendetes Paar warme Handschuhe vereehren. Und für den mofelnden Überlebenden eines Nuklearangriffs links ... ähh ...