

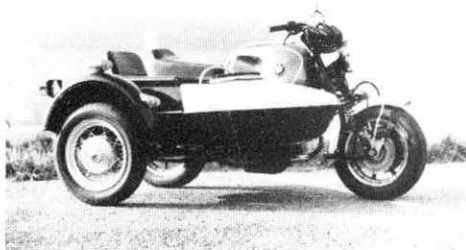
Ballhupe

Nachrichtenblatt des BVDM e.V.



3/82

Auswahl, Leistung, Preise, Sonderangebote



**BMW und Moto Guzzi
fast alle Modelle
sofort lieferbar**

Enduro-Großauswahl
BMW, Cagiva.
Honda, Yamaha

**Deutschlands größter
Motorrad- und Beiwagen-
händler liefert sofort**

BMW-Gespanne
100 Beiwagen, alle Modelle
sofort lieferbar.

Großauswahl 20 Gespanne

**Deutschlands größte
BMW-Auswahl
neu und gebraucht**

**Räumungsverkauf wegen Umbau,
Preise um 20% reduziert.**

140 Beiwagen für alle Motorräder,
15 Condor 250 (wie R 27),
2 BMW R 25 Gespanne,
1 BMW GS 80 Gespann,

10 Condor-Gespanne 250 ccm,
10 Condor-Gespanne 600 ccm,
1 BMW R 61 Gespann,
Bj. 38 fahrbereit,
1 Honda XR 500,
10 Honda MT 80,
10 Honda MB 80,
1 Honda MB 50 Mokick,
Moto Guzzi 1000 SP/ NT-Gespann
10 BMW R 50 Gespanne,
2 Cagiva 27 PS Gespanne neu,
2 BMW 100 RS HMO Gespanne
mit RS-Verkleidung,

neu:

2 Moto Guzzi 1000 G 5 Gespanne,
1 T 3 Gespann,
3 T 4 Gespanne mit Verkleidung,
BMW R 75 Wehrmachtsgespann,
BMW 50 PS Gespann,
BMW 90/6,
BMW R 100 RT, R 100 RS, R 100,
Condor 600 Gespanne,
10 Mofa Honda,
BMW R 27 Gespann wie neu,
1 BMW R 51 Gesp. Bj. 50, wie neu
NSU-Max Gespann, Honda 500
Vespa Roller P 200 E Gespann,
KTM 50 Kleinkraftrad,
BMW R 75/5, BMW R 60/5/6/7,
BMW 90/6 Gespann 60 PS,
Heinkel-Roller Gespann,
10 MZ-Gespanne,
NSU Quickly wie neu,
Matchless 600 Gespann,
Nimbus 750 4 Zyl.-Gespann
mit Kardan,
BMW R 25, DKW 175 10 PS
100 neue Beiwagen,
passend für alle Motorräder
Soeben eingetroffen:
10 neue BMW-Gespanne

· LEASING · Auswahl, Leistung, Preise, Sonderangebote

KOCH
MOTORRAD-GMBH

Schulstraße 25
D-7081 Essingen/Aalen
Telefon 0 73 65 / 2 18
Telex 713 734 koch d.

Inhalt

Tag der Motorradfahrer	2
Contitreffen 1982	3
BVDM Nachrichten	4,5,9
Interview	6
Veranstaltungen	10-12
Vorsicht: Zecken!!	12
Prüfnorm für Schutzhelme	13
Gruppenerlebnisse	14
Buchbesprechung	15
Eintopf 82	16
Dünne Luft	16
Auf ein Wort	17
Reisebericht Ägypten	18
Kleinanzeigen – Termine	20

Titelfoto:

Peter Lehnert (LV Rhein-Ruhr)

liegt nach 4 von 6 Rennen im OMK-Berg-Pokal

in der 125 ccm Klasse auf Yamaha TZ an 3. Stelle und

in der 500 ccm Viertakt Klasse auf SR 500 – Briel EB

an 4. Stelle.

Der Tag der Motorradfahrer

Am Samstag, den 15. Mai, tat sich in rund 60 Fußgängerzonen in der Bundesrepublik und in Westberlin schon recht früh etwas: Tische und Plakatwände wurden aufgebaut, Motorräder herangeschoben, Handzettel zurechtgelegt und in vielen Fällen wurden noch besondere Blickfänge placiert. Der Bundesverband der Motorradfahrer hatte den Tag der Motorradfahrer ausgerufen und unter Mitwirkung von 53 örtlichen Motorradfahrerclubs durchgeführt.

Das Leitthema hieß „Verkehrspartner Motorradfahrer – Sicherheit durch Partnerschaft“. Am Tag der Motorradfahrer sollte in Gesprächen, mit Handzetteln und durch die Tagespresse auf die besondere Gefährdung der Motorradfahrer durch andere Verkehrsteilnehmer hingewiesen werden.

Es sollte also um Partnerschaft geworben werden, und zwar bei den Autofahrern für die Motorradfahrer und natürlich auch umgekehrt. Dazu hatte der BVDM rund 100.000 Faltblätter und 500 Plakate drucken lassen. 25.000 Handzettel erhielt er vom Institut für Zweiradsicherheit. Dieses Material und weitere Informationen wurden an die beteiligten Vereine gesandt. Außerdem wurde die Tagespresse informiert. Über die Ereignisse „an der Front“ gingen unter anderem folgende Nachrichten ein:

Der MC Condor aus Meppen berichtete, daß die Gespräche mit den Passanten sehr unterschiedlich verliefen. Die Reaktion reicht von der Äußerung: „mit solchen Leuten rede ich erst garnicht“ bis zu stundenlangen informativen Unterhaltungen.

Der Motorradclub e. V. Achern/Baden hatte auf einer Yamaha XV ein Erste-Hilfe-Set ausgebreitet und an die Hersteller die Frage gerichtet: „Wo soll das alles hin?“ Außerdem demonstrieren zwei Mitglieder des Arbeiter-Samariter-Bundes immer wieder, wie bei Motorradunfällen Erste Hilfe geleistet werden soll. Die Aktion zog viele Passanten an und brachte Gespräche in Gang.

Hohen Besuch hatte der Ortsclub Aurich im BVDM auf seinem Stand. Der Oberkreisdirektor, der stellvertretende Stadtdirektor und viele Kommunalpolitiker ließen sich informieren. Am interessantesten fand die Standbesatzung aber die Gespräche mit den dem Motorradfahrer gegenüber negativ eingestellten Bürger. Hier konnte sie ihre Argumente anwenden, die sie vorher gegen die üblichen Vorurteile erarbeitet hatten.

Viel Platz hatten die Motorradfreunde Imme Wigge im BVDM zur Verfügung. So konnten sie in Bornheim mit einem Geschicklichkeitssparcours die jugendlichen Mofa- und Mopedfahrer anlocken und mit Videovorführungen von Motorradveranstaltungen die Erwachsenen interessieren.

Der MC Hilden 1974 im BVDM profitierte von sportlichen Vorführungen, die der Stadt Sportbund in der Nähe zeigte. Davon wurden die Passanten angezogen und konnten in Gespräche verwickelt werden.

An allen Ständen wurde Überzeugungsarbeit geleistet. Oft mußte erklärt werden, daß Lederkleidung keine Kampf- sondern eine Schutzkleidung ist und daß Motorradfahrer einen Anspruch auf eine volle Fahrspur haben. Die Aktiven mußten sich aber auch oft anhören, daß es in ihrer Zunft eine ganze Anzahl verantwortungsloser Rowdies gibt, die sich über Geschwindigkeitsgrenzen und Überholregeln hinwegsetzen und alle Motorradfahrer in Verruf bringen.

Die Idee, einen Tag der Motorradfahrer auszurufen, kam vom Ortsclub Ostfriesland in Aurich. Er hat ihn im BVDM durchgesetzt und sowohl für diesen, als auch für den vorjährigen Termin alle Vorbereitungen getroffen. Das war eine ungeheure Arbeit, die über einen langen Zeitraum alle Abende und Wochenenden ausfüllte. Sie hat sich sicher gelohnt, und zu Beginn der nächsten Saison wird wieder ein Tag der Motorradfahrer proklamiert werden.

Horst Orlowski

Contitreffen 1982

vom 11.-13.06.82 war das „Contidrom“ wiederum das Ziel von etwa 20.000 Motorradfahrern. Dies ist um so bemerkenswerter, als am gleichen Wochenende der ADAC das 8-Std.-Rennen auf dem Nürburgring starten ließ und das Wetter für die Jahreszeit einfach fürchterlich war. Kaum einmal ließ sich die Sonne sehen; es regnete nahezu ununterbrochen. Aber trotz der Nässe bauten 5.000 Unentwegte ihre Zelte auf und genossen 3 Tage lang die Atmosphäre des größten europäischen Treffens.

Diese Atmosphäre wurde nicht zuletzt durch das reichhaltige Programm erzeugt, das vom BVDM in Zusammenarbeit mit der Continental Gummi AG erstellt worden war.

Doch das Interesse an den einzelnen Programmpunkten war durchaus unterschiedlich. Die meisten Angebote wurden dankbar angenommen, doch einige fanden entweder nur schwache oder gar keine Resonanz, namentlich: ADAC-Fahrrad-Mofaturnier und Kart-Slalom; dies kann darauf zurückgeführt werden, daß es sich bei den Besuchern nahezu ausschließlich um Motorradfahrer handelte.

Besonders groß war der Andrang auf den Handlingskurs. Dies blieb jedoch leider nicht ohne Folgen: einige Fahrer sahen sich dazu herausgefordert, das Letzte aus ihren Maschinen herauszuholen und sich selbst an ihre persönlichen Grenzen heranzutasten, sodaß Stürze nicht ausblieben.

Shooting-Star Nr. 1 war zweifellos der neu in's Programm aufgenommene Reifenwechsel-Wettbewerb. Die Veranstalter waren regelrecht überrascht über die Begeisterung, mit der die Besucher diesen Wettbewerb aufnahmen. Zwischen den 120 Teilnehmern waren selbst einige, die noch niemals einen Reifen gewechselt hatten. Der Sieger benötigte für den Austausch beeindruckende 5,6 sec und erhielt dafür einen Satz Super Twin von der Firma Conti.

Positiv äußerten sich sowohl Veranstalter wie Teilnehmer über die Live-Musik-Gruppen, die von einem bekannten Zigarettenhersteller gestellt wurden. Einhelliger Kommentar: „Viel besser als die Musik vom Tonträger“.

„Ein gelungenes Treffen“, war der Tenor der Aussagen aller Motorradfahrer, die dabei gewesen waren. Selbst der neue Chef des Versuchsgeländes des Fa. Conti zeigte sich von dem ersten Treffen, das er erlebt und organisiert hatte, stark beeindruckt: „Der Motorradfahrer ist doch viel sympathischer, als sein Ruf!“

Herr Dr. Herz war gekommen, um sich zu informieren, und ging in der Überzeugung, daß das Conti-Treffen eine gute, unterstützenswerte Sache ist.

Nur ein Verkehrsunfall ereignete sich im Rahmen der Veranstaltung, der von der Polizei aufgenommen werden mußte. Bei derart vielen Teilnehmern ist dies eine erfreuliche Bilanz. Beeindruckend auch die Presseresonanz: Immerhin kamen 5 Fernsightteams aus drei Ländern und etwa 30 Journalisten.

Vielleicht noch ein letztes Wort: Wie aus sicherer Quelle erfahren werden konnte, wird es nächstes Jahr wieder ein Conti-Treffen im Contidrom, veranstaltet vom BVDM und der Firma Conti geben.

Ein „Dankeschön“ an die Helfer beim Conti-Treffen 1982.

Immer wieder wirft die Helferfrage für den BVDM bei Großveranstaltungen Probleme auf. Es bieten sich ständig zu wenige an, eigentlich bleibt die Arbeit bei nur einigen hängen.

Umso erstaunlicher war es für Günter Wuttke als Orga-Leiter, daß bereits am Donnerstag mehr als 200 Helfer bei der Besprechung anwesend waren. Erstaunlich auch deshalb, weil bis zu diesem Zeitpunkt die Menge der Helfer noch nicht feststand, sondern sich nur einige Clubs pauschal angesagt hatten.

Auf der Besprechung wurden die Helfer auf die einzelnen Aufgabengebiete verteilt.

Als es dann an die Arbeit ging, klappte die Zusammenarbeit vorzüglich, dies wurde ganz besonders von der Fa. Conti lobend erwähnt.

Störfälle, die bei solchen Veranstaltungen nicht ausbleiben, wurden durch die Helfer der inneren Sicherheit schnell und unauffällig behoben. Es bleibt zu hoffen, daß dieser Helferandrang Schule machen wird und auch bei späteren Veranstaltungen ausreichend Helfer zur Verfügung stehen werden.

Peter Henselder
Burkhard Müller

Interessengemeinschaft der Gespannfahrer im BVDM e. V.

Die IG-Gespannfahrer, vertreten durch den kom. Vorsitzenden, bittet alle Mitglieder zu der längst fälligen außerordentlichen Hauptversammlung um ihre Teilnahme.

Tagesordnung: Beschlußfassung über das Fortbestehen oder die Auflösung unserer Gemeinschaft. Wird ein Mehrheitsbeschluß über das Fortbestehen gefaßt, folgt als zweiter TO-Punkt die Wahl des Vorsitzenden und seines Vertreters. Alle ansonsten zu vergebenden Pöstchen könnten in freimütiger Aussprache verliehen werden.

Die sonst im Vereinsrecht noch üblichen behandlungsbedürftigen Fragen können wir je nach Meinung der Mehrheit formlos oder nach den Spielregeln abhandeln.

Die Versammlung findet statt am **25. September 1982, um 18.00 Uhr.**

Sollte die Versammlung auf Grund einer zu geringen Teilnehmerzahl nicht beschlussfähig sein, wird 15 Minuten später unter gleichem Datum eine weitere Versammlung einberufen, welche ohne Rücksicht auf die Anzahl der Erschienenen beschlußfähig ist.

Leider war meine Bitte um gef. Mitarbeit bis auf zwei Zuschriften vergeblich. Das macht aber nichts, da ich ungefähr so etwas erwartet hatte. Es kommt mir so vor, als ob wir alle zusammen noch immer nicht so recht wissen, was wir eigentlich wollen. Lange genug haben wir bei dem letzten Treffen darüber debattiert und das Thema sollten wir wegen der wohl nicht auf einen Nenner zu bringenden vielfältigen Meinungen begraben. Ich schlage eine Aufgabenteilung zwischen Technik und Geselligkeit vor, mehr darüber in der Versammlung.

Speziell für Gespannfahrer und Co-Piloten würde ich, unabhängig von der Arbeit und den Plänen des BVDM-Sportwartes, für die nächste Saison eine, wie ich meine, nette und lohnende Sache aufziehen. Immer vorausgesetzt, daß wir weiterexistieren.

Zur Organisation bleibt noch zu sagen, daß die Anreise bereits am 24. erfolgen kann. Es ist ausreichend Platz zum Zelten, wem das nicht liegt, der kann anderweitig untergebracht werden.

Auf Wunsch kann warmes Essen (lies: Eintopfsuppe) produziert werden, dafür müßten wir aber unbedingt eine Woche vorher eine Anmeldung vorliegen haben, damit wir nicht ein halbes Jahr lang Suppe essen müssen.

Die Versammlung findet statt in **Ringgau-Lüderbach, Postleitzahl 3448, in der Fitz Nr. 5.**

Der Ort liegt im Werra-Meißnerkreis am Ende der B 7, 20 km von Eschwege entfernt. Beschildert wird nur im Ort, da an allen Zufahrtsstraßen riesige Hinweistafeln stehen. Lüderbach ist also nicht zu verfehlen. Rede und Antwort werde ich auf der Versammlung stehen, für die vielleicht notwendige Kritik bitte ich den „kleinen Hammer“ mitzubringen. Die Arbeit mit dem „dicken“ behalte ich mir im Moment noch vor.

Wem es (noch) ernst ist mit der IG-Gespannfahrer, der läßt diesen Tag nicht ungenutzt verstreichen.–

Wegen der Tollwut ist amtlicherseits totale Hunde- und Katzensperre in diesem Bezirk, Haustiere können deshalb nicht mitgebracht werden.

Jan Gwizdalla

Mofa-Unfälle 1982 stark rückläufig

In den ersten vier Monaten dieses Jahres setzte sich bei den Mofa- und Mopedunfällen der Trend von 1981 unvermindert fort. Nachdem im vergangenen Jahr die Zahl der Unfalltoten um 21 Prozent zurückgegangen ist, sank die Ziffer nach jetzt vorliegenden Angaben des statistischen Bundesamtes von Januar bis April im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um beachtliche 35,1 v. H. Auch die Zahl der Verletzten ging um 28,5 v. H. auf 7729 zurück.

–lfz–

BVDM-Sportwartsitzung

Rechtzeitig bis zum 3. Juni 1982, waren die umfangreichen Vorbereitungen zur Bundessportwartagung abgeschlossen.

In Köln-Dünnwald wurde ein Lokal incl. Saal und angrenzendem Campingplatz für die Sportwarte, die zahlreich erwartet wurden, reserviert.

Um 18.00 Uhr wurde die Sitzung durch den Bundessportwart Werner Lubjinski eröffnet. Als erster Tagesordnungspunkt wurde über den n.g.-Sport im BVDM gesprochen. Es wurden, wie auch im nächsten Punkt „Touristikmeisterschaft“, einige Änderungen beschlossen. Als interessantester Punkt des Abends wurde über die BVDM-Deutschlandfahrt gesprochen, die unter dem Namen „Internationale BVDM-Deutschland-Rallye“ im Jahre 1983 einen neuen Anfang nehmen soll. Das Gesamtreglement wurde durch die anwesenden Sportwarte neu erarbeitet und verabschiedet.

Es hat überrascht, daß eine Vielzahl unserer Sportwarte dem Bundessportwart blindes Vertrauen schenken, und dieses durch ihre Abwesenheit klar zum Ausdruck brachten. Die Organisatoren hatten diese Tagung voll im Griff. Es war immerhin ein Tisch vollbesetzt und der Campingplatz mit 2 (zwei) Zelten fast überlastet. Die Veranstaltung war im großen und ganzen ein voller Erfolg. Der Dank gebührt den – zahlreich erschienenen – Sportwarten.

Holger Klobedantz
Bernd Karrasch

Gesucht: Werbereferent(in)

Ruth Hartmann und Günter Gilz, unsere bisherigen Werbereferenten, haben ihr Amt aus Zeitgründen niedergelegt.

Wir danken ihnen und hoffen, daß sie hier und da nochmal zur Mitarbeit bereit sind.

Aufgabe des Werbereferenten ist es, den Vorstand in Werbefragen zu beraten, Entscheidungen vorzubereiten und Vorschläge für die Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit zu machen. Sie/Er braucht nicht Fachmann zu sein, soll aber bereit sein, zu Fachleuten Kontakte herzustellen und zu pflegen.

Wenn Sie diese Aufgabe reizt, rufen Sie an oder schreiben Sie an den Vorstand.

Wer nur gelegentlich, nach Absprache, eine Einzelaufgabe in diesem Bereich übernehmen will, ist herzlich eingeladen, mitzumachen. Vor allem, wenn er als Fachmann unseren neuen Referenten bei seiner Arbeit unterstützen möchte.

Klaus Schumacher
1. Geschäftsführer

Vorstellung des MC Vorst

Der „Motorrad-Club Vorst“ wurde am 6.3.1981 in's Leben gerufen. Zu den 5 Gründern gesellten sich in der folgenden Zeit noch mehrere Motorradfreunde aus der näheren Umgebung, so daß der Club heute auf etwa 30 Mitglieder zwischen 17 und 40 Jahren angewachsen ist. Unser nächstliegendes Ziel ist die Eintragung zum e. V. Wir haben uns zusammengeschlossen, um den einzelnen Motorradfahrern Kontaktmöglichkeiten, Erfahrungsaustausch und Hilfe jeder Art zu geben, sowie der Bevölkerung zu zeigen, daß es auch Motorradfahrer gibt, die nicht durch Lärm und Raserei auffallen.

Besonders dies ist uns durch Fahrradturniere, Teilnahme am Cityfest und Karnevalszug und gezielte Pressearbeit gelungen. Des weiteren finden bei uns Ori-Fahrten, Grill- und Filmabende und gemeinsame Ausfahrten statt. Unsere bisher größte Veranstaltung in der kurzen Vereinsgeschichte, das 1. int. Motorradtreffen im Mai '82 war ein toller Erfolg und wurde von über 2000 Motorradfahrern besucht.

Wir treffen uns alle 14 Tage mittwochs, um 20.00 Uhr, in der „Kleinen Kneipe“ in Vorst, Clevestraße.

Kontaktadresse:

Michael Wrona, Lerchenstraße 49
4154 Tönisvorst 1, Tel. 0 21 51 / 79 90 64

Interview

mit dem FDP-Bundestagsabgeordneten und Mitglied des Verkehrsausschusses des deutschen Bundestages Herrn Rolf Merker:

Frage: Sehr geehrter Herr Merker! Sie sind Mitglied der FDP-Bundestagsfraktion im deutschen Bundestag und Mitglied im Bundestagsausschuß für Verkehr. In letzter Zeit haben Sie sich sehr für die Probleme der Motorradfahrer engagiert, obwohl eigentlich keine besondere Beziehung Ihrerseits zum Motorrad erkennbar ist.

Antwort: Also, eine besondere Beziehung zum Motorrad muß man ja nicht immer dadurch dokumentieren, daß man sich mit einer schweren Maschine zur Imagebildung abbilden läßt. Immerhin habe ich seit über 25 Jahren den Führerschein der Klasse 1 und wenn es auch so ist, daß sich meine überwiegende Fahrpraxis auf das Fahren mit dem Auto bezieht, so weiß ich doch, daß Motorradfahren schön und gefährlich ist. Der aktuelle Bezug, weshalb ich mich in letzter Zeit des öfteren zu Problemen von Zweiradfahrern öffentlich geäußert habe, war, daß ich des öfteren aus meinem Bekanntenkreis angesprochen und daraufhingewiesen worden bin, daß doch zunehmend Probleme der Verkehrspolitik im Blickwinkel, aus dem Gesichtsfeld des Autofahrers beurteilt und beschlossen werden; und ich bin darauf hingewiesen worden, daß es eine Vielzahl von Problemen gibt, die man sehr viel mehr aus der Sicht des Zweiradfahrers beurteilen müßte; und wir haben aus diesem ersten Anstoß heraus eine Gesprächsrunde eingeführt an der die führenden Chefredakteure der Motorrad-Zeitschriften teilgenommen haben und ich habe aus diesem Gespräche eine Fülle von Erkenntnissen gewonnen, von denen ich glaube, daß es sich lohnt, im Interesse der Zweiradfahrer diese Einzelpunkte in der nächsten Zeit weiter zu verfolgen und dies will ich auch gerne tun.

Frage: Es ist ein offenes Geheimnis, daß jugendliche Besitzer dazu neigen, ihre Mofa/Moped schneller zu machen, also zu „frisieren“, ohne daß die Fahrzeuge für die höhere Geschwindigkeit ausgelegt sind. Sehen Sie Möglichkeiten, diesem gefährlichen und teilweise gedankenlosen Handeln, Einhalt zu gebieten?

Antwort: Als ich eben gesagt habe, daß Motorradfahren schön aber gefährlich ist, da hatte ich insbesondere die Tatsache vor Augen, daß wir davon ausgehen müssen, daß etwa 2 Drittel aller Mofas „frisiert“ sind. Ich halte dies für ein ganz gefährliches Treiben, da gebe ich Ihnen völlig recht. Wir bemühen uns seit einiger Zeit darum, Maßnahmen zu finden, womit dieses „Frisieren“ der Mofas/Mopeds verhindert werden kann. Dazu ist jetzt auf europäischer Ebene der sogenannte „Antimanipulationskatalog“ erstellt worden, der die Herstellerfirmen verpflichtet, jeweils nach dem aktuellen Stand der Technik die Fahrzeuge so zu konstruieren, daß es außerordentlich erschwert wird, Änderungen an den Fahrzeugen vorzunehmen, die zu einer Minderung der Verkehrssicherheit führen. Ich gehe davon aus, daß dieser Katalog in den nächsten Monaten in Kraft tritt und glaube, daß damit ein großer Schritt getan werden kann, der das „Frisieren“, das Verändern der Mofas verhindert.

Frage: Es ist einmal, ich glaube sogar von Ihnen, die Frage aufgeworfen worden, ob nicht eine generelle Geschwindigkeitserhöhung für Mofa/Moped für Abhilfe sorgen kann.

Antwort: Ich habe viele Briefe von Zweiradfahrern bekommen, in denen diese Frage angesprochen worden ist. Tatsächlich bin ich früher einmal der Meinung gewesen, daß man sich mit einer Geschwindigkeitserhöhung in den jeweiligen Klassen beschäftigen muß. Insbesondere wird immer wieder angeführt, daß die Mofa mit ihrer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 25 km/h nicht in der Lage sind, so am Verkehr teilzunehmen, daß man im Verkehr mitschwimmen kann; dies hat mich eigentlich immer beeindruckt. Ich muß aber sagen, nachdem ich einmal intensiver über das Problem nachgedacht habe, daß es nicht gut wäre, hier zu einer Veränderung zu kommen, und zwar deswegen, weil man damit die Fahrzeuge insgesamt nur schneller machen würde. Ich kann keinen Sinn darin sehen, daß man ein Mofa, daß ja eigentlich von der Grundkonstruktion her ein Fahrrad mit Hilfsmotor sein soll, so schnell macht, daß es die Funktion eines Motorrades übernimmt. Ich glaube, dies ist der falsche Weg. Ich würde mich aber sehr gerne näher mit dem Gedanken beschäftigen, ob man nicht das Erlaubnisalter für das Fahren mit dem Mofa/Moped herunter-

setzt, so daß also die Jugendlichen, und von mir aus auch die Kinder, in einem früheren Alter herangeführt werden an das Fahren mit dem Zweirad. Und in diesem Zusammenhang würde ich mich auch dafür aussprechen, daß der Stufenführerschein eingeführt wird, daß man zunächst einmal seine Fahrpraxis auf kleineren Zweirädern, auf dem Mofa, auf dem Moped dann weitergeführt wird, bis daß man dann in einem höheren Alter auch auf eine schwere Maschine umsteigen darf.



Herr Burkard Müller vom Bundesverband der Motorradfahrer im Gespräch mit Herrn Rolf Merker, Mitglied des Verkehrsausschusses des deutschen Bundestages.
Foto: Peter Henselder

Frage: Sie hatten auch noch von einer Möglichkeit gesprochen, den Führerschein für eine höhere Klasse eher zu erteilen, wenn der Aspirant sich in der kleineren Klasse fehlerfrei verhalten hatte.

Antwort: Wir haben beim Autofahrer den finanziellen Anreiz, vernünftig zu fahren, im Versicherungssystem einen Bonus- einen finanziellen Bonus. Ich finde, daß der Anreiz beim Zweiradfahrzeug, bei jungen Menschen in einem viel größeren Maße darin liegen könnte, wenn er den jeweils nächsten, die jeweils nächste Stufe seines Führerscheins vorzeitig erreichen kann. Wenn er also von mir aus 2 Jahre lang als 13-15 jähriger Mofa gefahren ist, hier unauffällig gefahren ist, d. h. die Geschwindigkeiten eingehalten hat, vernünftig gefahren ist; könnte ich mir vorstellen, daß man seine vernünftige Fahrweise damit belohnt, daß man ihn ein halbes Jahr vorher in die Situation versetzt, daß er die nächste Stufe dann machen kann,

und das könnte man selbstverständlich dann auch über die anderen Stufen weiterführen. Ich würde dies für einen großen Anreiz für die jungen Menschen halten, nun sich auch vernünftig im Verkehr zu bewegen.

Frage: Zweirad- und Teilediebstahl gehören heute zum Alltag und die Zahl steigt immer weiter, während die Sicherheitsorgane dem Treiben relativ machtlos gegenüberstehen. Sind Maßnahmen zu erwarten, die dem kriminellen Treiben wirksam begegnen können?

Antwort: Da kann man sich zunächst einmal vorstellen, daß eine Teilekennzeichnung erfolgt, d. h. daß die wichtigsten Teile, die besonders diebstahlgefährdet sind, mit einer Nummer versehen werden. Sinnvoll ist eine solche Regelung allerdings nur dann, wenn man sie auf europäischer Ebene durchführt. Dahin gehen im Augenblick auch unsere Bemühungen. Nur ich habe vor kurzem die Bundesregierung aufgefordert, wenn, wie wir es leider auf europäischer Ebene des öfteren erleben müssen, eine europäische Regelung zu lange auf sich warten läßt, dann müssen wir, muß die Bundesregierung einen Alleingang machen, dann müssen wir notfalls eine Regelung auf nationaler Ebene vornehmen.

Frage: Stichwort: Statistik! Sie lassen sich manipulieren und für die jeweiligen Zwecke einspannen. Gerade Motorradfahrer sind davon oftmals arg betroffen. Sie haben das auch bereits dem Bundesministerium für Verkehr gegenüber gerügt.

Antwort: Also, das ist ein ganz gravierender Punkt, den ich, das muß ich Ihnen gegenüber ganz offen sagen, auch für einen Skandal halte. Auf eine Anfrage der Koalitions-Fraktionen hat der Bundesminister für Verkehr erklärt, daß von 1000 Motorradfahrern jährlich 400 in einen Unfall verwickelt werden. Diese Zahl ist dann falsch von der Pressestelle des BMV an die Presse weitergegeben worden und hat überall Schlagzeilen gemacht. Ich halte ein solches Verfahren für skandalös, diese Zahl ist falsch. Es gibt nur eine einzige ganz geringe Klasse, wo annähernd diese Zahl zutrifft. Im Durchschnitt können wir davon ausgehen, daß annähernd 95-100 Motorradfahrer/Zweiradfahrer von 1000 in einen Unfall verwickelt werden. Dies ist immer noch zu hoch, aber mit solch falschen Zahlen zu arbeiten, halte ich für einen Skandal.

Frage: Oftmals werden Leitplanken zu tödlichen Fallen für Motorradfahrer. Sie verursachen grauenhafte Verletzungen. Welche Möglichkeiten bestehen, daß die Leitplanken auch für Motorradfahrer zu einem wirksamen „Schutz“ werden, soweit von Schutz überhaupt gesprochen werden kann?

Antwort: Ich habe eine Fülle Briefe von Zweiradfahrern bekommen; durch diese Briefe zieht sich wie ein roter Faden hindurch, daß die Zweiradfahrer eine panische Angst davor haben, in einen Unfall verwickelt, über die Straße geschleudert zu werden und dann mit gebrochenem Genick vor einem Stützpfeiler, einer Leitplanke liegen zu bleiben. Ich halte diese Angst der Zweiradfahrer für berechtigt und halte dies für eine ganz typische Situation, wie Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen durchgeführt werden nur mit Zielrichtung auf den Autofahrer. Der Autofahrer soll ja durch solch eine Leitplanke geschützt werden, ohne daß daran gedacht wird, welche verheerenden Folgen hier auf den Zweiradfahrer zukommen können. Ich unterstütze diese Forderung und habe sie vor kurzem selber erhoben, daß die Zahl der Leitplanken an unseren Straßen ganz drastisch reduziert wird. Ich vermag überhaupt keinen Sinn darin zu sehen, weshalb man an einer Autobahn eine 1 m hohe Böschung mit einer Schutzplanke versehen muß, die auch vom Äußeren her kein Beitrag zum Umweltschutz darstellen,

diese Leitplanken sind früher einmal aufgestellt worden, weil früher, wenn ein nicht angeschnallter Autofahrer an dieser Böschung einen Salto gemacht hat, natürlich erhebliche Unfallfolgen auf diesen Autofahrer zukamen, aber es ist heute für einen Autofahrer überhaupt kein Problem, wenn er sich mal an einer 1 m hohen Böschung überschlägt. Also müssen wir zu einer drastischen Reduzierung der Zahl der Leitplanken kommen, Leitplanken also nur da, wo sie wirklich sinnvoll sind, da, wo die Unfallfolgen ohne Leitplanken größer wären, als mit Leitplanken. Wo eine Leitplanke unbedingt stehen bleiben muß, müssen wir zu einer Entschärfung der Stützpfeiler kommen; diese scharfkantigen Dinger sind ja die eigentliche Gefahr für die Zweiradfahrer. Ich denke, es ist realistisch, zu fordern, daß bei den stehenden Stützpfeilern eine Kunststoffummantelung angebracht wird, die den Aufprall eines Zweiradfahrers erheblich abmildern wird.

Frage: Die Antworten von offiziellen Stellen auf Anfragen von Motorrad-Clubs lassen oftmals mangelhafte Kenntnisse im Bezug auf das Motorrad-Fahren erkennen. Wäre es nicht vorteilhaft, eine Zusammenarbeit mit Motorradfahrern anzustreben?

Antwort: Diese Zusammenarbeit kann natürlich nicht so weit gehen, daß man jetzt von jedem Politiker erwartet, daß er also erst einmal auf ein Zweiradfahrzeug steigt um sich nun praktische Kenntnisse anzueignen. Aber ich glaube in der Tat, daß es sinnvoll ist, zu einem stärkeren Meinungsaustausch zwischen den Motorradfahrern und ihren Verbänden und den Politikern zu kommen. Das betrifft nicht nur die Bundespolitiker, auch die Landes- und Kommunalpolitiker sollten in einen solchen Meinungsaustausch einbezogen werden. Ich würde es für sehr gut halten, wenn die Motorradfahrer-Clubs auf örtlicher Ebene mal die Politiker einladen würden, um Ihnen mal vor Augen zu führen, wo denn eigentlich die Probleme der Zweiradfahrer sind. Ich habe jedenfalls in den letzten Wochen und Monaten, wo ich mich mit diesem Problem intensiver beschäftigt habe, eine Menge dazugelernt; und ich glaube, auch alle anderen Politiker wären gut beraten, wenn sie diesen Lernprozeß durchmachen würden.

Frage: Ich glaube, jeder Motorradfahrer ist bisher mit der von Ihnen geleisteten Arbeit, mit der Unterstützung, die Sie den Motorradfahrern bis jetzt gegeben haben, hochzufrieden und dankbar. Sind Sie bereit, sich weiter als Ansprechpartner zur Verfügung zu stellen?

Antwort: Aber selbstverständlich! Als Ansprechpartner immer. Ich glaube, dies sollte jeder Politiker auf jeder Ebene sein: ein Ansprechpartner. Ich möchte mich nicht verstehen als der Lobbyist einer bestimmten Gruppe von Verkehrsteilnehmern, dies wäre mit Sicherheit auch nicht im Sinne der Zweiradfahrer. Aber als Ansprechpartner, die Sorgen, die Vorstellungen der Zweiradfahrer richtig einzuordnen in eine vernünftige Verkehrspolitik, dies will ich gerne tun.

Ich danke Ihnen für das Gespräch,
Herr MdB Merker.

Interviewpartner: Burkard Müller
Ausarbeitung der Fragen: Peter Henselder und Burkard Müller

Neue Anschrift

des Koordinators Einzelmitglieder-Nord:
Werner Virnich, Deermannstraße 5
4400 Münster, Tel. 0 25 01 / 5 85 15

Helferpauschale Elefantentreffen 1982

Die Helferpauschale ist inzwischen, verzögert durch die Krankheit des Schatzmeisters, ausgezahlt worden.

Wenn jemand vergessen wurde, bitte ich um kurze Mitteilung mit Einsatzort und Einsatzzeit.

Klaus Schumacher
1. Geschäftsführer

Lederreinigung – mit Milch

Ein altes Hausfrauenrezept bringt die Ledercombi zu neuem Glanz. Mit einfacher Milch und einem Schwamm wird die Combi ganz „abge-seift“ – der Schmutz verschwindet. Die Combi erfüllt wieder ihre wichtige Signalfunktion im Strassenverkehr, darauf weist das IfZ hin. –IfZ–

Fahnen und Spannbänder für Vereine

Einige Vereinsvorstände haben bei mir angefragt, ob sie Fahnen für den Verein bei der Geschäftsstelle bestellen können.

Der Fahnenhersteller hat mir vorgeschlagen, unsere BVDM-Fahne um ein weißes Feld unter dem Emblem zu verlängern und darin den Vereinsnamen anzubringen.

Preise kann ich aber erst erfragen, wenn ich eine ungefähre Vorstellung von der Stückzahl habe. Wenn Interesse an einer Fahne oder einem Spannband in der Ausführung der BVDM-Fahnen und Spannbänder mit zusätzlichem Vereinsnamen besteht, bitte ich um Mitteilung.

Klaus Schumacher
1. Geschäftsführer

Jahresanhänger für BVDM-Vereine

Wenn Sie sich dazu entschließen können, die Plaketten für Ihre Veranstaltungen mit den gleichen Jahresanhängern auszustatten, wie sie für das Elefantentreffen verwendet werden, kann ich Ihnen für das nächste Jahr Anhänger zu einem sehr günstigen Preis mitbestellen.

Sie müßten mir im Herbst die gewünschte Stückzahl mitteilen, Lieferung erfolgt unmittelbar nach dem Elefantentreffen.

Einige Hersteller von Plaketten haben mir mitgeteilt, daß sie auch kleine Auflagen preiswert und in guter Qualität liefern. Bei Interesse bitte bei mir anfragen.

Klaus Schumacher

Druckverlust bei – Höchstgeschwindigkeiten

Das IfZ hat jetzt festgestellt, dass bei ständiger Fahrt im Hochgeschwindigkeitsbereich Luft aus den Reifen entweichen kann. Die Bochumer Wissenschaftler führen das auf die grosse Fliehkraft zurück, die das Ventil nach innen drückt. Sie raten, täglich Luftdruckkontrollen durchzuführen. –IfZ–

1. Touristikfahrt des MV-Lippstadt

Nach einigen Vorbereitungen zu dieser Fahrt freute sich auch der Wettergott auf deren Durchführung und ließ die Sonne strahlend scheinen. Die ersten Startwilligen tauchten dann schon am frühen Morgen auf, wahrscheinlich ohne vorher gefrühstückt zu haben; denn gleich nach der Ankunft wurde erst einmal kräftig gegessen. Frisch gestärkt konnten die gestellten Aufgaben besser in Angriff genommen werden. Als der Nachmittag angebrochen war, waren „20 Mann“ auf Tour. Bedauerlich war eigentlich, daß nur ein Teilnehmer aus dem heimischen Raum kam, trotz diverser Einladungen an Clubs und Motorradgruppen.

Daß BVDM-Mitglieder aktiver sind, zeigte sich an diesem Wochenende mit aller Deutlichkeit. So trafen sich dann verschiedene pokalverdächtige Aspiranten im Laufe der Veranstaltung an den Standorten, um alles im Detail genauestens unter die Lupe zu nehmen. Mit den Unterlagen in der Hand liefen sie eifrig umher, bis fast alles gefunden war. Da die Unterlagen erst um 18.00 Uhr abgegeben werden mußten, ließ man sich gebührend Zeit und veranstaltete kein Rennen.

Am Ziel wurde es für den Veranstalter nach einer Phase der Ruhe hektisch. Bei der Auswertung ergab sich, daß drei Touristikfahrer die gleiche Punktzahl erreicht hatten und der Veranstalter nun Geschicklichkeitsspiele improvisieren mußte. Als erstes galt es, einen Nagel auf Schnelligkeit einzuschlagen; natürlich mit einem ganz kleinen Hammer. Als nächstes wurden die Kräfte auf die Probe gestellt. Ein Kolben von einer Diesel-Lokomotive mußte weit geworfen werden und schließlich aufgepumpte Motorradschläuche, auf eine aufgestellte Stange zielgenau geworfen werden. Und nun passierte es, wiederum gab es die gleiche Punktzahl bei den drei Kämpfern. „Was nun“, fragte sich der Spielausrichter, um gleich darauf ein Bierfaß aus der Schatztruhe zu zaubern. Dazu kamen einige Hindernisse, so daß der Entscheidungslauf beginnen konnte. Unter kräftigem Ansporn durch die Zuschauer, fegten die Männer über den Parcours und sicherten

sich ihre Platzierung bei der anschließenden Siegerehrung. Das auch mal „Experten“ wertungsmäßig auf die Nase fallen können, zeigte diese Veranstaltung. Denn es waren viele überraschende Ausrufe zu hören. Besonders Stolz waren die Fahrer, die ihren ersten Pokal gewannen, und es ist für sie ein Anreiz, häufiger an solchen oder ähnlichen Veranstaltungen teilzunehmen. Die „Aktiven“ werden sich gern an diesen schönen, erfolgreichen Nachmittag erinnern.

Edgar Müller

Fuchsjagd I/82

Hurra, die Jagd ist frei. Der zweimalige Fuchs Heinz hat zum Hallali gerufen und rund 40 Personen beteiligten sich an der Hatz am 18.04.

Treffpunkt und Zeit ist am Kassel-Harleshäuser Freibad um 9.00 Uhr. Das Wetter ist sonnig, nur die Temperatur könnte etwas höher sein. Nach den üblichen Hinweisen, Tips und dem Palaver geht's auf die Strecke.

Der Fuchs hat 20 Minuten Vorsprung, und die Meute folgt im 15 sek. Zeitabstand. An der ersten größeren Kreuzung in Weimar ist dann auch schon der 1. Pulk zusammengerottet. Auf welcher von den 4 Fahrspuren ist er gefahren? Auf gut Glück fahre ich rechts ab und siehe da – der gesuchte zerplatzte Gipsbeutel. Über Vellmar – Frommershausen geht es in's Schocketal. Ob der Fuchs uns hier wohl täuschen will? Es war nämlich die Straßendecke aufgerissen worden und das Verkehrsschild „Gesperrt für Fahrzeuge aller Art“ aufgestellt. Gleichzeitig weist ein Schild „Umleitung“ in diese Straße. An der Baufirma liegt das garantiert nicht.

Auf Anraten meines Sohnes fahre ich links nach Rothwesten ab. Hinter einem Verkehrsschild, gut verdeckt, liegt der hingeworfene Gipsbeutel. Jetzt sind wir 3 Maschinen die etwas zusammenfahren. Rechts geht der Straßenverlauf zu einer BW-Kaserne über Eichenberg nach Knickhagen. Nanu, wo ist denn der 3. Fahrer geblieben? Er hatte den Einfahrtsweg zur BW-Kaserne genommen. Der Posten mag vielleicht verdutzt geschaut haben. Üblich ist es nämlich nicht, das Fuchse solche Gebäudeteile aufsuchen, um der Meute zu entfliehen.

Über die Deutsche Märchenstraße, vorbei an der Termenei, geht's nach Hann. Münden. Die Stadt wird schnell durchfahren und die „Strassen“ des Naturparks Münden unter die Räder genommen. Nicht nur die Schlaglochstraßen machen sich im Kreuz bemerkbar, sondern auch die Kälte wird spürbar. Der Höhenunterschied schwankte zwischen 543-412 m über NN, auch kommt die Sonne nur teilweise in die Waldstraße. Auf der freien Strecke zwischen Nienhagen–Escherode–Nieste wird die wärmende Sonne direkt genossen. Nieste – die Straße weiter kein Gipsbeutel, zurück – links ab – wieder keine Beutel, nochmals zurück. Verdammst noch mal, wo geht's denn weiter? Da, der alte Herr winkt uns heran. Links den kleinen Weg, an der Kneipe, sollen wir entlang fahren. Beim Teutates, hier liegt die Spur. Hab Dank, Unbekannter.

Plötzlich erhalte ich einen Schlag in den Rücken. Was ist denn jetzt passiert? Ach, mein Sohnnemann hat ein wäbriiges Problem zu erledigen.

Kaufungen–KS Waldau–Bergshausen sind die nächsten Stationen. Nanu, jetzt liegen die Gipsbeutel aber dicht. Sind wir am Ziel? Dort stehen auch schon mehrere „Mopeds“ und Fuchs Heinz ist auch da.

Nach etwa 20 Minuten wird das Suchgebiet freigegeben. Die Meute schwärmt aus und findet – eine Flasche Bier. Mit besten Wünschen vom Fuchs. Der zweite Fund – ein Ei. Listig, listig der Fuchs. Plötzlich ein Schrei aus dem Wiesengelände. Fuchs tot – Fuchs tot.

Das jüngste Mitglied der Kasseler Motorradfreunde hat den Fuchsschwanz gefunden. Die Füchsin heißt Sabine Spitzenberger.

In der nächsten Wirtschaft wird noch die Strecken besprochen. Viel Lob erhält der Heinz für die gelungene Wegführung. Hier treffen dann auch die Verfranser ein. Ein Ausfall ist zu beklagen. Er sucht hoffentlich nicht noch immer. Die neue Füchsin verspricht, die nächste Jagd ebenso gut anzulegen. Jetzt hat sie Schonzeit bis zum Herbst, aber dann heißt es wieder „Jagd frei“

Hartmut Onken

Wasserschlachtori

Der zweite BVDM-Ori-Lauf, die Lipperosen-Rallye, hatte einiges an Überraschungen für die Teilnehmer zu bieten. Am frühen Samstagmittag glänzten „Alte Bekannte“ und „Neulinge“ durch Anwesenheit am Startort. Nach der Fahrerbesprechung und Kartenausgabe wurde es ernst. Die Spannung unter den 18 Startern wuchs genau so schnell wie die schwarze Wolkenwand am Horizont. Der einsetzende starke Regen beeindruckte auch nicht den letzten Teilnehmer. Blitzend und krachend entlud sich die geladene Luft, als plötzlich ein Fahrer mit Sozio völlig entnervt zum Start zurückkehrte. Dieser erzählte, daß er sich plötzlich von Blitz und Donner eingekreist fühle und die meisten Entladungen in Bodennähe kamen. Die herunter stürzenden Wassermassen zwangen einen weiteren Fahrer bei geringer Sicht zur Umkehr.

„Na, wenn das nur gut geht“, waren die Sorgen des Fahrleiters. Das Inferno beruhigte sich langsam, dafür hatte sich mancher Weg zu einem Strom gemausert. Das Fahrzeug war mehr am schlindern als im Geradeauslauf, um Bächen und Wasserlachen auszuweichen. Das Starterfeld, welches sich aus Mitgliedern des E.T.L.-LV-Rhein-Ruhr und MC Sauerland zusammen setzte, kämpften sich durch bis zur ersten Zeitkontrolle. Die meisten Bordkarten waren im Begriff sich vor Nässe aufzulösen. Nach der Aushändigung einer neuen ging die Fahrt weiter, vorbei an Steinbrüchen, Naturschutzgebieten und durch manche Feldflur im Großraum Anröchte bis zur zweiten Zeitkontrolle. Vor lauter Freude über den reibungslosen Ablauf der zweiten Etappe schwebten die Wolken hernieder und ergossen ihre Freudenstränen auf die strapazierten Sportsfreunde herab, die sich lautstark und kräftig dafür bedankten. Brillenträger hatten es schwer, durch beschlagene Gläser, die folgende Chinesenrallye nach Kreuzungszeichen abzufahren. Unter den prüfenden Blicken des BVDM ng-Sportauswerter „Mann“ ging die Auswertung vonstatten.

Die anschließende Siegerehrung brachte es an den Tag. Die Fahrer des MC S. hatten die Nase vorn, das aber in keiner Weise die beachtliche Leistung der Neulinge schmälerte. Die anstehenden Sachpreise und Pokale wurden unter

dem Fahrervolk verteilt, und der Fahrtleiter bedankte sich für die unerwartet rege Teilnahme der angereisten Sportfahrer mit Begleitung. Dazu wünschte er ihnen eine trockene und pannenfreie Heimfahrt nach der Wasserschlacht im Raume Lippstadt.

Die Teilnehmer bedanken sich für die gute Organisation und versprechen, sich auf dem nächsten BVDM Ori-Lauf wiederzutreffen und wünschen bis dahin alles Gute.

Edgar Müller

Strohsemmel-Rallye

Mitte Mai war es wieder einmal soweit. Der Landesverband Ostwestfalen-Lippe mit ihren Elefantentreibern luden ein zur Ori-Fahrt. Da an diesem Wochenende Temperaturen um 25 Grad C herrschten, versammelte sich die „Aktiv Prominenz“ am Hotel Ilsetal in Lemgo.

Die Sonne lockte auch den sonst so viel beschäftigten Günter Wuttke an den Start, schließlich möchte er seine 1 Jahr alte Maschine zumindest einfahren. Der eigentliche Grund war nicht etwa heiße Strohsemmel, sondern es ging um Punkte für die BVDM-Ori-Meisterschaft. Der Fahrtleiter Klaus Thoren hat weder Kosten noch Mühen gescheut, den Startern einen ereignisreichen Nachmittag anzubieten. Die Behörden hatten ihren Segen erteilt, jedoch erst nach Streichung einiger Streckenabschnitte. Somit hatten die Motorradfahrer, die zum ersten mal mitfuhren, keinerlei Probleme mit der Streckenführung, die durch landschaftlich reizvolle Wege verlief. Als geheimer Sieganwärter ging das MC Sauerlandgespann mit Strauß/Pochy an den Start, gefolgt von den Einzelfahrern Jokisch, Stier und Adolph. Fahrtleiter Thoren bedankte sich bei der Siegerehrung nicht nur bei den Helfern und Teilnehmern, sondern auch bei den Zweiradhändlern für die vielen schönen Sachpreise. Die alten „Ori-Hasen“ enttäuschten nicht, denn alle waren unter den ersten Zehn. Den Mannschaftspreis konnte mit knappem Punktevorsprung der MC Sauerland vor den Fahrern des E.T.L. mit nach Hause nehmen. In der Hoffnung, im nächsten Jahr wieder dabei sein zu können, trat man die Heimreise an.

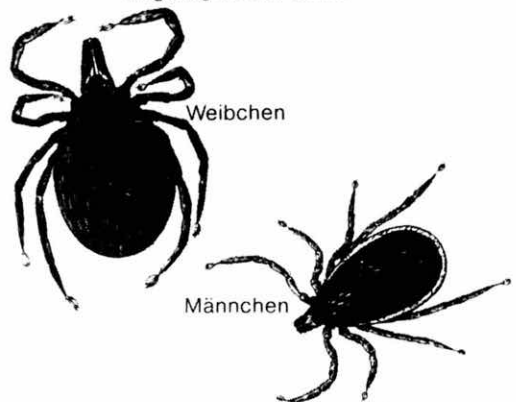
Edgar Müller

Hirnhautentzündung durch Zeckenstich

Durch den Stich von Zecken kann der Erreger der sogenannten Frühsommer-Hirnhautentzündung (Frühsommer-Meningoenzephalitis FSME) übertragen werden. Schwere Lähmungen, die unter Umständen zum Tode führen, sind mögliche Folgen dieser Viruserkrankung. Sie wird zunehmend auch in der Bundesrepublik Deutschland festgestellt.

Eine spezielle Therapie gibt es nicht. Den einzigen Schutz bietet eine rechtzeitige Impfung. Der entsprechende Impfstoff steht auch in der Bundesrepublik Deutschland zur Verfügung. Die aktive Immunisierung, die ähnlich wie die Impfung gegen Tetanus drei Teilimpfungen im Zeitraum eines Jahres umfaßt, bewirkt einen Schutz für mindestens drei Jahre.

Originalgröße: 2-3 mm



Der gemeine Holzbock oder Zecke
(Ixodes ricinus)

Überträger der Frühsommer-Meningoenzephalitis
(Entzündung des Gehirns und der Gehirnhäute)

Einen Sofortschutz für die Dauer von etwa vier Wochen erwirbt man durch die passive Immunisierung. Hierbei werden dem Organismus Antikörper gegen das krankheitserregende Virus zugeführt. Solche Antikörper schützen auch dann noch, wenn sie innerhalb von vier Tagen nach einem Zeckenkontakt gegeben werden.

Fragen Sie Ihren Arzt oder Ihr Gesundheitsamt. Sie können Ihnen nähere Angaben zu den Verbreitungsgebieten der Erkrankung und die Vorsorge durch eine FSME-Schutzimpfung machen.

IMMUNO

Prüfnorm für Schutzhelme

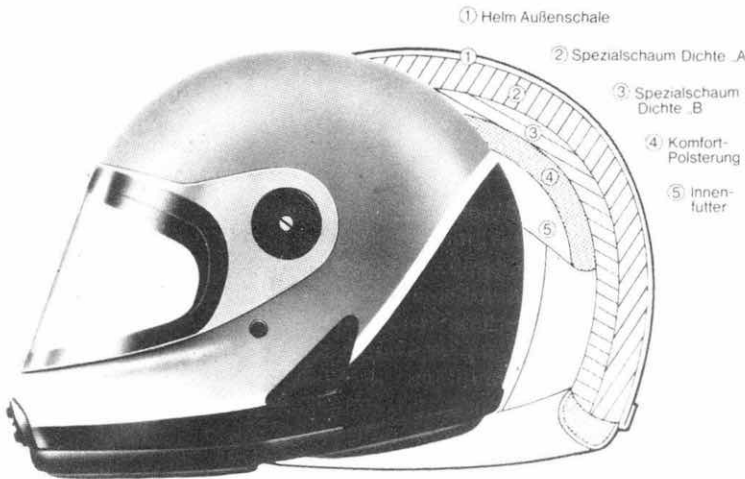
Weit über 90 v.H. der Motorradfahrer haben inzwischen eingesehen, dass der Schutzhelm nicht nur gesetzliche Pflicht ist, sondern auch lebensrettend sein kann und setzen ihn widerstandslos auf den Kopf. Beim Kauf ihres richtigen Sicherheitszubehörs werden sie jedoch weitgehend alleine gelassen, da der Gesetzgeber zwar den Helm vorschreibt, aber nicht genau sagt, welchen qualitativen Anforderungen er heute entsprechen muss. Die alte DIN Norm 4848 bezeichnete jüngst sogar die Bundesregierung in der Antwort auf eine kleine Anfrage als kaum ausreichend, da die Anforderungen zu niedrig liegen. Das Institut für Zweiradsicherheit fordert jetzt eine zeitgemäße Gesetzesvorschrift zum Schutz der Motorradfahrer, die mindestens die Snell 80- oder ECKE-Norm erreichen.

Solange es diese Bestimmungen noch nicht gibt, können die Bochumer Sicherheitsforscher nur allgemeine Hinweise für den Kauf der geeigneten Kopfbedeckung geben:

Sie sollte eng sitzen, ohne zu drücken und entweder aus Fiberglas oder einem thermoplastischen Werkstoff sein. Das Visier muss auch mit einer Hand bedient werden können und in verschiedenen Stellungen einrasten. Nur so ist die ständige Frischluftzufuhr gewährleistet. Der sicherheitsbewusste Fahrer tauscht das Visier überdies aus, bevor die vielen Kratzer seine Sicht vollends vermindern.

Schwarz als Aussenfarbe ist zwar reichlich modern, aber mindestens ebenso gefährlich. Da der Helm eine wesentliche Signalfunktion erfüllt, empfiehlt sich hier eine helle Farbe, am besten in Kombination mit nachreflektierenden Streifen.

—lfz—



Bestimmt für viele Leser ganz interessant, wie ein moderner Schutzhelm aufgebaut ist.

In eigener Sache:

Dieser Ausgabe der Ballhupe ist im Innenteil ein Verzeichnis aller Ortsclubs und Verbände brieftaschengerecht beigelegt. Anschriften, Telefonnummern und Treffpunkte sind daraus zu ersehen.

Aus terminlichen Gründen (Urlaub etc.) erscheint dieses Heft vier Wochen später als vorgesehen. Da Heft 4/82 bereits Anfang November in den Versand geht, bitten wir um baldige und zahlreiche Zusendung der Manuskripte.

Redaktions-Schluß Heft 4/82: 15.10.1982
Erscheinungstermin: 08.11.1982

Gruppenerlebnisse auf zwei Rädern

Motorrad und Gruppe, das gehört scheinbar zusammen. Jeder Zweiradfahrer kennt das ausgeprägte „wir-Gefühl“, das vieles leichter aber auch gefährlicher macht. Nicht wenige geraten ins Schwärmen, wenn sie von der letzten Tour mit sieben oder zehn Maschinen berichten; von der spielerischen Eleganz erzählen, mit der sie als einer unter mehreren nacheinander in die gleiche Kurve am gleichen Punkt abgekippt sind. Jeder für sich und doch nicht allein, so weit geht die gefühlsmässige Spannweite des Motorrad-Erlebnisses in der Gruppe.

Da könnte man als Betrachter stehen bleiben und sich freuen, wenn nicht gerade in der letzten Zeit die Berichte über gefährliche Situationen in der Gruppe zunehmen würden. Das Fahren im Pulk verlangt von den einzelnen Fahrzeuglenkern mehr als nur die Beherrschung der eigenen Maschine, sie müssen mehr als einmal für die anderen mitdenken und -handeln.

nem von hinten überholenden Zeitgenossen kollidiert. Wer diesen Grundsatz verinnerlicht, vermeidet auch die auf normalen Strassen überflüssigen, weil gefährlichen, Rennsituationen. Dafür gibt es schliesslich extra ausgewiesene und abgesperrte Strecken. Vielleicht ist das sogar ein Ziel für die nächste Gruppenfahrt.

Auf dem Weg dorthin werden allerdings nicht nur Motorradfahrer, sondern auch vierrädrige Verkehrsteilnehmer die Strasse beanspruchen. Hier ergeben sich neuerliche Gefahren: wenn mehrere Motorräder nacheinander ein Auto überholen, braucht das Zeit und eine lange Strecke. Da ist es möglich, dass der Autofahrer seinerseits abbiegen oder ausscheren will. Die hinteren Fahrer in der Gruppe dürfen sich also nicht nur auf ihre Vorfahrer verlassen, sondern tun gut daran, ständig auf eventuelle Blink- oder Ausweichmanöver der Autos zu achten. Jeder Überholvorgang muss also auf's neue durchdacht werden, so verringert man die Gefahren, ohne den Fahrspass zu verlieren.



Und noch ein Tip der Redaktion: Bei Tankstopps immer **alle** voll tanken, sonst werden die Unterbrechungen immer zahlreicher. Logischerweise bestimmt die Maschine mit dem kleinsten Tank sowieso die Länge der Strecke.

So gehört es zu den Grundgeboten des Gruppenfahrens, genügend Abstand zum Vordermann genauso einzuhalten wie zum Nachbarn; am besten gar nicht nebeneinander, sondern versetzt wie beim Formel-1-Start zu fahren. Auch wenn es einmal pressiert und in der rechten Hand kribbelt, empfiehlt sich die anfangs gewählte Reihenfolge einzuhalten. Zu den unangenehmsten Stürzen kommt es immer dann, wenn ein ausscherender Zweiradfahrer mit ei-

Das Institut für Zweiradsicherheit (IfZ) rät überdies den Motorradfahrern, schon vor dem Start kleine Gruppen zu bilden, die Route abzusprechen und unterwegs Treffpunkte auszumachen.

—IfZ—

„Gut gezielt – aber kein Volltreffer“

Mit dem Motorrad reisen – nicht rasen, diese Parole findet immer mehr Freunde. Voll im Trend liegt damit auch die Redaktion der größten deutschen Motorrad-Fachzeitschrift mit ihrem Bändchen „Touren in Deutschland.“ Zwanzig empfehlenswerte Rundfahrten, von der Wattekant bis in's Alpenvorland werden hier im handlichen Ringbuchformat 25 x 17 cm vorgestellt. Die Streckenlängen liegen zwischen 190 und 370 Kilometern, genau richtig für ein Wochenende. Manche der Fahrten können gut und gerne auf mehrere Tage ausgedehnt werden, soviel gibt's links und rechts der Straßen zu sehen und zu erleben.

Treffende Kurzbeschreibungen lenken die Aufmerksamkeit auf lohnende Ziele längs der Route, erstklassige Fotos laden förmlich zum Besuch der abgebildeten Motive ein. Zu jeder der zwanzig Tourenbeschreibungen gibt es eine Zusammenfassung mit Angabe der Streckenlänge und mit Hinweisen auf die infrage kommenden Blätter der Deutschen Generalkarte.

Genaueres Kartenmaterial wird auch dringend benötigt, denn die Grafiken über den Streckenverlauf bieten nur sehr oberflächliche Orientierungshilfe. Wichtige Bezugspunkte, wie Kreuzungen mit Bundesstraßen, Autobahnen und Eisenbahnlinien fehlen gänzlich. Flußläufe sind aus unerfindlichen Gründen mal eingezeichnet, mal nicht. Selbst die Angabe der Himmelsrichtung wurde schlicht vergessen.

Das alles wäre nicht besonders erwähnenswert, wenn nicht seitens der Herausgeber ausdrücklich betont würde, daß die Streckenskizzen für die Klarsichthülle des Tankrucksacks gedacht seien. Genau dafür sind sie aber aufgrund der aufgeführten Mängel absolut unbrauchbar. Der Motorrad-Tourist muß sich selbst einen an der geographischen Wirklichkeit orientierten Streckenplan machen.

Gut ist der umfangreiche Anhang mit den Anschriften der Verkehrsverbände in den einzelnen Bundesländern, umfassenden Hinweisen auf viele interessante Museen und brauchbaren Tips für Gepäckunterbringung und Pannensuche.

„Touren in Deutschland“ ist nichts für Kilometerfresser, Motorradwanderer jedoch finden in diesem Heft gute Anregungen für geruhsame Reisen abseits der großen Verkehrsströme, durch reizvolle, noch nicht überlaufene Landschaften.

Motorrad-Touren in Deutschland, 127 Seiten, 160 Fotos. Motor-Presse-Verlag, Postf. 1041, 7000 Stuttgart. Preis: DM 16,80.

W. Reuter

„Typenbeschreibung“

Motorradbücher mit schönen Bildern und mehr oder weniger sachkundigen Texten gibt es schon im Dutzend. „Motorrad-Report“ von Ilse Reuter, (DM 36,-, Motorbuch-Verlag Stuttgart) scheint auf den ersten Blick keine Ausnahme. Doch dieser Eindruck täuscht. Zwar beschränkt sich die Verfasserin auf die innerhalb der letzten zwölf Jahre auf dem deutschen Markt erschienenen – und zum Teil schon wieder verschwundenen – Modelle von BMW, Moto Guzzi, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha, doch über 166 Typen dieser Marken wird der Leser umfassend informiert. Zu jeder Modellbeschreibung kommen genaue Angaben über die im Zuge der Modellpflege vorgenommenen Änderungen, und in bisher einmaliger Deutlichkeit werden Nachteile und Mängel jeder Modellreihe offen angesprochen.

Der zweite Teil des Buches enthält wertvolle Hinweise für alle, die ein gebrauchtes Motorrad kaufen und verkaufen wollen. Hier gibt es Ratschläge aus der Praxis, ohne pseudojuristisches Bla-bla.

Schließlich kommt noch der TÜV-Report mit einer Statistik über die bei rund 100.000 untersuchten Motorrädern am häufigsten festgestellten Mängel. In die dazu gehörenden Tabellen sollte man sich aber erst nach gründlichem Studium der vorangestellten Erläuterungen vertiefen.

Fazit: Kein „literarisches“ Motorradbuch, dafür realistische Information und handfeste Praxis. Ist das Geld wert.

Bill Longstroke

„Eintopf 82“

Bemerkungen zur Honda FT 500

Zu Recht erhielt die FT 500 von der Fachpresse viel Lob. Doch in ihrer Begeisterung über die guten Fahreigenschaften und den ausgezeichneten Motor übersahen fast alle Tester einige Ungereimtheiten, die den nüchternen Betrachter an der viel bewunderten Cleverness japanischer Konstrukteure und Marktstrategen zweifeln lassen.

Beispiel 1: Wozu braucht eine relativ leichte und preiswerte Maschine wie die FT 500 hinten eine schwere und teure Scheibenbremse? Es gibt an schnelleren und viel schwereren Honda-Typen durchaus zufriedenstellende Trommelbremsen am Hinterrad. Obendrein ist die Bremse schlecht zu dosieren, wenn man nicht sehr sachte damit umgeht, steht die FT blitzschnell quer. Und der Radausbau wird durch die Scheibe auch nicht gerade erleichtert.

Beispiel 2: Die Honda-Marketingler wollten vor allem ein „schönes“ Motorrad anbieten und haben deshalb die Designer auf die FT 500 losgelassen. Diese verpaßten der Maschine unter Verwendung von viel Plastik einen „hinreißenden Schwung.“ Da die empfindsamen Stylisten vor lauter Kreativität kaum oder nie zum Motorradfahren kommen, vergaßen sie glatt, daß es auch Kunden geben könnte, die mit einem Motorrad mal weiter, als bis zur nächsten Disco fahren möchten. Die Möglichkeit, einen handelsüblichen Gepäckträger an die FT 500 anzubauen, gibt es nicht. Noch nicht – nach dem jüngsten Gerücht soll etwas in der Richtung in Vorbereitung sein. Warum nicht gleich?



Dabei hat die FT 500 gegenüber der vergleichbaren Konkurrenz einige wesentliche Vorzüge. Den Elektro-Starter zum Beispiel, der den Motor, ob kalt oder heiß, sicher in Betrieb setzt, wenn man nicht die Batterie hat geradezu verkommen lassen. Das H 4-Licht ist ein weiterer Pluspunkt, obwohl die Designer unbedint einen rechteckigen Scheinwerfer nehmen mußten. Schließlich die O-Ring-Kette; sie dürfte bei der Motorleistung gut und gerne 25.000 km halten, erst recht, wenn sie ein halbwegs geschickter Mann noch besser gegen den Reifen abdeckt.

Über den kultivierten Motor und über das erstklassige Fahrwerk haben sich die Fachblätter ausführlich geäußert, dem ist nichts hinzuzufügen. Fazit: die Honda FT 500 ist als Motorrad für den reinen Straßenbetrieb das derzeit attraktivste Angebot in ihrer Klasse. Trotz stylistischen Schnickschnacks und überflüssiger Scheibenbremse hinten: Wenn 500er-Eintopf, dann so.

Bill Longstroke

Dünne Luft unterm Helm

Motorradfahrer leiden unter gefährlichem Sauerstoffmangel, wenn sie einen Schal unter dem Integralhelm tragen

Der britische Krankenwagenfahrer Richard Davies hatte als erster den Verdacht: Immer wieder erzählten verunglückte Motorradfahrer, die Davies ins Hospital schaffte, sie seien vor dem Unfall plötzlich müde geworden: „Da war so eine Art Benommenheit im Kopf.“

Noch etwas war dem Sanitäter Davies aufgefallen: Alle diese Verkehrsoffer hatten einen Integralhelm auf dem Kopf und einen Schal gegen Zugluft um den Hals.

Davies sprach über seine Beobachtungen mit drei Anästhesisten seines Krankenhauses, des „Frenchay Hospital“ in Bristol, die daraufhin einen Test mit verschiedenen Integralhelmen vornahmen. Dabei wurde behelmtene Versuchspersonen mittels eines dünnen Gummischlauches, der durch die Nase in den Rachen geschoben worden war, eingeatmete Luft abgesaugt und auf ihre Bestandteile untersucht.

Das Ergebnis überraschte die Ärzte: Schon nach fünf Minuten sank der Sauerstoffgehalt von normal 21% auf 16,7%, der Kohlendioxidgehalt aber stieg auf 1,7% (normal 0,03-0,06%).

Bei einem zweiten Test ließen die Wissenschaftler einen Ventilator Luft mit einer Geschwindigkeit von 5-7,5 Metern pro Sekunde über den Helm pusten, um den Fahrtwind zu simulieren. Das Ergebnis: Sauerstoffanteil nur 17%, Kohlendioxidanteil dagegen 0,3% – zehnmal mehr als normal. Trug die Versuchsperson außer dem Helm auch noch einen Schal oder ein Tuch um den Hals, um sich gegen Zugluft zu schützen, war das Meßergebnis noch schlechter. Der Sauerstoffanteil sank dann auf 15,8%, der des Kohlendioxids stieg sogar auf 2%. Dabei atmeten die Versuchspersonen etwa doppelt so schnell, um möglichst viel Sauerstoff aus der schlechten Luft abzubekommen.

Die englischen Ärzte, die ihre Untersuchungen in dem renommierten Fachblatt „British Medical Journal“ veröffentlichten, wollen nicht gegen die Helmpflicht plädieren, sondern möchten mit ihrer Untersuchung erreichen, daß Motorradfahrer unter ihrem Helm nicht auch noch einen Schal tragen. Der Fahrer atmet dann nämlich die verbrauchte Luft, die er gerade ausgeatmet hat, wieder ein. Er wird durch diese Rückatmung müde, unkonzentriert, bekommt Sehschwierigkeiten und kann im schlimmsten Fall sogar ohnmächtig werden.

Deutschen Herstellern von Integralhelmen war das Phänomen der Rückatmung auch neu. Hermann Häberle von der Firma Römer in Neu-Ulm: „Wir haben einen Belüftungsschieber in der Kinnpartie, aber der soll eigentlich nur den Beschlag innen am Visier verhindern. Die meisten Fabrikate allerdings haben noch nicht einmal das.“

Inga Thomsen

(Nach Freigabe durch: Stern 26/82)

Auf ein Wort –

Ballhupe II/82 – Gegendarstellung

Ich danke Herrn Lubjinski für die Zusendung des Pokals, den ich im BVDM-Touristik-Wettbewerb „ermogelt“ habe. Aus den Ihnen bekannten Gründen konnte ich an der Preisverleihung nicht teilnehmen. Ich bedauere das sehr. Mit dem Artikel in der Ballhupe muß ich mich als Erstplatzierter des Touristik-Wettbewerbes persönlich angegriffen fühlen. Es wurde unter anderem eine Rundreisenreihenfolge genannt, die zwar nicht ganz auf meine Rr. zu trifft, aber so ähnlich ist, daß das kaum ein Zufall sein kann.

Offensichtlich begreifen „Schönwetterfahrer“ nie, daß man am Kilometerfressen Spaß haben kann. Wenn ich an einem Wettbewerb wie diesem teilnehme und nach Möglichkeit gewinnen will, wenn ich dazu noch den relativ knappen Jahresurlaub nutzen muß, um Punkte zu machen, so bleibt einem kaum etwas anderes übrig, als innerhalb von 21 Tagen Griechenland-Norwegen-Türkei, oder innerhalb von 22 Tagen Türkei-Dänemark-Italien zu fahren. Dazwischen lagen nachweislich 4 Monate!

Wozu holt man sich Post- oder Polizeistempel mit Datum, wenn man hinterher als Betrüger hingestellt wird?

Ich habe den BVDM nie gebraucht, um Motorrad zu fahren. Meinen Ausweis sende ich beiliegend zurück und kündige meine Mitgliedschaft zum nächst möglichen Termin. (Ich bitte um Weiterleitung)

Alle anderen Teilnehmer am Touristik-Wettbewerb '81, die sich keiner Unkorrektheit bewußt sind, fordere ich auf: Wehrt Euch gegen solche hinterhältigen Anschuldigungen!

Werner Janz

IFMA '82 vom 18.-20. September · IFMA '82 vom 18.-20. September · IFMA '82 vom 18.-20. September

Internationaler Motorrad- fahrer-Treff



Wo Experten und Fahrer zusammentreffen, wird gefachsimpelt. Das gilt auch für die IFMA und hier besonders für den Motorradfahrer-Treff am Zweirad-Parkplatz.

Am Stand des BVDM, der Interessenvertretung der Motorradfahrer, erfahren Sie alles zum Thema: Verkehrspartner Motorradfahrer – Sicherheit durch Partnerschaft. Hier wird auch der „Leitfaden für Gespannfreunde“ neu vorgestellt.



Reisebericht einer Fahrt nach Ägypten

Nun stehen wir hier, 20 km außerhalb Kairos mit unserem gepackten Motorrad, um unser Zelt für die erste Nacht in Ägypten aufzubauen. Vor uns ein Schild, darauf steht: „Campingarea“ Dahinter nichts als Sand und weit und breit niemand zu sehen. Unter einem Campingplatz haben wir uns eigentlich etwas anderes vorgestellt, und so beschließen wir, uns wieder vorbei an den riesigen Pyramiden zurück nach Kairo in's Verkehrschaos zu stürzen und ein billiges Hotel zu suchen. Mitten in der 8 Mio. Stadt finden wir zufällig Gabi und Etienne aus dem Elsaß wieder, die mit ihrer BMW R 60/6 in Piräus auf unser Schiff zugestiegen waren. Wir hatten uns morgens in Alexandria getrennt, weil sie ohne Zelt unterwegs waren, nun jedoch beschließen wir zusammen zu bleiben. Mit Hilfe eines tüchtigen Einheimischen, der mit uns ca. 6-7 Hotels abklappert, haben wir alle abends endlich ein Bett und was viel wichtiger ist, einen bewachten Unterstellplatz für das Motorrad.

Unsere Fahrt begann am 12. März 1981 in Bochum. Seit Wochen bestimmte dieser Termin unser Denken und Handeln. Wir planten eine ca. 6-wöchige Reise durch Ägypten und Israel. Uns reizte die großartige Kultur dieser Länder und die Möglichkeit, im Frühjahr an den langen Stränden des Roten Meeres zu baden. Bis dorthin jedoch war es noch ein weiter Weg. Würde alles glatt gehen, alles so verlaufen wie wir es geplant hatten? Warum nicht!

Wir, beide Studenten, waren inzwischen erfahrene Motorradreisende und unsere Suzuki GS 550 hatte uns trotz Kilometerstand 42.000 noch nie im Stich gelassen. Warum also nicht! Ein wenig Unsicherheit blieb.

Unser Weg führt durch ein eiskaltes Deutschland und schneebedeckte Alpen. Bei viel Regen fahren wir über den Brenner nach Venedig. Nach endlosem Suchen bei Dunkelheit und Hagel finden wir schließlich im riesigen Hafengebiet von Venedig die Anlegestelle der „Espresso Egitto“, als wir schon fast jede Hoffnung aufgegeben haben. Auf dem Schiff verbringen wir dann drei herrlich sonnige Tage, mit Fahrt durch den Kanal von Korinth und Zwischenhalt in Piräus. Am Morgen des vierten Tages erleben

wir den Sonnenaufgang vor der Silhouette Alexandrias. Gerade von Bord stürzen wir uns in das Gedränge vor den Einreiseschaltern. Dort werden wir innerhalb kurzer Zeit 100, — DM für Versicherung, Kennzeichen und Allesmögliche los. Immerhin gibt man uns dafür viele zerlumpelte Zettel, die wir alle nicht lesen können und von denen jeder für sich natürlich sehr wichtig sein soll. Außerdem bekommen wir zwei ägyptische Kennzeichen, von denen eins sofort am Motorrad montiert wird. Das andere und das deutsche Kennzeichen gehören ab nun zu unserem ständigen Gepäck. Schon nach 2 Stunden sind die Formalitäten erledigt, und wir verlassen gespannt und voller Erwartung das Hafengelände.

In Alexandria werden wir von einem riesigen Hupkonzert empfangen. Man hupt immer und überall – beim Überholen, beim Abbiegen, beim Stehenbleiben, beim Anfahren, beim Fahren..... Es wird uns von nun an die ganze Fahrt begleiten. Beim ersten Tanken zwei Überraschungen: Die Zapfsäulen zeigen nur die abgegebenen Liter an, oft nur in arabischen Ziffern. Den Preis bestimmt dann der Tankwart, je nachdem wie er die Kopfrechenfähigkeiten seines Kunden bewertet. Dies zwingt uns dazu, die arab. Zahlen zu lernen, und schon bald haben wir uns die für unsere Tankfüllung nötigen Geldbeträge gemerkt. — Bei 39 Pf pro Liter Super lacht das Portemonnaie. Hier ist die Kraftfahrerwelt noch in Ordnung, hier wird noch wild beschleunigt, um gleich danach wieder voll in die Bremsen zu steigen. Ein wenig wird die Freude dadurch getrübt, daß das Superbenzin hier nur 87 Oktan hat. Der Suzuki bereitet das, da sie in Deutschland nur Normalbenzin braucht, bei einem freiwillig gesetzten Drehzahllimit von 5000 min keine Probleme, die BMW dagegen klingelt oft laut und deutlich.

Auf der Fahrt durch das Nildelta nach Kairo machen wir unsere ersten Erfahrungen mit dem ägyptischen Verkehr. Außerhalb der Städte verläuft er verhältnismäßig gesittet. Nur vor den LKW-Fahrern muß man sich in Acht nehmen, die auf den engen Straßen mit z.T. 120 km/h alles überholen was ihnen in den Weg kommt. Dabei passieren dann die unzähligen sehr schweren Unfälle, deren Autowracks wir täglich sehen, weil ein solch überladener Koloß von der Straße abgekommen oder in den Gegenverkehr gerast ist.

Wir erreichen Kairo heil und bewältigen, obwohl wir lediglich ein einziges Hinweisschild sehen die Stadtdurchfahrt in nur einer Stunde.

Am nächsten Morgen besuchen wir das Ägyptische Museum, in dem Tausende von unschätzbar wertvollen Gegenständen so ausgestellt sind, als ob sie direkt auf den Müll gebracht werden sollten. Wir sind froh, einige ausgesuchte Stücke schon während der Tut-ench-Amun Ausstellung in Deutschland gesehen zu haben.

Einen ganzen Tag verbringen wir bei den Pyramiden von Gizeh, zu denen es uns immer wieder hinzieht. Es dauert lange, bis man die Größe und Ausmaße begreifen kann. Kein Film und kein Bild vermitteln einem diesen Eindruck, den man erhält, wenn man vor diesen kolossalen Bauwerken steht. Hier wird uns klar, zu welchen Fähigkeiten der Mensch nur durch die Kraft seiner Hände im Stande war.

Nil entlang weiter nach Asyut. Von dort am nächsten Tag nach Luxor.

Das Fahren von hunderten von Kilometern im Niltal, immer entlang kleinen Seitenkanälen, wird langsam eintönig. Der extrem wellige Asphalt erlaubt maximal 80 km/h oft wesentlich weniger. Sobald wir für eine Pause am Straßenrand stehen bleiben, kommen Kinder angerannt, die nach Bakschisch oder Zigaretten verlangen. Die Erwachsenen erkundigen sich vor allem woher wir kommen und wohin wir wollen. Die Namen der Länder und Städte sind in allen Sprachen ähnlich; so kann man sich mit Lachen und mit Händen und Füßen einigermaßen verständlich machen. Wenn wir nach kurzer Rast wieder aufbrechen, haben sich mindestens zehn Leute um die zwei Motorräder gedrängt, die uns mit großem Hallo verabschieden.

In Luxor werden wir am nächsten Morgen von lautem Stimmengewirr geweckt. Vor unserem Hotelfenster breitet sich der Wochenmarkt der



Hunderttausend Arbeiter haben in 20 Jahren dieses 2 Mio m³ umfassende Bauwerk aus 2,5 to schweren Steinblöcken aufgetürmt – und das vor 4600 Jahren!
Foto: Martin Langer

Per Bus erreichen wir am nächsten Tag den weitläufigen Basar Kairos. Hier in den engen Gassen der Altstadt herrscht ein Treiben, wie man es sich im geordneten Europa nicht vorstellen kann. Über allem eine drückenden Hitze und viel Staub, dazu 6 mal am Tag der Ruf des Muezzim zum Gebet.

Über Sakkara, wo mit der Stufenpyramide das älteste Bauwerk der Welt steht, geht es am

ganzen Gegend aus. Wir beobachten lange das rege Treiben. Die Verkäufer haben ihr Getreide auf dem Boden ausgeschüttet, überall schleppen Esel schwere Lasten. Die Frauen sind in lange schwarze Tücher gehüllt, die Männer tragen weiße oder bunte Djellabahs. Gegen 11 Uhr ist alles vorbei, die Hitze ist zu drückend und über dem Platz liegt noch eine dichte Staubwolke.

Fortsetzung im nächsten Heft!

Isolde Vestweber
Martin Langer

Private Kleinanzeigen:

Verkaufe: 1 Rahmen kompl. BMW 60/5 m. Brief, 1 Rahmen Unfall BMW 60/5 mit Brief, 1 Achsantrieb BMW 60/5, 2 Schwingen BMW 60/5, Sitzbänke, Tanks, Gabel usw. zu Superpreisen. 1 Rahmen CJ 250 T, Räder, Kleinteile, verkaufe ständig BMW's R 25-695, auch Gespanne sowie Engländer aller Marken auf Anfrage.

Suche: gr. Heinrich- od. Hoske Tank.

Verkaufe: Auspuffanlagen f. Motoren ab /5 in Schwingen-Modellen, 1a verchromt kompl. 480,- DM + Porto.

Werner Virnich, Deermannstr. 5

4400 Münster, Tel. 0 25 01 / 5 85 15

Verkaufe: Yamaha SR 500, Bj. 5/78, 42.000km, unfallfrei, Motor überholt, Becker-Fettkasten, Lenkerverkleidung, gut gepflegt f. 2.200,- DM. Andrea Scheuten, Leipziger Str. 51, 4300 Essen, Tel. 02 01 / 73 68 70

Verkaufe: Rahmen mit Brief Yamaha RD 250 Bj. 75, Motor Yamaha R 5 (350 ccm), defekt und Kleinteile.

Günter Gilz, Vellbrüggener Str. 43, 4040 Neuss 21, Tel. 0 21 07 / 83 49

Verkaufe: „Das Motorrad“ Jahrgang 71-81 kpl. zum Festpreis von DM 150,-
R. Pawelczack, Noldeweg 22, 4010 Hilden, Tel. 0 21 03 / 6 05 88

Verkaufe: EML-Mini, Basis R 80 N, Neuwertig wenig Kilometer.

Auskunft, Tel. 02 61 / 8 28 08

Verkaufe: Yamaha TY 125, 2/80

TÜV 2/83, VB DM 1.800,-

Gerd Ripkens, Tel. 0 28 38 / 10 13 (Fa. Krensa)

Kawasaki 900/1000

Tausche Zyl. 1015 ccm mit Kolben geg. Zyl. 900 ccm, verk. Mic-Vergaserbatterie 28 mm kompl. 400,- DM, Getriebe neu überholt für 350,- DM, 2 Blinkerspiegel f. Verkleidung f. 50,- DM.

Christian Skolik, Tel. 0 22 05 / 48 46

Suche Moto Guzzi V 35 auch Imola.

Silke Orlowski, Augustenstr. 2

5630 Remscheid-Lennep, Tel. 0 21 91 / 6 58 72

Termine:

10.-12.9.1982

Sprotten-Treffen MC Kiel-Hassee

an der Kieler Förde

Auskunft bei: Holger Kaack, Metzstr. 54

2300 Kiel 1, Tel. 04 31 / 1 67 46

10.-12.9.1982

Tändsticks-Treffen auf Motorrad-Campingplatz Jönköping/Schweden

IFMA in Köln

16.-17.9.1982 geöffnet für

Fachbesucher (Händler etc.)

18.-20.9.1982 geöffnet für alle.

17.-19.9.1982

Sandloch-Treffen MC Mammut Bergisch-Gladbach (zur IFMA)

Auskunft: Manfred Brill, Eschenbroicherstr. 9
5060 Bergisch-Gladbach

2.10.1982

1. Schwalm-Nette-Fahrt

(Ori mit Wertung f. d. BVDM Meisterschaft)

Auskunft: Kl. Adolph Schlibeck 4155 Greifath 1

1.-3.10.1982

Einzelmitglieder-Treffen

in 4740 Oelde, Gaststätte Geisterholz,

Ostenfelderstr. 25, Tel. 0 25 22 / 23 00

Auskunft: W. Virnich, Deermannstr. 5

4400 Münster, Tel. 0 25 01 / 5 85 15

17.-18.10.1982

BVDM Gespannfahrer-Lehrgang f. Anfänger in Wermelskirchen

Auskunft: Heinz Wieland, Schmidt-Blegge-Str. 25 b, 5060 Bergisch-Gladbach 2

[illegible]

Volle Garantie! Kein Grau-Import! Preise für andere Modelle bitte erfragen.

Verkauf von Motorrädern, Ersatzteilen, Reifen, Bekleidung und Zubehör

[illegible]

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM

Copyright by BVDM



MATTHIES
Motorradteile



**Zubehör, Ersatzteile und Bekleidung
für Mofa, Moped, Motorrad.**

**Ersatzteil-Stützpunkt für Honda,
Kreidler, Mobylette, Vespa, Zündapp.**



Japan Batterien



DAIICHI MFG
Zündkontakte

Johannes J. Matthies GmbH & Co
Hammerbrookstraße 78 · 2000 Hamburg 1
Telefon 0 40 - 28 91 - 312