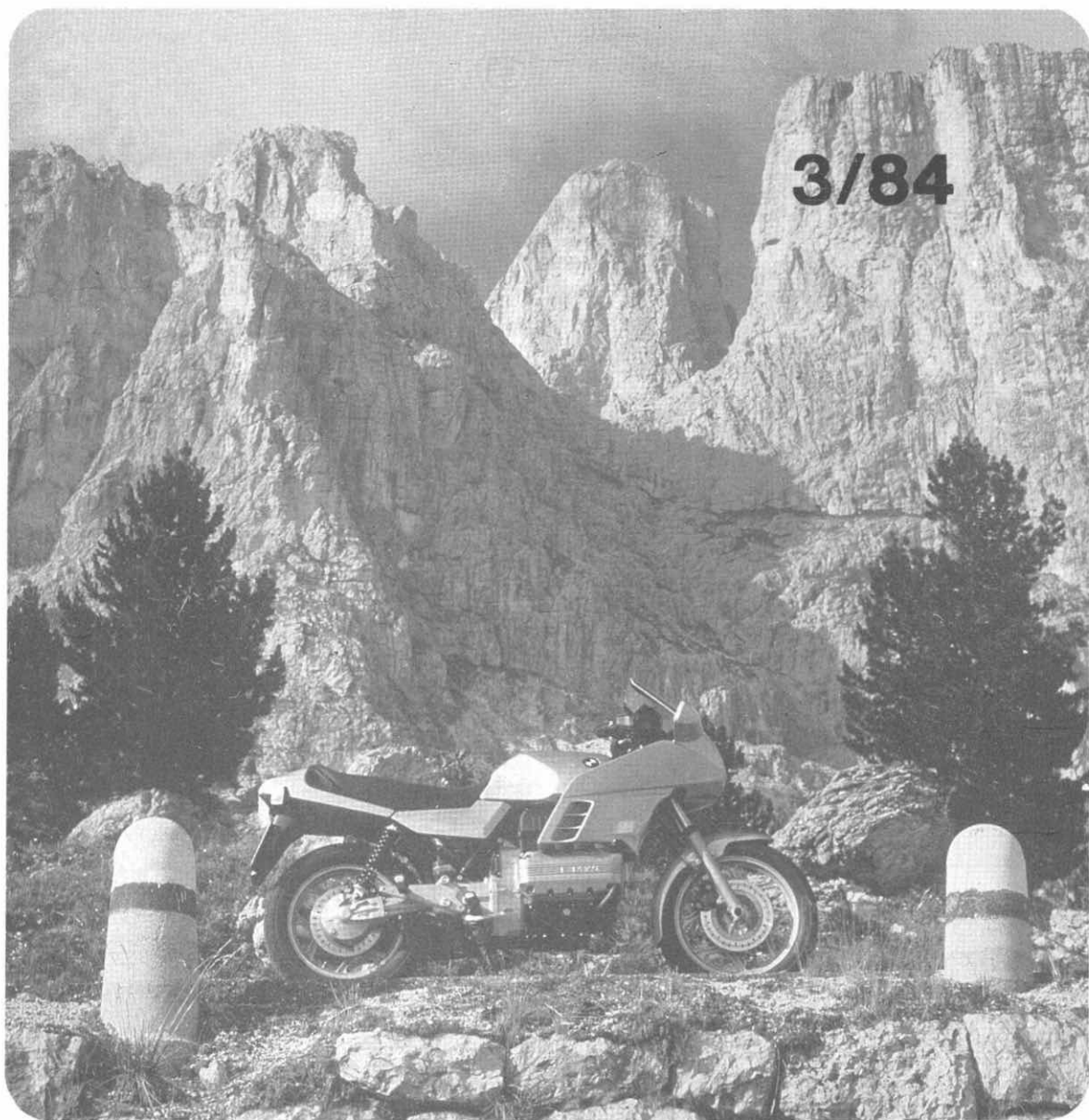


Ballhupe



**Nachrichtenblatt des
Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.**



Versicherungs- Service



Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. bietet:

Vereinshaftpflichtversicherung

Kostenlos für alle BVDM-Mitglieder und BVDM-Vereine

Veranstalterhaftpflichtversicherung

Kostenlos, soweit in Vereinshaftpflicht enthalten. Darüber hinaus können auch Sonderveranstaltungen versichert werden.

Gruppenunfallversicherung

Jedes BVDM-Mitglied ist im Todesfall mit 1300 DM versichert.

Einzelunfallversicherung

Für BVDM-Mitglieder als rabattierter Tarif möglich.

Auslandskrankenversicherung

Gültigkeit 1 Jahr ohne Leistungsbegrenzung. Prämie für Europa 14,- DM. Prämie für die ganze Welt 36,- DM

Motorradschutzbrief

Sicherheitsbrief In- und Ausland 65,- DM

Sicherheitsbrief Ausland 25,- DM

1 Jahr, ohne Leistungsbegrenzung, Wechsel Motorrad - Auto möglich. Bei Abmeldung ruht die Versicherung.

Beratung bei Versicherungsfragen

Was sollte ein Wehrdienstpflichtiger über seine Vergünstigungen wissen?
Welche Möglichkeiten bietet eine Versicherung in Sonderfällen?

Information

über die gesamten Leistungen des BVDM-Versicherungsservice.

Klaus Schumacher

1. Geschäftsführer

6204 Taunusstein 4
Frankfurter Straße 12
Telefon 06128 - 86191

Helm ab oder nicht?

Im Jahre 1976 hat die Motorradfachzeitung PS eine Podiumsdiskussion über Motorradunfälle durchgeführt, an der unter anderem ein bedeutender Neurologe von der Universität Tübingen teilgenommen hat. Dieser Arzt trat energisch dafür ein, verletzten Motorradfahrern den Integralhelm nicht abzunehmen.

Diese Aussage gab den Anstoß zu einer Befragung von Unfallärzten durch die damaligen BVDM-Vorstandsmitglieder. Mit einer Ausnahme waren alle Mediziner der Meinung, daß der Helm am Unfallort auf dem Kopf bleiben soll.

Im September 1978 haben wir die ersten 15 000 Aufkleber mit dem Text „Bei Unfall Helm nicht abnehmen, Visier öffnen“ herstellen lassen und mit der Verteilung begonnen. Dafür hatten wir folgende Gründe:

1. Die Mehrzahl der befragten Ärzte hat ihn befürwortet.
2. Wir waren sicher, daß sich ein ausgebildeter Sanitäter oder gar ein Arzt in ihrem Handeln nicht durch den Aufkleber beeinflussen lassen.
3. Wir wollten verhindern, daß ein unausgebildeter Helfer den Schaden nach einem eventuellen Schädelbruch oder einer Halswirbelverletzung noch vergrößert.
4. Wir gingen davon aus, daß ein dazu befähigter Helfer bei erforderlicher Beatmung den Helm trotz Aufkleber abnehmen wird.

Inzwischen sind einige Jahre vergangen und etwa 100 000 Helmaufkleber verteilt worden. Seit dem Frühjahr dieses Jahres haben wir uns damit zurückgehalten und erneut geprüft, ob der Aufkleber noch zeitgemäß ist.

Die Situation hat sich tatsächlich entscheidend gewandelt. vor allem die Helme haben erhebliche Änderungen erfahren. So sind sie bis zu 500 Gramm leichter geworden und haben einen größeren Nackenausschnitt sowie eine verbesserte Stoßdämpfung erhalten. Diese Entwicklung verringerte den Anteil an Halswirbelverletzungen und Schädelbrüchen, bei denen das Abziehen des Helmes größte Gefährdung verursacht.

Dagegen ist die Gefahr des Erstickens bei Bewußtlosigkeit heute erheblich größer. Um dieses Risiko zu erkennen und ihm zu begegnen, muß der Helm sachgemäß vom Kopf gezogen werden.

Die Voraussetzungen haben sich gewandelt. Heute heißt es: **Bei Bewußtlosigkeit muß der Helm herunter.** Ob diese Empfehlung Ewigkeitswert besitzt, wird die Zukunft erweisen. Sollte sich zum Beispiel der Helmtyp mit klappbarem Kinnenschutz durchsetzen, wäre Helm auf oder ab kein Thema mehr.

Horst Orlowski

Den BVDM-Stand finden
Sie in Halle 13,
Obergeschoß.
Weitere Aktivitäten auf
dem Motorrad-Parkplatz
des Messegeländes,
siehe auch Ballhupe
Seite 6.

IFMA

Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung Köln

Drei Tage lang dreht sich in Köln alles um die zwei Räder. Ein tolles Erlebnis, wenn sich Zweiradfans und Hersteller aus aller Welt treffen.

Über 1.200 Firmen zeigen

Alle neuen Modelle vom Mofa bis zum Heißen Ofen – exklusive Rennmaschinen, Motorräder für Sport, Gelände und den täglichen Gebrauch.

Die brandneuen Modellvarianten als Reaktion der Industrie auf die neuen Führerscheinbestimmungen.

Alle Fahrräder dieser Welt unter einem Dach.

Zubehör für mehr Spaß und Sicherheit.

Praktische und modische Bekleidung für den Zweiradsport.

**Samstag, 22., bis
Montag, 24. Sept.
1984**

Extra- Attraktionen

- Geschicklichkeitsfahrten, wertvolle Preise
- Motorrad-Simulator
- Videos
- Mofa-Führerschein
- Sehtest/Reaktionstest
- Nonstop-Kino
- Int. Motorradfahrertreff, Heiße Musik live



Köln 22.-24. 9.

Zutritt für jeden

Inhalt

Was ist zu tun, wenn ...	4
Einladung zur JHV	5
IFMA 1984	6
Conti 1984	7 – 9
Tag des Motorradfahrers	10 – 11
Für Gespannfahrer	12 – 13
Sportsplitter	14 – 15
Finanzamt	14
Clubnachrichten	15
Stabile Seitenlage	16
Sommerzeit	17
Infos	18
Autobahn-Numerierung	19
Leserbriefe	19 – 20 und 22
Oberhalb der Baumgrenze	21
Infos	23
Kleinanzeigen	24

Titelbild:
 Oberhalb der Baumgrenze.
 BMW-Werkfoto

Bewußtloser Motorradfahrer - was ist zu tun

Die Abnahme des Sturzhelmes

Der Schutzhelm soll nach einem Unfall durch zwei Helfer abgenommen werden, wenn der Verletzte nicht mehr atmet oder bewußtlos ist, damit Atemspende und Seitenlage, zur Wiederherstellung bzw. Aufrechterhaltung der Vitalfunktion, durchgeführt werden können. Um keine Schäden an der Halswirbelsäule zu verursachen, müssen beim Abnehmen des Helmes folgende Punkte beachtet werden:

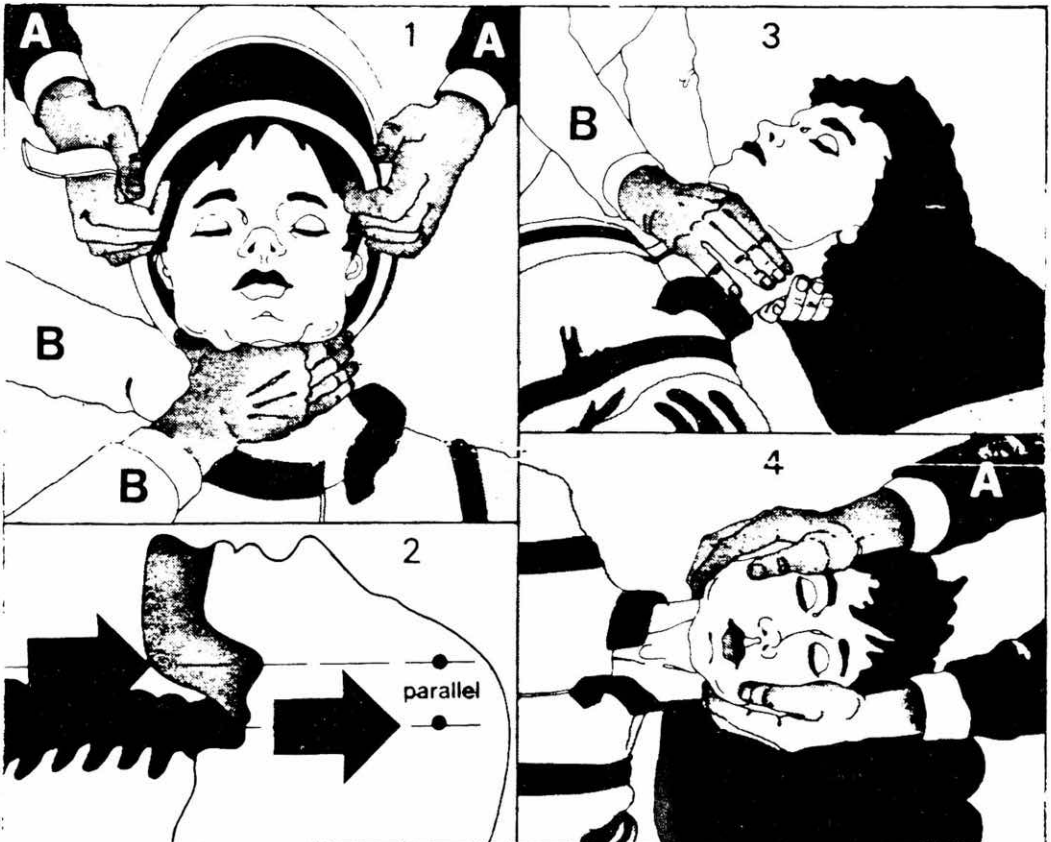
- Zuerst das Visier öffnen und ggf. die Brille abnehmen.
- 1. Helfer A hält den Kopf und den Helm mit beiden Händen ruhig.
- 2. Helfer B öffnet den Kinnriemen

- 3. Helfer B übt nun einen Zug zur Streckung des Halses aus und hält dabei den Kopf gestreckt im Kieferwinkel ruhig fest.

Die Streckung des Halses

- Mit Zeigefinger und Daumen eine Gabel bilden und auf den Knochen des Kieferwinkels in Richtung Schädeldach drücken. Der Schädel ist durch Sehnen und Bänder mit der Wirbelsäule verbunden. So entsteht ein Zug in der Wirbelsäule (Bild 2). Keinesfalls darf hierbei ein Druck auf den Hals und die Halsschlagader erfolgen.
- 4. Helfer A weitet den Helm seitlich aus, kippt ihn leicht nach hinten und zieht ihn nach oben ab (Bild 1).
- 5. Helfer A übernimmt die Streckung von Helfer B, bis der Verletzte richtig gelagert ist (Bild 3 und 4).

Volkmar Schultz-Igast



Einladung zur JHV

**des Bundesverbandes der Motorradfahrer
am 29. September 1984 um 18.00 Uhr
in der „Iberg-Gaststätte“ in Hornburg.**

Als Ausrichter der diesjährigen Jahreshauptversammlung des BVDM möchten die „Motorradfreunde Iberg“ alle BVDM-Mitglieder einladen. Wir würden uns freuen, einen Großteil der Mitglieder zu dieser Veranstaltung begrüßen zu können.

Daß die Anfahrt für viele Motorradfreunde weiter ist, wird durch besonders landschaftlichen Reiz unserer Gegend ausgeglichen. Hornburg ist ein kleines Städtchen im hügeligen Vorland des Harzes, ca. 2 Kilometer von der deutsch-deutschen Grenze entfernt. Die kleine beiliegende Straßenskizze wird euch das Finden erleichtern. In Hornburg selbst haben wir den Treffpunkt ausgeschildert, sodaß der Weg zu der „Iberg-Gaststätte“ leicht zu finden ist. Platz zum Zelten ist ausreichend vorhanden.

Eine Zimmerreservierung ist bei unserer Clubwirtin Rosi Mielke unter der Telefonnummer 05334 - 1239 möglich.

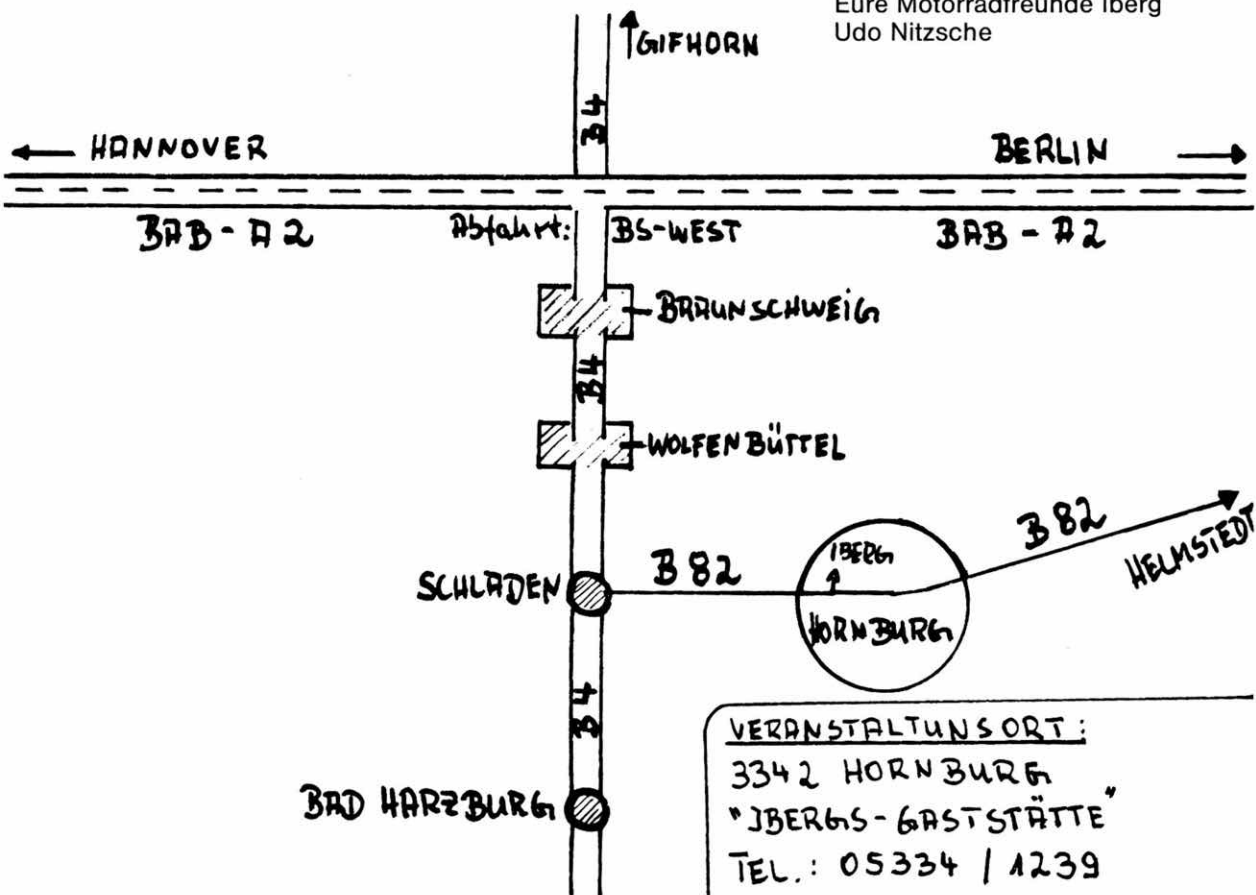
Die ersten Gäste erwarten wir schon ab Freitag mittag. Am Samstag morgen und am Nachmittag haben wir ein kleines Programm vorbereitet.

Der Beginn der BVDM-Gesamtvorstandssitzung ist für 14.00 Uhr geplant. Die Jahreshauptversammlung beginnt pünktlich um 18.00 Uhr. Im Anschluß hieran besteht die Möglichkeit das Tanzbein zu schwingen, sich ans Lagerfeuer zu setzen oder sich eventuell ein paar Motorradfilme anzusehen.

Für ein gutes Grillerchen und Frühstück zu natürlich sozialen Preisen ist selbstverständlich gesorgt.

In der Hoffnung auf gutes Wetter, rege Beteiligung und eine pannenfreie Anfahrt wünschen wir euch und uns ein schönes Wochenende in Hornburg auf dem Iberg.

Eure Motorradfreunde Iberg
Udo Nitzsche



IFMA 84 - Motorrad und Reisen

Das Motto für die IFMA 84 vom 21. – 24.9.1984 in Köln steht fest, die Vorbereitungen laufen. Material ist da bzw. in Vorbereitung, Themenkreise sind abgesteckt.

- was noch fehlt sind Helfer.

Die beiden ersten Tage (Freitag/Samstag) sind Fachbesuchertage, Sonntag und Montag ist die Ausstellung für Besucher geöffnet.

Gesucht werden Leute, die an den entsprechenden Tagen ganztätig auf dem Stand mit-helfen wollen.

Sie sollten entweder Reisefreaks sein oder mit der Arbeit des BVDM vertraut sein.

Bitte melden bei:

Carol Fuchs, Bülowstraße 4
5000 Köln 60, Telefon 0221 - 761488
(Urlaub vom 25.8. – 16.9.1984).

Klaus Schumacher
Telefon 06128 - 86191

Zweiraddiebstahl!

Jeder Motorradfahrer weiß, daß er sich gegen Diebstahl seines fahrbaren Untersatzes besonders schützen muß. Die Versicherungen wissen dies auch schon lange, nicht zuletzt stiegen aufgrund dieser Erkenntnisse (die auch mit Zahlen belegbar sind) die Teilkaskobeträge ganz erheblich. Die Industrie fand hier sogar einen neuen Markt: Man bot und bietet gute und auch weniger gute Zusatzschlösser an, um dem Dieb das Leben, sprich „Klauen“, möglichst schwer zu machen.

Ist es aber nun doch passiert, dann folgt der übliche Schreibkram, die Versicherung zahlt hoffentlich, und von seinem Motorrad hört man nie mehr etwas.

Nun gibt es seit geraumer Zeit Gebrauchtteile-Händler und Gebrauchtteile-Märkte. Ohne diesen Verkäufern zu nahe treten zu wollen,

möchte ich an dieser Stelle behaupten, daß ein großer Teil der angebotenen Motorradteile über Umwegen aus Zweiraddiebstählen stammt.

Vielleicht habe ich jetzt in ein Wespennest gestochen - bekanntlich wehren sich dann die Wespen!!

Theoretisch (und auch praktisch) besteht die Möglichkeit, daß ein Geschädigter irgendwann mal für ein Gebrauchtteil Geld auf den Tisch legt, obwohl er ausgerechnet dieses Teil schon mal bezahlt hat - im Klartext, er kauft sein eigenes Hinterrad - natürlich ohne es zu wissen.

Um den Zweiraddiebstahl weiter einzudämmen, plant der BVDM zur IFMA 84 eine Aktion:

Auf einem der IFMA-Motorrad-Parkplätze werden Freunde aus dem BVDM mit einem Graviergerät ihre Dienste anbieten. So werden auf Wunsch der Besitzer an ihrem Motorrad Markierungen nach Wunsch vorgenommen, die sich nur noch sehr schwer entfernen lassen. Nach erfolgter Markierung wird an dieser Stelle ein Lack aufgetragen, der gegen Rostbildung schützt. Diese Markierung ermöglicht den rechtmäßigen Besitzer, sein Motorrad oder seine Motorradteile immer wieder zu erkennen, falls er als Bestohler mit offenen Augen dem Gebrauchtteile-Markt beobachtet.

Sollte jemand allerdings sein eigenes Motorrad klauen - so etwas gibt es ja bekanntlich - dann wird er es wohl kaum vorher mit Markierungen versehen lassen.

Diese Aktion des BVDM wird unterstrichen von einem Aufkleber, der dem potentiellen Dieb schon vorher klarmacht, daß an diesem Motorrad Markierungen vorgenommen wurden, die einem Handel mit Gebrauchtteilen entgegenwirken. Hoffen wir, daß sich viele an dieser selbstverständlich kostenlosen Aktion beteiligen werden.

Das Motto des Aufklebers lautet:

Hände weg – Markierungsfleck!

Nähere Einzelheiten sind auf jedem Fall zu erfahren am BVDM-Stand Halle 13, Obergeschoß.

Heinz Sauerland

Conti 84 aus meiner Sicht

Am Nachmittag des 31. 5. trafen wir auf dem Contidrom ein und stellten erstaunt fest, das Treffen lief schon voll an. Der Kassenwagen war besetzt, auch die Torkontrolle wurde schon von unseren Leuten durchgeführt.

Nachdem wir unser Zelt auf dem Helferplatz aufgebaut, Freunde begrüßt und Neuigkeiten ausgetauscht hatten, fand schon bald die Helferbesprechung im großen Zelt statt. Die einzelnen Organisationsleiter versuchten dann, ihre zugeordneten Helfer um sich zu scharen, um sie zum Einsatzzeitpunkt auch wiederzuerkennen. Der Donnerstag klang mit einem gemütlichen Beisammensein bei Grillwürstchen und Faßbier aus. Leider zeitweise bei Regen, doch Dank der freundlichen Malteser hatten wir ein großes Zelt zur Verfügung.

Der Freitag präsentierte sich anfangs mit Regen und nassen Wiesen, aber wir hatten mit Gummistiefeln vorgesorgt. Gegen Mittag lachte schon wieder die Sonne. Meinem Ehegespons Arnold war die Organisation der Vorkasse zgedacht worden, ich hatte die Aufgabe, unseren Besuchern das Geld abzuknöpfen. Das geschah anfangs im Kassenwagen am Tor, dann im transportablen Kassenhäuschen. Später fuhren wir mit einem Campingbus ins Vorgelände, um dort den Hauptstrom der Ankommenden zu verdünnen. Was ich vom Treffen sah, waren eigentlich wechselnde Gesichter, neue und alte Lederkombis, viel schwarze aber auch saubere Hände, zerknüllte und gerollte Geldscheine. Oft war die Meinung zu hören, der BVDM sahnt ganz schön ab. Die Nörgler haben wir, immer zu zweit an der Kasse, aufgeklärt, daß der BVDM das Eintrittsgeld nicht zu verantworten hat, und auch nicht bekommt.

Der Besucherstrom war ungeheuer groß, er hielt auch am Samstag an, selbst am Sonntag kamen noch Fußgänger, Familien, denen man das volle Eintrittsgeld nicht abhalten konnte.

Die oft gestellten Fragen nach vorhandenen Campingplätzen konnten wir nicht beantworten, da wir weit weg vom Geschehen waren.

Wenn abends die Lichtverhältnisse ein ordentliches Kassieren nicht mehr zuließen, war für uns Feierabend. Langsam trafen auf dem Helferplatz hungrige Leute ein, um eine Grillwurst mit Kartoffelsalat in Empfang zu nehmen, die unsere lieben Küchenchefs Christel und Rosemarie bereitet hatten.

Die Countryband mit ihren Klängen hielt uns vom Schlafen ab, also wurde es immer spät, oder früh? Weitgereiste Leute kamen spät in der Nacht noch an, manch einer unserer Leute kam nicht zur Ruhe.

Bei kurzen notwendigen Gängen über das Gelände mißfiel mir, daß reichlich Alkohol geflossen ist, Volltrunkene lagerten zwischen Dreck und leeren Bierdosen. Entgegen aller Hinweise wurde reichlich Alkoholika in Flaschen eingeschmuggelt, die natürlich erst im geleertem Zustand auffielen. Irgendwann zu später Stunde hatten einige abgefüllten Leute etwas am Sound der Band auszusetzen, er war nicht rockig genug. Die Helfer hatten mitunter alle Hände voll zu tun, alkoholgeschwängerte Leute vom Motorradfahren abzuhalten, natürlich ohne Helm.

Abgesehen von diesen Vorkommnissen, die uns natürlich besonders störten, kann man die Veranstaltung als gelungen betrachten. Das gebotene Programm wurde als gut bezeichnet und reichlich wahrgenommen.

Am Sonntagmorgen begann der große Aufbruch Richtung Heimat, von unseren unermüdlichen Helfern in geordnete Bahnen vom Contigelände geleitet. In uns blieb die Frage, ob dieses Treffen so bleiben wird, zu groß erschien es mir. Hätte ich dort keine Aufgabe gehabt, als Teilnehmer käme ich bestimmt nicht dorthin.

Inge Keuser



Ergebnisse Conti-Treffen

Geschicklichkeitsturnier

Enduro-Klasse	1) Bodo Schwandt 2) Eckhard Kasch 3) Karsten Lentwojt	Niestetal 5 Rotenburg/W Kassel	XL 600 Yamaha XT 500 Suzuki DR 500
Bis 27 PS	1) Johann Stammer 2) Frank Bank 3) Michael Wegner	Corsien Hannover Berlin	Yamaha RD 125 SR 500 Honda CB 250 T
Über 27 PS	1) Dietmar Bischoff 2) Cristian Kotke 3) Uwe Dann	Jarplund Amelinghausen Leverkusen 3	Yamaha XS850 BMW R 80 ST BMW R 75/5

Malwettbewerb

Kinder	1) Matthias Bayer 2) Reggy Wittke 3) Timo Engel	Darmstadt Senden Hannover 51	2 Jahre 13 Jahre 4 Jahre
Erwachsene	1) Wolfgang Wielke 2) Lutz Brenner 3) Frehse	Hedeper Neustadt Lüdershausen	
Schönster Eigenbau	1) Hans-Joachim Krumm 2) Stefan Kiß 3) Jürgen Heidemann 4) Erno Dreves 5) Gunham Lerdon	Hamburg Norderstedt Hildesheim Buchholz Peine	MV Augusta BMW Chopper Ducati Eigenbau SR 500 BMW-Chopper
Contidrom-Zielfahrt	1) Kurt Bührmann 2) Wolfgang Klei 3) Jörg Obergefell 4) Andreas Bartusch 5) Werner Müller 6) Manfred Burda 7) Peter Rüter 8) Dieter Rüter	Liederbach Hamburg Hilden Hilden Hilden Lage Hamburg 65 Königstein	43 Punkte 58 Punkte 59 Punkte 59 Punkte 59 Punkte 66 Punkte 80 Punkte 80 Punkte
Miss Contidrom	1) Petra Schwiete 2) Regina Maring 3) Cornelia Kregeler	Brakel Hannover Minden	Suzuki DR 500 Honda CB 400 F Honda FT 500

Weiteste Anfahrt (Ausland)

1) Lionel Lepoevuy	Toulon (Frankreich)	1090 km	Yamaha 350
2) Michel Santi	Toulon (Frankreich)	1090 km	Kawasaki 550 GPZ
3) Dominique Goin	Evreux (Frankreich)	735 km	Kawasaki
4) Dany Besace	Evreux (Frankreich)	735 km	Kawasaki 1000
5) Franz Rausch	Wien (Österreich)	667 km	Suzuki 650 GP
6) Wolfgang Nießner	Wien (Österreich)	667 km	BMW R 75/5

Weiteste Anfahrt Damen

1) Doris Petri	Mainz (Deutschland)	312 km
----------------	---------------------	--------

Ältester Teilnehmer

1) Paul Haufe (74 Jahre)	Groß-Denkte (Deutschland)	R 50 Gespann
--------------------------	---------------------------	--------------

Weiteste Club-Anreise (Ausland)

Mannschaft, 11 Teilnehmer

1) Motorradfreunde MC Linz Österreich	572 km
---------------------------------------	--------



Nach Schönheit und Idealmaßen wird bei „Miss Contidrom“ nicht gefragt – was nicht ausschließt, daß sie beides mitbringen dürfen.

Die Bewerberinnen um den Titel müssen vielmehr auf einem eigens dafür angelegten Parcours mit ihrem eigenen und mit einem neutralen Motorrad ihr fahrerisches Können unter Beweis stellen.

In diesem Jahr schaffte es Petra Schwieta (siehe Bild) den Titel für ein Jahr mit nach Hause zu nehmen!

Foto: Kirschke-Weber

Bericht von einem, der auszog zum ersten Mal am TdM mitzumachen

Im Winter raffte ich mich auf, selbst einmal in der Öffentlichkeit etwas für die Motorradfahrer zu tun. Da mich die Aktion „Tag des Motorradfahrers“ schon länger interessiert hat, und ich über die Sache mit der Sperrung des Treffs am Halterner Stausee mit dem BVDM in Verbindung stand, kam ich zu dem Entschluß, selbst einen solchen Stand zu organisieren.

Nachdem ich mich der Unterstützung einiger Freunde in meinem Motorradverein versichert hatte, begab ich mich daran, nähere Informationen zu sammeln. Dazu bediente ich mich älterer Berichte aus MOTORRAD und natürlich kompetenter Stellen des BVDM. Als ich bald darauf den genauen Termin gesagt bekam, trat die Wählscheibe in Aktion und der heiße Draht zum Liegenschaftsamt der Stadt Münster, Sachbearbeiter für die Sondernutzung öffentlicher Straßenflächen, stand. Dem aufklärenden Gespräch folgte ein formloser Antrag, mit Zeichnung und, zum besseren Verständnis des Sachbearbeiters, einigen Zeitschriftenartikeln zu früheren Tagen des Motorradfahrers.

Nach der üblichen Wartezeit bekam ich dann auch die erforderliche Genehmigung, die es mir gestattete, mich am gewünschten Tag am rechten Ort breitzumachen. Später erfuhr ich, daß es gut war, den Antrag schon frühzeitig abzuschicken (nämlich schon Ende Dezember), da man so noch eher einen der besten Plätze ergattern kann.

Danach ging's ans Technische. Wer baut eine Fotowand, wer hat einen Tapeziertisch, woher kriegen wir einen Campingtisch, was machen die Sonnenschirme??? Nach einigem Suchen waren alle erforderlichen Materialien vorhanden, was fehlte waren nur noch die Infoblättchen. Aber die kamen rechtzeitig genug, damit die Kollegen sich selbige ansehen und verinnerlichen konnten. Materiell und intellektuell derartig gerüstet konnte es nun losgehen.

Frühmorgens, halb neun, ging es in der City ans Aufbauen. Doch hier traten die ersten

Probleme auf. Sollte der Stand nicht vielleicht einen Schritt nach links, oder nach rechts, eventuell auch nach vorne, wie wäre es mit weiter zurück?!? Aber wir wären nicht wir, wenn wir nicht auch diese Klippen gemeistert hätten. Schließlich und endlich stand der Stand. Die Massen durften auf uns losstürmen.

Im Nachhinein betrachtet, war der Tag ein voller Erfolg. Wir haben viele Gespräche führen können. Auch mit älteren Vertretern unserer Bevölkerung. Es konnten neue Kontakte geknüpft werden, alte lebten wieder auf.

Was ich allerdings etwas schade finde ist, daß fast durchweg Leute zu unserem Stand kamen, die eh schon positiv den Motorrädern und ihren Fahrern entgegenstanden. Leider erreichten wir die eigentliche Zielgruppe, die Nur-Autofahrer, mit unserer Aktion kaum. Daher möchte ich eine Anregung geben. Meiner Meinung nach wäre es sinnvoll, wenn möglichst viele Teilnehmer am TdM Erfahrungsberichte in Bezug auf Kontakt mit Autofahrern, und wie sie den herstellten, an einen Auswerter schicken. Ebenso sollte nicht mit Tips und Anregungen gespart werden. Vielleicht läßt sich aus dem Material einiges herausziehen, was bei späteren Veranstaltungen nützlich sein kann.

Jörg Riepenhusen

Tag des Motorradfahrers 1984

Facit:

Im Frühling dieses Jahres hat der vierte „Tag des Motorradfahrers“ stattgefunden; mit rund 85 teilnehmenden Gruppen und Vereinen sind die Zahlen der Vorjahre deutlich übertroffen worden. Was hat die Aktion über den zahlenmäßigen Erfolg hinaus gebracht?

Unsere Vorankündigungen und Aufrufe zum Mitmachen sind von der Fachpresse fast ausnahmslos abgedruckt worden, sicher liegt hier ein Grund für die gute Beteiligung. Bemerkenswert ist auch, daß für viele Motorrad-Redakteure der „Tag des Motorradfahrers“ schon zur festen Einrichtung im Frühjahr geworden ist. Wichtiger für unsere Anliegen aber ist die Berichterstattung vor und nach der Aktion in der Lokalpresse. Hier hat es zwar

In der Innenstadt von Ingolstadt hatten der „Club partnerschaftlicher Motorradfahrer Ingolstadt“ seinen Infostand. Das schöne Wetter und der „lange Samstag“ sorgten für eine gelöste Stimmung bei den Passanten, und förderten die Gesprächsbereitschaft.



Unterschiede zwischen den verschiedenen Zeitungen gegeben, erfreulich ist jedoch, daß sich nur zwei der Einzelveranstalter bei uns über mangelndes Interesse der örtlichen Presse beklagt haben.

Was wurde nun berichtet? Die mir vorliegenden Zeitungsausschnitte können in zwei Kategorien eingeteilt werden: In Notizen, die in wenigen Zeilen auf Zeit und Ort der Veranstaltung aufmerksam machen, und in Artikel, die sich ausführlich mit dem Thema befassen: Die lokalen Veranstalter werden vorgestellt, aktuelle Themen (Leitplanken, Öl auf der Straße) werden zumindest angerissen. Aussagen wie „moderne Motorräder haben heutzutage oft mehr PS als ein Auto“ oder „ein Motorrad braucht in Schräglage mehr Platz als bei Geradeausfahrt“ werden einige Ballhupen-Leser zwar eher zum Schmunzeln bringen, dem Interesse der Aktion dienen diese Artikel auf jeden Fall. Weniger erfreulich: Der BVDM als Organisator geht oft völlig unter, häufig fehlt jeder Hinweis auf den überregionalen Charakter der Veranstaltung.

Alles in allem kann man aber sagen, daß die Tagespresse den „Tag des Motorradfahrers“ positiv aufgenommen und ausreichend darüber berichtet hat. Hier hat sich die ansonsten viel kritisierte Überschneidung mit dem „Europatag“ (und der damit verbundenen Prospekt-schwemme) günstig ausgewirkt: Für einen

Reporter ist der Weg vom Stand einer Partei zu den Motorradfahrern nebenan nicht mehr weit...

Was aber sagen die Beteiligten selbst? Die meisten sind zufrieden mit dem Verlauf ihrer Aktion und glauben an eine positive Wirkung beim „Mitbürger“. Allerdings meinen manche auch, daß die meisten Standbesucher sowie so dem Motorrad aufgeschlossen gegenüber stünden, die eigentliche Zielgruppe sei nicht erreicht worden.

Kritik betrifft fast ausschließlich die angesprochene Terminüberschneidung und nicht ausreichende Materialmengen. Auch Anregungen sind nur sehr spärlich eingegangen. Zwar geht aus vielen Briefen von Beteiligten hervor, daß sie unser Interesse an Anregungen kennen, sie meinen auch, daß manches besser gemacht werden könnte - aber wie?

Der nächste „Tag des Motorradfahrers“ kommt bestimmt. Und sicher gibt es Ballhupen-Leser mit Ideen. Wenn jemand Anregungen hat, dann sollte er sie uns sofort mitteilen und nicht warten, bis er alles vergessen hat oder die Zeit nicht mehr reicht, sie in die Tat umzusetzen.

Damit im nächsten Jahr noch mehr Teilnehmer noch zufriedener sein können.

Peter Großheimann

Großes Treffen der IG-Gespannfahrer im BVDM

Gespannfahrer sind eigenbrötlerische Zeitgenossen - sie stecken viel Zeit und Geld in abenteuerliche Gefährte und meiden organisierte Gemeinschaft wie die alte Jungfer den Papagalli.

Diese Erkenntnis ist Jan Gwizdalla sen, spätestens gekommen, seit er Vorsitzender der lange kränkelnden und noch nicht genesenen

diverse Zimmer im Haus waren voll bis zur letzten Matte. Es war kein lautes Fest - eher eine größere Familienfeier. Hier kamen Bastler und Barden ebenso zu ihrem Recht wie Kinder und Künstler. Die einen fachsimpelten über Spirituskocher und Klapptische - die anderen ersannen Verbesserungen für Jan's Mühlrad - oder für ihre Dreiräder. Daß die Abende lang wurden, versteht sich - so viele neue Lieder waren schließlich noch abzusingen.

Viele gute Geister halfen vor und während des Treffens - ihnen sei Dank; vor allem aber Gitti und Jan, die 3 Tage ihr Zuhause mit uns teilten.

Bernd Luchtenberg



Gespann-Fahrer-Familienfest
in Ringgau-Lüderbach.
Im Hintergrund die
„Spukscheune“.

Foto: Luchtenberg

IG-Gespannfahrer im BVDM wurde. Umso mutiger war deshalb seine Einladung zum Treffen vom 4. bis 6. Mai - sozusagen ins eigene Wohnzimmer nach Ringgau-Lüderbach nahe Eschwege.

Daß diese Region trotz lieblicher Hügellandschaft und anheimelnder Fachwerkdörfer nur wenigen bekannt ist, liegt sicher am gewaltig begrenzten Hinterland-Zonenrandgebiet, mit dem Logenplatz direkt am Zaun. So kamen denn auch die etwa 60 Gespanne - zum Teil von weit her - einer touristischen Invasion gleich; sogar dem Regierungspräsidenten war das Ereignis Präsent und Widmung wert.

Trotzdem fanden alle Platz - auf Gitti's und Jean's gepflegter Wiese oder in den Gärten einiger freundlicher Nachbarn. Auch die Spukscheune mit eingebauter Hexe und

Information

Im Bundesverband der Motorradfahrer gibt es eine „Interessengemeinschaft Gespannfahrer“. Sie vertritt die besonderen Interessen dieser Motorradfahrer, veranstaltet gemeinsame Unternehmungen der verschiedensten Art, fördert den Informationsaustausch und die Geselligkeit. Weitere Auskünfte bei:

Jan Gwizdalla, In der Fiz 5,
3448 Ringgau-Lüderbach.

Der nächste „Gespannfahrer-Lehrgang für Anfänger“ findet am 10. und 11. Nov. 1984 in Wermelskirchen statt. Auskünfte und Anmeldung bei:

Heinz Wieland,
Schmidt-Blegge-Straße 25b,
5060 Bergisch-Gladbach 2.

Nur für Gespannfahrer - die es noch werden wollen!

Der erhobene Zeigefinger ist nicht meine berufstypische Handbewegung, aber manchmal weiß man sich nicht anders zu helfen.

Es ist den meisten bekannt, daß sich ein Gespann anders fährt als eine Solomaschine. Nur wie es sich im Einzelnen verhält, wissen sie nicht, das kann man nicht in zwei Sätzen sagen. Es würde auch nichts nützen, der Solofahrer muß, wenn er auf ein Gespann umsteigt, seinen „Muskelsinn umprogrammieren“.

Das dauert in der Regel länger als 4 Wochen. In dieser Zeit ist er als Verkehrsteilnehmer für sich und andere so gefährlich, daß er eigentlich nicht auf öffentlichen Straßen fahren dürfte - aber wo soll er es denn sonst lernen. Die Gespannfahrer-Lehrgänge des BVDM gibt es nur einmal im Jahr, und auch da können wir den Teilnehmern nur sagen was sie erwartet und nicht tagelang üben, wie es eigentlich sein sollte.

Warum das Geschrei?

Weil es einem doch noch mal unter die Haut geht! Ruft jemand an, bittet um Rat, ihm sei folgendes passiert: Er fährt lange Jahre Solo, ist weit über das Alter hinaus, wo man noch beweisen will, wie schnell man ist. Er kauft sich ein Gespann, R 50/TR, für heutige Begriffe ein müdes Ding.

Er fährt ein paar Wochen damit, alles geht gut. Bis er mal mit besetztem Seitenwagen in eine Links-Rechtskurve hineinfährt. Der Krankenwagen sammelt ihn auf der linken Straßenseite an einer Mauer auf. Er kam gerade nach 4 Wochen aus dem Krankenhaus, der Beifahrer hat noch 3 Wochen vor sich, beim derzeitigen Stand der Medizin eine böse Sache. Das Gespann ist Schrott.

Er wollte wissen, wie das passieren konnte, was er falsch gemacht hat. Er wäre nicht so schnell gewesen, der Seitenwagen war noch unten. Ich kam mir nicht sehr geistreich vor, als ich sagen mußte: „Ich glaube Ihnen, daß sie nicht zu schnell waren. Sie haben nur eine ganz typische Gespanneigenschaft nicht gewußt!“

1. Entweder hat er es garnicht fertig gebracht nach einer Linkskurve **hart genug** nach rechts zu ziehen und ist weiter die Linkskurve gefahren.
2. Wahrscheinlicher ist aber, daß er die Rechtskurve schon eingeleitet hatte. Jetzt kommt aber diese bösartige Gespanneigenschaft zum Zuge: Bevor der Seitenwagen auch nur an das Hochkommen denkt, drückt die Fliehkraft den über den Hebelarm des Nachlaufs den Lenker nach links. Man muß nur **kräftig genug nach rechts ziehen**, dann passiert nichts.

Das ist alles. Der geübte Gespannfahrer weiß das garnicht, er hat es in den Armen, die tun es alleine.

Dem Anfänger sagte es niemand. Ich habe auch erst 20 Jahre gefahren bis ich am kugelgelagertem Gespannmodell diese Reaktion festgestellt habe.

Frage: Wie kann man sicher Gespannfahren? Man kann über die Fahreigenschaften von Gespannen einiges lernen, der Rest ist Übung. Fragen sie mich aber nicht wo.

Edmund Peikert

Leitfaden – erweiterte Auflage

Weil das Wissen um die Eigenarten des „Motorrades mit Seitenwagen“ verloren zu gehen drohte und weil wir das, was an neuen Erkenntnissen gewonnen wurde, einem größeren Kreis Interessierter zugänglich machen wollten, hat der BVDM ein Fachbuch über Gespannfragen herausgebracht.

Der „Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens“ liegt jetzt in 2. erweiterter Auflage vor. Er kostet 8,- DM und ist bei der:

BVDM-Geschäftsstelle,
Frankfurter Straße 12,
6204 Taunusstein 4

zu beziehen. Einzelbestellungen bitte für 8,- DM Briefmarken beilegen.

E. Peikert

Sport-Splitter

Bergisch-Gladbach/Odenthal

Sehr zuversichtlich gab sich Fahrleiter Frank Jokisch zur 2. Bergischen Bildersuchfahrt und fertigte 60 Fahrtunterlagen an. Die Streckenführung war sehr gut angelegt, dennoch machte Nebel, Nässe und Blattlaub den Straßenbelag glitschig. Die gegen 18.00 Uhr eintreffenden Starter konnten sich in der gemütlichen Gaststätte einen deftigen Eintopf einverleiben. Frank's letztjähriger Apell an unsere Mitglieder hat sich in 27 Teilnehmern niedergeschlagen. Norbert Lixfeld aus Gelvesberg erkämpfte sich den mühsamen Sieg.

Sundern-Hachen

Zur diesjährigen gutbesuchten 10. Haus-Richter-Rallye in Sundern bei Arnsberg, trafen sich die Orispezialisten zu der von Ottmar Bange (MC Sauerland) organisierten Jubiläumsfahrt. Die von Ottmar geschickt angelegte Streckenkartenüberlappung, wobei eine Sonderprüfung zweimal angefahren werden sollte, bekamen nur 5 aufmerksame Teilnehmer mit. Die Gewinner bis zum 10. Platz wurden mit Pokalen und Sachpreisen ausgezeichnet.

Jeversen/Hannover

Von den 250 verschickten Ausschreibungen zur Conti-Zielfahrt '84 nahmen nur 8 Fahrer die Gelegenheit zur Mitfahrt wahr. Sieger wurde Kurt Bührmann aus Liederbach vor dem völlig überraschten Wolfgang Klein aus Hamburg. Ansonsten konnten die anderen Wettbewerbe gute Teilnahmen verzeichnen.

Hagen

Der Hagener Motorrad-Club führte in diesem Jahr seine 2. Bildersuch-Orifahrt durch. Diese von reichlichen Sachpreisen abgedeckte Veranstaltung wurde von Autoteam's und Motorradfahren in etwa gleicher Anzahl genutzt, noch dazu zu lernen. Selbst Fahrleiter Jürgen Schweinberger soll nicht davon verschont geblieben sein. Die verspätete Siegerehrung ließ auf einen komplizierten Auswertungsmodus schließen.

Sundern-Linnepe

65 Teilnehmer zeigten ihr Interesse an der 10. Jux-Rallye des MC Sauerland. Die von Rainhard Kaiser und Helmut Ullrich aufgestellte

Fahrt hatte dieses mal das Ritterzeitalter zum Thema. Wen verwundert's, wenn einer die Mohrenkopf-Wurfmaschine auslöste, etwas Süßes geflogen kam, ebenso das Kampfturnier, wo der Rittersmann mit Roß und Lanze auf sein Ziel lostrabte. Alles in allem eine gelungene Veranstaltung, der auch ein abendlicher Gewitterschauer nichts mehr anhaben konnte.

PS: Die Fahrt um die Nürburg einmal anders (9. BVDM-OMS-Lauf) ist auf den **13.10.1984** vorverlegt worden.

Edgar Müller

Motorradclubs und das Finanzamt

Zur allgemeinen Information möchte ich den Clubs im BVDM folgendes mitteilen:

Unser MC besteht seit 1978. Im Laufe der Jahre haben wir einige Motorradtreffen veranstaltet und ab und zu einen Disco-Abend organisiert, dessen Reinerlös zu Gunsten verschiedener, wohltätiger Zwecke gespendet wurde.

Jetzt plötzlich, zum 15.5.1984, erhielten wir vom Finanzamt eine Aufforderung zur Steuererklärung. Gott sei Dank haben wir, mehr oder weniger laienhaft, Buch geführt über unsere Veranstaltungen; wie hätten wir sonst jeweils den Reingewinn ermitteln können?

Z. Zt. kann ich noch nicht sagen, ob das Finanzamt unsere Buchführung anerkennt und ob wir irgendwelche Steuern zahlen müssen. Ich möchte aber hiermit trotzdem alle diejenigen, die, wie wir, hiervon keine Ahnung hatten, darauf aufmerksam machen, daß jegliche „wirtschaftliche Tätigkeiten“, wie sie vom Finanzamt genannt werden, eventuell steuerpflichtig sind.

Führt Buch, sonst kann's an die Clubkasse gehen! Auch rückwirkend nach 5 Jahren.

Harald Platz

An die Mitglieder des Landesverbandes Rhein-Ruhr

Zur Erinnerung:

Auf der Jahreshauptversammlung am 6.1.1984 wurde nach längerer Diskussion folgendes beschlossen:

Alle aktiven Motorrad-Sportfahrer, die an Veranstaltungen teilnehmen, die von der FIM, OMK und VJV ausgeschrieben werden, die in Wertung ankommen, die ihren BVDM Jahresbeitrag bis zum 31.3. des entsprechenden Jahres bezahlt haben, erhalten pro Veranstaltung 25,— DM.

Diese Regelung gilt für 4 Veranstaltungen im Jahr, ab zweitem Jahr der Mitgliedschaft im LV Rhein-Ruhr.

Der Vorstand

Sonntagsvergnügen

Peng!!! die Bombe ist geplatzt, so bekam man den Eindruck bei der 2. Touristikfahrt des MC Geist-Wadersloh. Wo um alles in der Welt kamen die ganzen Motorradfahrer her? In Dortmund, Leverkusen, Bochum, Witten usw. muß es sich herumgesprochen haben, daß der MC Geist zum Aprilende eine interessante Fahrt für Jedermann anbietet. In der Startzeit von 12.00 bis 14.00 Uhr sah ich in der Funktion des Fahrleiters die erstellten Fahrtunterlagen schwinden. Gegen 13.30 Uhr standen mir die Haare zu Berge, bei der 43. zusammengeklappten Unterlage, sah ich noch mehr Teilnehmer.

Es liegt keinem Veranstalter etwas daran, mögliche Starter unverrichteter Dinge mit Achselzucken und bedauernswertem Gesichtsausdruck nach Hause zu schicken. Es ist wie beim Lotteriespiel, man weiß nicht im voraus, was kommt.

Da sah man bekannte und neue Gesichter und jeder inspiziert die original ausgehängten Fotos. Es ist kaum möglich, daß man die Starter im Umkreis von 25 km vom Start, geschlossen an einem Ort antrifft, denn jeder sucht sich eine andere Route, bis zu den 20 anzufahrenden Standorten, aus. Jedesmal, wenn ich zu

einem Standort kam, waren die angetroffenen Touristikfahrer im Begriff, weiter zu fahren. Dennoch gab es im Anschluß viel zu tun, wo nach und nach noch die Wertungsbögen am Ziel abgegeben wurden. In einem angrenzenden Raum unseres Clubhauses brauchten wir als 3köpfiges Team 2,5 Stunden für die Auswertung, um uns dann einen Weg durch die stehenden und sitzenden Menschenmassen zu bahnen. Es herrsche reinster Belagerungszustand in unserem kleinen Clubhaus.

Atemlose Spannung lag auf den Teilnehmern und hier und da brach lautstarker Jubel aus, wenn die Platzierung eines Touristikfahrers bei der Siegerehrung aufgerufen wurde. Das einzig von Reinhard Kaiser aus Sundern zum Sieg gefahrene MZ-Gespann zeigt jedem, daß es nicht nur aufs Krad ankommt, sondern auch der Kopf gebraucht wird. Es haben sich verschiedene Teilnehmer positiv darüber geäußert, eine Menge Fahrfreude empfunden zu haben. Sie hoffen, diese im nächsten Frühjahr wieder auffrischen zu können.

Edgar Müller

Neue Clubs im BVDM

Seit Druck des letzten Anschriftenverzeichnisses am 8.6.1984 sind folgende Clubs in den BVDM eingetreten:

3.272 MC EL'VITAL

1. Vorsitzender Jürgen Thode,
Haus Nr. 34, 2724 Stapel

7.729 Biking Blockheads Freudenstadt

1. Vorsitzender Thomas Zinser,
Postfach 971, 7290 Freudenstadt

7.740 MRC Mössingen e.V.

1. Vorsitzender Wolfgang Dressler,
Bahnhofstraße 23, 7406 Mössingen

8.890 Motorradclub Königsbrunn e.V.

1. Vorsitzender Volkmar Schultz-Igast,
Enzianstraße 20, 8901 Königsbrunn

9.660 Landesverband Saar der Motorradfahrer e.V.

1. Vorsitzender Klaus Arpert,
Schmittsdell 2, 6620 Völklingen 12

Stabile Seitenlage – wie geht das noch?

Die meisten Motorradfahrer packen wohl, wenn sie eine längere Tour antreten, als erstes einmal Werkzeug in ausreichender Menge und zur jeweiligen Maschine passend in den Tankrucksack. Reifenpilot, noch einen Liter Öl zusätzlich, Ersatzzündkerzen und alles sonst, was eventuell gebraucht werden kann, wird noch irgendwo verstaut.

Fährt man mit mehreren anderen Motorradfahrern eine Strecke und die Maschine eines der Teilnehmer streikt unterwegs plötzlich aus irgendwelchen Gründen, so ist man schnell an der Fehlersuche beteiligt. Werkzeuge und Motorkenntnisse sind ja ausreichend vorhanden, sodaß das Problem locker und ruhig angegangen werden kann.

Was aber, wenn statt der Maschine der Fahrer – zum Beispiel aufgrund eines Sturzes – Schaden davonträgt oder man Zeuge eines anderen Unfalles wird und 1. Hilfe leisten muß.

Wenn man Glück hat, dann hat einer der Mitfahrenden einen 1.-Hilfe-Kasten dabei. Doch wie wendet man die darin enthaltenen Materialien an? Oder sollte man etwa – wie man es schon tausendmal im Fernsehen bei John Wayne gesehen hat – mit seinem zwar frisch gewaschenen, aber keineswegs keimfreien Halstuch eine offene Wunde verbinden? Doch halt, der Verletzte scheint bewußtlos. Blut kommt aus seiner Nase. Erstickungsgefahr! Helm ab! Aber wie? Was tun? – Die eigene Unsicherheit und die Angst davor, etwas falsch zu machen, führen dann leider häufig zu dem für den Verletzten unter Umständen tödlichen Entschluß, lieber nichts zu tun und auf den Arzt zu warten.

Zu einer Diskussion hierüber kam es in unserem Club anläßlich einer geplanten Sammelbestellung für 1.-Hilfe-Kästen für Motorräder, als nämlich einige unter uns die Meinung vertraten, im Falle eines Unfalls auch mit 1.-Hilfe-Kästen doch nicht helfen zu können in Ermangelung entsprechender Kenntnisse. Das vor Jahren oder erst Monaten gewonnene Wissen bei einer Teilnahme an einem für den Führerschein obligatorischen Kursus „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ war längst irgendwo in

den Gehirnwindungen unauffindbar versickert.

Ein beschämendes und bedrückendes Gefühl, bei einer Clubausfahrt zwar bei einer Panne dem Motorrad eines Clubkameraden wieder auf die Sprünge helfen zu können, im Falle einer Verletzung des Fahrers jedoch nur hilflos mit den Schultern zucken zu können.

Für uns stand also fest, unser Wissen aufzufrischen bzw. Neues dazuzulernen. Erkundigungen bei den karitativen Hilfsverbänden (Arbeiter Samariter Bund, Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter Unfallhilfe etc.) trafen dort auf großes Interesse. Häufig annonciieren diese Organisationen in den Tageszeitungen und bieten ihre 1.-Hilfe-Kurse an.

Beim Arbeiter Samariter Bund fanden wir einen – ebenfalls motorradfahrenden – Sanitäter, der speziell für uns Motorradfahrer einen 1.-Hilfe-Kursus anbot. Kostenlos selbstverständlich.

Also schlugen wir zu. Jeweils einmal in der Woche trafen wir uns für zwei Stunden beim ASB zum Unterricht, acht Wochen lang. Der Zeitaufwand war wirklich gering für das Gebotene.

Wann man einem verletzten Motorradfahrer den Helm abnimmt und wann nicht, und vor allem, wie man ihm den Helm richtig abnimmt, wie man Wunden an Armen, Beinen oder Körper richtig behandelt, woran man innere Verletzungen erkennt und was dann zu tun ist etc. – all das wissen wir jetzt. Und diesmal werden wir unser Wissen nicht wieder in Vergessenheit geraten lassen, sondern immer wieder auffrischen.

Möge jeder selber prüfen, was er im Falle der zu leistenden 1. Hilfe tun kann, wir raten jedem Einzelfahrer und vor allem jedem Motorradclub zu einer geschlossenen Teilnahme an solch einem Kursus, auf den man übrigens auch weiter aufbauen kann. z.B. zum Rettungssanitäter (16 Doppelstunden). Die Zeit für diese Sache sollte jeder übrig haben, und die karitativen Verbände freuen sich über jeden Teilnehmer.

Nebenbei bemerkt: Eine wenn auch sehr kurze Notiz in unserer örtlichen Tagespresse über

unsere erfolgreiche Teilnahme an einem 1-Hilfe-Kurs des ASB brachte dem Arbeiter Samariter Bund nicht nur gewünschte Werbung, sondern trug auch zur Image-Verbesserung der Motorradfahrer bei. Und daß jeder eine Auffrischung seiner Helfer-Kenntnisse nötig hat, zeigte uns unsere vor kurzem durchgeführte Orientierungsfahrt, bei der jeder Teilnehmer unter anderem die Aufgabe bekam, eine simulierte Verletzte in die stabile Seitenlage zu bringen. Keiner der 36 Teilnehmer erreichte die volle Punktzahl, keiner machte es ganz richtig. Kommentar einer ASB-Mitarbeiterin, die diese Aufgabe bewertete: „Katastrophal“.

Jeder, der richtig helfen kann, trägt dazu bei, daß es weniger Tote im Straßenverkehr gibt. Also, Leute, was gibt es noch zu überlegen?

Thomas Schmalz und Michael Neumann

Sommerzeit - Turnschuhzeit

Die Kopfverletzungen bei Motorradunfällen sind angeblich zurückgegangen, bedauerlich nur, daß dazu der Helmzwang beigetragen hat. Dagegen gibt es heute mehr Fuß- und Unterschenkelverletzungen als Folge unsachgemäßer Fußbekleidung (Turnschuhe).

Natürlich können feste Stiefel nicht immer vor Verletzungen schützen, jedoch erheblich mildern. Wobei ein Cross oder Geländestiefel mit Sicherheit den besten Schutz bietet. Es ist sicherlich bei sommerlicher Hitze sehr warm an den Füßen, aber ist ein „Schweißfuß“ nicht besser als ein verletzter Fuß? Schutzkleidung gehört zum Motorradfahren wie das Motorrad, das eine nicht ohne das andere.

An die Turnschuhfahrer folgende Bitte: trennt Euch von diesen Dingen während der Fahrt, packt sie in den Tankrucksack und benutzt sie für den Zweck, für den sie geschaffen wurden, zum Laufen!

Zum Motorradfahren sind Turnschuhe denkbar ungeeignet. Wir sollten es nicht darauf ankommen lassen, daß ein Oberklugscheißer auf den Gedanken kommt, einen Stiefelzwang einführen zu wollen.

Arno Keuser

Rechtshilfe

Es wird öfter mal nach Rechtsanwälten und Sachverständigen gefragt, die sich besonders gut mit Motorradfragen auskennen.

Wir möchten diese Frage an Sie weitergeben und Sie bitten, uns entsprechende Namen und Adressen für eine Liste mitzuteilen. Mit dieser Liste können wir Ihnen dann im Fall eines Falles weiterhelfen.

Wer schon Glück im Unglück hatte und positive Erfahrungen mit Rechtsanwälten und Sachverständigen sammeln konnte, schreibe bitte an die BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4.

K. Sch.

Hoffentlich nie ...

Wissen Sie was Sie tun müssen, wenn Sie erfahren, daß ein Mitglied an den Folgen eines Unfalls gestorben ist?

Die meisten wissen es nicht, sonst würde ich nicht, wie jetzt wieder, erst in der Ballhupe von dem Unglück lesen.

Für alle Mitglieder besteht eine Gruppenunfallversicherung. Sie zahlt bei Unfalltod - egal welcher Ursache, außer Arbeitsunfall - 1300 DM.

Die Versicherung kann nur zahlen, wenn sie durch uns von dem Unfall erfährt, wir können aber erst dann mitteilen, wenn wir selbst die Nachricht erhalten. Wie bei allen Versicherungen, sind auch hier Fristen einzuhalten.

Die Angehörigen wissen meist nichts von der Versicherung. Helfen Sie mit, daß die Angehörigen die Versicherungssumme erhalten, in dem Sie mich sofort von einem Todesfall unterrichten.

Mein Wunsch ist, daß Sie diesen Hinweis nie beachten brauchen.

Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191

Die Dummen werden nicht alle

Nichts ist so gut, daß man es nicht besser machen kann. Aber oft wird es schlechter gemacht und nur der Profit verbessert.

Seit vielen Jahren wird vor „Haustürgeschäften“ gewarnt. Weil das klassische Haustürgeschäft mit Zeitschriften usw. nicht mehr so recht floriert, sucht man in einschlägigen Kreisen nach neuen Möglichkeiten.

Sicherheit ist gefragt, Wohltätigkeit kommt gut an, also verkauft man Sicherheit, verbrämmt mit dem Mantel der Wohltätigkeit. Spekuliert wird auf die Unsicherheit und Unwissenheit der meisten Menschen. Taktiert wird zum Teil mit üblen Drückermethoden.

Dank der Björn-Steiger-Stiftung und der dazugehörigen Deutschen Rettungsflugwacht und vieler anderer seriöser Verbände und Organisationen ist die Flugrettung bei uns vorbildlich. Innerhalb Deutschlands wird jeder Rettungs- und Verlegungsflug, der medizinisch notwendig ist, von der Krankenkasse bezahlt.

Nur bei Rettungstransporte aus dem Ausland bestehen Lücken, die gesetzlichen Krankenkassen zahlen diese Flüge nicht. Hier setzen die fragwürdigen Werbemethoden für die verschiedenen „Flugrettungsvereine“ an. Über eine Vereinsmitgliedschaft soll man das Recht auf kostenlosen Rücktransport erwerben können.

Die Rechnung ist einfach und geht auf zugunsten der „Vereine“, nicht der Mitglieder. Der Beitrag beträgt zwischen 60,— und 90,— DM im Jahr, davon wird ein geringer Beitrag für eine Rückflugkostenversicherung verwendet, der große Rest für die Verwaltung, Werbung und Gewinn. Wobei die Werbekosten oft den eigenen Werbefirmen zufließen.

Abgesehen davon, daß man für einen Bruchteil des Geldes den viel umfangreicheren Schutz einer Auslandsrankenversicherung erwerben kann, bieten die Schutzbriefe der Versicherungen und Clubs Rücktransportkostenversicherungsschutz für **alle** Fahrzeuginsassen; meist sogar in der Höhe unbegrenzt.

Besonders wichtig zu wissen ist, daß die „Vereine“ meist keine eigenen Flugzeuge betreiben, sondern Spezialfirmen mit dem Flug beauftragen. Die kann man auch selbst anrufen und auf die bestehende Versicherung hinweisen. Dann wird geflogen, wenn ein Arzt die Notwendigkeit bescheinigt. Auch die Deutsche Rettungsflugwacht und das Deutsche Rote Kreuz fliegen zu diesen Bedingungen. Dort besteht auch die größte Aussicht auf schnelle und korrekte Abwicklung.

Die „Vereine“ unterliegen bis jetzt auch nicht der Versicherungsaufsicht, weil sie nicht versichern sondern Versicherung vermitteln. Es gibt auch kein Rücktrittsrecht, wie es die Werber manchmal behaupten, sondern nur das jährliche Kündigungsrecht, wie bei Vereinen üblich.

Überlegen Sie sich sehr genau, wie Sie sich am besten vor dem größten Risiko einer Auslandsreise schützen. Wobei „größtes“ als in der Höhe der Kosten größtes zu verstehen ist, nicht in der Häufigkeit der Fälle.

Ich möchte mich am Schluß bei Frau Klingenburg von der Verbraucherberatung Duisburg für das umfangreiche Material bedanken, das mir diesen Artikel erst ermöglichte.

K. Sch.

Europa nur für Autofahrer?

Mit großem Aufwand wurde die Öffnung der österreichischen Grenze am 21.8.1984 über alle Medien publiziert. Es war aber immer nur von Autofahrern die Rede, deshalb habe ich im Ministerium angerufen und erfahren, daß man die Motorradfahrer glatt vergessen hatte. Man will das aber jetzt schnellstens nachholen und uns sagen, wie sich Motorradfahrer, die ja keinen grünen Aufkleber tragen können, verhalten sollen.

K. Sch.

Leicht zu durchschauen:

Die Autobahn-Numerierung

Sich in unserem Autobahnnetz zurechtzufinden, fällt nicht schwer, wenn man den Aufbau kennt. Hier die Kernpunkte der Autobahn-Wegweisung:

Die blaue Numerierung

Es gibt drei Gruppen von Autobahnnummern:

- 1 bis 9 bezeichnen internationale Strecken und Fernstrecken. Ihr Verlauf deckt sich häufig mit dem der Europastraße.
- 10 bis 99 sind Nummern der Autobahnen mit Durchgangs- und Verbindungsverkehr von überregionaler Bedeutung, z. B. die A 44 Dortmund-Kassel.
- 100 bis 999 sind Autobahnen, die regionale Verbindungsstrecken kennzeichnen bzw. Zubringerfunktionen zu bedeutenderen Autobahnen haben, z. B. die A 555 Köln-Bonn.

In diesem Grundsatz verlaufen die Autobahnen mit

- geraden Nummern in West/Ost-, die mit
- ungeraden Nummern in Nord/Süd-Richtung, z. B. die A 1 (Dänemark - Lübeck - Köln - Saarbrücken - (Frankreich).

Neun große Verkehrsgebiete

Das gesamte Autobahnnetz ist von Norden nach Süden in neun große Verkehrsgebiete unterteilt, wobei die Nummerierung mit geographischen Verkehrsräumen in Verbindung gebracht ist, z. B. Berlin mit 1 und München mit 9. Innerhalb dieser Räume dann z. B. die Zweiergruppen bei Hamburg mit 23/24 oder 255, oder im Münchener Raum mit 93 oder 985.

Knoten-Namen

Alle Knotenpunkte (Anschlußstellen, Autobahnkreuze und -dreiecke) haben einen Namen, z. B. Kamener Kreuz oder Autobahndreieck Heumar. Zur genauen Bezeichnung werden Städtenamen herangezogen, oft aber auch zusätzlich Himmelsrichtungen, wie Köln-Süd oder Frankfurt-Nord.

Fernziele - Nahziele

Auf den Wegweisern an Bundesstraßen und Autobahnen werden Fern- und Nahziele ge-

nannt. Bei mehreren Zielangaben einer Strecke steht das Fernziel, z. B. Frankfurt auf der A 3, oben und das zugehörige Nahziel, etwa Köln-Königsforst, unten.

Auf Nummer sicher durch U-Schilder

Die blauweißen U-Schilder (U = Bedarfsumleitung) zeigen, wie man nach einer Störung auf der Autobahn (z. B. einem Unfall oder einem Stau) über das sonstige Straßennetz schnell wieder auf die alte Autobahn zurückkommt.

Viel Lärm um nichts?

Die Antwort auf unser Schreiben an alle Bundestagsabgeordneten ist klar: Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, einen „Risikozuschlag“ für Motorradfahrer einzuführen. Die entsprechende Meldung wurde von einem Mitarbeiter der Bildzeitung „frei erfunden“.

Aus den Antworten der Abgeordneten geht hervor, daß sie evtl. Pläne dieser Art nicht gutheißen würden und ebenfalls strikt ablehnen. Manche haben sehr ausführlich und sachkundig Stellung bezogen, andere kurz und klar erklärt, daß sie solchen Vorhaben nicht zustimmen würden. Die Fraktion der SPD hat erklärt, daß ein „Risikozuschlag“ für sie nicht denkbar ist. Die Fraktion der CDU/CSU hat, nachdem feststand, daß die Grundlage unseres Schreibens eine Falschmeldung war, nicht mehr geantwortet und in einem Telefongespräch ausgesagt, daß für sie solche Pläne nicht vorstellbar sind.

Die Sache ist klar, warum der Aufwand wegen einer Ente? War das nicht zu erkennen? Hinterher ist man immer klüger, ich habe von der Beteiligung der Bildzeitung nichts gewußt und meine Informationen aus Rundfunkmeldungen und 2 Leitartikeln von Motorradzeitschriften. Gebracht hat es aber doch was.

Erstens haben sicher viele erstaunt zur Kenntnis genommen, daß sich Motorradfahrer wehren, wenn sie sich ungerecht behandelt fühlen.

Zweitens haben wir Erfahrungen gesammelt und eine Menge verwertbarer Informationen für die weitere Arbeit erhalten.

K. Sch.

Leserbrief

Liebe Leute,

bei der Lektüre der in meinem Besitz befindlichen Exemplare der Ballhupe (die letzten 4) ist mir etwas unangenehm aufgefallen, daß der Umgangston größtenteils doch recht steif ist. Darum möchte ich meinen Senf dazu geben. Vielleicht geht es Euch ähnlich und Ihr haltet mein folgendes Geschreibsel für druckenswert:

„Seit langem Motorradfahrer, seit kurzem Mitglied im BVDM muß ich mich doch etwas wundern. In der Zeit, in der ich aktiv auf zwei Rädern unterwegs bin, hat mich immer besonders gefreut, daß die sonst im alltäglichen Leben gegebene Distanz, auch die sprachliche, bei Motorradfahrern weitaus geringer ist. Statt des steifen ‚Sie‘ ein freieres ‚Du‘, statt gekünstelter Ausdrucksweise eine offenere Sprache“.

Selbst große Alters- und Hubraumunterschiede werden durch den gemeinsamen Hang zum Motorrad überbrückt.

Um so überraschter war ich, als ich im Organ des BVDM, der Ballhupe, so manches mal eine sehr formelle Ausdrucksweise vorfand. Ich kann ja verstehen, daß es vielleicht dem einen oder anderen schwerfällt zu einer mehr oder weniger anonymen Masse in einem vertraulichen Stil zu reden und zu schreiben.

Daher finde ich, daß wir alle es denen leichter machen sollten, die viel für uns schreiben, und die Bedenken bei der Wahl der Ansprache haben. Schreibt oder spricht mit der Redaktion, den Vorstandsmitgliedern und den Landesvorständen ob lieber das „Sie“ oder das „Du“ gebraucht werden soll“.

Soweit mein Vorschlag eines Artikels zu diesem Thema. Falls ihr der Ansicht seid, daß die Sammlung eventuell eingehender Stimmen zentral geschehen sollte, müßte der letzte Satz entsprechend geändert werden. Ebenfalls möchte ich mein Hilfe bei der Sammlung und der Auswertung anbieten. Da ich den Arbeitsanfall in der Redaktion nicht kenne, wäre es mir auch recht, daß Antworten an

meine Adresse geschickt werden sollen. Für sinnvoller halte ich aber die Redaktion als Ansprechpartner.

In diesem Sinne
Tschüß
Jörg Riepenhusen

Leserbrief

Die „Ballhupe 2/84“ brachte einen Brief des BVDM an die Bundestagsabgeordneten, in dem sie um Stellungnahme zu einem diskutierten Risikozuschlag für Motorradfahrer gebeten wurden.

Leider wurden im Brief selbst keine weiteren Informationen gegeben, was genau gemeint war und welche Umfrage mit welchem Ergebnis angesprochen wurde. Ich befürchte, daß die Abgeordneten, genau wie ich, aus den Zeilen nur erraten konnten, worum es ging. (Sollen solche Briefe auch ernstgenommen werden?)

Risikozuschlag hin oder her, wir sollten die Augen nicht vor Tatsachen verschließen. Motorradfahren ist grundsätzlich risikoreich aufgrund einfacher physikalischer Gegebenheiten, dazu kommt, etwas überspitzt ausgedrückt, daß meistens beim Motorradfahrer die eigenen Knochen krachen, beim Autofahrer nur das Autoblech. Das läßt sich leider nicht wegdiskutieren.

Daß sich die Gefahren außer durch sachgemäße Kleidung durch entsprechende Fahrweise auf ein erträgliches Maß bringen lassen, sei dabei unbestritten. Aber dazu ist Vorsicht und viel Erfahrung notwendig - die Fahranfänger, zu denen viele Motorradfahrer gehören - nicht haben. Das spiegeln Jahr für Jahr die Unfallstatistiken wider. Unerfahrenheit, z.T. gepaart mit Selbstüberschätzung, wirkt sich beim Motorradfahren verheerend aus. Sicherlich haben wir Motorradfahrer die im Brief erwähnten Gegebenheiten nicht zu verantworten, aber solange sie bestehen, müssen wir uns darauf einstellen, statt den Kopf in den Sand zu stecken. Sonst wird uns eines Tages tatsächlich der Risikozuschlag beschert.

Ruth Hartmann

Oberhalb der Baumgrenze.

Motorrad-Urlaub in den Bergen ist etwas ganz Besonderes, es setzt eine perfekte Beherrschung des Fahrzeugs voraus, vor allem, wenn man Bergstrecken meistern will, die besonders schwierig sind.

Bergen des Susatals, dessen Gipfel von einem zerfallenen Fort gekrönt wird.

Ein 14 km langes Serpentinesträßchen überwindet in 70 Kehren einen Höhenunterschied von 1850 m und die Durchschnitts(!)-Steigung des einspurigen Weges beträgt 13%

Auch der Fedaia-Paß, im Herzen der Dolomiten, ist z. Z. nur für einspurigen Verkehr geöffnet.

Foto: A. Keuser



So war es schon in den 60iger Jahren, als die Gründer des BVDM mit ihren KS'sen und BMW's die Turracher Höhe zu meistern versuchten.

Zu der Zeit zählte die Paßstraße über die Turracher Höhe mit Steigungsstücken von 34% zu den steilsten und schwierigsten Bergstrecken Österreichs! Heute ist daraus eine ausgebaut, entschärft und damit für die „Bergfahrer“ weniger interessante Straße geworden.

Jetzt gehören ins Repertoire der bergsportlichen Fahrer Pässe wie der Fedaia, Gavia oder Colle Ancoccia, Gipfelfahrten zum Punta Colomion und - als Non plus ultra - der nur für einspurige Geländefahrzeuge erreichbare 3136 m hohe Chaberton, der in Frankreich liegt, aber nur von Italien aus anfahrbar ist. Dieser höchste, mit dem Motorrad erreichbare Punkt in den Alpen ist der König unter den

Zweifellos ist dabei eine starke Enduro jeder Straßenmaschine überlegen, jedoch sollten sich die Fahrer der „normalen“ Motorräder nicht davon abhalten lassen, sich die Welt der Berge zu erschließen. Welcher Paß, Kamm, Sattel oder Weg wie hoch oder schwierig ist, welche Steigung und Seehöhe er mißt, all das und noch viel mehr kann man in dem ganz excellent gemachten „Denzel“ nachlesen. Einem „Großen Alpen-Straßen-Führer“, herausgegeben vom Denzel-Verlag Innsbruck, der in jeder guten Buchhandlung für 36,- DM zu haben ist. In ihm sind alle anfahrbaren Hochpunkte zwischen Wien und Nizza ausführlich beschrieben, Farb- und Schwarz-Weiß-Aufnahmen sowie Skizzen vervollständigen die Informationen. Es ist eine Freude, in diesem Buch zu lesen und sich auf die nächste Bergtour per Motorrad vorzubereiten.

Sigrid Briel

Leserbrief

Mit diesem Beitrag zur Ballhupe möchte ich aufzeigen, wie groß die Unterschiede zwischen einzelnen Motorradhändlern sein können, und wie leicht man als gutgläubiger Motorradfahrer bei manchen Händlern einen erheblichen finanziellen Verlust erleiden kann, der einem bei anderen Händlern erspart bliebe.

Ich hätte dies beinahe am eigenen Leib erfahren und möchte auf diesem Wege anderen Motorradfahrern meinen Fall schildern, um sie gegebenenfalls vor einem finanziellen Verlust zu bewahren. Hier also mein Bericht:

Ich kaufte Anfang dieses Jahres von privat eine gebrauchte Yamaha XJ 550, km-Stand 2400, Baujahr '83 für 4500,— DM.

Wenig später, bei km-Stand 2800, ließ mich der Motor mit einer beeindruckenden Geräuschkulisse im Stich.

Da das Motorrad zu diesem Zeitpunkt 10 Monate alt war, ließ ich es im Vertrauen auf 12-monatige Garantiezeit zur Reparatur zur Fa. Motorradtechnik-Kiel schaffen, zumal ich die Fa. durch mein voriges Motorrad, das dort gekauft wurde, kannte. Von dieser Firma erfuhr ich nun, daß für mein Motorrad keine Garantie bestünde, da die vorgeschriebene 1000-km-Inspektion nicht durchgeführt worden war und der Schaden am Motor in ursächlichem Zusammenhang damit stünde.

Man sagte mir, daß bei der 1000-km-Inspektion die Zylinderkopf-Schrauben nachgezogen werden müßten, sich diese bei meinem Motorrad gelockert und dadurch den Schaden verursacht hätten.

Als rechtlicher und technischer Laie mußte ich diesen Worten, was die Garantieleistungsbedingungen und die technischen Informationen betrifft, zunächst glauben. Ich ließ mir also notgedrungen einen Kostenvoranschlag machen und hörte eine Summe, die mir die Knie weich werden ließ. Ich sollte für den kapitalen Motorschaden, den mein Motorrad erlitten erlitten hatte, für Teile und Arbeitslohn 2800,— DM bezahlen; ein Betrag, der für mich, da ich momentan meine Wehrpflicht ableiste, glatt einen Jahreslohn darstellt.

Auf den Hinweis, daß ich diese Summe kaum bezahlen könne, erfuhr ich, daß ich vielleicht über Kulanz 50% der Kosten von Yamaha erstattet bekommen würde; Dauer des Kulanzweges ca. 3–6 Monate.

Am Boden zerstört wandte ich mich an den Vorbesitzer meiner Maschine, der sich mit der Fa. Hartje in Oldenburg i.H. in Verbindung setzte, wo die Maschine gekauft worden war.

Die Fa. Hartje besah sich den Schaden und teilte mir mit, daß

1. das Nachziehen der Zylinderkopf-Schrauben nicht, wie Fa. Motorradtechnik-Kiel behauptet hatte, zur 1000-km-Inspektion gehört,
2. der Schaden keinesfalls auf zu lockere Zylinderkopf-Schrauben zurückzuführen sei, sondern eindeutig auf einen Materialfehler ab Werk,
3. die Garantie nicht berührt sei.

Die Fa. Hartje übernahm die Reparatur und nach einer Woche hatte ich mein Motorrad heil wieder. Entstandene Kosten: 104,40 DM für Öl, Öl- und Luftfilter sowie Expreskosten.

Nun interessierte mich noch die Frage, welchen Betrag ich ohne Garantie bei der Fa. Hartje für die Reparatur hätte bezahlen müssen. Den Preis für einen neuen Zylinderkopf nannte man mir mit 600,— DM; bei der Fa. Motorradtechnik-Kiel erschien dieser Posten mit 960,— DM im Kostenvoranschlag.

Am Rande erwähnen möchte ich noch ein vorangegangenes Angebot der Fa. Motorradtechnik-Kiel, mir mein Motorrad für den Listenpreis abzüglich der geschätzten Reparaturkosten, also für ca. 1600,— DM abzukaufen; allerdings nur dann, wenn ich gleichzeitig eine neue Maschine bestellen würde.

Vor kurzem wurde ich in einem anderen Zusammenhang gemeinsam mit meinen Freunden aus dem Ortsverband Kiel des BVDM von der Fa. Motorradtechnik-Kiel aufs neue enttäuscht.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Motorradhändlern in Kiel, versagte uns diese Firma mit der Mitteilung, man sei doch kein Wohltätigkeitsinstitut, die Mithilfe bei der Ausrichtung des diesjährigen „Tag des Motorradfahrers“, den wir in Kiel mit großer Resonanz veranstaltet haben.

In diesem Zusammenhang möchte ich im Namen des Ortsverbandes Kiel dem BVDM für die Unterstützung in Form von Ausstattung- und Informationsmaterial herzlichst danken.

Immer den richtigen Händler und allzeit gute Fahrt wünscht allen Motorradfahrern

Peter Teege

Nochmals: Der Helm mit den Pockennarben

Der letzte Absatz in dem Artikel über den Schuberth-Helm „Speed“ aus der vorigen Ballhupe bedarf einer Korrektur.

Zwei Pfeile weisen auf die beiden Zahlenreihen auf der Innenseite des Kinnbügels. Einer zeigt auf die 2, der andere - er ist durch die Befestigung des Windabweisers verdeckt - auf die 84. Damit sind Herstellungsmonat und -jahr beim Kauf erkennbar, und ein stinkender Fisch bleibt dem Kunden erspart.

Polyamid ist ein Thermoplast, das im Vergleich zum Polycarbonat recht langsam altert. Trotzdem ist es dem Hersteller nicht möglich, ein Verfalldatum anzugeben. Die Alterung ist entscheidend von den Umwelteinflüssen abhängig - insbesondere von der Sonnenbestrahlung - denen der Helm ausgesetzt ist. Deshalb sind die Fensterbank in der Wohnung und die Hutablage im Auto auch die ungeeignetsten Aufbewahrungsorte.

Horst Orlowski

Informationsangebot

Für alle Vorstandsmitglieder, Veranstaltungsleiter, Schriftführer, Mitarbeiter in der Öffentlichkeitsarbeit und bei Planungs- und Organisationsaufgaben und alle, die daran interessiert sind, so eine Aufgabe zu übernehmen, bietet der LV Saar e.V. im BVDM die Möglichkeit, an einen Organisationsleiter- und Jugendleiter-Lehrgang teilzunehmen.

Die Teilnehmer können für diesen Kurs Bildungsurlaub nach den entsprechenden Regelungen in den einzelnen Bundesländern und des Öffentlichen Dienstes beantragen.

Es besteht die Möglichkeit zu einem einwöchigen Lehrgang mit zusätzlichen Wochenendseminaren und Wochenendseminaren über die Wintermonate.

Im Lehrplan ist alles enthalten, was für die Erfüllung der Aufgaben eines verantwortlichen Mitarbeiters im Verein erforderlich ist.

Interessierte wenden sich bitte an die Geschäftsstelle:

BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191 oder

Landesverband Saar der Motorradfahrer e.V. Herrn Klaus Arpert, Schmittsdell 2, 6620 Völklingen 12.

Dort erfahren Sie alle Einzelheiten über den Lehrgang.

K. Sch.

Preiswerte Jahresanhänger für 1985

Wenn Sie Ihre Plaketten so gestalten, daß die Jahresanhänger, die wir fürs Elefantentreffen bestellen, dazu passen, können Sie von dem erheblich günstigeren Preis der großen Stückzahl profitieren. Bitte sagen Sie mir aber bis spätestens Ende des Jahres, wieviel Sie brauchen.

Vorbehaltlich evtl. Preiserhöhungen kostet der Anhänger mit 2 Ringen 0,65 DM. Er ist ca. 22 x 7 mm groß, versilbert, und altsilberfarben oxidiert.

Auch für andere Jahresanhänger, Plaketten, Aufkleber und Aufnäher kann Ihnen die Geschäftsstelle günstige Bezugsquellen nennen. Aber bitte rechtzeitig überlegen, gerade die guten und preiswerten Lieferanten haben oft recht lange Lieferzeiten.

BVDM-Geschäftsstelle
Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 5

Termine

15. 9. 1984

Weserstein-Ori der MF Weserstein

(8. BVDM-OMS-Lauf)

Info: Volker Lefevre, Eschweger Straße 2a
3446 Meinhard 1

15. 9. 1984

Orientierungsfahrt durch den südlichen Teil Schwabens

Motorrad-Club Königsbrunn

Enzianstraße 20, 8901 Königsbrunn

Telefon 08231-2854

22. – 23. 9. 1984

Zehnjähriges Bestehen des MC Hilden

Wir laden alle interessierten Motorradfahrer herzlich zu unserer Feier ein.

Info: Ingo Bläske, Obersteiner Straße 43

4000 Düsseldorf, Telefon 0211-787940

21. – 23. 9. 1984

Sandlochtreffen (zur IFMA)

Näheres MC Mammut e. V. Bergisch Gladbach

Horst Sassenhagen, Sandbüchel 31

5060 Bergisch Gladbach 3

29. – 30. 9. 1984

Jahreshauptversammlung des BVDM

in 3342 Hornburg-Iberg

28. – 30. 9. 1984

Frankenwaldtreffen bei Wildenstein

„Am alten Platz“, Ausschreibung anfordern

6. 10. 1984

Gedenkfahrt nach Altenbergen

13.00 Uhr Treffen an dem Messeplatz

in Köln-Deutz (Roland-Versicherung)

Gottesdienst in Altenberg 14.30 bis 15.30 Uhr

13. 10. 1984

Bildersuchf. durch die Fränkische Schweiz

Ausschreibung anfordern

Info: BVDM-LV-Franken, Holger Bolland

Peyerstraße 22, 8500 Nürnberg 80

Telefon 0911-329564

20. 10. 1984

Um die Nürburg einmal anders

(9. BVDM-OMS-Lauf)

Leiter: Dieter Ball, Zum Besenberg 9

5760 Arnsberg 1

20. – 21. 10. 1984

3. Ausstellung alter Motorräder mit Zielfahrt

Veranstalter:

UTMC Bad Schwalbach/Hettenhain

Ausschreibung bei: Manfred Bender

Neustraße 26, 6209 Heidenrod/Kemel

Gelegenheiten:

Suche: Seitenwagen, möglichst mit Anschlüssen für Moto Guzzi V 1000 SP (Squire, Delphin o. ä.).

Jürgen Siegmann, Telefon 05109-63848

Suche: Honda CB 400/4.

Günter Gilz, Vellbrüggener Straße 43

Telefon 02107-8349

Verkaufe: BMW-R-60-Gespann mit TR 500 (Motor R 60/5) mit Räder und allem Zubehör für Solo-Betrieb TÜV 5/86 für 8000,- DM.

Peter Wittke, Aldekerker Straße 14a

4150 Krefeld, Telefon 02151-712297

Verkaufe: Enfield India, Erstzulassung 1983, 5600 km gelaufen

Andrea Scheuten, Schornstraße 17

4300 Essen 1, Telefon 0201-793878

Verkaufe: Honda XL 250 Motor, Vierventiler, Auspuff rechts für 150,- DM.

Siegfried Ferber, Herrendeich 38

2105 Seevetal 2, Telefon 040-7683277

Verkaufe: BMW R 65, Baujahr 82, nur 11500 km gefahren, TÜV 5/86, mit Koffern und

Gepäckbrücke - tadellos in Ordnung, keine Zeit zum Fahren, VB 6000,- DM.

Hans-Jürgen Appelt, Salierring 11

5000 Köln 1, Telefon 0221-314616

Verkaufe: Honda CM 400 T, Erstzulassung 3.12.80, km-Stand 11500, neu bereift.

VB 2000,- DM.

Briel, Telefon 0208-51321 (nach 19.00 Uhr)

Händler verkauft:

Gespannbausätze EML

Seitenwagen - Squire, EML, EZS -
- Jupiter, Dnepr, URAL -
- MZ - Velorex -
- Steib Bausatzteile,
Bender -

Alle Gespannrüstteile

wie 15" Räder, starke Federn, Reifen, Gespannübersetzungen, dicke Speichen Ersatzteile für Motorräder der 50er und 60er Jahre

MOTORRAD-STEMMLER

5630 Remscheid 11 (Lüttringhausen)

Garschager Heide 29, Tel. 02191-50639

Die nächste Ballhupe erscheint am 5. November 1984

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist bereits am 10. Oktober 1984

Zuständigkeits- bereiche und Adressen für Schriftwechsel:

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen an:

Margot Wittke

Aldekerkerstraße 14 a, 4150 Krefeld

Telefon: 02151/ 712297

Postscheckamt Hannover

Kto.-Nr. 256566-309 (BLZ 25010030)

„Ballhupe“ Berichte, Beiträge, Termine,
Annoncen, Verkäufe, Artikel, Fotos und
Kritiken an:

Heinz Sauerland

Dr. Guischardstr. 7, 4134 Rheinberg 3

Telefon: 02844/854

Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier –
Plaketten – Spannbänder – Filme –
Stempel und Versicherungsfragen
Schriftwechsel an:

Klaus Schumacher

Frankfurterstr. 12, 6204 Taunusstein 4

Telefon: 06128/86191

Hinweis gemäß Datenschutzgesetz:

Wir weisen darauf hin, daß die Daten der Mitglieder für Zwecke der Mitgliederverwaltung und des Beitragwesens gespeichert werden.

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Koordination und Layout:

Heinz Sauerland
Dr. Guischard-Straße 7
4133 Rheinberg 3 (Orsoy)

Druck: trost-druck, Xanten

**Nachdruck nur gegen Belegexemplar
und Quellenangabe.**

Mitarbeiter in Heft 3/84:

Horst Orlowski
Volkmar Schultz-Igast
Klaus Schumacher
Udo Nitzsche
Heinz Sauerland
Inge Keuser
Jörg Riepenhusen
Peter Großheimann
Bernd Luchtenberg
Edmund Peikert
Edgar Müller
Harald Platz
Thomas Schmalz
Michael Neumann
Arno Keuser
Ruth Hartmann
Sigrid Briel
Peter Teege

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Dieses Heft ist nur ein kleiner Teil unserer Arbeit.

Wir sind die Interessenvertretung der Motorradfahrer.

Wir verbinden zahlreiche Vereine, Interessengemeinschaften und Einzelmitglieder zu einer Dachorganisation.

Wir sorgen für Erfahrungsaustausch, Geselligkeit und Kameradschaft in den Ortsclubs und auf Treffen.

Wir organisieren große Motorradfahrertreffen, z. B. Elefanten- und Contidromtreffen, den Tag des Motorradfahrers sowie kleinere Treffen in den Ortsclubs, als Winterprogramm technische Seminare und Vorträge.

Wir suchen engagierte Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer, denen eine Aufnahmegebühr von DM 10,- und monatlich DM 3,- nicht zuviel sind, um Mitglied zu werden.

Wir brauchen Sie als Mitglied um die Interessen der Motorradfahrer noch besser vertreten zu können.

Wir veröffentlichen in unserer Zeitschrift, der »Ballhupe«, Informationen, Unterhaltung und den aktuellen Terminkalender.

Wir veranstalten regionale und überregionale Wettbewerbe, Sport- und Touristikmeisterschaft, Orientierungs- und Bildersuchfahrten.

Wir sind Mitglied im Deutschen Verkehrssicherheitsrat.

Wir bieten Auslandsranken- und Unfallversicherung, den speziellen Motorradschutzbrief, Veranstalter- und Vereinshaftpflichtversicherung für Clubs, Hilfe bei der Clubgründung.

Wenn Sie mehr über uns erfahren wollen, schreiben Sie an den:

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.
Augustenstr. 2
5630 Remscheid 11