

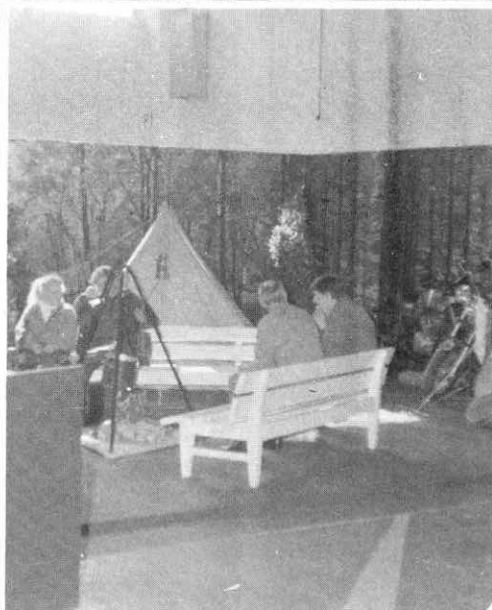
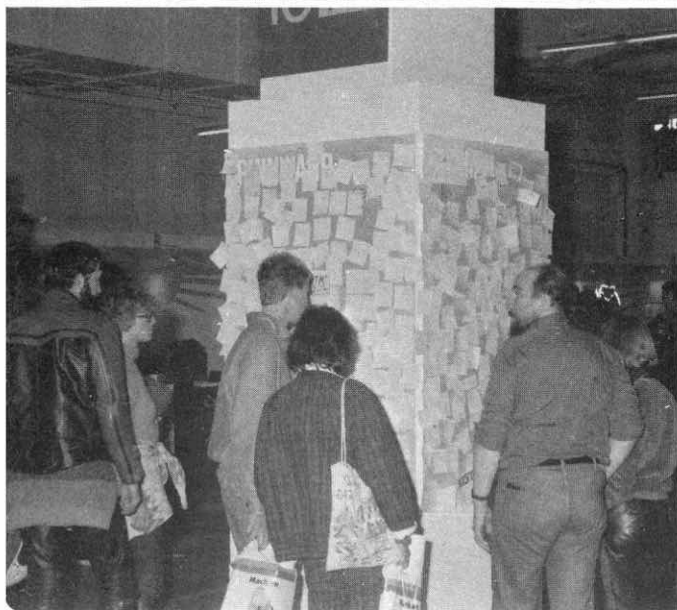
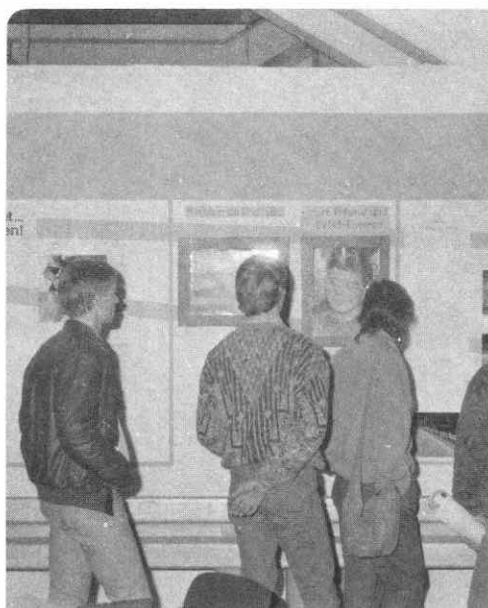
F 5727 F

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



4/86



SICHT WEG GAS WEG

Informationen für Kraftfahrer



Ihre Augen täuschen Sie!

Unfälle im Nebel, bei starkem Regen oder dichtem Schneetreiben sind oft auf eine optische Täuschung zurückzuführen: Bei schlechter Sicht erscheinen Ihnen vorausfahrende Fahrzeuge weiter entfernt, als sie es tatsächlich sind.

Ein weiteres Beispiel macht das noch deutlicher: Bei dunstigem Wetter wirken die Berge am Horizont weit entfernt, bei klarer Sicht sind sie „zum Greifen“ nahe.

Niemals an ein Rücklicht anhängen!

Denn sonst haben Sie gleich zwei Risiken:

1. Ihr Sicherheitsabstand ist wegen der optischen Täuschung zu gering
2. Sie verlassen sich darauf, daß der Vordermann mit angepaßter Geschwindigkeit fährt, obwohl er vielleicht noch weniger sieht als Sie.

Und wenn es noch so langsam vorangehen sollte – eines dürfen Sie im dichten Nebel nie tun: Überholen.

Passen Sie Ihr Tempo der schlechten Sicht an. Dafür gibt es eine einfache Faustregel:

Sichtweite in m = ungefähre Geschwindigkeit in km/h

Sichtweite 10 m Geschwindigkeit geringer als 15 km/h

Sichtweite 20 m Geschwindigkeit geringer als 25 km/h

Sichtweite 30 m Geschwindigkeit geringer als 35 km/h

Sichtweite 40 m Geschwindigkeit geringer als 45 km/h

Sichtweite 50 m Geschwindigkeit geringer als 60 km/h

Machen Sie sich sichtbar

Schalten Sie bei schlechten Sichtverhältnissen unbedingt das Licht ein, damit Sie rechtzeitig gesehen werden. Denn das ist für die Verkehrssicherheit von größter Bedeutung.

Bei starkem Nebel (Sichtweite unter 50 m) sollte zusätzlich die Nebelschlußleuchte eingeschaltet werden.

Machen Sie vor jeder Fahrt einen Beleuchtungscheck: Scheinwerfer, Blinker, Brems- und Schlußlichter. Schließlich ist Ihre Sicherheit durch Sichtbarkeit nur

dann gegeben, wenn die Beleuchtung an Ihrem Fahrzeug funktioniert und nicht verschmutzt ist.

Sollten Sie das Pech haben, bei schlechter Sicht liegenzubleiben, sichern Sie Ihr Fahrzeug möglichst weiträumig ab. Stellen Sie am besten doppelte Warn-dreiecke und -leuchten auf, die nicht weniger als 100 m vom Fahrzeug entfernt sein sollten.

Tragen Sie immer Ihre Warnweste, wenn Sie sich bei Pannen außerhalb des Fahrzeugs aufhalten.

Abwarten ist besser als ein Unfall

Bei **dichtem Nebel und Glatteis** sollten Sie unverzüglich auf einen **Parkplatz** fahren und so lange stehenbleiben, bis Witterung und Straßenzustand eine Weiterfahrt zulassen.

Weiterhin gute Fahrt und den richtigen Durchblick in allen Situationen wünschen Ihnen:

Der Bundesminister für Verkehr · Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V.
Die Bundesverbände des Deutschen Güterkraftverkehrs e.V. · Der Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V.

IFMA 1986 - meine Meinung

Die Spannung, was denn nun an Neuem zu sehen sein würde, war durch die Fachpresse genommen. Ausführlich konnte man vorher bereits lesen, was auf der IFMA zu sehen sein würde.

Aber die Hoffnung, ob denn nicht vielleicht doch ein Motorrad angeboten würde, was in die Nische zwischen Super-Wetz-Hobel und überteuerte Nobelmarke mit ABS, das nur im Geradeauslauf funktioniert, passen würde, die hatte man uns noch gelassen.

Was hatten wir uns denn gedacht?

Ein Motorrad für zwei Personen, mit 37 kW, technisch auf dem neuesten Stand, pflegeleicht, mit Lenkerverkleidung, gutem Licht und annehmbarem Preis. Also, ein ganz normales Motorrad.

Wo stand dieses Fahrzeug der Vernunft?

Ich fand Muskelbikes, Klotz-Chopper, Super-Sportler, Renn-Replicas, Eintöpfe und Nostalgie-Fahrzeuge, das Motorrad der Vernunft nicht. Wer, bitte, soll die Supersport-Maschine kaufen?

Der Hightech-Spanner, der sie sich ins Wohnzimmer stellt, um die wirklich eindrucksvolle Technik in gebührendem Rahmen bewundern zu können?

Wer, bitte, soll das alles bezahlen? Der junge Mann, der seine Freundin anpumpt, um sie dann daheimlassen zu müssen, weil kein Platz für sie auf dem Motorrad ist?

Und wo, bitte, soll man die 100 PS und mehr ausnutzen?

Ich weiß, die Relationen stimmen schon länger nicht mehr, aber die Hoffnung, daß es 1987 besser würde, können wir uns nun auch wieder von der Backe putzen.

Sigrid Briel

Das Preisausschreiben geht 1987 weiter

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V.
(BVDM) sucht die

Motorrad(un)freundliche Stadt.

Helfen Sie dem BVDM herauszufinden, in welcher Stadt etwas für die Motorradfahrer getan wird, und wo noch etwas verbessert werden muß! Unter allen Einsendern werden wertvolle Sachpreise verlost!

Teilnahmebedingungen: Sie schreiben uns die positiven und negativen Erfahrungen, die Sie in Ihrer Stadt gemacht haben. Dazu einige Beispiele:

- ◆ Motorradparkplätze (mit Lagebeschreibung, baulichem Zustand, Fremdbenutzung durch Autofahrer, Auslastung).
- ◆ Leitplanken (werden überflüssige und gefährliche Leitplanken entfernt oder entschärft?)
- ◆ Ausbesserung von Straßenschäden (werden Längsfugen vermieden? Sind Baustellen ausreichend gesichert?)
- ◆ Fahrverbote für Motorräder?
- ◆ Kuchenblech-Nummernschilder?
- ◆ Willkürliche Behandlung von Motorradclubs.

Ihre Beiträge brauchen keine künstlerisch wertvollen Arbeiten darzustellen, sie sollen schlicht und einfach informativ sein; ergänzende Fotos sind herzlich willkommen.

Senden Sie Ihre Erfahrungen bis zum **31. August 1987** an:

Jörg Riepenhusen
Stichwort „BVDM-Preisausschreiben“
Bodelschwinghstr. 17b, 4400 Münster-Hiltrup

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Ihre Erfahrungen werden dem BVDM eine wesentliche Unterstützung in dem Bemühen sein, Einfluß auf eine motorradfreundliche Verkehrspolitik zu nehmen.

Inhalt

	Seite
Elefantentreffen '87 - Helferaufruf -	4
Winterfest '87 - Wo? -	4
Tag des Motorradfahrers '87	4
JHV '86 - Protokoll -	5
JHV '87 - Ausrichter gesucht -	6
Filmreferent Christoph Jahnke	6
Werbung in der BALLHUPE	6
Die motorradfreundliche Stadt '86	7
IFMA '86 - Rückblick -	8
Diskussion zur Helferpauschale	10
Unfallgefahr Lenkerschloß	11
Recht: Streckensperrung - Sudelfeldurteil -	12
Neues von der Brennerbundesstraße	15
Neues zu den Honda-Seitenständern	16
Buchtip: NSU Max richtig angefaßt	17
Tips: Haustürgeschäfte, warme Finger	18
Termin der Podiumsdiskussion	18
Termine	19
Kleinanzeigen	20
Ausflugstip: Bremen	21
Buchtip: Seitenwagen, von Martin Franitza	21
Kalender: Kickstart '87	22
Fahrbericht: Cagiva-Velorex-Gespann	22
Probleme mit dem Traummotorrad	24
Probleme mit Alarmanlagen	26
Reise: Susatal	27
Treffen: Gavia, Heidjer '86	28
Behindertenfahrt des MC Sauerland	29
Sport: Touristikmeisterschaft, Clubmeisterschaft	30
Sport: Wasser-Ori	30
Hasentips	31
Einladung zur JHV des LV Rhein-Ruhr	31
Siegerehrung im LV Rhein-Ruhr	31
Einladung: JHV der IG Gespannfahrer	32
Übungsgelände für Motorradfahrer	32

Titelbild: Der schönste IFMA-Stand, natürlich vom BVDM.

Fotos: Ralf Kühl

AKTUELL

99

99

Elefantentreffen 1987

Am Wochenende, 20. bis 22. Februar 1987, treffen sich wieder die Elefanten auf dem Salzburgring in Österreich.

Wer es schon einmal miterlebt hat, wird die Sonderstellung des Elefantentreffens unter den Motorradtreffen nur bestätigen können. Eine besondere Gelegenheit, dieses Treffen intensiv mitzuerleben, bietet sich Euch als Helfer bei der Bändigung der Dickhäuter.

Zu dem Erlebnis Elefantentreffen erhalten alle Helfer freien Eintritt, Verpflegung während ihres Einsatzes auf dem Ring, die Helferpauschale als Dankeschön und einen Fahrtkostenzuschuß. Da es nicht jedermanns Sache ist, neben der Helferarbeit auf dem Ring zu zelten, werden preiswerte Zimmer vermittelt.

Wer also auch einmal oder mal wieder das Elefantentreffen aus der Sicht des Helfers erleben möchte, der wende sich bitte an

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

Um wirklich genug Helfer am Ort zu haben, die fit und in der Lage sind, tatkräftig mitzumachen, ist es keine Schande mit Bahn, Bus oder PKW anzureisen.

Am Sonntagabend wird das Elefantentreffen in bewährter Tradition mit einem Faß Freibier ausklingen. Es lohnt sich also, am Montag einen Tag Urlaub zu nehmen.

Man sieht sich beim Elefantentreffen.

Jörg Riepenhusen

Wie gehabt kommen BVDM-Mitglieder für die Hälfte rein, das sind 10,- DM. Bringt den Mitgliedsausweis mit!

Winterfest 1987

Ausrichter gesucht!

Für das Winterfest '87 des BVDM wird noch ein Ausrichter gesucht. Der Termin ist ein Wochenende Mitte März. Nennungen bitte bis zum 31. Dezember 1986 an die Geschäftsstelle, Klaus Schumacher, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, dort könnt Ihr auch erfahren, was üblicherweise bei der Ausrichtung zu beachten ist.

Übrigens: In letzter Zeit kamen Klagen, es liefe zuviel im Süden. Es soll ja keiner ausgeguckt werden, aber unser suchender Blick nach einem Ausrichter geht gen Norden.

Überlegt's Euch.

Jörg Riepenhusen

Tag des Motorradfahrers 1987

Der 9. Mai 1987 sollte von jedem Motorradfahrer rot im Kalender vermerkt werden. Dann ist wieder „Tag des Motorradfahrers“!

Diese BVDM-Veranstaltung hat mittlerweile in weiten (Fach-) Kreisen einen guten Ruf. Dabei soll es bleiben. Zu einem gelungenen TdM gehört ein zugkräftiges Motto. Daran mangelt es derzeit noch. Der Grundtenor soll Sicherheit und Partnerschaft im Straßenverkehr sein.

Schickt bald Eure Vorschläge an die Geschäftsstelle (Klaus Schumacher, Anschrift s. dritte Umschlagseite). Jeder Einsender erhält als kleines Dankeschön ein Fläschchen „Super-Klara“.

Für die Koordination der 87er Aktion brauchen wir noch eine Gruppe, die diese Arbeit übernimmt. Ihr steht natürlich dabei nicht alleine im Regen, sondern erhaltet sachkundige Unterstützung.

Last, but not least, bleibt die Bemerkung, daß der TdM von der Menge der Städte lebt, in denen sich engagierte Motorradfahrer hinstellen und informieren. Gebt Euch einen Ruck und macht mit. Es ist nicht schwer, bringt aber viele interessante Erfahrungen.

Klaus Schumacher
Jörg Riepenhusen

Jahreshauptversammlung '86

Protokoll

Am 27. September 1986 fand im Gasthaus „Zur Eiche“ in Mainkling die reguläre Jahreshauptversammlung des BVDM statt.

Die Versammlung wurde um 19.00 Uhr vom Bürgermeister der Gemeinde Mainkling eröffnet. Er begrüßte die Teilnehmer und berichtete über die Geschichte und die heutige Situation der Gemeinde und verband damit den Wunsch, daß die Motorradfahrer wiederkommen möchten.

Dann begrüßte Horst Orlowski die Teilnehmer und gab den Bericht des 1. Vorsitzenden ab. Er hob besonders hervor, daß die gelungenen Veranstaltungen des letzten Jahres und intensive Pressearbeit den Bekanntheitsgrad des BVDM weiter gesteigert haben. Er führte weiter aus, daß wir uns anstrengen müssen, den Bekanntheitsgrad weiter auszudehnen und die Zahl der Mitglieder zu erhöhen. Dadurch, und durch andere Maßnahmen muß auch die finanzielle Lage verbessert werden.

Als Nächster berichtete Klaus Schumacher über das abgelaufene Jahr und zählte die wichtigsten Ereignisse auf.

Die dritte Auflage des Leitfadens, die Gründung des BVDM-Service, das Elefantentreffen, der Tag des Motorradfahrers, das Contitreffen, die Bemühungen, Vorteile für die Mitglieder zu schaffen, (preiswertes Bügelschloß, ermäßigter Eintritt zum Loreley-Festival, IFMA-Karten im Vorverkauf etc.).

Als wichtigste Projekte für die Zukunft nannte er den Tag des Motorradfahrers und Seminare für „Macher in Vereinen“, die z.Z. vorbereitet werden.

Es folgte der Bericht der Schatzmeisterin. Margot Wittke verlas den Kassenbericht und beklagte den schleppenden Eingang der Beiträge. Es haben trotz der eingeschobenen zweiten Mahnung immer noch viele Leute den Beitrag nicht gezahlt.

Der Sportwart berichtete über die Veranstaltungen aus seinem Zuständigkeitsbereich.

Edgar Müller berichtete, daß die Zahl der Teilnehmer am Touristik-Wettbewerb weiter zurückgegangen ist, daß vom „NRW-Pokal“ noch kein Ergebnis vorliegt, die sportlichen Programmpunkte beim Elefantentreffen gut angenommen wurden, daß die Zahl der Teilnehmer an der Deutschlandfahrt zwar etwas gestiegen ist, es aber immer noch viel zu wenige sind um die Veranstaltung kostendeckend durchzuführen und den hohen Aufwand an Zeit und Geld zu rechtfertigen. Das Handbuch für den Aufbau tourensportlicher Veranstaltungen traf auf großes Interesse, ebenso das Wertungsheft für Clubmeisterschaft.

Der nächste Tagesordnungspunkt war der Bericht der Kassenprüfer. Sie berichteten, daß sie die Kassenführung in Ordnung befunden hätten und empfahlen der Versammlung die Entlastung.

Für den nächsten Teil der Tagesordnung wurde Volkmar Schultz-Igast zum Versammlungsleiter bestimmt. Er leitete die Aussprache über den Bericht des Vorstandes. Es wurden Fragen zum Loreley-Festival, zu Treffen, zum Contiprogramm und zum Einfluß des BVDM auf die Programmgestaltung gestellt und beantwortet.

Es entwickelte sich eine Diskussion über Themen, wie Streckensperrungen und die Einflußmöglichkeit des BVDM, Helferpauschalen etc.

Dann stellte der Versammlungsleiter den Antrag, über die Entlastung abzustimmen. Es wurden 51 Stimmen abgegeben, davon 47 Ja; 2 Nein; und 2 Enthaltungen.

Unter der Leitung von Horst Orlowski wurde die Versammlung fortgesetzt und die Kassenprüfer gewählt. Gewählt wurden: (in der Reihenfolge der Stimmzahl) Engelbert Tubes, Ingo Bläske, Heinz Wieland, Herbert Johnen und Peter Tiegelkamp (sieben Enthaltungen, zwei ungültige Stimmen).

Es folgten die Berichte der Referenten: Henning Knudsen und Klaus Arpert, die Vertreter des BVDM im Ausschuß „Junge Kraftfahrer“ und „Kraftfahrzeugtechnik“, berichteten von ihren ersten Erfahrungen und von den Themen, die zur Zeit im DVR diskutiert werden. Das „Leichtmofo“, die Seitenständer, die hydraulische Ladepritsche der LKW sind Themen, die uns Motorradfahrer interessieren.

Klaus Schumacher berichtete über das Elefantentreffen und mögliche Maßnahmen, ein weiteres Defizit zu vermeiden. Zum „Tag des Motorradfahrers“ sagte er, daß es nur beim Versand, der nicht von uns durchgeführt wurde, Probleme und Pannen gab. Es waren über 200 Info-Stände eingerichtet, die Resonanz der Teilnehmer war überwiegend positiv.

Unter dem Punkt „Verschiedenes“ wurden die Teilnehmer von Klaus Schumacher aufgefordert, Ideen für den „Tag des Motorradfahrers“ zu entwickeln und zu überlegen, wer die Durchführung für '87 übernimmt.

Es wurde nach Bewerbungen für das Winterfest und die nächste JHV gefragt. Es wurden keine Vorschläge gemacht. Die Veranstaltungen werden in der Ballhupe ausgeschrieben.

Als nächste BVDM-Veranstaltung wurde zur Podiumsdiskussion über Streckensperrungen eingeladen. Ort und Termin werden in der Ballhupe bekannt gemacht. Es wurde über die Möglichkeit diskutiert, die Umwelt- und Abgasfrage international zu führen. Henning Knudsen und Klaus Schumacher wiesen darauf hin, daß in unseren Nachbarländern zur Zeit andere Themen als vorrangig angesehen werden.

Die Protokollführer:
Jutta Hölzel, Klaus Schumacher

Jahreshauptversammlung '87

Wer, wo, wie?

Im nächsten Jahr ist wieder eine Jahreshauptversammlung des BVDM mit Neuwahlen des Bundesvorstandes. Da dazu die Einladung und die Tagesordnung frühzeitig in der BALLHUPE bekanntgegeben werden muß, werden hierfür interessierte Vereine oder IGen gesucht, die als Einlader auftreten. Der voraussichtliche Termin wird im September sein.

Meldungen bitte möglichst bald an die Geschäftsstelle, Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4.

Jörg Riepenhusen

Filme, Videos ... und wer sie besorgt

Der BVDM hat einen neuen Filmreferenten.

Es ist: Christoph Jahnke
Borussiastraße 154
4600 Dortmund 76

Was macht ein Filmreferent?

Er behält das Film- und Video-Angebot der Verleihfirmen und Bildstellen im Auge und listet die Filme auf, die für Motorradfahrer interessant erscheinen. Diese Liste wird an interessierte Vereine und Einzelmitglieder verschickt. Dito die Bestellformulare. Weiter nimmt er die Bestellungen entgegen und bearbeitet sie.

Wer also nicht nur „Bücher mit Benzingeruch“ lesen, sondern auch „Filme durchs Visier“ sehen will, der ist bei Christoph gut beraten.

Klaus Schumacher
Jörg Riepenhusen

Werbung in der BALLHUPE

Bislang war es uns aus postrechtlichen Gründen nicht möglich, die Kosten der BALLHUPE für den Verband durch die Aufnahme von Werbung zu drücken. Durch das neue Versandsystem sind diese Beschränkungen entfallen.

Da ich es nicht schaffe, neben der redaktionellen Arbeit, den anderen Tätigkeiten für den Verband, meinem Beruf, der Motorradfahrerei, meiner Frau (Reihenfolge keine Wertung!!) auch noch das Einholen von Werbung zu betreiben, suche ich auf diesem Wege eine tatkräftige Unterstützung.

Ernstgemeinte Zuschriften bitte an meine Adresse, s. dritte Umschlagseite.

Jörg Riepenhusen

AKTUELL

99 99

Die motorradfreundliche Stadt 1986

Seit Beginn des Preisausschreibens „Die motorrad(un)freundliche Stadt“ wurde von Motorradfahrern Lob und Tadel zu 40 Städten und mehreren Kreisen vorgebracht. Insgesamt über 40 verschiedene Kriterien nannten die Teilnehmer, anhand derer die Gewinner ermittelt wurden.

Im vergangenen Jahr wurde Wuppertal zur „Motorradfreundlichen Stadt 1985“ ernannt. Calw erhielt einen Sonderpreis wegen vorbildlichen Einsatzes von Lei(d)tplankenprotektoren.

Zur diesjährigen motorradfreundlichen Stadt wurde

TÜBINGEN

ernannt. Tübingen zeichnet sich durch eine besonders geglückte Verteilung von Motorradparkplätzen rund um die Innenstadt und den Altstadtkern aus. Bei der Konzeption der Parkplätze hatten die Planer mit gekonnter Hand das Falschparken von PKW durch bauliche Maßnahmen verhindert, zudem wurde eine genügende Größe eingehalten. Die Gemeindeverwaltung zeigt sich auch bei der Vergabe von Kennzeichen motorradfreundlich eingestellt, da kurze Buchstaben-Zahlen-Kombinationen reserviert wurden. Ebenfalls ist der Stadt die Bereitstellung von Ausstellungsfläche für den „Tag des Motorradfahrers“, einer Aktion des BVDM, anzurechnen. Besonders erfreulich ist die derzeitige Planung eines Aktionstages für Zweiradfahrer im Frühjahr 1987. Der Mofafahrer wurde in ungewöhnlicher Weise gedacht, indem an zwei vielbefahrenen Bergaufstrecken separate Mofaspuren angelegt wurden.

Auf den zweiten Rang wurde die Stadt Münster verwiesen. Diese Stadt zeichnet sich durch sehr gute Straßenoberflächen und recht gute und zügige Ausbesserung von

Schäden aus. Zwar existieren keine Motorradparkplätze, jedoch wird das (vernünftige) Abstellen von Motorrädern überall geduldet.

Herausragend ist die Beteiligung der Stadtverwaltung an einem Motorradverein, der sich in einem sozialen Problemstadtteil als Träger freier Jugendpflege etabliert hat. Bei den alljährlich stattfindenden Motorradtagen des Vereines übernimmt der Oberbürgermeister sogar die Schirmherrschaft. Zur Siegerehrung am Abschluß der Motorradtage wird Münsters „Gute Stube“ für PKW und Busse gesperrt, damit sich die Teilnehmer, zuletzt 1500 bis 2000, dort noch einmal versammeln können.

Am unteren Ende der Liste rangiert in diesem Jahr Krefeld. Dortige Motorradparkplätze sind unzureichend beschildert, somit kaum zu finden. Für Motorradfahrer als problematisch erweisen sich die Straßenbahnschienen. Diese sind durch Kopfsteinpflaster eingefaßt. Beschädigungen werden mit Teer geflickt. So entstehen Holperstrecken, die ortsunkundigen Motorradfahrern gefährlich werden können. Besonders unglücklich ist die Ausfahrt eines Motorradparkplatzes, die direkt in einen solchen Schienenbereich mündet, wo der Motorradfahrer zudem noch in Schräglage hinfährt. Zweifelhaft sind auch die Schwellen zur Verkehrsberuhigung im Vorort Tackheide, in deren Lücken Zweiradfahrer in Schwierigkeiten kommen können.

Unter den Teilnehmern wurden als Gewinner eines Gutscheines über je einen Satz METZELER-Reifen ihrer Wahl ermittelt:

Simon J. Crozier, Leimen;
Herbert Johnen, Krefeld;
Norbert Wanke, Leer.

Diese Gewinne wurden verteilt unter den Einsendern besonders umfassender und informativer Berichte.

Unter den übrigen Gewinnern wurden sechs weitere Einzelreifen-Gutscheine der Firma METZELER verlost.

Der BVDM gratuliert allen Gewinnern. Den weniger Glücklichen kann als Trost bleiben, daß auch ihre Angaben dazu beitragen, die Situation aller Motorradfahrer ein wenig zu verbessern.

Alle, die meinen, auch etwas zu ihrer Stadt zu sagen zu haben, seien darauf hingewiesen, daß der Einsendeschluß des anschließenden Preisausschreibens „Die motorrad(un)-freundliche Stadt“ der 31. August 1987 ist. Die kommenden langen Wintermonate eignen sich ganz hervorragend dazu, seine Beobachtungen zu Papier zu bringen, und an den BVDM zu schicken.

Am 17. Oktober 1986 hatte der Oberbürgermeister Dr. Schmid der Stadt Tübingen zu einer Feierstunde geladen. In diesem Rahmen wurde der Preis an die Stadt Tübingen übergeben. Der OB zeigte sich von der Entscheidung des BVDM überrascht, da seinen Ausführungen zufolge die für Motorradfahrer vorgenommenen Maßnahmen als selbstverständlich (!) angesehen würden. Der Preis wurde aber um so mehr gerne entgegengenommen. Den Gewinnern Simon Crozier und Herbert Johnen konnten im festlichen Rahmen ihre Reifengutscheine übergeben werden.

Im anschließenden Gespräch mit der Verwaltungsspitze der Stadt konnten Kritiken und Anregungen an den Mann gebracht werden, die durch die vorangegangenen Ehrungen sicher auf fruchtbaren Boden vielen.

Zur Abrundung begaben sich die meisten Teilnehmer auf einen Rundgang zu den genannten motorradfreundlichen Einrichtungen. Der Besuch des hervorragenden Motormuseums „Boxenstop“ und einer gemütlichen Gaststätte als Abschluß ließen allen Teilnehmern die Stadt Tübingen in bester Erinnerung verbleiben.

Jörg Riepenhusen

Wir richteten wie in den Vorjahren den Motorradfahrertreffpunkt aus und informierten ausführlich und anschaulich über die Aktivitäten des BVDM.

Es gab eine Ecke über Zweiradsicherheit, in der über unsere Erfolge in der Leid(t)plankenaktion berichtet wurde. Einige Meter Leitplanke, Sigma-Pfosten, verschiedene Crashabsorber und Bildmaterial von Unfallpunkten informierten anschaulich über die Problematik.

Zum Thema Sicherheitskleidung war eine zerschlossene Lederkombi zu sehen, die ihrem Träger bei 200 km/h das Leben gerettet hatte. Daneben hing eine schwedische Sicherheitskombi mit Protektoren zum näheren Kennenlernen.

Unser Sicherheitsreferent Henning Knudsen hatte einige Fachleute vom Batelle-Institut, von der Bundesanstalt für Straßenwesen, von der Polizei, aus der Ärzteschaft u. ä. für Diskussionen mit den Motorradfahrern gewinnen können.

Am Sonnabend war die Unfallmaschine von Dieter Beil und das Thema Seitenständer trauriger Anziehungspunkt. Auf Geheiß der Messeleitung mußten wir die Maschine als Negativ-Werbung am Sonnabend abends wegräumen. Bis dahin hatte die Maschine aber schon viele Passanten aufrütteln können.

Foto: Horst Orlowski



IFMA '86

Die IFMA '86 hat inzwischen ihre Pforten wieder geschlossen. Der BVDM hatte einen Stand von ca. 500 m², den es interessant zu gestalten galt.

Während der gesamten Messe übte ein Sanitäter der Johanniter-Unfallhilfe das richtige Helmabnehmen mit interessierten Passanten an Hand unserer „Helm-ab-Broschüre“.

Gespannfreunde konnten mit Edmund Peikert fachsimpeln, sich für einen Gespannfahrerlehrgang anmelden und sich über die übrigen BVDM-Gespannaktivitäten erkundigen. In der Gespannecke waren fünf verschiedene Beiwagen aufgestellt, die zum Probesitzen und Maßnahmen einluden. Dieses Angebot wurde reichlich genutzt. Es gab ein großes Bedürfnis nach sachlich kompetenten Auskünften und Tips ohne Angst vor Verkaufsgesprächen.

In der Touristikecke gab es Tips zur Vorbereitung von Fernreisen, Informationen zu Fahrten in die Nähe oder Ferne.

Motorrad-Clubs konnten sich über unsere Unterstützung bei Neugründung, Eintragung als e.V., Versicherungsschutz usw. informieren.

Die Motorradranch Köln stellte ihr Fahrschulskonzept und Trainingsangebot auf eigenem Übungsgelände vor.

Obwohl wir schon zwei Pinnwände eingerichtet hatten, waren beide über und über mit Zeteln bedeckt. Auch hier hatte der BVDM Gespür für die Bedürfnisse der Motorradfahrer.

An der BVDM-Info-Theke wurden unermüdlich Fragen beantwortet. Für unsere Unterschriftenaktion für die Gleichberechtigung der Motorradfahrer im Straßenverkehr kamen etliche Unterschriften. Durch die gute Information durch unsere Helfer konnten auf der IFMA ca. 35 neue Mitglieder gewonnen werden.

Schließlich hatten wir auf dem Messestand noch ein kleines Motorradtreffen aufgebaut, daß zum Ausruhen und Verweilen einladen sollte und auch rege von den Passanten genutzt wurde. Die Zelte mit Motorrädern, Wäscheleinen und Herzhäuschen liebevoll vor einer Wald-Tapete dekoriert, waren ein Blickfang, mit dem wir Gleichgesinnte anziehen wollten.

Ein so großer und vielseitiger Messestand war nur durch die emsige Mitarbeit von ca. 30 Helfern möglich, die gut und liebevoll gepflegt wurden. Organisiert und geplant wurde der

BVDM-Messestand von einem siebenköpfigen IFMA-Ausschuß, der schon ein Jahr vor der Messe seine Arbeit aufgenommen hatte. Vor der IFMA gab es ein Vorbereitungstreffen zum Kennenlernen und zur Information der Helfer. Ebenso wird ein Nachgespräch mit den Helfern stattfinden, um Kritik, Erfahrungen und Anregungen gleich für die IFMA '88 festzuhalten, für die die Planung im nächsten Jahr wieder beginnt. Solche Aktionen können nicht von einem Einzelnen hergezaubert werden. Sie bedürfen der Mitarbeit vieler.

Ich denke, daß sich die viele Mühe und der Einsatz aller Beteiligten gelohnt hat. Der Stand kam beim Publikum an, es gab keine Schwellenangst. Fast immer war der Stand gut besucht. Mir hat es ausdrücklich Spaß gemacht, an solch einer tollen Aktion mitgewirkt zu haben. Ob es den anderen Helfern auch so geht, werde ich bald bei dem Nachgespräch erfahren.

Karin Karrasch



BK Moto

Edelstahl-Schalldämpfer für BMW Boxer

10 Jahre Garantie + TÜV
Spitzenqualität zu fairen Preisen.
Optik und Abmessungen
wie Original-Teil.



Stainless Steel Silencers
for BMW - Boxer models

Manufactured to the same specifications as the original equipment, both externally and internally.
10 years guaranteed against corrosion, faulty workmanship and breakages.

Write to:

WEST - GERMANY

4800 Bielefeld 17 - Postfach 17 03 03
Oldentruper Str. 287 - Tel. 05 21 / 20 32 80

ZUR DISKUSSION

Helferpauschale: ja oder nein?

Contra Helferpauschale

Auf der Jahreshauptversammlung 1986 wurde während der allgemeinen Diskussion von Henning Wiekhorst vorgeschlagen, die Helferpauschale, die ja auch wohl als persönliches Dankeschön an die Helfer gedacht war, fallen zu lassen, um das diesjährige Defizit nicht noch mehr zu erhöhen. Diesen Vorschlag fand ich auch sehr gut. Leider war die Mehrheit der Teilnehmer der JHV nicht dieser Meinung. Man unterstellte uns sogar, daß wir noch gar keinen Dienst beim ET verrichtet hätten. Dies wiederum berührt uns nicht besonders, kann doch eine solche Äußerung nur von solchen Personen getätigt werden, die wohl selbst an keinem der Tage am Ort des Geschehens anwesend waren - oder waren die Betreffenden etwa schneeblind? Sowohl Henning als auch ich waren vom ersten bis zum letzten Tag mehr oder weniger rund um die Uhr (wie andere auch) als Ordnerfeuerwehr mit dem Gespann unterwegs. Ich behaupte von mir, daß ich jeden Helfer gesehen und mit den meisten auch (zum technischen Ablauf) gesprochen habe.

Ich glaube ermessen zu können, wie vier- oder fünfmal 20 Stunden Dienst schlauchen können. Aber genau aus diesem Grund denke ich mir, daß wohl **kein** Motorradfahrer wegen der 50,- DM Helferpauschale anreist! Sollte dies doch der Fall sein, so tut mir der Betreffende echt leid. Wenn jemand sich selbst so niedrig einschätzt, daß er seine Freiheit für -,50 DM/Std. verkauft, was verdient er dann im Hauptberuf? -,05 DM?

Wir sind der Meinung, wenn jemand im Winter, bei einigen Graden unter Null, mehrere Stunden Anfahrzeit in Kauf nimmt (von mehreren Tagen wollen wir hier gar nicht reden), so macht er dies bestimmt nicht, weil ihm für die Rückreise 50,- DM fehlen! Bei 100 Helfern mit je 50,- DM würde sich eine Ersparnis von

5000,- DM ergeben - bei mehr Helfern, selbstverständlich entsprechend mehr.

Wir meinen, daß der Gratiseintritt, das freie Essen und die geschenkten Jahresanhänger Dank genug sind. Anders gesagt: „Wo bleibt die Loyalität zum eigenen Verein, wo bleibt das früher sprichwörtliche Ehrgefühl unter Motorradfahrern, welches wohl auch ständige Hilfsbereitschaft beinhaltet“. Man bedenke, die Arbeit als Ordner auf dem Elefantentreffen ist eine Hilfeleistung.

Wir fordern hiermit alle Helfer auf, sich mit ja oder nein gegen die Helferpauschale zu entscheiden. Wir finden, daß der BVDM dieses Geld für wichtigere Dinge besser anlegen könnte.

Karl-Heinz Preß
Henning Wiekhorst

Pro Helferpauschale

Henning und Karl-Heinz haben am Anfang ihres Diskussionsbeitrages ganz richtig festgestellt, daß die Helferpauschale ein Dankeschön ist. Sie ist in keinem Fall als eine Bezahlung anzusehen, denn das wäre in der Relation der Summe zur geleisteten Arbeit ein Schlag in das Gesicht der Helfer. Jedem jedoch ein individuelles Geschenk als Anerkennung für die Hilfe zu geben ist aber leider nicht möglich, darum wurde bislang der Weg der Helferpauschale gewählt.

Weiter wird von den beiden engagierten Helfern damit argumentiert, daß mit freiem Eintritt, freier Verpflegung und des Jahresanhängers dem Dank Genüge getan sei. Wir meinen, das reicht noch nicht aus, denn ...

- Wer intensiv bei der Durchführung einer solchen Veranstaltung hilft, bekommt wenig von dem Programm mit, somit ist der ersparte Eintritt kein echter Ausgleich;
- Zudem kommt jemand, der BVDM-Mitglied ist, aber nicht mithilft, ja auch schon günstiger zu seiner Eintrittskarte (was auch so bleiben soll);
- Auch verbandsfremde Helfer (Wirte, Ringpersonal, Sicherheitskräfte etc.) kommen ohne Eintrittsgeld auf das Gelände;

- Es sind oft genug die gleichen Helfer, deren Gesichter man zu sehen bekommt, und es ist ungerecht, von denen zum größeren ideellen auch noch einen größeren finanziellen Einsatz für den Verband zu verlangen, als einem „Normalmitglied“ gegenüber;
- Die Verpflegung soll eigentlich nur für die Helfer sein, die sich wegen ihres Dienstes nicht selbst verpflegen können, auch wenn die Verpflegung in letzter Zeit dieses Maß überstieg, wird es doch bald wieder so sein.

Es wird wohl nicht soweit kommen, daß unsere Helfer einen angemessenen Stundenlohn erhalten, denn das wäre sicher unbezahlbar. Auch würde sich da bald nur noch eine Gruppe „professioneller“ Helfer einfinden, die den Job mehr um des Geldes als des Späßes willen übernehmen. Darunter wird ganz sicher das Klima auf den Veranstaltungen leiden.

Auch gilt es zu beachten, daß Helfer, die für eine Sache kurzfristig oder einmalig eingesetzt werden, wie z. B. die Kontrollposten während der Deutschlandfahrt, Standpersonal bei IFMA und ähnlichen Messen, keinerlei finanzielle Entschädigung erhalten. Dieser Einsatz geht voll auf das Konto der ideellen Unterstützung seines Vereins. Aber es ist ganz klar, daß diese Hilfeleistung nicht mit dem Einsatz während des Elefantentreffens zu vergleichen ist.

Aus diesen genannten Gründen stehen wir auf dem Standpunkt, auch weiterhin an der Helferpause festzuhalten.

Der Bundesvorstand

Jetzt seid Ihr dran. Henning und Karl-Heinz bitten um Eure Stellungnahme. Antworten bitte an die Anschrift der Redaktion (s. dritte Umschlagseite). Von dort aus werden natürlich die Initiatoren dieser Diskussion über sämtliche eingegangenen Beiträge informiert.

Die Redaktion

**SICHER-
HEIT**



Vertrauen ist gut ...

Während der IFMA kam ein junger Mann auf unseren Messestand und zeigte uns ein serienmäßiges Motorradlenkungsschloß, an dem sich der stählerne Sperrbolzen vom Schließzylinder gelöst hatte. Die Vorstellung, was geschehe, wenn der lose Bolzen während der Fahrt die Lenkung arretiere, erregte ihn heftig. Auch wenn dieser Zustand kaum bei schneller Fahrt eintreten kann, ist der Gedanke unerfreulich.

Also: Wenn an einem Motorrad ein Aufbruch versucht oder es in abgeschlossenem Zustand angefahren wurde, empfiehlt sich die Kontrolle des Lenkschlusses, um vor bösen Überraschungen sicher zu sein.

Horst Orlowski



Foto: Henning Knudsen

RECHT



Streckensperrungen

oder über die Rechtmäßigkeit behördlichen Handelns

Streckensperrungen für Motorradfahrer - günstigstenfalls für bestimmte Tage und Zeiten, meist aber generell - sind in aller Munde und scheinen momentan das Allheilmittel zu sein, wenn es darum geht, Unfallzahlen motorisierter Zweiräder und Lärmbelastigungen zu bekämpfen.

Bestritten werden kann und soll nicht, daß auf bestimmten, meist kurvenreichen Strecken von Einzelnen oder kleinen Gruppen rücksichtslos „geheizt“ wird, und daß es infolgedessen zu erhöhten Unfallzahlen kommt. Bestritten werden soll auch nicht, daß derartige Fahrzeugführer mit ihrer Fahrweise die Umwelt durch Fahrgeräusche erheblich belasten. Wer sich derart antisozial und verkehrsfeindlich verhält, soll und muß bestraft werden, möglichst so hart, daß ihm die Fahrweise endgültig verleidet wird. Denn er schadet nicht nur sich, sondern allen anderen, die sich bemühen, das Image „Motorradfahrer“ aufzupolieren.

Fraglich ist nur, ob das Fehlverhalten Einzelner - denn daß es nicht die große Masse betrifft, ist unstrittig - Maßnahmen gegen alle, auch Unbeteiligte, einer Gruppe rechtfertigt. Anders ausgedrückt: Dürfen Unbeteiligte durch Verwaltungsmaßnahmen in ihren Rechten beschnitten werden, nur, weil sie zu einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern gehören, von denen einige ihr Recht auf Gemeingebrauch der Straße mißbrauchen?

Die Frage ist seit neuestem nicht mehr vakant. Am 31. Juli 1986 erging vor dem bayerischen Verwaltungsgerichtshof letztinstanzlich ein Urteil, wonach eine verfügte Streckensperrung aufgehoben werden mußte. Durch die Initiative des Rechtsanwalts Dr. Lux aus München kam es zu folgendem, positiven Ergebnis:

Zum Urteilstenor:

Allein die Unfallhäufigkeit bei Krafträdern ist kein ausreichender Gesichtspunkt, der eine generelle Straßensperre für Motorräder rechtfertigen kann.

- Das dem Führen von Krafträdern immanente höhere Unfallrisiko ist nur dem einzelnen Kradfahrer aufzurechnen.
- Allein die Tatsache, daß bei der Teilnahme am Straßenverkehr Verkehrsverstöße begangen werden, berechtigt die Straßenverkehrsbehörde noch nicht zum Erlaß von allgemeinen Beschränkungen gegenüber allen Kraftradfahrern auf dieser Strecke.
- Belästigungen, insbesondere Lärmbelastigungen, die sich zwangsläufig aus der häufigen Nutzung einer Straße ergeben, müssen Dritte im allgemeinen tragen.
- Erst massive Mißbräuche des Gemeingebrauchs können einen ganzen Personenkreis von der Teilnahme am Straßenverkehr ausschließen, wobei eine solche Sperrung die „ultima ratio“ sein muß. Zunächst muß versucht werden, Maßnahmen gegen die jeweiligen Störer zu treffen. Insbesondere durch gezielte Verkehrsüberwachung ist die zuständige Behörde angehalten, Verkehrsverstöße zu ahnden und zu vermeiden. Die Begründung, dazu seien keine **ausreichenden** Kräfte vorhanden, stellt keine Rechtfertigung für andersgeartete, weitreichendere Verwaltungsmaßnahmen dar.

Wiedergabe zum Teil wörtlich, zum Teil allgemeinverständlich, aber sinntensprechend dargestellt).

Aus den Begründungen des Urteils folgt:

Die Sperrung einer Straße für einen ganzen Kreis von Verkehrsteilnehmern ist erst dann zulässig, wenn alle anderen, geringeren Eingriffe in das Recht auf Nutzung des jeweiligen Straßenzuges erfolglos waren. Auch dann muß es sich immer noch um massive Verstöße einer nicht unbedeutenden Gruppe handeln.

Das Fehlverhalten nur einiger weniger dürfte in keinem Fall ausreichen, die große Masse an ihrer Grundrechtsausübung zu hindern.

Zum Sachverhalt:

Im entschiedenen Fall handelt es sich um die Sperrung der sogenannten Sudelfeld-Bergstrecke, einem besonders kurvenreichen Abschnitt der Bundesstraße 307, mit der Begründung der mangelnden Verkehrssicherheit, der Lärmbelästigung und dem Natur- und Landschaftsschutz, jeweils belastet durch die extreme Fahrweise von Kradfahrern. Geschwindigkeitsbeschränkungen waren als nicht überwachbar abgelehnt worden.

Angesichts des ergangenen Urteils sollte nicht allzu euphorisch gleich nach Aufhebung aller Sperren gerufen werden. Im wesentlichen kommt es jetzt auf Vergleichbarkeit der Einzelsachverhalte an. Folgendes ist grundsätzlich zu beachten:

1. Um welche **Straßenart** handelt es sich?

Man unterscheidet, je nach Aufsicht und Trägerschaft, Kreis-, Land- und Bundesstraßen.

Im vorliegenden Fall wurde über eine Bundesstraße entschieden. Daß eine solche Straße ohnehin schon höher frequentiert wird als untergeordnete Straßen, liegt auf der Hand. Deshalb ist es auch schwerer, eine solche Straße zu sperren als beispielsweise eine Kreisstraße, die auch noch Wohngebiete berührt.

2. Nach welchen Kriterien kann eine Behörde entscheiden? Welchen Anforderungen muß die Entscheidung genügen?

Denkbare Begründungen im Bereich von Steckensperrungen ergeben sich an sich nur aus der Unfallhäufigkeit bzw. der Lärmbelästigung und dem Naturschutz (wie auch im Sudelfeldfall).

Rechtsgrundlage für eine behördliche Entscheidung in diesem Bereich ist der § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO), der in den fraglichen Punkten Ermessen einräumt. Das bedeutet, daß die Behörde zum einen überlegen kann, ob sie überhaupt Maßnahmen ergreift, zum anderen aber auch muß sie sich Gedanken darüber machen, welche Maßnahmen sie trifft (sog. Auswahlermessen).

Im Rahmen des Auswahlermessens ist die Behörde an rechtsstaatliche Grundsätze

gebunden. Sie kann nicht einfach so frei wählen, sondern ist gezwungen, von mehreren geeigneten Mitteln zunächst das zu wählen, das u.a. die Allgemeinheit am wenigsten beeinträchtigt.

(Rechtsgrundsatz der Erforderlichkeit)

Darüberhinaus muß dieses Mittel nach einer Güterabwägung auch noch in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Erfolg stehen (Rechtsgrundsatz der Verhältnismäßigkeit). Regelmäßig sind hier Rechte, auch Grundrechte, gegeneinander abzuwägen. Durch eine generelle Sperre werden die Grundrechte auch Unbeteiligter, und das ist hier wesentlich, das auf Freiheit (Art 2 GG) und Gleichheit (Art 3 GG) - gemeint ist hier die Vergleichbarkeit der allgemeinen Verkehrsteilnahme und dem Gemeingebrauch der Einrichtung Straße (Art 14 GG) - erheblich eingeschränkt.

Um aber überhaupt derart gravierend in die Rechte Unbeteiligter eingreifen zu können, muß der Staat seine Handlungen besonderen Prüfungen unterziehen lassen. Insbesondere sind zunächst andere, weniger einschneidende Anordnungen gegen Störer zu richten. In Frage kommen hier Maßnahmen der Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsüberwachung, die regelmäßig vor einer Sperre getroffen werden müssen.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang aber auch, ob andere Strecken eventuell Besonderheiten aufweisen, die die Straße im Entscheidungsfall nicht hatte. (Krankenanstalten und Kinderheime im Randbereich). Durch derartige Besonderheiten kann sich die Wertigkeit in Richtung Sperrung verschieben. Solche Dinge liegen dann aber meist auf der Hand.

Grundsätzlich ergibt sich eine Vergleichbarkeit mit dem Sudelfeldfall, wenn auf der Grundlage des § 45 StVO entschieden wurde und es sich bei der Strecke um eine Bundesstraße handelte. Dann bleibt zu prüfen, ob die Verkehrsbehörde bereits andere Maßnahmen erfolglos versucht hat.

War dies nicht oder augenscheinlich nicht ausreichend der Fall, dann dürfte auf der

Grundlage des Sudelfeldurteils bei einer Klage eine große Erfolgsaussicht auf Aufhebung der Sperrung bestehen.

Erwähnt werden sollte an dieser Stelle auch, daß die grundsätzlichen Aussagen des besprochenen Urteils natürlich nicht nur für Bundesstraßen gelten. Es ist durchaus denkbar, daß auch Landstraßensperrungen mit den aufgeführten Begründungen unrechtmäßig sind. Das gilt dann im Einzelfall zu prüfen. Nur das Sudelfeldurteil bezog sich eindeutig auf eine Bundesstraße - daher ist der direkte Vergleich bei Bundesstraßen naturgemäß leichter.

Sicherlich ist in diesem Artikel nicht erschöpfend alles das aufgeführt, was im Zusammenhang mit behördlichem Handeln und Streckensperrungen von Interesse sein dürfte. Das würde den Rahmen der Zeitschrift sprengen. Eine weitergehende Abhandlung kann bei der Geschäftsstelle des BVDM angefordert werden. Außer diesem Artikel sind darin enthalten:

1. Grundlagen des Verwaltungshandelns bei belasteten Verwaltungsakten;
2. Rechtsbeihilfe gegen belastende Verwaltungsakte;
3. Übersicht über den Umfang einer gerichtlichen Kontrolle;
4. Voraussichtliche Kosten eines Verfahrens vor dem Verwaltungsgericht.

Soviel sei an dieser Stelle bereits vermerkt: Findet sich ein ausreichend großer Interessentenkreis von Kradfahrern, die gemeinsam gegen eine Sperrung vorgehen wollen, dann halten sich Anwalts- und Gerichtskosten für den Einzelnen in einem vertretbaren und nicht belastenden Rahmen.

Und noch etwas muß an dieser Stelle gesagt werden:

Weder der vorliegende Artikel noch die Unterlagen bei der Geschäftsstelle ersetzen eine volljuristische Beratung oder stellen überhaupt eine rechtliche Beratung dar. Sie sind lediglich der Versuch einer Darstellung der momentanen Rechtslage und eine Aufklärung über allgemeine Möglichkeiten. Als solche

sollen sie helfen, die Scheu vor Gericht und Behörden abzubauen.

Natürlich ist die beste Lösung des Problems eine Verhinderung der Sperrung im Vorfeld. Dazu verdeutliche man sich noch einmal den üblichen Ablauf:

Eine landschaftlich und fahrerisch reizvolle Streckenführung verführt einige Kradfahrer dazu, allzu unverantwortlich mit Gasgriff und Fahrbahnbreite umzugehen. Infolge dieser Handlungsweise, aber auch auf Grund der allgemein höheren Nutzung solcher Straßen, kommt es vermehrt zu Unfällen, Verkehrsverstößen und Lärmbelästigungen. Die Straßenverkehrsbehörde reagiert zunächst mit Geschwindigkeitsbegrenzungen, dann mit polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen und Lärmpegelmessungen.

Kernfrage ist jetzt: Wie können wir als Kradfahrer verhindern, daß diese behördlichen Maßnahmen fehlschlagen und es zur Sperrung kommt - oder - anders gesagt - wie bekommen wir die schwarzen Schafe in den eigenen Reihen zumindest zeitweise in den Griff?

Da uns Zwangsmaßnahmen irgendwelcher Art nicht möglich sind, bleibt nur das Gespräch.

Die meisten reizvollen Strecken verfügen irgendwo an ihrem Rande über Treffs. Redet mal mit denen, die als Raser allzu bekannt sind. Fast überall gibt es Anschläge an den Treffs. Schreibt dort auch einmal auf, was bedrückt und alle angeht.

Oft ist die örtliche Presse interessiert an derartigen Entwicklungen. Überlaßt die Veröffentlichung nicht immer nur denjenigen, die dann letztlich sperren. Stellt öffentlich dar, daß es nicht die Mehrheit ist, die rast. Versucht, ein möglichst positives Bild zu zeichnen. Positive Resonanz in der Bevölkerung ist eine große Unterstützung, wenn es darum geht, eigene Ziele zu verwirklichen.

Gespräche sollten aber nicht nur im eigenen Kreise und im Medium Presse geführt werden. Sprecht doch auch mal mit den Polizeibeamten. Man sage mir nicht, das sei nicht möglich. Viele Polizisten sind selbst Kradfahrer und kennen die Probleme nur allzugut. Möglicherweise ist in den eigenen Reihen auch ein Angehöriger einer Behörde, so daß der Einstieg in eine

Diskussion zwischen der Institution und den Kradinteressenten leichter vorbereitet werden kann.

Daß alle diese Maßnahmen auch Kompromisse bedeuten, liegt auf der Hand. Ein gedeihliches Zusammenleben fordert aber geradezu den Kompromiß. Wer Freund-Feindbilder zeichnet und die Auseinandersetzung sucht, schadet nur dem Anliegen der Gemeinschaft. Natürlich gibt es keine Erfolgsgarantie. Möglicherweise läßt sich die eine oder andere Sperrung nicht auf diese Weise verhindern. Dann bleibt immer noch der Weg zu den Gerichten, der das letzte Mittel bleiben sollte.

Mitentscheidend sind bei Gesprächen auch und gerade mit Behördenvertretern die Gesprächstaktiken und Techniken. Niemand soll sein Licht unter den vielzitierten Scheffel stellen, aber Holzhammermethoden führen nur zu Frontenverhärtungen und einmal gerissene Gräben überwindet keiner leicht, weil dann jeder glaubt, ein Stück Gesicht zu verlieren. Emotionen dienen der Sache nur, solange sie Triebfeder sind und noch von Sachlichkeit beherrscht werden. Das gilt für alle Seiten, aber warum sollen wir uns selbst schlechte Karten verschaffen.

Es gilt, die Situation vor Ort zunächst zu analysieren und dann möglichst sachlich darzustellen. Dabei kann durchaus auch auf bestehende Entscheidungen hingewiesen werden. Leichter ist es, wenn mehrere an einer Analyse arbeiten, also Interessengemeinschaften gegründet werden. So lassen sich Beziehungen weiter führen und Möglichkeiten besser ausloten. Ist einmal ein guter Kontakt zu einer Behörde geschaffen, bietet sich auch die Möglichkeit zur positiven Zusammenarbeit. Maßnahmen und Einstellungen werden transparenter und einsichtiger. Aber - wie schon gesagt - das funktioniert nicht immer und ist auch kein Patentrezept, nur, wie nötig gerade wir das Gespräch brauchen, zeigen viele negative Äußerungen und Schlagzeilen.

Günter Heumann

**SCHON
GEHÖRT**



Neues von der ...

Brennerbundesstraße

Es ist keinem von Euch mehr ein Geheimnis, daß durch die Sperrung des Ortes Matrei die Brennerbundesstraße für Motorradfahrer gesperrt ist. Dagegen laufen verschiedene Aktionen, die alle ein Ziel haben, nämlich die Sperrung aufzuheben.

Die koordinierende Person dieser Gegenaktionen ist der Innsbrucker Rechtsanwalt Dr. Dietmar Tschenett. Er hat bei Gericht Klage gegen diesen unhaltbaren Zustand erhoben. Der Vorgang wird dort bearbeitet, es ist aber noch nicht zur Urteilsfindung gekommen. Wegen der üblichen Bearbeitungszeit, vor allem höherrangiger Gerichte, ist das aber noch nicht besorgniserregend.

Das massive öffentliche Interesse an einer Wiedereröffnung der Strecke versucht Dr. Tschenett auf zwei Wegen nachzuweisen.

Der erste Weg ist die Sammlung von Unterschriften als Beweis des internationalen Protestes gegen die Sperrung. Bislang kamen mehr als 8000 Unterschriften zusammen. Davon über 2000 aus den Reihen des BVDM. Bemerkenswerterweise sammelte unser Einzelmitglied Thomas Nieß ein Fünftel davon. Auf den anderen Listen fanden sich die Namen von Freunden aus Belgien, Luxemburg, Dänemark, den Niederlanden und natürlich Deutschland. Diese Aktion soll noch bis zum Jahreswechsel verfolgt werden. Listen können bei mir angefordert werden. Ich bitte um Rücksendung bis Anfang Januar 1987.

Der zweite Weg ist die geplante Protestfahrt. Das Vorhaben sieht eine Diskussion in Innsbruck mit Verantwortlichen vor. Danach startet



eine gemeinsame Fahrt nach Matri. Dort werden die Maschinen von den Fahrern die ca. 1½ Kilometer durch den Ort geschoben. Der vorgesehene Termin ist der 9. Mai 1987.

Über den Fortschritt dieser leidigen Angelegenheit wird Euch die BALLHUPE unterrichten. Allen, die bisher und zukünftig diese Aktion so tatkräftig unterstützt haben, sage ich schon jetzt meinen herzlichsten Dank.

Jörg Riepenhusen



**SICHER-
HEIT**



Honda-Seitenständer

Wir erhielten vom Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Flensburg folgende offizielle Mitteilung:

Die Motorradfachpresse hat in den letzten Wochen über einige Unfälle mit Honda-Motorrädern berichtet, die durch ein Versagen der Rückstellmechanik des Seitenständers verursacht worden sein sollen. Zwar hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) noch im Dezember 1985 nach sachverständiger Äußerung der Technischen Überwachung Hessen (TÜH) die Betriebssicherheit des Honda-Seitenständers bestätigt, jedoch sieht sich das KBA nach nochmaliger Prüfung unter Einbeziehung eines neueren Gutachtens über erst jetzt bekanntgewordene Unfälle gezwungen, eine Umrüstung der betreffenden Motorräder zu verlangen.

Honda ist nach wie vor davon überzeugt, daß der Honda-Seitenständer - sofern er ordnungsgemäß gewartet wird und nicht durch äußere Einwirkungen beschädigt wurde - den Anforderungen an die Betriebssicherheit genügt. Deshalb beabsichtigt Honda, im Wege der Begutachtung durch ein wissenschaftliches Institut den Beweis dafür anzutreten, daß der zur Zeit verwendete Honda-Seitenständer den geltenden Sicherheitsbestimmungen entspricht. Im Gegensatz dazu vertritt das KBA aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse die Überzeugung, daß die von Honda verwendete Seitenständer-Konstruktion in ihrer Funktionsweise nicht unter allen Bedingungen, die sich aus der Praxis des Fahrbetriebes und der Handhabung von Kraffträdern ergeben können, der Verkehrssicherheit gerecht wird. Auch nach Auffassung des KBA besteht bei Einklappen des Seitenständers **vor Fahrtantritt** keinerlei Gefahr. Es geht also nur um den Fall, daß der Motorradfahrer mit nicht eingeklapptem Seitenständer fährt.

Trotz des Gegensatzes in den Auffassungen hat sich Honda aus Gründen der Kundenbetreuung dazu entschlossen, die Entscheidung des KBA mitzutragen und den Haltern der mit dem Seitenständer ausgerüsteten Motorräder eine Umrüstung anzubieten, deren Einzelheiten bekanntgegeben werden, sobald die Überlegungen hinsichtlich einer den Forderungen des KBA entsprechenden Ersatzlösung abgeschlossen sind.

KBA, Flensburg, den 26. September 1986

Das ist doch was, oder?

Nach letzten Informationen des KBA werden die betroffenen Motorräder mit einem völlig neuen Seitenständer ausgerüstet, der so beschaffen ist, daß er schon bei Entlastung einklappt. Honda wird diese Tage anfangen, sämtliche Halter von Honda-Motorrädern anzuschreiben, die ein Modell ab Baujahr 1976 (64 Modelle) zugelassen haben. Auch Halter,

die ihre Maschinen vorübergehend abgemeldet haben, sollen angeschrieben werden. Wir müssen jedoch **dringend** jeden Honda-Fahrer auffordern, selber dafür zu sorgen, daß er sein Motorrad umrüsten läßt, auch wenn er aus welchen Gründen auch immer nicht angeschrieben worden ist. Wer zu spät kommt, wird danach auch im Falle eines Unfalls keine Möglichkeit haben, mit Rechtsmitteln gegen Honda vorzugehen.

Also: Ab in die Werkstatt!!!

Henning Knudsen

BUCHTIP



„NSU MAX richtig angefaßt“

Ein Bericht aus 1959 von Ernst Leverkus:
Motor-Buch-Verlag.

Vor 27 Jahren also gab es schon Reparaturanleitungen, in Fotos und dazugehörigen, umfassenden Texten wurden Demontage und Reparatur eines Motorradmotors demonstriert. Karl-Julius würde sagen: Hat es alles schon mal gegeben.

Aber! Ja und Nein, liebe Leute! Solche Reparaturanleitungen, wie Klacks sie damals schrieb, die gibt es heute nicht mehr. Der geneigte Leser lernt nämlich nicht nur, wie der besondere Schubstangenantrieb der obenliegenden Nockenwelle dieses Max-Motors funktioniert, sondern er lernt gleichzeitig, wie man überhaupt schraubt, wie man fährt, sich anzieht, wie man Reifen montiert. Und das nicht nur am Max-Motorrad, auf jedes heutige Motorrad kann man da vieles übertragen.

Klacks erzählt auch von Langstreckenwettbewerben wie Lüttich-Mailand-Lüttich, Brüssel-Prag-Brüssel, von großen internationalen Rennen, von Gelände-Wettbewerben an denen NSU Max-Motorräder teilgenommen haben. Und er erinnert uns an Heinz Kessing aus Essen, der 1957 mit einer 25 PS Sportmax auf dem alten Ring bei einem Junioren-Rennen einen Schnitt von 110,4 km/h fuhr.

Das Buch gibt nicht nur Max-Besitzern etwas, die heute ihre wertvollen Oldies pfleglich behandeln wollen, sondern es zeigt viel von der Motorradszene der 50er und 60er Jahre, dieser Reprint ist damit wirklich ein Stück Motorradgeschichte.

Sigrid Briel

BK Moto

Edelstahl-Schalldämpfer für BMW Boxer

10 Jahre Garantie + TÜV
Spitzenqualität zu fairen Preisen.
Optik und Abmessungen
wie Original-Teil.



Stainless Steel Silencers
for BMW - Boxer models

Manufactured to the same specifications as the original
equipment, both externally and internally.
10 years guaranteed against corrosion, faulty workmanship
and breakages.

Write to:
WEST - GERMANY
4800 Bielefeld 17 - Postfach 17 03 03
Oldentruper Str. 287 - Tel. 05 21 / 20 32 80

SCHON GEHÖRT



NEWS

Haustürgeschäfte

können jetzt widerrufen werden

Unseriöse Gewerbetreibende versuchen immer wieder, ahnungslose Kunden z.B. an der Haustüre oder am Arbeitsplatz Waren „anzudrehen“. Solche Haustürgeschäfte, die oft vorschnell abgeschlossen werden, können künftig schriftlich widerrufen werden. Nur in Ausnahmefällen gibt es kein Widerrufsrecht für den Käufer.

Das neue Gesetz ist am 1. Mai 1986 in Kraft getreten.

Aber Vorsicht:

Das gilt nicht für Versicherungsverträge und auch nicht für den Beitritt zu Vereinen wie z.B. fragwürdigen „Rettungsvereinen“, deren „Drücker“ so was gelegentlich fälschlich behaupten.

Klaus Schumacher

Hasentips

Tacho-Reparaturen führen die in den Branchenverzeichnissen der amtlichen Telefonbücher verzeichneten Tachometerdienste aus.

Von innen verrostete Tanks bekommt man wieder in Schuß, wenn man sie mit stark verdünntem WC-Reiniger auswäscht, kräftig nachspülen mit Wasser und Spiritus und abschließend mit Bleischrot intensiv ausschütteln.

Blinker kann man dauerhaft entwässern, indem man von unten kleine Bohrungen in den Blinkergläsern anbringt.

Käufliche Regenüberhandschuhe zeichnen sich meistens durch eine katastrophale Paßform und schlechtes Griffgefühl aus. Zudem sind sie teuer und reißen schnell ein. Wesentlich billiger, nicht schöner, aber um einiges griffgünstiger sind säurefeste Gummihandschuhe aus dem Kramladen.

Podiumsdiskussion

Die positive Resonanz der BVDM-Podiumsdiskussion „100 Jahre Motorrad - und wie geht es weiter?“ im November 1985 hat den Bundesvorstand veranlaßt, auch in diesem Winter interessierten Motorradfahrern die Möglichkeit zu geben, mit Fachleuten zu diskutieren.

Unter dem Oberthema

Streckensperrung

findet am Samstag,

10. Januar 1987,

um 14.30 Uhr

in der

**Mehrzweckhalle des Bürger-
hauses**

in Hünstetten-Görsroth

eine Podiumsdiskussion statt. Die Anfahrt ist möglich über die B 417 oder über die A 3, Abfahrt Idstein.

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

Jörg Riepenhusen

TERMINE/ TREFFEN



Motorradweiterbildung auf der Motor-Ranch
Köln im Jahre 1987:

28./29. 3. '87	25./26. 7. '87
25./26. 4. '87	29./30. 8. '87
23./24. 5. '87	26./27. 9. '87
27./28. 6. '87	

Preis: 65,- DM, für BVDM-Mitglieder 55,- DM.
Anmeldung bis 14 Tage vor Beginn der Kurse
bei:

Motor-Ranch Köln, Simonshaul 72
5000 Köln 60, Telefon 02 21 - 740 85 00

Weitere Termine für geschlossene Kurse
(Clubs) auf Anfrage.

Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im
Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle
14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein Klön-
schnack-Abend statt.

Info: Johann de Vries, Altschwoogstraße 30
2956 Veenhusen, Telefon 04954 - 2875

1. 11. 1986 – 31. 3. 1987 Riesenbecker Winterfest.

Info: Norbert Varnskühler, Bevergerner Str. 27
4441 Riesenbeck

18. 11. 1986 Sportwarttreffen.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 13, Telefon 02945 - 5150

28. – 30. 11. 1986

2. Wüstenfuchstreffen des LV NRW in der Ju-
gendherberge Dabringhausen im Bergischen
Land. Ein Treffen für Reiselustige und solche,
die es werden wollen.

Info: Helmut Steinfeld, DJH Dabringhausen
Lindscheid 14, 5632 Wermelskirchen 2
Telefon 02193 - 889

3. 12. 1986, 19.30 – 22.00 Uhr

**Übung zur Rettung verunglückter Motorrad-
fahrer** mit Dr. med. Gerh. H. Schneider in der
Jugendherberge Dabringhausen-Lindscheid.
Dr. Schneider ist der Autor der BVDM-Bro-
schüre: „Helm ab zum Gebet ... oder zum
Überleben“.

Info: Horst Orlowski, Telefon 02191 - 65872

6. 12. 1986

Nikolausrallye - Orifahrt in Marl.

Info: Wolf Breidenbach, Grüner Weg 5
4370 Marl, Telefon 02365 - 66132

6. 12. 1987

Nikolausfeier des LV Rhein-Ruhr.

Info: Renate und Heinz Wassermann
Friedbergstraße 11, 4300 Essen 1
Telefon 0201 - 784638

1. 1. – 31. 12. 1987

2. Internationaler Jahrestouristikwettbewerb
des LV NRW. Eine touristische Suchfahrt für
Jedermann.

Info: Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322

1. 1. 1987 – 31. 1. 1988

BVDM-Touristikmeisterschaft,

Wettbewerb für Jeden, der auch mal über
seine Stadtgrenzen hinauskommt.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 13, Telefon 02945 - 5150

9. – 11. 1. 1987

5. Wintergespann-Treffen der Gespannfren-
de Kasselerbach im BVDM.

Info: Paul Scherer, Frauenhofer Straße 8
3500 Kassel, Telefon 0561 - 896147

10. 1. 1987

Podiumsdiskussion zu dem Oberthema
„Streckensperrungen“.

Beginn: 14.30 Uhr in der Mehrzweckhalle des
Bürgerhauses in Hünstetten-Görsroth.

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

30. 1. – 1. 2. 1987

13. Internationales Gespann-Treffen

der Motortourisme Oostende, Belgien, im Saal „Vuurtoren“, Thomas van Loostraat, Oostende. Samstagmittag ist eine gemeinschaftliche Fahrt, abends ein discofreies Kameradschafts-Treffen. Jan Olsen lädt besonders seine Freunde vom Elefantentreffen ein.

Info: Jan Olsen, 39, Stefanieplein
B-8400 Oostende, Belgien
Telefon 0032 59 70 - 2078

31. 1. 1987

Einsendeschluß der Wertungshefte der **Touristikmeisterschaft.**

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 13, Telefon 02945 - 5150

20. – 22. 2. 1987

Elefantentreffen.

Info: Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12
6202 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191

9. 5. 1987

Tag des Motorradfahrers.

Info: Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12
6202 Taunusstein 4, Telefon 06128 - 86191

KLEIN- ANZEIGEN



Suche: Unfall- oder defekte Bimota, auch Einzel- oder Ersatzteile, außerdem Bimota-Prospekte aus der Anfangszeit (ca. '77 - '79), Zeitungsausschnitte (ca. '77 - '79), sowie Aufkleber Bimota KB 1.

Hans-Henning Riechey, Scholastraße 7
3162 Uetze, Telefon 05173 - 7526

Suche:

Für MZ ETZ-250-Gespann, 16-Zoll-Räder.

Axel Hanke, Leipziger Straße 58, 3500 Kassel
Telefon 0561 - 572736

Verkaufe: Yamaha RD 350 F, Erstzulassung 13.6.1986, Farbe rot-weiß, TÜV 6/88, 37 KW, 400 km, Preis 5900,- DM VB, (Notverkauf).
Telefon privat 02103 - 45276 (ab 18.00 Uhr)

Verkaufe: XS 400 komplett und in Teilen. Baujahr 1981, Motor 40000 km, Koni-Dämpfer, TÜV 5/88, VB 1700,- DM.

Herbert Johnen, Grevenbroicher Straße 106
4150 Krefeld, Telefon 02151 - 305529

Verkaufe: Moto-Guzzi V 50 III, Erstzulassung 10. Juli 1981, rot, TÜV 7/87, 30000 km, VB 2990,- DM.

Telefon privat 02103 - 45276 (ab 18.00 Uhr)

Verkaufe: Wegen Familienzuwachs meine geliebte Gummikuh. Sie hört auf den Namen R 100 RT, ist gehorsam und zuverlässig, weiterfahren, aber trotz ihrer fünf Lenze noch einwandfrei in ihrem rotmetallenen Kleid.

Norbert Wilz, Gotenring 51, 5000 Köln 21
Telefon 0221 - 812890

Verkaufe: BMW CS-EML-Gespann, Baujahr 1984, TÜV 88, 15600 km, Sommerfahrzeug mit Regendach, Garagenfahrz., VB 17500,- DM.

Silke Stolley, Kielerort 24 a
2000 Norderstedt 1, Telefon 040 - 5245992

Verkaufe: Gespann-Eigenb. „Karrasch-Mammut“, Honda GL 1000, EML-T-Boot, 45000 km, TÜV 88, 15er Räder, Verkleidung, Extras, VB 11500,- DM.

BMW K 100, Bauj. '83, 42000 km, TÜV 10/87, Tourenmaschine, Extras, VB 8200,- DM.

BMW R 80 ST, Bauj. '83, 42000 km, TÜV 87, Extras, VB 6200,- DM.

Diverse Teile von Honda GL 1000 günstig abzugeben.

Karin und Bernd Karrasch, Voßwinkeler Str. 7
5063 Overath, Telefon 02206 - 81063

Verkaufe: Moto Guzzi SP, Baujahr '79 mit kleinem Motorschaden, wahlweise SW-Eintragung Squire ST 2, 15 Zoll Speichenräder, 18 Zoll Borranis original, Auspuffanlage, Kotflügel hinten California II, Marzocchi-Gabel 38 mm + TÜV, Lafranconitüten für LM, weiter Trittbretter, Bremszangen u.v.m., Anruf lohnt immer.

Hubertus Escher, Disselhook 13
4710 Lüdinghausen, Telefon 02591 - 7133
oder bis 15 Uhr 0231 - 1317596 (rufe zurück)

Verkaufe: Honda CX 500 C mit EML-S-Seitenwagen, Umbau 1986, 20000 km, Preis VS, von Ur-CX Gabel und Vorderrad.

Martin Schürhaus, Telefon 02557 - 281

Verkaufe: Moto-Guzzi-Teile wie Räder, Bremscheiben, Lenker, Bremsschläuche, Seitenständer, Rahmenunterzüge, Fußrastenanlage u. Bremsgestänge, Lenkerverkleidung LM III, T 3 California-Koffer und Halterung, Convert-Getriebe u. v. m.

Hubertus Escher, Disselhook 13
4710 Lüdighausen, Telefon 02591 - 7133
oder bis 15 Uhr 0231 - 1317596 (rufe zurück)

Biete: Wochenendwohnung, 3 Zimmer, Küche, Bad, 85 m² ganzjährig zu vermieten, Kaltmiete 250,- DM.

Herbert Thelen, Herresbach
Telefon 02656 - 1692

Suche: Gespannfahrer zum Fahren und Klönen im Raum Schleswig-Holstein.

Wolfgang Kappler, Elendsredder 4, 2300 Kiel

Suche: Chronik zum 25jährigen Bestehen des BVDM.

Pedro Freundlieb, Teltower Straße 18a
5090 Leverkusen 1



Seitenwagen und Gespanne

von Martin Franitza

Auf 47 Bilderseiten werden in diesem Heft viele Seitenwagen der Jahre 1905-1985 vorgestellt, wobei allerdings die Jahreszahl 1985 nicht so wörtlich genommen werden darf, denn die Seitenwagen der neuen Generation fehlen völlig. Wer also Anregungen zum Kauf eines modernen heutigen Gespannes sucht, wird enttäuscht sein, wer aber wissen möchte, wie man früher mit dem angeschraubten 3. Bein umging, dessen Neugier wird befriedigt.

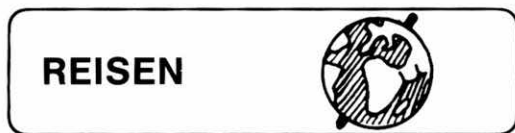
Mir kamen beim Anblick des Stoye-Seitenwagens nostalgische Gedanken.

Als unsere Jungs noch sehr klein waren, war ich ziemlich sauer, wenn ich dem Vater vom Ganzen auf seiner Solo-BMW nachwinken mußte. Ein Seitenwagen mußte her. Davon war der eingefleischte Solist aber erst mal zu überzeugen. Wer sollte dies besser können, als Ernst Leverkus, der doch in „Das Motorrad“ immer so begeistert vom Gespannfahren schwärmte!? Gedacht, getan. Der Brief an Klacks war schnell geschrieben, die Antwort kam prompt und Vatern war, mehr oder weniger, überzeugt. So kam der erste Seitenwagen in unsere Familie und das war der Stoye von Seite 24, wir nannten ihn, ob seiner Häßlichkeit, Kimmenspalter.

Die Bekanntschaft mit Klacks vertiefte sich, man tauschte Gedanken aus, traf sich, hatte Ideen von wegen Club und so, und kurze Zeit später wurden diese Ideen realisiert: der BVDM, damals noch „Der gelbe Schal“, wurde gegründet.

Diese Geschichte allerdings steht nicht in diesem Heft.

Zu beziehen ist „Seitenwagen und Gespanne“ bei Martin Franitza, Brunnsteinstraße 3 in 8050 Erding. Preis 19,- DM plus 1,- DM für den Versand.



Bremen-Wochenende

Der Landesverband Rhein-Ruhr plant für den 14./15. März 1987 eine gemeinsame Busreise nach Bremen.

Es ist eine Übernachtung in einem zentral gelegenen Hotel vorgesehen. Bei genügendem Interesse werden auch Stadtrundfahrt, Hafenrundfahrt u. ä. organisiert. Die Kosten stehen noch nicht genau fest, werden aber unter 100,- DM liegen.

Informationen können angefordert werden bei:
Andrea Scheuten, Schornstraße 17,
4300 Essen 1, Telefon 0201 - 793878

Wer aber etwas über die Technik des Gespannfahrens lernen möchte, wer wissen möchte, warum der Seitenwagen hochkommt oder das verdammte Ding anfangs partout nicht dahin fährt, wo man hin will, der kauft beim BVDM-Service den „Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens“.

Sigrid Briel

Kickstart '87

Ein Kalender für Motorradfahrer

Unter dem Titel „Kickstart '87“ firmierte eine Gruppe junger Motorradfahrer ihr kalendarisches Erstlingswerk. Das äußerlich in Gelb und Blau gehaltene Exemplar hat mit 256 Seiten schon eine gute Taschenbuchgröße.

Somit ist nicht verwunderlich, daß der Kalenderteil großzügig aufgebaut ist. Pro Woche sind drei Seiten vorgesehen, wovon eine ganze Seite den Sonntageintragungen Platz bietet. Zur Auflockerung werden die Abgrenzungen der Wochentage in erstaunlicher Vielfalt ausgeführt. Verstreut findet der Leser in diesem Teil Bilder von Motorradzubehör oder Szenen aus dem (Motorradfahrer-)Alltag, sowie technische Tips und Erklärungen, z.B. ist eigentlich ... Nachlauf?“

Den Abschluß bilden Kurzartikel über Sicherheit, Motorradfahrerprobleme, erste Hilfe, Verbände, technische Tips, Herstelleranschriften und einem Adressenregister.

Summa summarum, ein Werk, das nicht nur zum Eintragen von Terminen taugt, sondern in einer ruhigen Minute Gelegenheit zum Schmökern gibt.

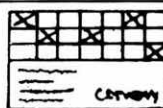
Bezugsadresse: Kickstart '87, Au-Backe Verlag, Am Brennhaus 2a, 6230 Frankfurt 83.

Preis: 10,- DM incl. Versand, Vorauszahlung per Scheck oder bar. Oder für 9,50 DM im Laden.

Jörg Riepenhusen



TEST



Es muß nicht immer MZ sein

Fahrbericht Cagiva-Velorex-Gespann

Das Angebot kleiner, leichter und preiswerter Motorräder mit Seitenwagen ist ausgesprochen dürftig. Bislang hatte der Kunde nur die Wahl zwischen MZ und Jawa. Seit dem 14. Oktober 1986 bietet Bernhard Dobben eine Alternative dazu an.

Er verband die Cagiva Ala verde 350 mit dem Velorex 562 L. Das Ergebnis dieser italienisch-tschechischen Komposition konnte die BALLHUPE am 15. Oktober 1986 als erste Zeitung für Motorradfahrer probefahren.

Bei der Maschine handelt es sich um einen 342 cm³, 27 PS starken Einzylinder, der seine Lebensäußerungen nach dem Zweitaktprinzip abgibt. Bei jedem zweiten Takt hievt er bei 5000/min ein max. Drehmoment von 34 Nm auf die Kurbelwelle. Die max. Leistung liegt bei 5740/min an. Die Kraft gibt der Motor per offenlaufender Kette an das 4.00-18-Hinterad ab, nachdem er mit dem Kickstarter zum Leben erweckt wurde.

Das Motorrad rollt auf pirellibereiften Gußrädern, deren Eignung nach wie vor fraglich ist, daher. Die Federungsarbeit übernimmt vorne eine Telegabel mit 160 mm Federweg, die in einem um 61° geneigten Lenkkopf steckt. Hinten muß eine konventionelle Schwinge mit zwei Federbeinen und 92 mm Federweg herhalten. Gespannbedingt verringern sich die Federwege etwas.

Ausstattungsmäßig bietet das italienische Zweirad eine 12-Volt-Elektrik, präzise Schalter japanischer Bauart, ruhig anzeigende, aber etwas ungünstig gezeichnete Veglia-Instrumente, einen serienmäßigen Gepäckträger, 15 Liter Tankvolumen, einen Blinkpiepser, eine hydraulische Scheibenbremse vorne, eine Trommelbremse hinten und eine hübsche Optik (letzteres natürlich subjektive, aber bestätigte, Meinung des Autors).

Der Seitenwagen ist ja schon weitgehend bekannt. Es bietet neben einem bequemen Sitz einen kleinen Kofferraum, der nach Umklappen der abschließbaren Rücksitzlehne zu erreichen ist. Eine Windschutzscheibe gehört ebenso dazu, wie eine ordentliche Federung und eine SW-Bremse. Die Beleuchtungseinrichtungen sind groß und gut zu sehen. Einzig der Rückstrahler sieht etwas pöflich aus, dafür ist er umso größer.

Der Anschlag an der Cagiva erfolgt an vier Punkten. Vorne wurden die Doppelschleifenrahmen-Unterzüge über und unter dem Krümmer durch Platten verbunden und daran die Stützstrebe des SW verschraubt. Hinten wurde die Strebe zur Federbeinaufnahme geführt. Zuletzt bleibt noch die untere Befestigung an einer speziellen Platte die von der Schwingachse und der Fußrastenhalterung getragen wird. Zur Vermeidung von Pendelbewegungen dient ein Reibungsdämpfer. Die SW-Bremse ist mit der Fußbremse gekoppelt.

Nach der ausgiebigen Besichtigung stand „Fahren“ auf dem Programm. Der erst 16 km junge Motor erlaubte in Verbindung mit der noch montierten Soloübersetzung (andere erhältlich) natürlich keine Beschleunigungsorgien oder die Bestimmung v_{max} liegend, aber ca. 100 km/h dürften ein realistischer Wert sein. Jedoch offenbarte der Motor seine Charakteristik, die sich schon in den vorherigen Zahlenspielen abzeichnete. Tatsächlich zieht der Motor sehr gut aus dem Keller. Hinzu kommt ein ausgezeichnete Geradeauslauf und, trotz der Gabel, ein recht geringes Maß an nötigen Lenkkräften. Frappant ist die Handlichkeit.

Etwas getrübt wurde die Freude durch die Kupplung, die ca. 85 N Kraftaufwand verlangt, um an den Lenker gezogen zu werden. Aber wir sind ja mittlerweile durch fernöstliche 2-Finger-Kupplungen verwöhnt. Dafür entschädigt die leichte und exakte Schaltung.

Die Bremsen erfordern nicht allzuviel Kraft, zudem bleibt das Gespann durch die Rundumbremsanlage gut in der Spur.

Der recht leichte SW steigt im leeren Zustand naturgemäß recht flott hoch. Das Fahrzeug bleibt aber auch in diesem Fortbewegungszustand stabil. In flotten Linkskurven wird ein Gabelstabilisator nicht vermisst. Daraus folgt, daß das Fahrwerk den Belastungen durchaus gewachsen zu sein scheint.

Zieht man alles zusammen, gibt es eine Menge guter Gründe, die den Interessenten von der MZ zur Cagiva-Velorex abwandern lassen könnten. Unterstützt wird der Entschluß durch des Herstellers Preiskalkulation: 5990,- DM, das ist ein Wort, vielmehr eine Zahl, die sich sehen lassen kann.

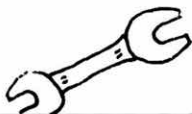
Wer mehr über diese interessante Zusammenstellung wissen will, der erhält ausführliche Information bei:

Bernhard Dobben, Samern 105,
4443 Schüttorf, Telefon 059 23 - 15 18.

Jörg Riepenhusen



TECHNIK



Probleme mit dem Traummotorrad

Auf der IFMA wurde eine Fragebogenaktion gestartet, mit deren Hilfe wir herausfinden wollen, wie viele Leute eigentlich zu klein oder zu groß sind, um ihr Traummotorrad zu fahren. Gleichzeitig wurden verschiedene Hersteller gefragt, ob sie bereit sind, das Ergebnis zu berücksichtigen.

Von Honda, Herrn Eisner, erfuhren wir, daß sie nichts tun würden, um den Wünschen der kleinen und großen Leuten gerecht zu werden. Bei Wünschen, die sehr häufig vorgetragen würden, würden diese jedoch diskutiert. Die Motorräder würden ohnehin niedriger (wovon wir allerdings nichts merkten). Kundeninformation in Bezug auf Sondergrößen und Anpassungsmöglichkeiten erfolgten nicht. Auch eine Händler-/Mechanikerinformation darüber erfolgte nicht. Als Empfehlung für die Motorradfahrer, deren Größe und Gewicht nicht dem Durchschnitt entspricht, erklärte Herr Eisner, sie sollten sich ein passendes Motorrad kaufen (wo sie das bekommen, konnte er jedoch nicht sagen). Spezielle Umrüstsätze werden nicht angeboten. Zu der Frage, welches Modell aus dem Hondaprogramm sich besonders für große / kleine Leute eignen würde, äußerte er sich nicht.

Bei Suzuki sprachen wir mit Herrn Brünig. Suzuki tut genauso viel, um den Wünschen der kleinen und großen Leute gerecht zu werden: „Nichts“. Kundeninformation erfolgt nicht, dafür ist hier die Händler-/Mechanikerinformation ausführlich. Als Empfehlung für den Nicht-Durchschnittsmotorradfahrer riet er, Chopper zu fahren! Spezielle Umrüstmöglichkeiten biete Reimo (Ludwigshafen) an. Für große Leute würden sich alle Suzuki-Modelle eignen, für kleine die LS 650.

Bei Kawasaki, Herrn Meyermann, hörten wir wieder, daß der Trend zu niedrigeren Sitzhöhen ginge (was wir auch hier nicht bemerkten). Dieses Gespräch wurde permanent we-

gen Nichtigkeiten unterbrochen; wir kamen daher zum Schluß, daß Kawasaki kein Interesse daran hat, auf besonders kleine oder große Fahrer einzugehen. Es wurde auf einen japanischen Testfahrer hingewiesen, der auch nicht groß sei (aber bestimmt nicht an steilen Hängen wendet, an Ampeln anhält oder auf dem Motorrad sitzend rangieren soll). Die Kundeninformation sei sehr gut, Händler und Mechaniker würden ausführlich informiert. Herr Meyermann empfahl den Nicht-Durchschnittsmotorradfahrern, sich mit Herstellern wegen verschiedener Sitzbänke in Verbindung zu setzen. Spezielle Umrüstsätze würden nicht angeboten. Eine Aussage zu der Frage, welches Modell sich besonders für kleine/große Leute eigne, machte er nicht.

Herr Weihe von Yamaha zeigte sich angesichts der Problematik etwas überrascht. Man habe bislang noch nicht viel in dieser Richtung getan, das Problem sei auch noch nie in diesem Maße an Yamaha herangetragen worden. Die Japanversion (Yamaha gab als einziger Hersteller die Existenz der Japanversion zu) habe man bei Yamaha-Deutschland stehen gehabt und für den europäischen Markt als zu klein befunden. In Frankreich würde sie jedoch verkauft. Je nachdem wie die Auswertung der Motorradfahrer-Fragebogen ausfiele, würde man den Import der Japanversion doch ankurbeln. Bei Enduros könne man die Gabel weiter unten anklammern, damit sie niedriger werden. Vom Kunden bekomme Yamaha keine Informationen, Händler und Mechaniker würden jedoch ausführlich informiert. Als Tip für den Nicht-Durchschnittsfahrer empfahl Herr Weihe, das passende Motorrad zu kaufen.

Spezielle Umrüstsätze werden jedoch nicht über Yamaha angeboten. Als geeignet für große Leute gab Herr Weihe die mittleren und großen Modelle an, für kleine ab 350 cm³ abwärts.

Bei BMW sprachen wir mit Herrn Wörle. BMW sei das Problem durch den Export nach Japan schon längere Zeit bekannt. Man habe auch schon mehrfach den Bau einer niedrigeren BMW durchgesprochen; bislang ohne Ergebnis. Nach Bekanntwerden der Auswertungsergebnisse würde das Problem jedoch nochmals aufgegriffen und überdacht. BMW zeigt also auch größeres Interesse. Bislang werden bei BMW verschiedene Sitzbänke und Dämpfersysteme angeboten oder an Herrn Fallert in

Aachen verwiesen, der BMW umbaut. Vom Kunden her werden Wünsche konkret geäußert. Händler und Mechaniker werden ausführlich über Änderungs- und Anpassungsmöglichkeiten informiert. „Zu kleinen“ Motorradfahrern wird momentan die BMW R 65 mit Fahrschulsitzbank (schmäler und flacher) oder eine abgepolsterte Sitzbank empfohlen. Helme gibt es bei BMW von Größe 52 - 64. Da BMW mit einem niedrigeren Modell auch einen größeren Kundenkreis in Japan haben dürfte, könnte man hier vermutlich tatsächlich auf eine niedrigere BMW hoffen.

Bei Laverda erfuhren wir von Herrn Götzke nicht allzu viel. Man rät kleinen Motorrafahrern die Sitzbank abzupolstern oder ein passendes Motorrad zu kaufen. Informationen Kunde/Händler/Mechaniker gibt es nicht. Umrüstmöglichkeiten werden nicht angeboten. Für große Leute eignet sich lt. Aussage Herrn Götzkes die 1000 RGS, für kleine die 600 SFC.

Herr Röth, der Horex und Jawa vertreibt, versucht die Horex durch Sitzbankänderung und Dämpfungsänderung individuell an kleine Fahrer anzupassen. Die Änderungen, die des TÜV-Segens bedürfen, bekommen ihn auch. Auch Brems- und Kupplungs-Griffänderungen (für kurze Finger) sind möglich. Hier gibt man sich tatsächlich alle Mühe, den Kundenwünschen gerecht zu werden.

Bei EGLI, AME und PSS wird es vermutlich nur finanzielle Probleme geben, wenn man ein Motorrad kaufen will. Hier werden die Maschinen nach Kundenwunsch und -größe gebaut. AME (Chopper-Umbauten) könnte sich sogar vorstellen, innerhalb der TÜV-Vorschriften sportliche Motorräder tiefer zu legen.

Signore Valentini von Ducati erklärte, daß man beabsichtige, niedrigere Rahmen zu bauen. Allerdings würden hier auch dann nur Kompromisse (Durchschnitt) geschlossen. Bei MZ verwies man auf die Sitzhöhe von 650 mm. Aufgrund eines Langlochs kann man auch den Winkel des Federbeines verstellen, so daß auch hier noch eine Höhenvariation möglich ist. Für große Fahrer dürfte diese Maschine nichts sein. Auch MZ erklärte, daß der Trend zu niedrigeren Sitzhöhen ginge.

Um den „Trend“ etwas zu beschleunigen, werten wir zur Zeit die Fragebögen aus, die von den Motorradfahrern ausgefüllt wurden. Bislang (wir stecken noch mitten in der Auswertung, deshalb sind die nachgenannten Zahlen noch nicht maßgeblich - noch kann sich alles ändern) hat die Auswertung ergeben, daß 44% der Fahrer/innen klein oder leicht sind, 19,8% groß oder schwer. 35,5% haben die Höhe der Sitzbank verändert. 50% gaben an, daß die Dämpfung auf ihr Gewicht abgestimmt ist, 18% fanden nur die Dämpfung hinten an ihr Gewicht angepaßt, und 25,9% gaben an, daß die Dämpfung nicht auf ihr Gewicht abgestimmt ist. 85,5% fanden ihre Sitzposition angenehm, 13,8% fanden sie unangenehm. Zweien war es egal, wie Sozia oder Sozios ihre Sitzposition finden. 50% gaben an, daß Beifahrer/in bequem sitzt, 43% fanden es unbequem. Fast alle konnten Brems-, Schalt- und Kupplungshebel leicht und sicher bedienen (88%), ein geringer Prozentsatz hatte jedoch vorher die Hebel in die richtige Position gebogen.

Leicht und sicher auf den Hauptständer stellen konnten ihr Motorrad 64,4%, 21% nur auf dem Seitenständer und 6,6% gaben an, ihr Motorrad nicht sicher abstellen zu können.

Spitzenreiter bei den Traummotorrädern sind bislang BMW = 25,30%, Yamaha = 15,66%, Honda = 15,06%, Harley = 12,05%, Sonstige = 10,24%, Moto Guzzi = 10,24%, Suzuki = 6,02% und Kawa = 4,22%. 37% war ihr Traummotorrad zu hoch, 12,6% zu niedrig und einige, die den Sinn des Fragebogens nicht ganz verstanden, nämlich 30%, gaben den Preis an.

Einen passenden Helm haben 85,5%, eine Lederkombi von der Stange können 55,4% kaufen, 35,5% nicht. Passende Motorradhandschuhe haben ein Großteil der Motorradfahrer, bei Stiefeln nur 77%. Wiederkehrende Wünsche an Hersteller waren niedrigere, leichtere Motorräder, bessere Verarbeitung, bessere Ersatzteilversorgung (auch billiger), bessere Wartung und freundlichere Bedienung. Bei der Kleidung hielten sich die Kleinen, großen Schlanken, die Kurzbeinigen die Waage. Zubehör sollte mehr getestet und sinnvoller werden, dichte Regenkombis in allen Größen wurden gefordert.

Die großen Motorradfahrer haben größtenteils aufgrund der unbequemen Sitzhaltung mit Kreuzschmerzen zu kämpfen, kleine Fahrer mußten auf große, schnellere Motorräder verzichten. Auf dem Motorrad sitzend ist das Rangieren bei vielen trotzdem nicht möglich, an Ampeln muß halb vom Motorrad runtergerutscht werden und der Fahrkomfort (Dämpfung) läßt eben bei zu leichten und zu schweren Fahrern zu wünschen übrig.

Ein endgültiges und genaueres Auswertungsergebnis kann erst in der nächsten BALLHUPE erscheinen. Außerdem werden wir dann nochmals mit den Herstellern Kontakt aufnehmen.

Anke Mündörfer

DER TIP



BK Moto

Edelstahl-Schalldämpfer für BMW Boxer

10 Jahre Garantie + TÜV
Spitzenqualität zu fairen Preisen.
Optik und Abmessungen
wie Original-Teil.



Stainless Steel Silencers
for BMW - Boxer models

Manufactured to the same specifications as the original equipment, both externally and internally.
10 years guaranteed against corrosion, faulty workmanship and breakages.

Write to:

WEST - GERMANY

4800 Bielefeld 17 - Postfach 17 03 03
Oldentruper Str. 287 - Tel. 05 21 / 20 32 80

Alarmanlage – Schreck laß nach

Kurz nach dem Erwerb eines schönen Motorrades sah ich das bunte Bild einer preiswerten Alarmanlage für Motorräder. Um meinen Liebling zu schützen, wurde das Ding gleich bestellt. Wenn ich nicht so fürchterlich unelektrisch wäre, hätte mir der Einbau kaum Schwierigkeiten bereitet.

So jedoch prüfte ich mehrfach ungewollt die Spannung meiner elektrischen Anlage mit einem Werkzeug oder den Fingern (funkelt, funkelt nicht, funkelt). Trotzdem wurde ich irgendwann mit dem Einbau fertig.

Die „Probelaufe“ der Anlage erfreuten in der Zeit darauf die gesamte Umgebung.

Das Schaltschloß habe ich nämlich so eingebaut, daß man es nicht gleich sieht; was man dann aber gleich hört.

Eines schönen Morgens kam ich dann fröhlich pfeifend auf den Parkplatz vor meiner Wohnung, den Zündschlüssel locker um meinen Finger kreisend.

Dummerweise war das Zündschloß mit der daran befestigten Maschine weg!!!

Ich ... hatte am Abend vorher die Alarmanlage nicht eingeschaltet. Wenn ich jetzt beweglich genug gewesen wäre ...

Zum Glück bekam ich nach drei Tagen durch die Aufmerksamkeit eines freundlichen Mitmenschen und den Verwaltungsapparat der Polizei mein Schmuckstück relativ heil wieder.

Fazit:

Eine Alarmanlage, wie z.B. die von mir verwandte Anlage der Fa. CONRAD-ELEKTRO-NIK, die es für ca. 50,- DM im Versandhandel gibt, ist eine feine Sache.

Jeder dreiviertel ausgewachsene Mitteleuropäer kann sie mit einfachen Mitteln selbst einbauen. Dabei sollte man jedoch, um die Sicherheit noch zu steigern, irgendwo (an der Maschine) eine zusätzliche Hupe verwenden.

Die Anlage von CONRAD funktioniert gut, wie ich aus eigener Erfahrung weiß: Man steht vor Schreck gleich 50 cm neben sich!!! Man muß sie halt nur anschalten!!!

Hans-Jürgen Hollander

REISEN



An die See soll's gehen?

Wer von Euch kennt das **Susatal**, westlich von Turin? Du, Du und Sie auch?

Du kannst den Finger unten lassen, wir haben uns ja da getroffen. War das nicht traumhaft?

Also die, die die Gegend kennen, können jetzt aufhören mit dem Lesen, aber nur, wenn sie ganz bestimmt nie wieder hin wollen, jedoch ist das eigentlich undenkbar.

Das Susatal, in dessen letztem größeren Ort Bardonecchia auch das bekannte Motorradtreffen, die „Stella Alpina“, stattfand, erstreckt sich ca. 100 km lang von Turin aus nach Westen bis an die französische Grenze.

In seinem hinteren Teil ist es von Zweieinhalb- bis Dreitausendern umschlossen - das sieht schon toll aus.

Die Berge und Seitentäler sind teilweise mit dem Motorrad befahrbar bzw. besteigbar. Das hat seinen Grund darin, daß diese Grenzgegend in den letzten Jahrhunderten mit Gebirgsforts stark gesichert wurde. Um aber Kanonen und Munition auf höchste Berggipfel zu schaffen, braucht man Straßen. Na ja, Straße ist stark übertrieben.

Die teilweise sehr alten Wege, kühn terrassiert, mit Steigungen bis zu 20% (das sind immerhin 2 m auf 10 m Streckenlänge), bestehen aus Stein und Erde und Steinchen bis Kindskopfgröße. Durch die jährliche Frostperiode, durch das, bei der Schneeschmelze ins Tal stürzende Wasser und durch schlechten Unterhalt, wofür auch, verfallen diese Wege mehr und mehr.

Aber immerhin darf man darauf fahren, denn wir befinden uns schließlich in Italien und nicht in Deutschland.

Etwa in der Mitte des Tales, im Ort Susa, beginnt so eine Strecke, die Assietta-Kammstraße, allerdings nicht direkt. Zuerst fährt man von Susa aus südlich über Meana di Susa

zum Colle delle Finestre. Die Straße windet sich, im unteren Bereich noch asphaltiert, durch herrlichen Baumbestand; später mit Naturbelag durchs Almgebiet über 54 Kehren zum Paß hinauf. Eine Verschnaufpause kann man dazu benutzen, das talbeherrschende, im Verfall befindliche, Paßfort zu besichtigen.

Von der Paßhöhe hinab fährt man wieder über bewirtschaftete Almen in's, dem Susatal benachbarte, Valle del Chisone.

Nach etwa zwei km zweigt nach rechts, also nach Westen, ein Weg ab. Das ist der offizielle Anfang bzw. das Ende der Assietta-Kammstraße.

Die nächsten 35 km, man braucht dafür wenigstens einen halben Tag, fährt man auf einer, wenn auch staubigen, so doch wenigstens in diesem Jahr ungewöhnlich guten Naturstraße in Richtung Sonnenuntergang. Allerdings habe ich gelesen, daß in anderen Jahren und nach starken Regenfällen Streckenteile sehr schlecht, ja gefährlich wurden.

Also bitte, bitte nur bei trockenem Wetter, ohne Nebel, wenn es wenigstens zwei Tage nicht geregnet hat. Der „Straßen“-Belag ist sonst derart schmierig, daß Stürze unausweichlich sind.

Immer nahe unterhalb oder auf dem Gebirgskamm windet sich der Weg, mal auf der dem Susatal, mal auf der dem Chisonetal zugewandten Seite, durch teilweise extrem karge, aber nie langweilige Landschaft. Immer wieder eröffnen sich reizvolle oder/und beeindruckende Blicke in die Täler und die umgebende Bergwelt.

Steigungs- und Gefällemaxima überschreiten nirgends 15%; das ist reichlich, aber fahrbar.

Nach ca. zwölf km erreicht man den Colle dell' Assietta.

Der von hier nach rechts, in östlicher Richtung, abbiegende, im Verfall befindliche Weg, führt nach zwei km zum ehemaligen Gipfelort „Gran Serin“. Diese Strecke kann man auch gut zu Fuß gehen. Wege dieser Art sind nicht unbedingt für Straßenmotorräder geeignet und Unfälle auf so abgelegenen Routen können u.U. übelste Folgen haben. Ich habe so etwas gesehen - aber das ist eine andere Geschichte.

Vom Paß aus, in westlicher Richtung, erreicht man den höchsten Punkt der Kammstraße, den Testa dell' Assietta. Immerhin 2567 m über Seehöhe gelegen.

Von diesem Hochpunkt, auf dem ein Denkmal an eine Auseinandersetzung zwischen Österreichern und Franzosen im Jahre 1747 erinnert, eröffnet sich ein echtes 360°-Panorama.

Hinter dem Colle Basset senkt sich die Strecke in einigen Kehren nach Sestriere, einem mondänen Skiort, der das Anhalten nicht lohnt.

Von hier aus hat man eh' nur den Blick auf die vom Skitourismus vernarbten und Sesselliften verbauten Berghänge rundherum. Die beste Jahreszeit für diese Fahrt ist Ende Juni bis Mitte Juli, die gesamte Gebirgsflora befindet sich in voller Blüte.

Wie meinen?

Ach ja, an die See sollte die nächste Reise gehen, von wegen der Sonne und so?

Viel Spaß, ich kuriere derweil meine, von der „Höhensonne“, sich das zweite Mal, pellende Nase.

Hein Wieland

Am Nachmittag dann kamen aber die an, die unserem Aufruf zum 2. Gavia-Treffen gefolgt waren, und gleich ging es an's Berichten, welchen Weg man gefahren war, welch tolle Strecken man wieder ausfindig gemacht hatte, wie schlecht das Wetter daheim war und wie schön es doch hier sei.

Und so war es auch, Petrus bescherte uns einen teilweise wolkenlosen Himmel, angenehme Temperaturen, die auch nachts nur wenig unter Null absanken und das Übernachten im Zelt erträglich machten.

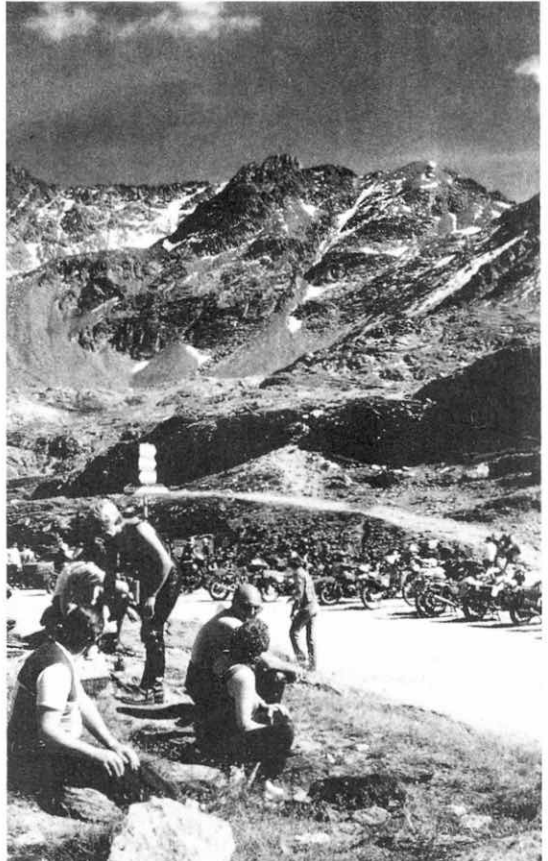
Mama Bonetti hatte beide Augen zugeedrückt und so standen am Abend wenigstens zehn Zelte in der Runde, na ja, Runde ist wohl übertrieben, denn in der hochalpinen Region ist es schon schwierig, 4 m² ebenen Boden für ein Zelt zu finden.

Foto: Sigrid Briel

2. Gavia-Treffen

„Passo Gavia chiuso“ - auch in diesem Jahr irritierten uns diese Schilder, aber natürlich war das Rifugio Bonetta bewirtschaftet und Fahrzeuge befuhren den Paß in beiden Richtungen.

So konnten wir beruhigt am Freitag morgen unser Quartier beziehen. Der Gavia ist ein von Motorradfahrern stark frequentierter Übergang und so wunderten wir uns nicht, daß immer wieder Fahrer ankamen, die kurz Halt machten, fragten „Was ist denn hier los?“, ein wenig erzählten und ihre Tour dann fortsetzten. Auf diese Weise lernten wir u. a. Dr. Lux kennen, den Rechtsanwalt aus München, der sich für die Motorradfahrer gegen Streckensperrungen einsetzt. Er war auf dem Weg zur 6-Tage-Fahrt, wie anders kommt ein Motorradfahrer nach Bergamo als über den Gavia?



Am Abend, nach dem Essen, saßen alle gemütlich im Refugio beisammen, es wurde erzählt, gelacht, Eliza spielte Akkordeon, man machte Pläne für den nächsten Tag und fühlte sich rundum wohl.

Diese verbindende Gemeinsamkeit, dieses gemeinsame Erleben ist es, was Treffen dieser Art erfolgreich macht. Es entsteht eine familiäre Verbundenheit, die Kontakte schafft, ein Kennenlernen ermöglicht und aus Fremden Freunde werden läßt.

So war es auch Samstagabend, wieder wurde erzählt und berichtet, wie man den Tag verbracht hatte, vom Bergwandern, vom Klettern, von Tourenfahrten, Pässefahrten, von 35 Prozentigen Steigungen, von der Weigerung der Sozia, da wieder mit runterzufahren, vom Grillen am Cancano-Stausee und alle waren mit einbezogen, selbst der französische Radfahrer, der von Nizza nach Salzburg unterwegs war, gehörte dazu.

Bald aber machte sich eine stille Zufriedenheit breit, man dachte an die morgige Rückfahrt und um 23.00 Uhr war Ruhe am Paß.

Wer große Treffen mit Tamtam und Programm nicht mag, wer die Berge liebt und begeistert von Wegen und unbefestigten Pässen ist, die abseits der Touristenrouten liegen, der sollte sich den Termin vormerken: Am ersten September-Wochenende 1987 findet das dritte Gavia-Treffen statt.

Sigrid Briel

Am Samstag füllte sich der Platz und die Stimmung stieg. Man konnte Lose für 1,— DM kaufen und ab 16.00 Uhr an der Suchfahrt teilnehmen. Abends breitete sich der Geruch von gegrilltem Wildschwein aus. Eine leckere Angelegenheit. Für 10,— DM stellte man sich gerne an und von dem Borstenvieh blieb nichts übrig. Faßbier für den seriösen Preis von 1,— DM wurde ausgeschenkt von den Beiden des MC Mammut. Ich hatte den Eindruck, die Gastgeber waren über diese Hilfe sehr erfreut, da sie auch so schon genug um die Ohren hatten.

Das Lagerfeuer brannte wohl bis 3.00 Uhr morgens. So manche nette Leute lernte man kennen und die Geschichten nahmen kein Ende. Sogar die Vor- und Nachteile eines chinesischen Gespannes wurden abgewogen (Karl-Heinz Preß, Du hast mich nicht überzeugt, auch wenn ich mit schwerer Zunge nicht mehr so recht Gegenargumente bringen konnte).

Am Sonntag waren die Lübecker, wie meistens, die Letzten. Der Platz wurde wohl genauso verlassen, wie er auch am Freitag schon aussah: „Saubere“. Ein leicht zu findendes Treffen, ohne Ärger, viel Spaß und gutem Wetter, man wird wohl nächstes mal wieder dort sein.

Uwe Schwöpe aus Lübeck

Heidjer-Treffen 1986

Wie auch in den letzten Jahren lud der MC Lüneburger Heide zum Heidjer-Treffen ein.

Die Veranstaltung, die mit einer Such- und Zielfahrt verbunden war, fand neben einem Gasthaus statt, welches zwar über eine einladende Speisekarte verfügte, abends gab es aber nur noch Suppe aus der Dose bzw. eine Wildschweinsuppe, über die es verschiedene Meinungen gab. Das Bier floß etwas langsam aus den Hähnen und wurde zum regulären Gastwirtschaftspreis verkauft.

Behinderten-Fahrt des MC-Sauerland

Unter Leitung von Lothar Reinehr und Mike Bongen fand am 19. Juli 1986 zum fünften Mal die Hohensyburg-Dreiecks-Fahrt statt, wie Lothar und Mike sie nannte.

Schon Wochen vorher hatten Lothar und Mike alles organisiert. Das Heim in Volmarstein verständigt, mit dem Heimleiter gesprochen, Technisches Hilfswerk verständigt, usw.

Schon am Freitagabend kamen mehrere Gespanne zum vereinbarten Treffpunkt, die Jugendherberge in Esborn, nur ein paar Kilometer von der Orthop.-Klinik entfernt.

Am Samstagmorgen um 8.00 Uhr ging es dann mit 18 Gespannen nach Volmarstein zum Oskar-Funke-Haus, wo die behinderten Kinder und Jugendlichen schon sehnsüchtig warteten.

Freuen sie sich ja schon das ganze Jahr darauf. Man sieht immer wieder die alten Gesichter.

Beim Einsteigen ein großes Hallo! Bist du auch wieder da? Kann ich bei dir wieder mitfahren? Fast jeder hat seinen alten Beifahrer wieder bekommen, den er schon jahrelang fährt.

Ab geht die Post durch's Sauerland, der Wetergott hat ein Einsehen. Gegen Mittag treffen die Gespanne, auch einige Solofahrer sind dabei, auf dem Schulhof in Kalthof ein. Hier gibt es für alle Beteiligten vom THW Kalthof vorbereitet ein kräftiges Gulasch.

Dann wird es Ernst. Vorher wurde von den Helfern ein Geschicklichkeits-Parcour auf dem Schulhof aufgebaut. Die Gespanne samt Beifahrer fuhren zuerst, es wurde um Punkte und Zeit hart gekämpft. Nachher fuhren die Behinderten mit ihrem Rollstuhl den Parcour ab, was allen viel Spaß machte. Nachdem die Sieger ermittelt waren, wurden die Rollstühle wieder in den mitgebrachten Combiwagen verpackt, die Beifahrer im Seitenwagen verstaut und es ging wieder auf schönen Seitenstraßen zur Klinik nach Volmarstein.

Dort wählte der Heimleiter die Kinder aus, die mitfahren durften zum Kaffeetrinken in der Jugendherberge Esborn. Hier klang der Tag bei Grill und gemütlichem Beisammensein aus.

Die Teilnehmer, die von weither kamen, schliefen in der Jugendherberge. Als die behinderten Kinder abgeholt wurden, hörte man oft die Frage: Kommt ihr nächstes Jahr wieder?

Das war die Jumbo-Fahrt '86 des MC-Sauerland.

Martin Brede

SPORT



Touristikmeisterschaft, Clubmeisterschaft

Wertungshefte '86 abgeben!!!

Am 31. Januar '87 heißt es, die Wertungshefte der Touristik-Meisterschaft abzugeben. Sicher sind auch in diesem Jahr wieder einige Teilnehmer dabei, die nur eine, zwei oder drei eingetragene Fahrten vorweisen können. Auch diese Sportfreunde sollen ruhig ihre Wertungshefte abgeben, denn:

- Es kostet nichts mehr, das Nenngeld ist eh bezahlt;
- Erinnerungsgeschenke winken allen Teilnehmern, die gewertet werden;
- Ich freue mich, wenn die Sportveranstaltungen einen größeren Rücklauf haben;
- Es heißt: „Dabeisein ist alles!“

Das Vorangegangene möchten sich bitte auch die Teilnehmer an der Club-Meisterschaft zu Herzen nehmen, und zum angegebenen Termin die Hefte einsenden.

Edgar Müller

Wasser-Ori

Nachdem ich für diese, meine fünfte Orientierungsfahrt mehr denn je in der Ballhupe geworben hatte, blieb die Zahl der Teilnehmer auch diesmal hinter meinen Erwartungen zurück. Leider war auch das Wetter ebenfalls nicht auf meiner Seite, denn nachdem es beim Aushängen der Kontrollen am Freitag nur zeitweise geregnet hatte, war der Samstag, die reinste Wasserschlacht. Die Aufgaben- und Antwortzettel waren bei fast allen Teilnehmern mehr oder weniger durchweicht. Den Handschuhen ging es nicht besser.



Ich hoffe trotzdem, daß die Teilnehmer mit dem 30. August nicht nur schlechte Erinnerungen verbinden und danke auf diesem Wege allen Aktiven für ihre Teilnahme.

Eine sechste Ori wird es aber leider dennoch nicht geben, denn von den erwarteten 20 Startern erschienen nur neun (fünf davon aus dem BVDM), was teilweise wohl auf das Wetter zurückzuführen ist. Da man diesen Unsicherheitsfaktor aber nie ganz ausschließen kann, ist mir der Aufwand einer weiteren Ori einfach zu hoch. Mein Leserbrief in der Ballhupe 3/86 hinsichtlich der lebendigen Beinkleider bedarf daher keiner Korrektur.

Nur der Vollständigkeit halber erwähne ich, daß an der Südniedersachsentour am 6. und 7. September kein Interesse bestand.

Albrecht Klinge

Hasen-Tip

Jetzt kommen die kalten Tage.

Und der Motorradfahrer friert. Ungelogen: Ich habe es noch nie mollig warm empfunden, wenn die Temperaturen um den Nullpunkt lagen.

Am Körper geht es ja. Mit Angora-Unterwäsche, Pulli aus reiner Wolle, Leder und Allwetteranzug läßt es sich aushalten. Vorausgesetzt, es entstehen keine „Kälte-Brücken“, sprich Stellen, an denen es reinzieht.

Aber die Hände! Heizbare Griffe wärmen die Handflächen des Fahrers, heizbare Handschuhe sind teuer und rösten die Finger wie Würstchen, wenn man sie verkehrt anschließt.

Mein Tip: Gute Winterhandschuhe groß und lang genug kaufen und selbstgestrickte, dünne Fingerhandschuhe aus bester Wolle drunter tragen. Wem es dann noch zu kalt ist, der zieht Regenhandschuhe gegen Fahrtwind drüber.

Ihr sollt sehen, dann kann man es aushalten.

Sigrid Briel

DIE LÄNDERECKE

– Notizen aus der Provinz –

Einladung zur JHV des LV Rhein-Ruhr

Der Landesverband Rhein-Ruhr lädt seine Mitglieder zu der am Freitag, dem 6. März 1987, um 20.00 Uhr im Clublokal „Haus Egelsberg“, Neukirchen-Vluyn, Luiters Straße stattfindenden Jahreshauptversammlung ein.

Tagesordnung:

1. Berichte des 1. Vorsitzenden, des Schriftführers, des Schatzmeisters, der Sportwarte und der Kassenprüfer;
2. Wahl des Versammlungsleiters;
3. Entlastung des Vorstandes;
4. Neuwahl des Vorstandes;
5. Neuwahl der Kassenprüfer;
6. Anträge;
7. Verschiedenes.

Anträge der Mitglieder zur Jahreshauptversammlung müssen dem Vorstand vierzehn Tage vor dem Versammlungstermin vorliegen.

Für den Vorstand
Andrea Scheuten

Siegerehrung

Höhlenfahrt 1986 des LV Rhein-Ruhr

Die Siegerehrung für die Höhlenfahrt des Landesverbands Rhein-Ruhr wird auf dem Clubabend am 6. Februar 1987 im Clublokal „Haus Egelsberg“, Neukirchen-Vluyn/Niep, Luiters Straße, stattfinden.

Andrea Scheuten

Jahreshauptversammlung der IG Gespannfahrer

Liebe Gespannfahrer!

Mit Bedauern muß ich feststellen, der Alltags-trott und Ärger haben den Jan - langjähriger gewählter Vorsitzender der IG-Gespannfahrer - müde gemacht. Die Entwicklung ist in der BALLHUPE nachzulesen, schade.

Mich interessiert die Entwicklung der IG-Gespannfahrer (IGG) ganz besonders, da ich zu den Gründungsmitgliedern gehöre. So habe ich mit Jan ein paar Mal telefoniert und beschlossen, daß ich als kommissarischer Vorsitzender die IGG bis zur Neuwahl im Mai 1987 vertreten werde.

Als erstes möchte ich Jan und Heinz Schulte meinen Dank für ihre langjährige Arbeit, die sie für die IGG geleistet haben, aussprechen. Damit die IGG möglichst bald wieder über einen gewählten Vorstand verfügen kann, lade ich alle Mitglieder zur

**Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen
am 23. Mai 1987, 18.00 Uhr,
im Gasthof Karl Schäfer
6407 Schlitz-Üllershausen
in Haus Nr. 25**

ein. Wegen der Wichtigkeit der Versammlung bitte ich um vollständiges Erscheinen.

Die vorläufige Tagesordnung sieht so aus:

1. Bericht des 1. und 2. Vorsitzenden und Sportwartes;
2. Bericht der Kassenprüfer;
3. Ernennung des Versammlungsleiters und Aussprache über die Berichte;
4. Entlastung des Vorstandes;
5. Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer;
6. Anträge;
7. Verschiedenes.

Anträge bitte bis zum 31. Dezember 1986 an mich schicken, damit ich diese bis zum Redaktionsschluß an die BALLHUPE weitergeben kann.

Der Tagungsort liegt landschaftlich sehr schön und ist von der A 7 - Fulda/Bad Hers-

feld, Abfahrt Hünefeld/Schlitz zu erreichen. Zeiten ist möglich.

Ihr solltet Euch schon einmal Gedanken machen, wer in Zukunft den Vorstand bilden soll. Es braucht sich niemand zu schämen, jeder kann sich natürlich auch selbst vorschlagen. Über die Aufgaben und den Umfang der Arbeiten des Vorstandes können sich die Interessenten auch bei Klaus Schumacher informieren.

Zu besetzen sind folgende Posten: 1. Vorsitzender/Geschäftsführer, 2. Vorsitzender/Schatzmeister und Sportwart. Vorschläge bitte ich an meine Adresse zu richten. Bald wird es auch eine IGG-Mitgliederliste geben, die es dann den Mitgliedern erlaubt, festzustellen, wer wo zu Hause ist, damit der Kontakt untereinander gefördert wird.

Frank-Michael Wolf, Hauptstraße 27
2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161

Üb' mal wieder

Einen neuen Übungsplatz für Motorradfahrer, insbesondere für die Enduristen unter uns, hat Otto-Josef Schnelzer aus Pocking erschlossen.

Der Truppenübungsplatz der Bundeswehr des Standortes Pocking steht jetzt, nach seinen Verhandlungen mit dem Standortverwaltungsoffizier, den Motorradfahrern an freien Tagen und am Wochenende für einige Stunden zur Verfügung. Besonders interessant ist dieses Angebot für die Motorradfahrer aus der Gegend der Landkreise Passau, Rottal-Inn, Bayerwald, also in etwa dem östlichen Teil Bayerns.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, daß Krawallmacher ausnahmslos des Feldes verwiesen werden. Hinter diese Maßnahme wird sich jeder verantwortungsbewußte Motorradfahrer stellen.

Vielleicht überlegt sich der Eine oder Andere, ob er in seiner Gegend nicht etwas ähnliches zu erreichen versucht.

Info: Otto-Josef Schnelzer, Anton-Paintner-Weg 5, 8398 Pocking.

Jörg Riepenhusen

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen

Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 025 01 - 133 22

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

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12
6202 Taunusstein 4
Telefon 061 28 - 861 91

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

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld
Telefon 021 51 - 71 22 97

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256 566 - 309 (BLZ 250100 30)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94 000 262 (BLZ 320 500 00)

Edgar Müller

Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15
Telefon 029 45 - 51 50

Sport-Touristik-Wettbewerbe, Ori-Veran-
staltungen (Treffen - Ori's - Tourenfahrten),
Koordination Sporttermine,
BVDM-Deutschlandfahrt

Impressum

Ballhupe – Nachrichtenblatt des BVDM –
Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer
Redaktion: Koordination und Layout:
Heinz Sauerland
Dr. Guischarde-Straße 7
4134 Rheinberg 3 (Orsoy)
Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Druck: trost-druck, Xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

**Nachdruck, auch der clubinternen Termine, bedürfen
der ausdrücklichen, schriftlichen Genehmigung.**

Mitarbeiter in Heft 4/86:

Sigrid Briel
Ralf Kühl
Klaus Schumacher
Jutta Hölzel
Karin Karrasch
Jörg Riepenhusen
Horst Orlowski
Karl-Heinz Preß
Henning Wiekhorst
Henning Knudsen
Günter Heumann
Andres Scheuten
Anke Mündörfer
Hans-Jürgen Hollander
Hein Wieland
Uwe Schwöpe
Martin Brede
Edgar Müller
Albrecht Klinge
Frank-Michael Wolf
Otto-Josef Schnelzer



**Schluß mit Rubbeln und Reiben –
KLARA sorgt für klare Scheiben!**

**Schluß mit Nebel und blinden Flügen –
KLARA vertilgt sogar klebende Fliegen!**

**Schluß mit dem Schleier auf dem Visier –
KLARA macht frei von Geschmier!**

**BVDM-Service · Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein · Telefon 06128 - 86191**

Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
Verlag BALLHUPPE
Aldekerker Straße 14a
4150 Krefeld

Falls unzustellbar,
bitte zurück an Absender