

F 5727 F

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



1/87



Geschäftsstellen-Info

Das gibt es bei der BVDM-Geschäftsstelle:

Plakatvordrucke A 2 * 0,50 DM/Stück

Das BVDM-Emblem als:

Aufkleber Ø 6 cm 1,00 DM/Stück

Aufnäher Ø 6 cm 3,00 DM/Stück

Anstecknadel 3,00 DM/Stück

Plakette, Ø 20 mm, reliefgeprägt, altsilber, für Pokale ect. - für Clubs kostenlos.

Jahreszählanhänger, 20x7 mm, mit zwei länglichrunden Ringen, geprägt, altsilberfarbig,

für 1987 solange Vorrat reicht, für 1988 auf Vorbestellung 0,50 DM/Stück

Organisations-Material, Briefpapier, Umschläge, Kurzbriefe, Blankovisitenkarten ect. - für Clubs kostenlos.

Papier mit blauem Kopf in kleinen Mengen - für Clubs kostenlos.

Kopiervorlagen mit dem Motiv „Tourenfahrer“ und „Gespannfahrer“ in verschiedenen Größen - kostenlos (Siehe Ballhupe 2/86, Seite 18).

Kopiervorlagen für Nennungs- und Anmeldungsformulare mit Haftungsausschlußerklärung, Teilnehmer- und Anwesenheitslisten - kostenlos.

Faltblätter „Mensch Meier - Mensch Motorradfahrer“ für Veranstaltungen, an denen auch Autofahrer angesprochen werden - kostenlos.

Von unserer Zeitung, der Ballhupe, können weitere Exemplare für Werbung, Information und Öffentlichkeitsarbeit bestellt werden, ebenso von der Broschüre über das Abnehmen des Helmes nach einem Unfall - kostenlos.

*) Auch mit Zusatztext, Name des Vereins, Bezeichnung der Veranstaltung ect. nach Absprache.

BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, Tel. 0 61 28 - 8 61 91

Beim BVDM-Service könnt Ihr noch mehr bestellen:

Neue Aufkleber mit den Motiven „Tourenfahrer“ und „Gespannfahrer“. Preis pro Stück 1,00 DM, bei Einzelbestellung für 1,50 DM Briefmarken schicken, Sammel- und Clubbestellungen Scheck beifügen. (1,00 pro Stück).

Urkunden A 4 * 1,50 DM pro Stück, ab 10 Stück 1,00 DM pro Stück.

Der Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens, dritte erweiterte Auflage kostet 18,50 DM, für BVDM-Mitglieder auch weiter 15,00 DM (bei Vorauszahlung).

Das getestete Kryptonite-Motorrad-Bügelschloß MC, können wir unseren Mitgliedern zum Sonderpreis von 110,00 DM - empfohlener Ladenverkaufspreis ca. 160,00 DM - anbieten.

(Preis inklusiv MWSt., Porto, Verpackung bei Vorauszahlung auf das Konto des BVDM-Service, oder Scheck schicken;

Nass. Sparkasse Taunusstein (BLZ 510 500 15) Konto-Nr. 376 011 496 oder PgiroA Frankfurt 200 65 - 607).

BVDM-Service, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4, Telefon 0 61 28 - 8 61 91

Überholverbot - Neuregelung in Sicht?

Schon seit Jahren bemüht sich der BVDM um eine Neuregelung des Überholverbots. Die jetzige Regelung stammt aus einer Zeit, als die Autowelle zu rollen anfang und die Motorräder im Aussterben lagen. Weil die gesamte Verkehrssituation heute ganz anders ist, ist das Überholverbot nach geltendem Recht nicht nur eine Diskriminierung der motorradfahrenden Minderheit (die anderen dürfen **ohne** erkennbaren Grund etwas, was wir nicht dürfen), sondern es birgt ungeheure Gefahren für den Motorradfahrer.



§ 5 StVO, in Verbindung mit Verkehrszeichen 276 (Überholverbotsschild), erlaubt Zweispurfahrzeugen (PKW, LKW, Motorräder mit Beiwagen) das Überholen von Einspurfahrzeugen (Motorräder aller Art); umgekehrt ist es nicht erlaubt. Wenn ein Überholverbot zu Recht besteht, weil es die örtlichen Gegebenheiten verlangen, dann soll es für **alle** gelten. Der Motorradfahrer hat Anspruch auf die ersten 1,50 Meter der rechten Fahrbahnseite; mit einem Sicherheitsabstand von einem Meter muß der Überholende um 2,50 Meter herumfahren (zum Vergleich - mein Opel Rekord ist 1,70 Meter breit!); er kommt damit unweigerlich auf die Gegenfahrbahn - dort wo er ja wegen des Überholverbots gerade nicht hin soll.

Die Probleme die hieraus entstehen, liegen auf der Hand: 1. Bei auftretenden Schwierigkeiten (Gegenverkehr, Fahrbahnverengung) wird der Überholende zwangsläufig das überholte Zweirad ins Abseits drängen; es ist bekannt, daß das nicht selten vorkommt, und die Folgen kann sich jeder selbst ausmalen. 2. Der Zweiradfahrer braucht mehr als nur die ersten 1,50 Meter rechte Fahrbahnseite, um allen möglichen und unmöglichen Hindernissen aus dem Weg fahren zu können. Wo soll er denn hin, wenn vor ihm plötzlich ein Ölfleck auftaucht und er gerade dort überholt wird, wo es vielleicht ohnehin schon eng ist?

Jede Strecke mit Überholverbot birgt die genannten Gefahren, die jedoch geradezu heraufbeschworen werden, wenn Strecken noch zusätzlich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung nur für Motorräder versehen werden. Jeder weiß, daß das langsam fahrende Motorrad schwieriger zu beherrschen ist; und wenn ein Motorradfahrer schon langsam fährt - auch ohne Geschwindigkeitsbegrenzung - dann muß das doch etwas bedeuten: vielleicht hat er eine besondere Gefahr erkannt oder hat selber Schwierigkeiten mit Maschine oder Straße, ist also in einer Situation, die besondere Vorsicht **und** Rücksicht erfordert.

Im Sinne von Partnerschaft **und** Gleichberechtigung im Straßenverkehr können wir mit Recht verlangen, daß eine Verkehrsregelung nicht nur nicht Motorradfahrer benachteiligt, sondern diese auch nicht noch zusätzlich auf Leib und Leben gefährdet. Folgerichtig können wir dann natürlich nicht verlangen, daß nur **wir** überholen dürfen, obwohl das viel näher liegen würde (größeres Beschleunigungsvermögen, bessere Verkehrsübersicht) - dann wären nämlich die anderen im Nachteil - Konkurrenzdenken und Neid mit dazugehörigen Ressentiments wären die Folge, und davon haben wir ohnehin genug.

In diesem Sinne haben wir im Rahmen der 9. Änderungsverordnung zur Straßenverkehrsordnung beim Bundesverkehrsminister formell beantragt, die Regeln des Überholverbots zu ändern - sie sind überholt.

Euer Henning

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.

Inhalt

	Seite
Gesprächsrunde zur Streckensperrung	4
Einladung zum BVDM-Winterfest	5
Einladung zur Gesamtvorstandssitzung	5
Tag des Motorradfahrers 1987 - mach mit!	6
JHV 1987 - wer wird Ausrichter?	6
Aktionstage Ahlen	6
IFMA 1988 - Protestaufruf	6
Für Zeitungsmacher - Materialquelle	6
Honda-Seitenstände - Umbauplan	7
Helmdesign mit Tücken	8
Versicherungsfalschmeldung	8
Der BVDM-Helm	9
Märchen?	9
Abfindung nach Unfällen	10
Kaufberatung Gespanne	10
Verbandskasten für Motorräder	12
Luftrettung	12
2. Wüstenfuchstreffen - wie es war	13
Elefantentreffen - Helferaufruf	14
Robert Sexé ist tot	14
Termine	16
Kleinanzeigen	18
Probleme mit dem Traummotorrad	19
Langsamer durch Elektronik	21
Diskussion: Helferpauschale	21
Fälscher gesucht	22
Wintertreffen Nürburgring 1987	23
IG Gespannfahrer - zur JHV	23
Glückwunsch: Hans Köhler	23
Die neue BVDM-Urkunde	23
10. BVDM-Deutschlandfahrt 1987, Info	24
1. Int. Jahrestouristikwettbewerb des LV - NRW, Sieger	25
2. Int. Jahrestouristikwettbewerb des LV - NRW, Aufgabe	25
Ehefrauenbeitrag	25
Clubfahrt nach Tirol	26
Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt	27
Des Orifahrten-Veranstalters Probleme	28
Rockerverband	29
Erlebnisse beim Gespannfahrerlehrgang	29
Was macht Ihr sonst noch? Hobbies	30
Gedanken zum Alkohol am Lenker	30
Reiseangebot Türkei	31
Montagehilfe für Ständerlose	31

AKTUELL

99

Streckensperrungen

Im Bürgerhaus der Gemeinde Hünstetten-Görsroth veranstaltete der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. am 10. Januar 1987 eine Podiumsdiskussion über Streckensperrungen. Dieses aktuelle Thema mobilisiert Motorradfahrer offensichtlich, denn trotz grimmiger Kälte und leichtem Schneefall saßen knapp hundertfünfzig Zuhörer im Parkett.

Für das Podium geladen und gekommen waren Reiner Drescher vom Institut für Zweiradsicherheit, Peter Fischer vom „MOTORRAD“, der Landtagsabgeordnete Eberhard Weghorn (F.D.P.), Dr. Ernst Münzel, Pottenstein, Marcus Wagener vom AMC Pegasos München e.V., Reiner Zimmermann, Wermelskirchen und Frank Heilmann von der Motorrad-Aktionsgruppe aus Wien.

Die vier zuletzt Genannten waren das Salz in der Suppe dieser Diskussion, denn jeder von Ihnen gehörte zu einer Gruppe, die gegen eine Streckensperrung für Motorradfahrer kämpft, und berichtete aus seinem Schatz an Erfahrungen.

So sagte z.B. Dr. Münzel, daß die B 470 auf ihrer gesperrten Strecke zwischen Pottenstein und Tüchersfeld abseits der Orte verläuft und die Motorradfahrer jetzt durch die Dörfer und auf viel gefährlicheren Straßenstücken fahren müssen. Die Dorfbewohner fühlen sich bereits gestört und die ausbleibenden Motorradfahrer beunruhigen schon die Gastwirte. Obwohl das Fahrverbot jetzt im Winter aufgehoben ist, halten die Pottensteiner Motorradfahrer die dagegen angestregte Klage aufrecht. Die auf Demonstrationen gegen die Sperrung gesammelten rund zweitausend Mark „reichen bis München“, weil Verwaltungsverfahren viel billiger sind als man glaubt. Übrigens: auf der ebenfalls in der Fränkischen Schweiz verlaufenden B 505 gibt es jährlich zweistellige Todeszahlen unter den Autoinsassen, doch niemand spricht von einer Sperrung für PKW.

Reiner Zimmermann berichtete über die Sperrung der K 18 bei Dabringhausen im Rheinisch-Bergischen Kreis. Sie war Anziehungspunkt wegen einiger Schaukurven. Nacheinander wurden Leittafeln, zusätzliche Leitplanken, eine Nagelreihe und eine Geschwindigkeitsbegrenzung installiert. Überwacht wurden die Verkehrsvorschriften gar nicht oder nur halbherzig. Dafür wurden aber die Sperrschilde bewacht, nachdem einige davon abhanden gekommen waren. Obwohl die Behörden gesprächsbereit sind, sieht Reiner Zimmermann die Notwendigkeit eines Prozesses auf seine Gruppe zukommen, denn bewegt hat sich seit der Sperrung nichts mehr. Die Finanzierung ist allerdings nicht gesichert.

Die weiteste Anreise hatte Frank Heilmann von der Motorrad-Aktions-Gruppe aus Wien. Die MAG hat den Kampf gegen die Sperrung der Brenner-Bundesstraße für Solo-Motorradfahrer aufgenommen. In Wien hat bereits eine große und geordnete Demonstration stattgefunden. Für den 9. Mai 1987 ist eine internationale Groß-Demo von Innsbruck aus über den Brenner geplant. Dabei soll durch die gesperrte Strecke geschoben werden. Frank Heilmann hält die Argumente für das Fahrverbot für absurd: Unfälle sind auf der unverbauten Strecke vorgekommen, gesperrt wurde aber nur die Ortsdurchfahrt Matrei. Störenden Lärm verursachen überwiegend die Busse und Lastkraftwagen. Das meiste Abgas produzieren sie zusammen mit den PKW. Gesperrt wurde für Schwerlastverkehr, Wohnanhänger und natürlich Motorradfahrer. Das soll jemand verstehen!

Die Mitglieder des AMC Pegasos aus München sind ein aktiver Partner der MAG Wien. Sie sammeln Unterschriften gegen die Sperrung in Matrei und werden in Deutschland für die Demonstration werben, sobald sie genehmigt ist.

Außer den individuellen Berichten „von der Front“ erhielten die Zuhörer eine Menge allgemeiner Informationen. So empfahlen die Sprecher, bereits auf erste Aktionen der Anwohner oder Behörden zu achten, das Gespräch zu suchen und Vorschläge zu machen. Grundsätzlich können nur persönlich

betroffene Motorradfahrer gegen eine Sperrung klagen. Die Aussichten auf Erfolg sind bei einer Bundesstraße erheblich höher als bei einer Kreis- oder Gemeindestraße. Meist werden mehrere Gründe für eine Sperrung angegeben, wie Unfallzahlen, Lärm- und Abgasbelastigungen, Störung der öffentlichen Ordnung und anderes. Jede Begründung ist genau zu prüfen. Besonders die Unfallstatistiken weisen meist eklatante Fehler auf. Vom BVDM wünschen sich die Anwesenden einen Maßnahmenkatalog, der auch schon bei der Geschäftsstelle zur Verfügung steht.

So war dieser Diskussionsnachmittag trotz der leicht unterkühlten Halle interessant, informativ und gedämpft optimistisch. Die Aussage des Politikers und Rallyfahrers Eberhard Weghorn traf den Nagel auf den Kopf: „Gemeinsam müssen wir alle Verbote von allen Hobbys bekämpfen, denn morgen können wir selbst betroffen sein“.

Horst Orlowski

Fotos: Jörg Riepenhusen



Einladung zum BVDM-Winterfest

In diesem Jahr laden Euch die Zweiradfreunde Wietze e.V. zum BVDM-Winterfest

am Samstag, dem 21. März 1987,
in die Gaststätte „Gilde-Klaus“
in Wietze ein.

Für das leibliche Wohl steht ein deftiger Eintopf mit reichlich Einlage bereit.

Zeltmöglichkeiten sind mehr als genug in unmittelbarer Nähe vorhanden.

Die Anfahrt erfolgt über die BAB 7 Hannover-Hamburg, Abfahrt Schwarmstedt, Richtung Wietze. Schwierigkeiten mit der Anfahrt wird es wohl kaum geben. Jedenfalls nicht für die Motorradfreunde, die in früheren Jahren das Conti-Treffen besucht haben. Der Weg zum Festplatz ist übersichtlich und gut ausgeschildert.

Für Zimmerreservierungen steht der Fremdenverkehrsverein in Wietze, Steinförder Straße 2, Telefon 05146 - 361 zur Verfügung.

Für Rückfragen stehen wir gerne unter der Nummer 05146 - 2526 zur Verfügung.

Wir hoffen auf zahlreiches Erscheinen und wünschen Euch eine gute Anfahrt.

Matthias Nötel

Winterfest und Gesamtvorstandssitzung

Am Samstag, dem 21. März 1987, findet unsere regelmäßige Sitzung des Gesamtvorstandes und des Bundesbeirates in Wietze statt.

Beginn: 14.00 Uhr, Ende: 17.00 Uhr.

Tagesordnung:

Bericht über das Elefantentreffen;
Bericht über die Vorbereitung zum Tag des Motorradfahrers;
Verschiedenes.

Tag des Motorradfahrers

Mitmachen, wir alle gewinnen!

Am 9. Mai 1987 heißt es endlich wieder: „Heute ist Tag des Motorradfahrers“!

Sicher habt Ihr schon einmal mitgemacht oder könnt es gar nicht abwarten, zum ersten Mal das Wort an die nichtmotorradfahrenden Mitmenschen zu richten.

Es wird auch in diesem Jahr wieder ein Thema aus dem Bereich „Partnerschaft“ und „Verständnis füreinander“ gewählt. Da dem BVDM in diesem Jahr potente Partner zur Seite stehen, verspricht diese Aktion vom Material her sehr hochwertig zu werden. Damit unsere Botschaft auch möglichst viele Leute erreicht, solltet Ihr Euch den kleinen Ruck geben, eines großen bedarf es dabei nicht, und Euch bei

Klaus Schumacher
Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4

anmelden. Bedenket bitte auch, daß es wohl kein gutes Bild abgibt, wenn ausgerechnet vom Veranstalter bloß eine dürftige Beteiligung kommt.

Jörg Riepenhusen

Jahreshauptversammlung '87

Wer, wo, wie?

In diesem 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 der 26. September 1987 sein.

Damit nicht die Mitglieder der äußerst südlichen oder nördlichen Hemisphäre dieses unseren Landes extrem weite Wege haben, bitte ich die Clubs aus den Ländern der Mitte sich als Ausrichter zur Verfügung zu stellen.

Meldungen bitte bis 22. Februar 1987 an die Geschäftsstelle Klaus Schumacher, Frankfurter Straße 12, 6204 Taunusstein 4.

Jörg Riepenhusen

Aktionstage Ahlen

**Sehen, hören, begreifen -
Verkehrssicherheit hautnah dargeboten**

Das Motorrad, eine Gefahr für die Umwelt? Der Motorradfahrer, der Buhmann der Nation? Alle Motorradfahrer blödsinnige Raser?

Vorurteile denen wir uns leider viel zu häufig ausgesetzt sehen. Die Stadtmütter und -väter von Ahlen, in Westfalen, meinen, damit muß Schluß sein!!!

Darum rufen sie alle ihre Bürger in die Stadthalle, um dort vom **14. bis 16. Mai 1987** Aktionen und Informationen zum Thema Verkehrssicherheit zu erleben. Über jeden Besucher werden sie sich freuen, natürlich auch aus anderen Städten. Speziell für die Motorradfahrer gibt es Gespann- und Trialdemonstrationen, Gesprächsmöglichkeiten und Infostände, Händlerschau und, und, und.

Auch der BVDM wird in Ahlen nicht fehlen.

Ihr werdet dort neben den zweiradfahrenden Kollegen noch alle anderen Gattungen Verkehrsteilnehmer antreffen. Kommt reichlich, damit wir wieder einmal einen guten Eindruck unserer Zunft hinterlassen können.

Jörg Riepenhusen

IFMA '88

Das ist **kein** Tippfehler, denn wir wüßten gerne jetzt schon Eure Meinung dazu, daß die nächste IFMA nur am **Samstag** und **Sonntag** für Besucher zugänglich sein soll. Jetzt läßt sich vielleicht noch was ändern, wenn ein Waschkorb voll Post kommt.

Klaus Schumacher

Material für Vereinszeitungen

Bei der BVDM-Geschäftsstelle gibt es Infos, Termine, Headlines und Tips für Zeitungsmaacher, also mal anfragen, wenn am Redaktionsschluß nicht genug vorliegt.

Klaus Schumacher

SICHER- HEIT



Honda-Seitenständer

- zum letzten Mal - hoffentlich!

Wir hatten in der letzten Ausgabe der Ballhupe (4/86) die Stellungnahme des KBA zum Thema „Seitenständer bei Honda“ veröffentlicht. Dort wurde eine Umrüstaktion angekündigt, die jetzt mittlerweile angelaufen ist. Honda hat, nach Angaben der im Verkehrszentralregister in Flensburg erfaßten betroffenen Motorräder (rund 400 000), die Halter der Maschinen angeschrieben und aufgefordert, in die Werkstätten zu kommen. Der Vollständigkeit halber wollen wir hier das Honda-Schreiben in voller Länge veröffentlichen, denn wir haben schon erfahren, daß es einige Lücken geben muß: mehrere Besitzer solcher Motorräder sind **nicht** angeschrieben worden. Honda schreibt:

Lieber HONDA-Motorradfahrer,

das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist zu der Ansicht gelangt, daß der Seitenständer an den von HONDA DEUTSCHLAND in den Jahren 1975 bis 1986 auf den Markt gebrachten HONDA-Motorrädern den gesteigerten Anforderungen des KBA an die Verkehrssicherheit eines Motorrad-Seitenständers nicht gerecht wird. Nach Ansicht des KBA kann die Rückstellmechanik des Seitenständers - wenn der Fahrer das Einklappen vergißt - einen Unfall nicht unter allen Bedingungen des täglichen Fahrbetriebes zuverlässig verhindern.

Wir sind davon überzeugt, daß der HONDA-Seitenständer - sofern er ordnungsgemäß gewartet wurde und nicht durch äußere Einwirkungen beschädigt worden ist - den gesetzlichen Vorschriften entspricht und kein Unfallrisiko birgt. Gleichwohl haben wir uns im Interesse unserer Kunden dazu entschlossen, den Haltern der in den Jahren 1975 bis 1986 auf den Markt gebrachten HONDA-Motorräder eine kostenlose Umrüstung anzubieten. Dabei soll der an Ihrem HONDA-Motorrad installierte Seitenständer durch eine Ständerkonstruktion ersetzt werden, welche das

automatische Einklappen des Seitenständers bewirkt, sobald das Motorrad aus der Parkposition aufgerichtet wird.

Da die Umrüstaktion eine Vielfalt von Modellen betrifft, können nicht alle betroffenen Maschinen zur gleichen Zeit umgerüstet werden. Bitte setzen Sie sich mit einem HONDA-Vertrags Händler in Verbindung und vereinbaren Sie mit ihm einen Termin für den Austausch des Seitenständers.

Bis zur Montage eines neuen Seitenständers müssen wir Ihnen vorsorglich raten, in jedem Fall darauf zu achten, daß der Seitenständer vor Antritt der Fahrt vollständig eingeklappt wird. Damit dienen Sie Ihrer Sicherheit am besten.

Diese Umrüstaktion betrifft nur HONDA-Motorräder, die serienmäßig **mit einem Seitenständer mit Aufschlaggummi** ausgestattet sind.

Mit freundlicher Empfehlung

HONDA DEUTSCHLAND GMBH

Umrüstaktion HONDA-Seitenständer

Terminplan

Modell	Typ	Monat
CBX 750 F	RC 17	Jan. 1987
XBR 500	PC 15	
XL 600 RM	PD 04	
VT 500 E	PC 11	
VF 1000 F/F II	SC 15	
VF 500 F/F II	PC 12	
CBX 650 E	RC 13	
GL 1200	SC 14	
VFR 750 F	RC 24	
CB 450 S	PC 17	
VF 750 C	RC 09	Febr. 1987
CM 125 C	JC 05	
CX 500 Turbo	PC 03	
VF 1100 C	SC 12	
VT 500 C	PC 08	
CX 650 Turbo	RC 16	
CX 650 E	RC 12	
NS 400 R	NC 19	
MTX 50	AD 04	

MTX 80 R	HD 08	
MBX 80	HC 04	
XL 250 R	MD 03	
XL 250 R	MD 11	
MTX 200 R	MD 07	
XL 600 R	PD 03	
VF 1000 R	SC 16	Febr. 1987
XL 350 R	ND 03	
CB 250 T/N	CB 250 T	
VF 750 F	RC 15	
CB 450 N	PC 14	
MBX 50 S	AC 04	
MTX 80 (BF)	HD 08	
CM 185 T/CM 200 T	CM 185 T	

Alle anderen HONDA-Motorräder, die serienmäßig mit einem Seitenständer mit Aufschlaggummi ausgestattet sind

März 1987

Soweit Honda. Obwohl der Januar-Termin schon verstrichen ist, sollten diejenigen, die noch keinen neuen Ständer bekommen haben, dennoch auf ein Umrüsten bestehen. Der neue Ständer ist natürlich mit der Erteilung einer ABE durch das KBA amtlich zugelassen, und der alten Ausführung kann nicht nachträglich die ABE entzogen werden. Dafür können aber die örtlichen Zulassungsbehörden, vornehmlich durch den TÜV vertreten, die Zulassung des alten Ständers verweigern, beispielsweise im Rahmen der fälligen Haftpflichtuntersuchung (§ 29 StVZO); d.h. die **Betriebserlaubnis** (merke! **nicht** die **Allgemeine Betriebserlaubnis**!!) kann erlöschen. Das wiederum kann zur Folge haben, daß sich Versicherungen weigern können, für eventuelle Unfälle zu haften, auch für solche Unfälle, die nicht ursächlich mit dem Seitenständer zusammenhängen müssen.

Da wir aus Erfahrung wissen, daß die Versicherungen oft krampfhaft nach Wegen und Mitteln suchen, damit sie nicht bezahlen müssen, müssen wir jedem Honda-Fahrer, der mit den fraglichen Maschinen fährt, klipp und klar sagen, daß er ein hohes persönliches Risiko eingeht, wenn er den Seitenständer nicht umtauschen läßt.

Deshalb - **zum letzten Mal: Geht umrüsten!**

Henning Knudsen

Gefährlicher Gag!?

Helmdesign mit Tücken

Ein Helmhersteller aus Fürth wirbt derzeit mit einer neuen Idee. Er verkauft Helme mit verschiedenen auflackierten Motiven. Laut der Presseinfo werden im Werk bestimmte Helmtypen in der angebotenen Weise lackiert, Sonderwünsche können berücksichtigt werden.

Dagegen ist zwar nicht viel einzuwenden, **ABER** hat der Hersteller auch an die vielen jungen und unerfahrenen Leute gedacht, die diesen vermeindlichen Trend mitmachen wollen und selbst zur Spritzpistole greifen? Euch brauchen wir die Gefahren eines solchen Handelns hoffentlich nicht vorhalten, denn die verheerende Wirkung auf Thermoplasthelme ist ja bekannt.

Klaus Schumacher, Jörg Riepenhusen

Die Versicherungsente

Enten sind der Schrecken der Zeitungsmacher - Versicherungsenten gehören zu den weniger gefürchteten Enten - es merkt so schnell keiner.

Zur Zeit flattert wieder eine Versicherungsente durch den Blätterwald, bestens getarnt durch viele gute Informationen. Die Ente heißt „Versicherungersparnis“, als Eltern zeichnet der „Bundesverband Deutscher Versicherungskaufleute“. Ein sehr glaubwürdiger und vertrauenerweckender Name, nicht wahr?

Wie gesagt, daß meiste ist richtig und hilft Geld sparen, nur das mit dem Einstieg in den Schadensfreiheitsrabatt ist falsch.

Richtig ist: Das Motorrad muß im ersten Jahr mindestens sechs Monate **und** bis zum Ende des Versicherungsjahres (Kalenderjahres) angemeldet sein.

Falsch ist: Daß das Motorrad ein volles Kalenderjahr angemeldet sein muß, um die erste Stufe des SFR zu erreichen.

Also: Spätestens am 1. Juli anmelden und mindestens bis 31. Dezember angemeldet lassen.

Klaus Schumacher

DER TIP



Hasentip

BVDM-Helm - neu auf dem Markt

Wie wär's mit einem neuen Helm - einen BVDM-Helm natürlich!

Die Geschäftsstelle hat zwar keine auf Lager, aber für alle Besitzer von BMW-System-Helmen hier eine Idee:

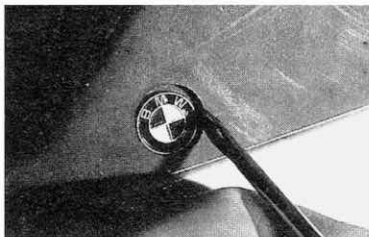
Mit einem kleinen Schraubenzieher prokelt man die BMW-Plakette aus dem Helm (links; ist hier nur mit einem Klebeplättchen befestigt); von einer BVDM-Anstecknadel, die man für 3,- DM bei der Geschäftsstelle oder auf einer unserer vielen Veranstaltungen besorgt, entfernt man mit dem Lötkolben vorsichtig die Nadel direkt an der Plakette; mit einem doppelseitigen Klebeplättchen wird das BVDM-Märchen nun dort befestigt, wo das BMW-Schild herausgenommen wurde - fertig.

Mach mit - mach Werbung - für den BVDM!

SNOOPY

Wer BMW-Helme nachmacht oder verfälscht oder nachgemachte oder verfälschte sich beschafft und in Verkehr bringt, darf nie mehr aus dem BVDM austreten!

Die Redaktion



Ein modernes Märchen

Es war einmal ein Händler, der bekam in einer Kneipe ein großes Bier ausgegeben.

Von wem?

Von einem Kunden.

„Warum“? fragte ihn der Händler, als der Kunde ihm zuprostete. „Weil heute mein Motorrad seit 80 Tagen bei Dir in der Werkstatt steht!“ sagte der Kunde.

Bei den übrigen Mitgliedern des Stammes brach ein mittlerer Aufruhr aus.

Böse Worte fielen, denn es handelte sich bei dem Motorrad um ein Fabrikat der weißblauen Marke aus Deutschland.

Der Händler gab von sich, der Kunde hätte ihm auch Zeit gelassen, das dürfe nicht verschwiegen werden.

Ja, das stimmte, denn der Kunde hatte einen Betriebsunfall, lag im Krankenhaus und benötigte kein Motorrad.

Am 19. September 1986 verließ der Kunde das Krankenhaus, rief am gleichen Tage seinen Händler an, das Motorrad müsse am 27. September 1986 fertig sein. Der 27. September kam, das Motorrad war nicht fertig.

Der Händler lieh dem Kunden seine weißblaue 3-Zylinder, bis dieser sein Gespann angemeldet hatte (auch weißblau).

Das machte den Kunden etwas gleichgültig.

Die Herstellerfirma schickte einen Kundendienstberater, der jedoch nicht auf die Wünsche des Kunden einging, denn dieser hatte einen Garantieanspruch.

Schließlich waren dem Kunden schon auf Garantie das Schaltgetriebe, das hintere Federbein und der Benzinbahn ausgetauscht worden.

Nun war die hintere Bremsrückholfeder gebrochen, das Hinterachsgetriebe angefahren und das Rad leicht beschädigt worden. Man wollte dem Kunden nicht helfen und dieser wandte sich an den ADAC.

Der sorgte dafür, daß dem Kunden ein neues Getriebegehäuse eingebaut werden sollte. Nur das war nicht vorhanden.

Der Kunde las in einem Motorradmagazin einen vernichtenden Bericht über die weiß-blaue Marke. Er schrieb seine Erlebnisse auf und stellte sie dem Magazin zur Verfügung.

Als Fotokopie gelangte der Brief des Kunden an den Hersteller, der daraufhin entschied, dem Kunden ein komplett neues Hinterachsgetriebe einzubauen.

Nur, das war ebenfalls nicht vorhanden! Als es endlich kam, war es das Falsche!

Am 90. Tage holte der Kunde sein Motorrad ab, obwohl es SCHON am 88. fertig war.

Ach ja, die nächste Inspektion übernimmt die Firma. Material hat der Kunde zu zahlen.

Der Ärger, Steuern und Versicherung, verlorene Garantie und die vielen Briefmarken gehen zu Lasten des Kunden.

Ein modernes Märchen?

Nicht ganz, denn alles wurde in Wirklichkeit erlebt. Nicht nur das, denn die Gabel hakte, die Zylinderfüße schwitzten Öl aus, der Tacho pendelte und beschlug, die Sitzbank wurde neu gepolstert.

Die Gabel hakt noch heute, der Tacho pendelt und beschlägt, darum bekommt der Händler auch kein großes Bier mehr...

Hans Dahlhaus

Vorsicht mit Abfindungen nach Unfällen...

Bevor man sich nach einem Unfall mit Verletzungen abfinden läßt, sollte man auch über spätere Folgen informiert sein. Denn ist erst mal eine Abfindung unterschrieben, gibts später nichts mehr. Auch wenn die gesundheitliche Verschlechterung, bis hin zur Berufsunfähigkeit, auf den damaligen Unfall zurückzuführen ist! Mein Tip: **Nie** eine Abfindung unterschreiben - denn wer weiß was später ist!

Ilka Brock

Nochmal: „Billige“ oder „preiswerte“ Gespanne?

„Man soll Niemandem einen guten Rat geben - er meint sonst, er hätte was versäumt“. Warum ich es doch tue? Es tut mir immer wieder weh, wenn ich sehe, wieviel Geld und Arbeit vertan wird, wenn jemand glaubt, Gespannfahren ginge auch billig.

Meist zählt der Fragesteller die billigen Möglichkeiten selbst auf: MZ und andere Ostblock-Gespanne, Eigenbau, Billigimport...

Ich versuche dann zu erklären, daß billig Gekauftes noch lange nicht billig auf lange Sicht sein muß; daß es große Unterschiede in Qualität und Fahrleistung gibt. Bei Ostblock-Gespannen muß man wissen, daß sich der Preis nicht nach den Herstellungskosten richtet, sondern nach dem Devisenbedarf des jeweiligen Landes. Kein westlicher Hersteller kann für diesen Preis etwas Vergleichbares anbieten. Er wäre auch schlecht beraten, wenn er teure Arbeitszeit einsetzt um billiges Material zu verarbeiten.

Bei MZ liegen große Mengen Gespanne auf Lager, das verursacht Kosten, deshalb müssen sie „weg“ - und das drückt den Preis zusätzlich. Kann man jemandem ein MZ-Gespann empfehlen, wenn es weniger als 4000,- DM kostet? Kaufinteressenten müssen sich über die Fahrleistungen im klaren sein und müssen wissen, daß noch viel investiert werden muß, bis ein befriedigendes Gespannfahren möglich ist.

Die Telegabel verwindet sich, der 2.75-Zoll-Vorderreifen reicht nicht aus, die Kette hält nur 1000 km, wenn sie reißt, schlägt sie gleich den Kettenkasten mit entzwei. Es muß nachgesehen werden, ob der Motor richtig montiert wurde, dabei werden gleich die Kugellager ausgewechselt, die haben mit Qualität nichts zu tun.

Da geht ein ganzer Arbeitstag drauf und es gibt nur wenige Spezialisten, die wissen worauf es dabei ankommt. An der Elektrik muß auch was getan werden, und nach dem ersten Winter ist eine neue Lackierung fällig, aber das ist leider nicht nur bei MZ so.

Wer erst mal „richtig“ Gespannfahren kann, wird merken, daß sich der vordere Seitenwagen-Anschluß und die Schwinge verwinden, auch da sollte vor dem Lackieren was getan werden.

Das kann im Prinzip alles selbst gemacht werden - wer sein erstes Gespann fährt, hat die dazu notwendige Erfahrung noch nicht. Wer das alles machen läßt, hat am Ende 10 000,- DM für das billige Gespann gezahlt. Und die Fahrleistungen sind immer noch sehr bescheiden - gequält werden darf ein Ostblockmotor nicht, dafür ist er nicht gemacht.

Für 10 000,- DM gibt es auch ein Gespann aus einem japanischen Einzylinder-Motorrad und einem billigen Seitenwagen. Für diesen Preis kann der deutsche Gespannbauer nicht mehr bieten, er muß auch seinem Duzfreund 50,- DM für die Stunde berechnen, wenn er überleben will.

Man muß sich darüber im Klaren sein, daß ein Gespann oder ein Seitenwagen sehr viel Handarbeit erfordert, das kann garnicht billig sein. In unserem Zeitalter der Computer und der Großserienfertigung ist es - kaufmännisch gesehen - nicht besonders klug solche Dinge zu bauen.

Wenn Euch ein neuer Seitenwagen aus westlicher Fertigung für weniger als 4 000,- DM angeboten wird, seht ihn Euch genau an: Hat er eine Federung und eine Bremse, die dem Stand der Technik entsprechen? Hat der Hersteller daran gedacht, daß die Rahmen moderner Motorräder am Schwingenlager aufhören, also dahinter keine Anschlußmöglichkeit für den Seitenwagen ist? Die Aufnahme für den hinteren, unteren Anschluß muß in der Nähe des Schwingenlagers sein - 20 cm lange Anschlußrohre geben nach, sie „arbeiten“. Passen die Anschlußteile an das Motorrad? Sind scharfe Kanten vorhanden? Sind die Leuchten sauber eingearbeitet? Dröhnt der Kunststoff, wenn mit der flachen Hand darauf geschlagen wird? Ist eine Kofferraumklappe vorhanden? Ist sie auch dicht? Paßt ein Kasten Sprudel hinein oder nicht mal der neue Integralhelm? Ist das Boot so geformt, daß eine Scheibe oder ein Wetterschutz dicht aufgebaut werden können? Stößt ein etwas größerer Mensch mit den Knien an - etwa gar an scharfe Kanten? Von welcher Qualität sind

Scharniere und Kleinteile? Alle diese „kleinen Mängel“ kosten viel Geld, wenn sie beseitigt werden müssen, manche lassen sich garnicht beseitigen und beeinträchtigen den Fahrspaß dauerhaft.

Womit natürlich nicht gesagt werden soll, daß ein höherer Preis schon eine bessere Qualität garantiert!

Wer ein Gespann oder einen Seitenwagen aus dem Ausland importieren will, sollte sich **vorher** bei TÜV, Straßenverkehrsamt und Zoll erkundigen, was für Kosten entstehen und welche Voraussetzungen zu erfüllen sind. Das kann teurer werden als ein in Deutschland gekauftes Gespann - Garantie und Nachbesserung verzeiht am besten gleich. Selbst wenn es beim ersten Mal mit etwas Glück geklappt hat, der nächste TÜV-Termin kommt bestimmt und wenn dann was gefunden wird, wie z.B. eine Schweißnaht am Rahmen, geht man zu Fuß nach Hause! Ein in einem EG-Land gekauftes MZ-Gespann ist noch lange kein EG-Erzeugnis, die Zöllner an der dänischen Grenze wissen das - auch dann geht Ihr zu Fuß weiter ... (zum Bahnhof).

Und noch ein abschreckendes Beispiel:

Da hat jemand im Urlaub in Griechenland ganz billig einige Seitenwagenrahmen gekauft; hat sich mit einigen Zöllnern herumgeärgert, bis die Dinger in Deutschland waren und da stellt ein Fachmann fest, daß das zwar mal Steibrahmen **waren!!** Aber die waren wohl alle mal verunglückt, einige der Original-Rohre waren herausgeschnitten und durch Rohre der Marke „Was-man-gerade-hat“ ersetzt worden. Für griechische Verhältnisse mag das ja ausreichend gewesen sein. So einen Rahmen aber z.B. an eine Guzzi anzuschließen, davon ist dringend abzuraten. (Der junge Mann hatte an das Geschäft seines Lebens geglaubt).

Auch bei älteren „Gebrauchten“ ist jedes Mißtrauen angebracht, in 20 oder gar 30 Jahren rosten auch dicke Rahmenrohre durch. Der Frank-Michael wird heute noch blaß, wenn er daran denkt, wie er beim Farbe abkratzen mal ins Leere gestoßen ist - ausgerechnet da, wo der vordere, untere Anschluß angeschweißt ist.

Edmund Peikert



DER TIP



Verbandskasten für Motorräder

Bevor wir uns einen Verbandskasten für's Motorrad kaufen, oder besser noch, uns selbst einen zusammenstellen, sollten wir über einen Wiederholungskurs der „Ersten Hilfe“ nachdenken ... Sitten alle Verbandstechniken noch? Wie funktioniert die stabile Seitenlage? Auch das „Helm-Abnehmen“ (BVDM-Broschüre) will gelernt sein!!!

Wer den Verbandskasten selbst zusammenstellt, sollte wissen was dazu gehört:

- eine kleine Verbandsschere;
- mindestens zwei Dreieckstücher;
- mindestens vier Brandwundenverbandpäckchen;
- mindestens zwei „normale“ Verbandspäckchen mit Wundkompressen;
- mindestens vier Wundkompressen;
- mindestens vier „kleine“ Mullbinden;
- mindestens vier „große“ Mullbinden;
- mindestens ein Meter Pflaster mit Wundpolster;
- mindestens ein Meter Pflaster ohne Wundpolster;
- mindestens drei Sicherheitsnadeln;
- ein kleines Stück Kreide, um die Lage des Verletzten zu markieren.

Dem Auffüllen nach oben hin ist natürlich keine Grenze gesetzt! Man denke beim Zusammenstellen/Auffüllen an die typischen Motorradwunden: Schürf-/Brandwunden und offene Bruchwunden.

So manch einem mag die oben aufgeführte Menge viel vorkommen, zumal die im Handel erhältlichen „Motorradverbandskästen“ meist weniger Inhalt aufweisen, doch was tun, wenn das Verbandsmaterial ausgeht - da am falschen Ende gespart wurde!

Wer sich jetzt seinen eigenen Verbandskasten zusammenstellt, sollte dabei allerdings nicht „Vatens“ alten Autoverbandskasten mitverwerten, denn vor allem Pflaster und Brand-

wundenverbandspäckchen altern! Zur Materialbeschaffung kann ich nur den Gang in die Apotheke empfehlen und dann zu jedem Saisonbeginn kontrollieren und evtl. auffüllen. Der Verbandskasten sollte übrigens wasserdicht sein, wobei sich ein flexibler am besten verstauen läßt.

Ilka Brock

Luftrettung

Was man darüber wissen muß

Bei schweren Unfällen im Straßenverkehr, Haushalt, bei Arbeits- und Sportunfällen kann **jeder** über die Notrufnummer 110 einen Rettungshubschrauber anfordern. Er sollte angefordert werden, wenn der dringende Einsatz eines Notarztes erforderlich ist.

Einsatzbereit ist der Hubschrauber täglich von 7.00 Uhr morgens bis Sonnenuntergang. In weniger als 2 Minuten ist die Maschine startklar.

Wenn der Hubschrauber alarmiert wird, entstehen keine Kosten, die ärztliche Erstversorgung und den Transport zahlen die Krankenkassen

Gemeldet werden muß: Was ist passiert? Wo ist die Unfallstelle? Wieviel Notfallpatienten? Wer meldet?

Wichtig ist: Macht Euch beim Anflug des Rettungshubschraubers durch Einschalten einer Warnblinkleuchte und Winken bemerkbar. Den geeigneten Landeplatz sucht sich der Pilot selbst, legt auf keinen Fall Tücher oder sonstige lose Gegenstände zur Markierung aus und haltet selbst einen ausreichenden Sicherheitsabstand!

Der Rettungshubschrauber bringt den Notarzt und ist ausgerüstet mit allem, was zur Notfallbehandlung gebraucht wird. Er kann zwei Patienten für den Transport aufnehmen.

Der Einsatzradius eines Hubschraubers beträgt 50 km. Also nicht vergessen, 110 für den Rettungshubschrauber wählen.

Sigrid Briel

2. Wüstenfuchstreffen

Vom 28. bis 30. November 1986 trafen sich 60 afrikabegeisterte Motorradfahrer in der Jugendherberge in Dabringhausen-Lindscheid um mit Experten über die Schwierigkeiten und Höhepunkte von Afrikafahrten zu diskutieren.

Das Programm reichte vom Dia-Vortrag über Medizin-, Kompaß- und Technikkursen bis zu Ausfahrten in die für Motorradfahrer wohl besonders reizvolle Umgebung der Jugendherberge.

Nach der Ankunft in Dabringhausen durfte jeder Teilnehmer erstmal 75,— DM (BVDM-Mitglieder 70,— DM) zahlen. Dafür erhielt jeder einen Aufkleber, einen Sticker mit Namen, ein Bett und, das wohl Wichtigste an diesem sehr kalten Wochenende, Kaffee und ein Abendessen. Danach hielt Thomas Schattat einen bebilderten Vortrag über die Pharaonenralley aus der speziellen Sicht des Sportfahrers.

Nach dem Frühstück am Samstagmorgen erklärt ein von HONDA Deutschland gestellter Techniker die technischen Besonderheiten (Rahmen, Motor), die bei Afrikafahrten unbedingt zu beachten sind.

Danach wurden Vorträge über die notwendige medizinische Ausrüstung und Vorsorge sowie über das Fahren mit Karte und Kompaß gehalten. Nach dem Mittagessen hatten dann alle die Möglichkeit an geführten Touren teilzu-

nehmen. Es wurden vier Gruppen gebildet, so daß die Möglichkeit gegeben war, auf die speziellen Wünsche, sowohl von Enduro- als auch von Straßenfahrern einzugehen.

Nach dem Abendessen bestand die Möglichkeit an einem Diavortrag von Tourenfahrer-Mitarbeiter Thomas Troßmann teilzunehmen. Er berichtete über eine Saharafahrt, die auf Pisten stattfand, die zum großen Teil vorher noch nie von Motorradfahrern befahren worden waren. Den großen Anklang, den dieser Vortrag fand, konnte man daran ermessen, daß Thomas Troßmann bis weit nach Mitternacht in Diskussionen eingespannt wurde, die am Sonntag nach dem Frühstück solange fortgesetzt wurden, bis er fast seinen Zug verpaßte.

Danach bestand die Möglichkeit, bei einem Geländespiel zur Abwechslung mal die eigenen Füße zur Fortbewegung zu benutzen. Dieses Geländespiel gipfelte dann in dem Abfahren einer Trialsektion, wobei hier natürlich das Benutzen der Füße absolut verboten war. Dies gelang dann auch so gut wie keinem.

Im Anschluß daran dürfte dann wohl der Höhepunkt des Sonntags stattgefunden haben. Von Wettbewerbsfahrern wurde das Abfahren von Sektionen mit einem Trialgespann vorgeführt. Ein in Deutschland heute so gut wie nicht mehr ausgeübter Zweig dieser Sportart.

Zum Abschluß fand dann noch ein Gespräch in der großen Gruppe statt. Bei dem dann sehr deutlich zu erkennen war, daß für jeden etwas dabei war und die meisten auch wiederkommen würden.

Einen besonderen Dank möchte ich hierbei den Herbergseltern Jutta und Helmut Steinfeld als Veranstalter dieses Treffens aussprechen, die nicht zuletzt durch den Aufbau einer Wüsten-Szene mit Nomadenzelt, Tierschädel, Sand und stilechtem Teegeschrir sowie ihrer eigenen Saharaerfahrung für das entsprechende Umfeld sorgten.

Trotzdem ich nur als Helfer da war, oder gerade deswegen, hat mir das Treffen sehr großen Spaß gemacht und ich werde bestimmt auch beim nächsten Mal wieder mit dabei sein.

Ralf Kühn

Foto: Ralf Kühn



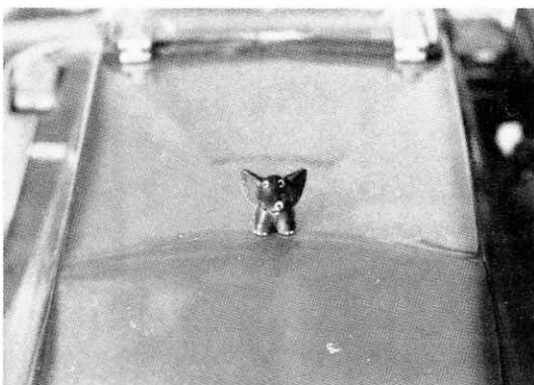


Foto: Jörg Riepenhusen

Vom 20. bis 22. Februar treffen sie sich wieder. Helft, ihnen ein schönes Beisammensein zu ermöglichen. Meldungen an

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



Robert Sexé ist tot

Wer von den Teilnehmern der Nürburgring-Elefantentreffen in den 60iger Jahren kannte ihn nicht? Wer war nicht bemüht, ihn zu sehen, mit ihm zu sprechen, ihn zu betrachten in seinem Leder, das fast so alt war wie er selbst, in seiner Ledermütze, mit seiner 125 ccm DKW, mit der er von St. Benoît in Frankreich zur Eifel gekommen war? Damals war er schon 70! Nun ist er mit 96 Jahren gestorben.

Wie konnte er erzählen! Von seinen Motorradfahrten, die ihn schon zu Lebzeiten zur Legende werden ließen: 1924 Paris - Konstantinopel, 1925 Paris - Moskau und Moskau-Charkow-Moskau, und, natürlich, von seiner großen Fahrt „Rund um die Welt“ im Jahre 1926. In nur 5 1/3 Monaten fuhren er und Henry Andrieux auf 350 ccm Gillet-Herstal-Maschinen 25 000 km um den Erdball. Mit Karbid-Scheinwerfern, doppeltem Benzintank, zusätzlichen Reservebehältern, zweitem montiertem Kettenrad, Luftfilter, Werkzeug, den notwendigsten Ersatzteilen beladen machten sie sich am 13. Juni 1926 in Paris auf die Reise: Lüttich,

Aachen, Köln, Berlin, Warschau, Moskau, Nishnij-Nowgorod, Omsk, Irtusk, Wladiwostok, Yokohama, San Franzisko, New York, London, Brüssel und Ankunft am 5. Dezember 1926 in Paris.

Alles, was Robert Sexé auf dieser Fahrt erlebt hat, ist in seinem Reisebericht „Rund um die Welt“ nachzulesen. Karl Reese ließ 1969 dieses Heft neu auflegen und wer es besitzt, sollte heute noch einmal darin blättern. Je moderner unsere Motorräder werden, umso erstaunter muß man zwangsläufig sein, daß diese Reise damals möglich war.

Nun ist Robert Sexés Reise in dieser Welt zu Ende, er hat sich eingereiht in die lange Liste der Unvergessenen.

Sigrid Briel



Robert Sexé

Foto: Sigrid Briel

MOTORRAD 87



**Große Publikums-Ausstellung
für alle Motorrad-Freunde
Messehalle Sindelfingen
10.-12. April 1987**



- Zubehör
- Bekleidung
- Ausrüstung
- Oldtimer-Show
- Motorrad-Reisen
- Steilwand-Weltrekord
- Motorrad-Akrobatik

**NEU! Motodrom-Action
im neuen Messepavillon**

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, Simonskaul 72
5000 Köln 60, Telefon 0221 - 7408500

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 Klönschnack-Abend statt.

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

Mittwochs

Jeden **1. Mittwoch im Monat** treffen sich Motorradfahrer zwanglos zum BVDM-Mittwochstreff in der Jugendherberge Dabringhausen-Lindscheid.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7
5063 Overath, Telefon 02206 - 81063

1. 2. 1987 – 31. 1. 1988

2. Internationaler Jahrestouristikwettbewerb des LV NRW „Motorradbauer gibt's überall“ Suchfahrt für Jedermann.

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

13. – 15. 2. 1987

2. Wintertreffen des MC Geist-Wadersloh.

Info: W. Happe, Von-Wendt-Straße 17
4724 Wadersloh 3, Telefon 02520 - 1425

14. – 15. 2. 1987

2. Oberbergischer Motorradmarkt in der Aggerhalle in Gummersbach-Dieringhausen, mit BVDM-Beteiligung.

14. – 15. 2. 1987

Motorradausstellung des MC Karken in der Stadthalle in 5138 Heinsberg.

20. – 22. 2. 1987

Elefantentreffen.

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

25. 2. – 1. 3. 1987

Motorräder '87, Motorradmesse in Dortmund.

Info: DER SYBURGER, Hertingerstraße 60
4750 Unna, Telefon 02303 - 86281-85

27. 2. 1987

Jahreshauptversammlung des MC Lüneburger Heide. Beginn 20.00 Uhr in der „Waldklause“ in Garlstorf.

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

20. 3. 1987

Jahreshauptversammlung des MC Mammut 20.00 Uhr im Clublokal.

Info: Berd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7
5063 Overath, Telefon 02206 - 81063

21. 3. 1987

BVDM-Winterfest in der Gaststätte „Gilde-Klause“ in Wietze.

Info: Zweiradfreunde Wietze e.V.
Matthias Nötel, Im Langen Felde 16
3109 Wietze, Telefon 05146 - 2526

10. – 12. 4. 1987

MOTORRAD '87, Motorradmesse in Sindelfingen.

Info: Sindelfinger Messehalle GmbH,
Mahdentalerstraße 116, 7032 Sindelfingen

19. 4. 1987

Ostereiersuchfahrt der Zweiradfreunde Wietze e.V.

Info: Matthias Nötel, Im Langen Felde 16
3109 Wietze, Telefon 05146 - 2526

25. 4. 1987

Frühlingsfahrt des MC Mammut e.V., eine Motorradwanderung durch das Bergische Land.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7
5063 Overath, Telefon 02206 - 81063

26. 4. 1987

5. Touristikfahrt des MC Geist-Wadersloh.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

1. – 3. 5. 1987

10. Intern. Deutschlandfahrt des BVDM.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

1. – 3. 5. 1987

Langstreckenrennen auf dem Nürburgring mit Motorradtreffen, BVDM-Beteiligung.

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

9. 5. 1987

Tag des Motorradfahrers.

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

14. – 16. 5. 1987

Aktionstage der Stadt Ahlen (Westfalen), Information rund um das Thema Verkehrssicherheit.

Info: Herr Nitsche, Stadtverwaltung Ahlen
Telefon 02382 - 59451

16. 5. 1987

1. Sauerlandfahrt des MC Sauerland.

Info: Bernd Keggenhoff, Stemelerstraße 74
5786 Sundern-Stemel, Tel. 029033 - 6526

24. 5. 1987

6. Bildersuchfahrt „Rund um Schwerte“ des MC Ruhrtal e.V.

Info: Manfred Paehr, Mittelstraße 18
4750 Unna-Massen

30. 5. 1987

Kasseler Jumbofahrt.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

24. – 31. 5. 1987

Clubfahrt des MC Mammut Bergisch-Gladbach.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7
5063 Overath, Telefon 02206 - 81063

18. – 21. 6. 1987

14. Enzian-Rallye des MC Sauerland.

Info: Bernd Keggenhoff, Stemelerstraße 74
5786 Sundern-Stemel, Telefon 02933 - 6526

28. 6. 1987

5. Bergische Bildersuchfahrt.

Info: Frank Jokisch, Quettinger Straße 239
5090 Leverkusen, Telefon 02171 - 82244

3. – 5. 7. 1987

4. Grillfest der Zweiradfreunde Wietze e.V.

Info: Matthias Nötel, Im Langen Felde 16
3109 Wietze, Telefon 05146 - 2526

11. 7. 1987

1. BVDM-Westfalen-Fahrt.

Info: Edgar Müller, Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

18. – 19. 7. 1987

3. Int. Motorradwallfahrt in Kevelaer.

Info: Heinz-Peter Angenendt, Grenzstraße 2
4182 Uedem 2, Telefon 02825 - 8640

31. 7. – 2. 8. 1987 (voraussichtlich)

Großes Motorradtreffen auf der Nordschleife des Nürburgringes mit Open-Air-Musik.

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

22. 8. 1987

Hexenrallye der Elefantentreiber Lemgo.

Info: Manfred Burda, Wittbrede 42, 4937 Lage
Telefon 05232 - 4804

28. – 30. 8. 1987 (voraussichtlich)

Großes Motorradtreffen auf dem Regattagelände in München.

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

31. 8. 1987

Einsendeschluß für das Preisausschreiben „Die motorrad(un)freundliche Stadt“ des BVDM.

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

5. 9. 1987

Lippe-Wacholder-Rallye.

Info: MFO, Hudeweg 13, 4811 Oerlinghausen
Telefon 05202 - 6947

26. 9. 1987 (voraussichtlich)

Jahreshauptversammlung des BVDM mit Neuwahl des Bundesvorstandes. Bitte den Termin vormerken. Der Ort wird noch in der BALLHUPE bekanntgeben.

Drei-Tage-Fahrt nach Paris zum Start der Rallye Paris-Dakar 1988 mit dem Bus, verbunden mit einer Sylvesterfeier.

Info: Landesverband Rhein-Ruhr, S. Briel
Eintrachtstraße 106, 4330 Mülheim

KLEIN- ANZEIGEN



Suche: Motor **Suzuki GSX 1100**

Verkaufe komplette Auspuffanlage Suzuki GSX 1100 und unlackierten Yamaha RD-Tank, Baujahr 1976.

Info: Klaus Honecker, Baumweg 1, 6000 Frankfurt/M. 1, Telefon 069 - 13 67 21 52 oder 43 36 42

Verkaufe: Gläser SLP-Touring für BMW-Boxer-Modelle, Preis VS.

Info: Volker Grimm, Hebbelstraße 54
3500 Kassel, Telefon 05 61 - 8 70 99 12

Verkaufe: BMW K 100 RS mit EML-S-Boot, ca. 15 000 km, Baujahr 1986, Preis VS.

Info: Wolfgang Wittel, Ofterdingen
Telefon 0 74 73 - 45 56

Verkaufe: 1 neuen Motocross-Reifen, Pirelli 3.50-19; 1 Benzintank von DKW RT 175; 1 komplette Felge mit Nabe von BMW R 25/2; 1 Felge ohne Nabe von BMW R 25/2; 1 komplette Felge von DKW Zschopau; 1 Sitzbank in sehr gutem Zustand.

Info: Udo Ziegler, Gerolsteiner Straße 109
5000 Köln 41, Telefon 02 21 - 44 53 05

Verkaufe: Yamaha SR 500, 27 PS, Bauj. 1984, 17 500 km, Konis, Becker-Gepäckträger, VB 3 200,— DM.

Info: Paul Schwane, Beckerskamp 17
4300 Essen 14, Telefon 02 01 - 51 33 92

Verkaufe: Guzzi-Gespann mit EML-Mini-SW, Baujahr '80, 1000 cm³, abschließbarer Kofferraumdeckel, Trittbretter, Monosattel, Californienker, Windschild;

außerdem: Motor V 1000 reparaturbedürftig, Getriebe, Rahmen, Gabel, Schwinge mit HR-Getriebe, Aluräder, SP-Tank, Sportlenker, Schwungscheibe, Sportventilsatz, Lafrancoanlage, Kleinteile, VB 6 000,— DM.

Info: Lothar Knie, Äußere Uferstraße 1
8900 Augsburg
Telefon 08 21 - 42 22 84 (Anrufbeantworter)

Verkaufe: Honda CM 200, EZ. Januar 1985, Windschild, Farbe: rot-schwarz, VB 1 700,— DM.

Info: Utsch, Telefon 0 23 09 - 36 69

Suche: Rennmaschinen bis Baujahr 1969.

Burkhard Gudd, Einsteinstraße 12
4760 Werl, Telefon 0 29 22 - 814 44

Verkaufe: Guzzi V 1000 C 5 und Squire, 15", 18" neu bereift, 50 000 km, Baujahr 1984, Preis VS.

Info: Norbert Varnskühler, Bevergerner Str. 27
4441 Riesenbeck, Tel. 0 54 54 - 5 04 oder 73 45

Verkaufe: Gespann-Eigenb. „Karrasch-Mammut“, Honda GL 1000, EML-T-Boot, 45 000 km, TÜV 88, 15er Räder, Verkleidung, Extras, VB 11 500,— DM.

BMW K 100, Bauj. '83, 42 000 km, TÜV 10/87, Tourenmaschine, Extras, VB 8 200,— DM.

BMW R 80 ST, Bauj. '83, 42 000 km, TÜV 87, Extras, VB 6 200,— DM.

Diverse Teile von Honda GL 1000 günstig abzugeben.

Info: Karin und Bernd Karrasch, Voßwinkeler Str. 7, 5063 Overath, Telefon 0 22 06 - 810 63

Verkaufe: GL 500/650 in Teilen: Verkleidung, Motor 85 000 km, Räder, Rahmenteile, Tank usw.

Info: Jörg Reichelt, Telefon 0 40 - 631 55 79

Verkaufe: Honda CBX 550 F, Baujahr 1986, 7 000 km, Schuhgepäckträger, Beule im Tank, Farbe: rot-weiß-schwarz, VB 4 500,— DM.

Info: Inge Such, Haspeler Ring 55
Warstein, Telefon 0 29 02 - 25 67

Verkaufe: Yamaha RD 80 LC, Baujahr '84, 7 900 km, unfallfrei, Preis VS, aber günstig, leicht auf 10 PS umzurüsten.

Info: Jörg Brüggemann, Wörmannweg 3
4400 Münster, Telefon 02 51 - 61 76 79

Verkaufe: Ducati 900 HR, EZ 4/86, 2 400 km, Kick- und E-Starter, für ca. 5 000,— DM Extras, VB 13 600,— DM.

Info: Telefon 0 22 62 - 90 50

**SCHON
GEHÖRT**



Probleme mit dem Traummotorrad

2. Teil

Da wir ausgerechnet im Herbst mit der Umfrage begannen, war es uns leider nur möglich, eine relativ kleine Gruppe von Motorradfahrerinnen und Fahrern zu befragen. Trotzdem müßten die Zahlen Euch aufhorchen lassen.

Aufgrund unserer Umfrage haben wir festgestellt, daß 56% aller Befragten eigentlich zu klein oder zu leicht für die angebotenen Motorräder sind, so daß sich ihre Auswahl beschränkt auf Chopper oder Motorräder bis 350 cm³. 41% mußten die Sitzbank ändern, um wenigstens einigermaßen fahren zu können. Trotzdem haben 23% Probleme beim Rangieren, Wenden oder Anhalten.

Das geht teilweise so weit, daß die Fahrerinnen und Fahrer absteigen müssen, weil sie ihr Motorrad nicht schieben können, wenn sie draufsitzen. 11,3% müssen an den Ampeln halb vom Motorrad herunterrutschen, um nicht umzukippen. Solche Manöver mit hohen, schweren Motorrädern an steilen oder unebenen Straßen rufen Unsicherheit beim Betroffenen hervor; unter Umständen können sogar andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.

Fast 15% haben die Dämpfung und Federung ändern müssen. Zu leichte Fahrer füllten weniger oder dünneres Gabelöl ein, ließen die Federn abschleifen, während schwerere Fahrer mehr oder dickeres Gabelöl benutzten und auf Sportdämpfer zurückgriffen. Außerdem wurde von einzelnen bemängelt, daß die Seriendämpfung kein Ausnutzen des zulässigen Gesamtgewichtes erlauben. 8,3% führen starke Lastwechselreaktionen und Pendeln bei höheren Geschwindigkeiten auf die nicht angepaßte Dämpfung oder ihr zu geringes Gewicht zurück. 30% gaben an, daß die Federung überhaupt nicht auf sie abgestimmt ist,

17,34% empfinden die Dämpfung nur hinten als passend. 46,5% waren mit ihrer Federung zufrieden.

83% empfinden ihre Sitzposition als angenehm, 16% nicht. Bei den Beifahrerinnen oder Beifahrern halten sich die Meinungen über die Bequemlichkeit oder Unbequemlichkeit der Sitzposition die Waage. Von den zu großen Motorradfahrern wurde vor allem die sehr unbequeme, verkrampfte Beinhaltung angesprochen.

88,8% können Brems-, Kupplungs- oder Schalthebel bequem erreichen, wobei jedoch 11,6% zur Selbsthilfe griffen und die verschiedenen Hebel erst in passende Positionen bogen. 8% konnten trotzdem die Hebel nicht bequem erreichen.

Erfreulicher Weise können 71,5% der Motorradfahrer ihre Maschine bequem auf den Hauptständer stellen. Fast 20% gaben an, ihr Motorrad bequem nur auf den Seitenständer stellen zu können. 8% können ihre Maschine überhaupt nicht bequem abstellen. Das liegt jedoch nicht immer am Gewicht des Motorrades oder der Kraft des Fahrers, sondern vor allem an der Art des Hauptständers, der dann auch von einigen geändert wurde. Es gibt tatsächlich Motorräder wie die MV 800 SS America, bei der selbst ich kaum Kraft anwenden brauche, um sie aufzubocken, obwohl die Maschine 230 kg wiegt.

41,2% aller Befragten müssen auf ihr Traummotorrad verzichten, weil es schlechthin zu hoch für sie ist. BMW führt die Liste der zu hohen Motorräder mit 26,7% an. Mit 13% folgt Yamaha, Platz drei belegt Honda mit 11,6%, Platz vier hat Moto Guzzi inne, Platz fünf wird von Harley Davidson belegt (bei dieser Marke wurden jedoch die Anschaffungskosten angesprochen), Suzuki belegt Platz sechs mit 8,2% und das Schlußlicht ist Kawasaki mit 7,75%. Motorräder wie Umbauten, MV, Ducati, Benelli, Cagiva, Morini etc. haben es zusammen auf 13,36% gebracht.

9,48% aller Befragten waren zu groß für ihre Traummotorräder. Der größte von ihnen war immerhin 2,11 m, d.h. der Unterschied zwischen dem größten und der kleinsten Befragten betrug immerhin 61 cm.

Die 25,8%, die ihr Traummotorrad zu teuer fanden, setzten sich vor allem aus den Harley-Davidson-Fans und den Anhängern „exotischer“ Motorräder zusammen.

Seit Einführung der Helmpflicht müssen ja alle Motorradfahrer einen Helm tragen. 90% haben auch tatsächlich einen passenden Helm gefunden. Es wurde jedoch immer wieder bemängelt, daß die wenigsten Händler Probefahrten mit Helmen ermöglichen, obwohl sich eigentlich erst bei der Fahrt zeigt, ob der Helm wirklich paßt. Bei der Helmgröße 52 besteht kaum Auswahl. Soweit wir wissen, gibt es nur drei Hersteller, die Helme in dieser Größe auf den Markt bringen. Gerade diese Größen sind aber nicht bei allen Händlern vorhanden, und manch einer bestellt diese Größe nicht einmal. Ein Motorradfahrer klagte auch darüber, daß er keinen Integralhelm finden würde, der auch über Kopf und Kinn geht.

Bei den Lederkombis konnte mehr als die Hälfte eine Kombi von der Stange kaufen - 35% müssen auf Maßanfertigungen zurückgreifen. Passende Handschuhe haben 79,3%, 17% müssen auf diesen Luxus verzichten. Mal sind die Handschuhe für lange, mal für dicke Finger gedacht. Wer kurze oder dünne Finger hat, wird lange oder gar umsonst nach passenden Handschuhen suchen.

Vor allem die Frauen bemängelten, daß es bei kleinen Größen keine Auswahl gibt. Winter-taugliche Kleidung oder Regenkombis in Größe 32 zu bekommen, ist ein Ding der Unmöglichkeit. Ein Verkäufer sagte sogar zu einer Kundin, Frauen würden im Winter nicht fahren, weil er keine passende Thermokleidung hatte.

Passende Motorradstiefel konnten 20,2% nicht finden. Auch hier haben Frauen die meisten Probleme, da die Stiefel eigentlich für Männer zugeschnitten sind. Verstellbare Stiefelschäfte könnten dieses Problem lösen. Doch auch die zu großen Fahrer konnten sich teilweise nur mit Sonderanfertigungen behelfen. Einer hatte jedoch jede Hoffnung verloren und fährt nun mit Turnschuhen und zu kurzer Kombi.

Unter den Wünschen waren daher Handschuhe, Stiefel, Lederkleidung in allen Über- und

Untergrößen, Protektoren in den Kombis, auffällige Kleidung (z.B. reflektierende Streifen).

Die Qualität und Verarbeitung von Kleidung und Motorrädern sollte besser werden. Höherwertiges Bordwerkzeug stand ebenso auf der Wunschliste wie praxisgerechteres Zubehör, Motorräder und funktionellere Kleidung. Der Sitzkomfort sollte für den Fahrer und den Beifahrer gesteigert werden. Der Abstand von Sitz und Lenker sollte besser auf den Fahrer abstimmbare sein. Immerhin wechselten insgesamt 17% den Lenker, bauten Lenkungs- oder Vibrationsdämpfer ein.

Von den Motorradherstellern wurde außerdem längere Modelltreue gewünscht. Dadurch könnten die Ersatzteile sowohl schneller lieferbar als auch preiswerter sein.

Chopperfreunde vermissen zudem ein breiteres Angebot ausgefallenen Zubehörs für ihre Maschinen. Die Fahrer von Kleinstmotorrädern haben auch Probleme, wenn sie ihre Maschinen mit Koffern ausrüsten wollen. Bei den Koffern wurde auch kritisiert, daß die meisten nicht regendicht sind. Dieser Punkt war auch von den Besitzern von Regenkombis angesprochen worden. Viele sind nicht lange dicht, halten nicht lange. Die Haltbarkeit aller Handschuhe wurde ebenfalls kritisiert.

2,6% änderten ihre Maschine, bis alles paßte. 6% sparten durch den Einbau anderer Felgen Gewichte ein, ließen andere Reifen montieren. Von 2,6% wurden zusätzlich Gepäckträger, Koffer, Sturzbügel oder Seitenwagen angebracht. Andere Tanks wurden von 3% benötigt. Fast 5% waren nicht mit der Elektrik zufrieden und änderten diese auch. Mit der Motorleistung waren fast 11% der Eigentümer nicht zufrieden.

Von fast 32% wurde eine individuelle Einstellmöglichkeit auf Fahrergröße oder -gewicht ohne Mehrpreis gewünscht. Nicht immer reicht es aus, die Sitzbank zu ändern oder einfach andere Dämpfungseinheiten anzubringen. Vor allem kann der TÜV solche Maßnahmen zunichte machen, obwohl das Motorrad anschließend für den Fahrer besser geeignet ist. Hier sollten die Hersteller mehr Bereitschaft zur Koordination, sprich zu besserer Zusammenarbeit mit den Fahrern, zeigen.

Die Bedienung in den einzelnen Motorradläden und Werkstätten sollte freundlicher werden. Von einigen Motorradfahrern wurden auch die Kenntnisse der Mechaniker massiv angezweifelt. Hier könnten die Hersteller auf ihre Vertragshändler einwirken.

Zum Schluß darf auch nicht vergessen werden, daß für die meisten kleinen Motorradfahrer das Problem schon am Anfang beginnt. Zwar wurde es auf dem Fragebogen nur von wenigen extra erwähnt, doch auch die Suche nach einer Fahrschule mit niedrigem Schulmotorrad ist schwierig. Dicht gesät sind diese niedrigen Fahrschulmotorräder nicht. Es wird wohl niemand sagen können, wieviel motorradbegeisterte Menschen schon hier die Flinte ins Korn werfen müssen.

Fragebögen und genaue Ergebnislisten gibt es bei der BVDM-Geschäftsstelle, Anschrift siehe dritte Umschlagseite.

Anke Mündörfer

ZUR DISKUSSION

Mikroprozessorgesteuerte Reglementierung der Motorradfahrer?

Das Umweltbundesamt in Berlin vergab an die TH in Aachen einen Forschungsauftrag, der mal wieder angeblich die Unmündigkeit der Motorradfahrer dokumentieren soll.

Man entwickelt ein Gerät, das „Lärmbegrenzer“ genannt wird und folgendermaßen funktionieren soll:

In den Vergaser des Motorrads wird ein mikroprozessorgesteuerter Drehzahlbegrenzer eingebaut. An der Einfahrt zu lärmschutzbedürftigen Gebieten steht eine Ampel, die für Motorradfahrer auf Rot geschaltet ist. Diese Ampel stellt durch einen Infrarotsender den Drehzahlbegrenzer ein und schaltet auf Grün, mit niedrigen Drehzahlen, gleich weniger Lärm und Abgasen, soll der Motorradfahrer nun das geschützte Gebiet bis zur nächsten Ampel durchfahren. Hier stellt der Sender den

Begrenzer wieder ab und gibt die Fahrt frei. Die Kosten sollen denen eines Autoradios entsprechen.

Das war's ja dann wohl!

Wie stellen sich die Herren des Bundesamtes in ihrer unermeßlichen Weisheit die Durchführung vor? Auf freiwilliger Basis? Oder ist eine politische Umsetzung, sprich Gesetz, geplant?

Warum geht es wieder gegen die Motorradfahrer? Was ist mit der elementaren Gleichheit vorm Gesetz? Sollte das nicht bedacht werden, bevor unsere Steuergelder für Forschungsaufträge ausgegeben werden, die Ergebnisse bringen sollen, die sich gegen Einzelne von unbescholtenen Bürgern wenden und deswegen gar nicht durchführbar sind?

Sigrid Briel

Helferpauschale

In der letzten BALLHUPE wart Ihr zur Diskussion um die Helferpauschale aufgerufen. Aus der Flut der beiden Briefe drucken wir den von Sigrid Schmidt aus Stuttgart ab. Nicht weil er die Meinung der Redaktion wiedergibt, sondern weil er ein interessantes Argument enthält.

Hallo!

Ich möchte mich auch einmal zum Thema Helferpauschale, das in der BALLHUPE 4/86 angesprochen wurde, äußern.

Ich sehe den Sinn einer Helferpauschale darin, daß sie als Anerkennung für die Mitglieder gedacht ist, die zu einem guten Gelingen der Motorradtreffen beitragen. Daß Henning und / oder Karl-Heinz die Helferpauschale mit Lohn vergleichen, zeigt eigentlich, daß sie den Sinn des Ganzen anscheinend nicht verstanden haben.

Ich war im letzten Jahr als Helfer zum ersten Mal beim Conti-Treffen am Hockenheimring. Damals war ich noch Azubi (Auszubildende). Als Auszubildende war ich im Sommer immer finanziell pleite. Ich war dann froh, daß es für's Helfen eine kleine Anerkennung gab, die zumindest meine Benzinkosten deckte. Ich will damit sagen, daß z.B. Studenten und Azubis,

DIE LÄNDERECKE

– Notizen aus der Provinz –

IG Gespannfahrer

Liebe Mitglieder der IG Gespannfahrer.

Wir müssen nicht nur einen neuen Vorstand finden, wir müssen uns auch über die zukünftigen Schwerpunkte der gemeinsamen Arbeit und über die Ziele dieser Interessengemeinschaft einig werden.

Deshalb hoffe ich, daß viele Leute mit vielen guten Ideen zu unserer Hauptversammlung am 23. Mai nach Schlitz kommen.

Eine der Aufgaben könnte (müßte) es sein, die jungen Leute vor falschen Kaufentscheidungen zu bewahren.

Das Interesse am Gespann steigt stetig an. Das zeigt die Nachfrage nach der „Anleitung“, dem „Leitfaden“ und nach „Gespannkursen für Anfänger“.

Viele junge Leute möchten gerne ein Gespann haben und glauben, sie könnten es für wenig Geld bekommen. Der Versuch, billig zu einem Gespann zu kommen, endet zwangsläufig mit viel Arbeit oder hohem Geldverlust.

Hier sehe ich eine Aufgabe der IGG, die Neulinge aus persönlicher Überzeugung und Erfahrung zu beraten - es lohnt sich, denn es sind durchweg sehr nette junge Leute.

Natürlich muß jeder zum Schluß selbst entscheiden - er sollte aber die Möglichkeit haben - und nutzen - sich über alle Vor- und Nachteile informieren zu können. Dafür ist man ja schließlich (auch) im BVDM.

Edmund Peikert

Bitte beachten!

Terminänderung beim LV Rhein-Ruhr

Der Clubabend im Mai findet nicht wie gewohnt am ersten Freitag, sondern am zweiten statt. Also am 8. Mai 1987, einen Tag vor dem „Tag des Motorradfahrers“.

Der Vorstand

25 Jahre dabei

und kein bißchen leise

Seit nunmehr 25 Jahren ist **Hans Köhler** im BVDM. Drei Jahre später gründete er mit Freunden den damaligen Landesverband Franken, aus dem mittlerweile die Motorradfreunde Franken geworden sind. Lange Zeit war er der erste Vorsitzende des Vereins und bis in die heutigen Tage unterstützt er die Vereinsarbeit vorbildlich.

Hans, dafür danken Dir die Motorradfreunde Franken.

Dem schließen wir uns gerne an.

Die Redaktion

Neue Urkunde

Es gibt eine neue Urkunde, Preis 1,50 DM, ab 10 Stück 1,- DM/Stück. Urkunden können auch mit Zusatztext geliefert werden. Der Preis richtet sich dann nach dem Umfang des Zusatztextes und der Stückzahl. (Bitte anfragen).

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

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



URKUNDE



BVDM -

JAHRES-TOURIST-WETTBEWERB

1986

Wer findet B, V, D, oder gar M?

SPORT



10. BVDM-Tourenfahrer-Deutschland-Fahrt

1. bis 3. Mai 1987

Die „BVDM-Tourenfahrer-Deutschlandfahrt“ ist eine tourensportliche Veranstaltung, bei der die touristische Komponente überwiegt. Die Teilnehmer können ihre Route im Rahmen der vorgegebenen Kontrollpunkte selbst ausarbeiten.

Die Kontrollpunkte verteilen sich auf eine Region von etwa 4000 km². Die Region wechselt jährlich und wird danach ausgesucht, daß sie landschaftlich besonders reizvoll ist, und daß das Fahren auf der Autobahn keine oder nur geringe Vorteile bringt. Es werden so viele Kontrollstellen eingerichtet, daß niemand alle Kontrollstellen innerhalb der Veranstaltungszeit anfahren kann.

Um die besetzten Kontrollstellen herum liegen bis zu drei unbesetzte Nebenkontrollen, die mit Hilfe der Generalkarte 1:200 000 zu finden sind und mit dem Motorrad erreicht werden können. Auch die Nebenkontrollen sind touristisch interessante Punkte wie Burgen, Höhlen, Mühlen, historische und prähistorische Ruinen usw. Damit sichergestellt ist, daß niemand diese Nebenkontrollen vor dem Start aufsucht, müssen die Teilnehmer zunächst die besetzte Kontrollstelle anfahren. Dort werden ihnen die Aufgaben für die zugeordneten Nebenkontrollen ausgehändigt.

Die Aufgaben bestehen aus drei Fragen, die nur beantworten kann, wer die Nebenkontrolle auch anfährt. Die Teilnehmer brauchen nicht mehr zur besetzten Kontrollstelle zurück zu fahren. Die Punktezahle der besetzten Kontrollstellen und der Nebenkontrollen richtet sich nach dem touristischen Schwierigkeitsgrad.

Die 10. BVDM-Tourenfahrer-Deutschlandfahrt findet vom 1. bis 3. Mai 1987 statt. Die Kontrollorte liegen in der Region Teutoburger Wald,

Weserbergland, Hochsauerland, Siegerland, Westerwald und Taunus. Die Kontrollstellen sind am Freitag (1. Mai) von 8.00 bis 22.00 Uhr und am Samstag, (2. Mai) von 8.00 bis 14.30 Uhr besetzt. Siegerehrung ist am Samstag, (2. Mai) um ca. 19.00 Uhr am Zielort. Der Zielort ist ein touristisch besonders interessanter Ort, die Stadt Fritzlar.

Der Zielort kann zugleich der Startort und der Ort der obligatorischen Nachtpause sein, das hat den Vorteil, daß ohne Gepäck gefahren werden kann. Am Zielort gibt es einen Campingplatz; ein Verzeichnis der Gasthöfe und Hotels wird mit den Fahrtunterlagen zugeschiedt.

Das Nenngeld beträgt 30,— DM/für BVDM-Mitglieder 25,— DM, für die Mannschaftswertung 40,— DM, (eine Mannschaft besteht aus mindestens vier Fahrern). Beifahrerwertung 15,— DM/für BVDM-Mitglieder 10,— DM.

Um eine Gesamtwertung zu ermöglichen, werden die Leistungsklassen der Motorräder mit folgendem Wertungsfaktor belegt: Bis 13 kw (17 PS) = 1,20; bis 20 kw (27 PS) = 1,10; bis 37 kw (50 PS) = 1,05; über 37 kw (50 PS) = 1,03. Gespanne bis 20 kw (27 PS) = 1,15; über 20 kw (27 PS) = 1,07.

Alle am Ziel angekommenen Fahrerinnen und Fahrer erhalten ein Erinnerungsgeschenk, Sach- und Ehrenpreise werden an die Teilnehmer vergeben, die mit ihrer Punktezahle im ersten Drittel der Wertung liegen.

Die endgültige Ausschreibung und das Nenngungsformular gibt es ab 1. März 1987 bei Fahrtleiter Edgar Müller, BVDM-Sportwart, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15.

Nennungsschluß ist der 11. April 1987. Die Fahrtunterlagen werden allen Teilnehmern, die das Nenngeld bis zum 11. April eingezahle haben (Scheck oder Überweisung) 14 Tage vor der Veranstaltung zugesandt. Wer „ohne Wertung“ mitfahren möchte, zahle für die Fahrtunterlagen 5,— DM.

Konto: E. Müller „Deutschlandfahrt“ bei Stadsparkasse Lippstadt (BLZ 416 500 01) Konto-Nr. 11 507 639.

REISEN



5 Tage Südtirol

Motorradtour der MFR-Franken 1986

Nachdem wir im Juli 1985 erstmals in unserer nicht mehr so ganz jungen Vereinsgeschichte eine Vier-Tagesfahrt nach Saalbach in Österreich, bei sehr schönem Wetter und guter Stimmung, unternommen hatten (nebenbei sei erwähnt, daß wir dort im Landhaus Jauern, einer Motorradpension, ein ausgezeichnetes Quartier vorfanden), ist für 1986 der Gedanke gereift nach Südtirol (Dolomiten) zu fahren.

Als Aufenthaltsort habe ich St. Vigil vorgeschlagen, weil von dort aus sehr schöne Motorradtouren möglich sind.

Für die Anreise teilten wir uns in drei Gruppen auf, wobei als Treffpunkt der Grenzübergang bei Reit im Winkl vereinbart wurde. Günther, Bernd und ich mit Freundin, sowie Helmut mit Frau und Lothar, bzw. Sigi, Heiner und Hoiger jeweils mit Frau, und Edgar bildeten die Fahrgemeinschaft.

Gemeinsam setzten wir die Fahrt über den Paß Thurn zur Felbertauernstraße fort, wobei das immer dichter werdende Grau am Himmel nichts Gutes verhieß. Nach Durchfahren des Tunnels zeigte sich auf der Alpensüdseite das Wetter wieder von seiner besten Seite und wir konnten die Fahrt wie geplant bei bester Stimmung über den Staller Sattel fortsetzen. Nach kurzer Rast am Furkel-Sattel erreichten wir am Spätnachmittag St. Vigil. Anschließend entstand leichte Hektik bei der Quartierverteilung, die sich jedoch beim gemeinsamen Abendessen und einer Runde „Williams“ schnell legte.

Am nächsten Tag sah unser Programm wie folgt aus:

Rundfahrt über Passo Campolongo- Pordoi Joch, wobei wir zufälligerweise eine Oldtimer-Rallye beobachten konnten (leider kein Mikrofon und Aufnahmegerät dabei gehabt) - Karer Paß mit Abstecher zum Nigler Paß (Aussicht zum Rosengarten) - Birchabruck - ausgezeichnetes Forellenessen im Gasthof Stern - Gummer - Blumau - Villnöß Tal - Würzjoch - St. Vigil. Ein abgebrochener Kupplungshebel bei einem unterwegs umgefallenen Motorrad, und die erfolgreiche Reparatur mittels eingeklemmten Rundholzes sorgte noch am Abend für Erheiterung.



Soviel Sommer, Sonne,
Stimmung - super!

Foto: Günther Wölfel

Der dritte Tag begann mit einer kleinen Enttäuschung, da die geplante Überquerung des Plätzwiesen-Sattels (Schotterstraße) durch eine neuerdings aufgestellte Schranke verwehrt wurde. Wir beschlossen umzukehren und fuhren durch's Höhlensteintal zur Drei Zinnen-Aussichtsstraße. Nach einer kleinen Wanderung mit schönem Blick auf die Drei Zinnen fuhren wir zurück über Misurina See - Cortina - Falzarego bzw. Ciao Pass - Valparole Pass nach St. Vigil. Am Abend hatten wir dann noch genug Zeit, uns in einem der örtlichen Gasthäuser bei einem kleinen Geburtstagsumtrunk über den vergangenen Tag zu unterhalten.

Am vierten Tag gönnten wir unseren Motorrädern eine Ruhepause und unternahmen eine kleine Wanderung auf den Piz di Plaies. Danach schmeckte der Rotwein in einem gemütlichen Dorfgasthof besonders gut.

Am nächsten Tag mußte der größte Teil der Gruppe die Heimreise antreten, während einige ihren Resturlaub noch vor sich hatten.

Aufgrund der guten Erfahrungen, die wir in den letzten beiden Jahren sammelten, haben wir beschlossen, auch 1987 eine ähnliche Tour durchzuführen.

Dieter und Günther Wölfel

„Um die Nürburg einmal anders“ Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt

So nannte Dieter Bail seine Orientierungsfahrt, die er zehnmal in der Nähe des Nürburg-rings im Ahrtal gestartet hat.

Die Fahrt war mittlerweile ein Begriff geworden: Schlamm und Matsch! Von der Orientierungsaufgabe war sie auch nicht einfach. Bis an die 40 Starter hatte Dieter. Wenn auch manch Einer ein Jahr vorher geschimpft hat: „Nie wieder! Bahndamm rauf, über Schienen, über die Eisenbahnbrücke und auf der anderen Seite des Flusses wieder runter, bin doch nicht verrückt!“

Aber sie kamen wieder.

Oft haben wir gelacht über Dieters Organisationstalent. Während der Erste schon gestartet war, fuhr Dieter oft erst los und hing schnell

die OK-Schilder auf. Oder die Kartenkopien waren noch nicht fertig. Der Asbach (Bernd Keggenhoff) zog die Fahrerbesprechung in die Länge, da kam Dieter von hinten und schob ihm klammheimlich die Kartenkopien zu.

Aber es hat immer noch irgendwie geklappt und es war immer eine schöne Fahrt. Abends saßen wir gemütlich bis spät in die Nacht bei Marianne in Insul zusammen und wie Hermännchen sagte: „Jetzt kommt das Hauptprogramm“!

Deswegen waren wir uns einig, nachdem Dieter am 1. Mai auf so tragische Weise von uns gegangen ist, seine Fahrt darf nicht sterben.

Wir nannten sie „Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt“ im Untertitel.

Am 25. Oktober 1986 war es dann soweit! Wir hatten uns mit Marianne auf das Wochenende abgestimmt.

Asbach und Konrad Bierhoff arbeiteten die Strecke aus, ganz in Dieters Sinn. Zwar keine Bahndämme oder Wasserdurchfahrten, aber jede Menge Feldwege und Orientierung. Es war eine schöne Strecke, die die Beiden ausgearbeitet hatten, der Dieter hätte seinen Spaß daran gehabt. Der Wettergott meinte es bis kurz vor Schluß gut. Es waren 17 Starter, aber es hatte wahrscheinlich manch einer nicht damit gerechnet, daß die Fahrt trotzdem stattfindet.

Es standen fünf besetzte Kontrollen auf ca. 70 km langen Strecke, davon zwei geheime Zweitkontrollen und jede Menge OK's und Fehlkontrollen. Wobei die letzte besetzte Durchfahrtkontrolle 400 m vor dem Ziel nur von vier Teilnehmern gefunden wurde. Die Sauerländer Favoriten Ullrich/Kaiser hatten am Hinterrad einen Platten, und das bei einem Yamaha-Gespann - „Prost-Mahlzeit“. Sie rutschten dadurch auf dem 11. Platz. Ich litt noch an meinen Unfall-Verletzungen und konnte nur zwei DK's besetzen.

Gegen 17.00 Uhr saßen alle wieder bei Marianne und fachsimpelten, hätte ich das doch so gemacht und ich wollte erst noch da entlang fahren, aber das war doch so ein schlechter Wiesenweg, da habe ich gedacht, da ging es nicht durch usw.

Aber wie sagte Dieter immer: „Wo ich mit den Wagen durchkomme, da kommt ihr doch wohl mit dem Motorrad durch!“

Hier die fünf besten Teilnehmer:

1. Alfons Jansen, Simmerath, BMW R 75/5
31,4 Punkte;
2. Peter Niessen, Simmerath, Suzuki 550
32,2 Punkte;
3. Siegfried Kather, Koblenz, Yamaha FZ 750
33,2 Punkte;
4. Zellmer/Luerweg, Gladbeck, Yamaha-
Gespann, 34,9 Punkte;
5. Wildschrei/Köster, Brieden, MZ-Gespann
35,0 Punkte.

Man sieht, daß drei Eifeler vom MC Eicherscheidt an der Spitze liegen, die auch den ersten Mannschaftspreis gewonnen haben.

Bis zum nächsten Jahr - im Oktober - genauer Termin wird noch bekanntgegeben.

Martin Brede

Dieter Bail



Binsenweisheiten

Ein Brief an Albrecht Klinge

Hallo Albrecht,

ich habe vollstes Verständnis für Deine explosive Stimmung aufgrund der verkorksten Orifahrt. Da hast du Dich in jede Menge Arbeit gestürzt und fühlst Dich wegen der geringen Teilnehmerzahl um Deinen mit Sicherheit verdienten Lohn betrogen.

Da ich 1980 voll in diese Veranstaltungsarten eingestiegen bin, und nach regelmäßigem Besuch verschiedener Veranstalter, habe ich meine erste eigene Fahrt aus der Taufe gehoben. Dabei waren meine Erwartungen ziemlich hoch geschraubt. Na, so an die 60 bis 70 Teilnehmer werden es wohl sein, dachte ich. Auch hatte mir ein interessierter Teilnehmer gesagt, er würde wohl 15 Leute mitbringen. Daß sich bei mehrfacher neuer Ausföhrung der Veranstaltung in der Regel etwa 10 bis 20 Leute einfinden, wußte ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Ein weiterer Schlag war, daß ein vorausgegangener Ballhupenartikel auch nicht die gewünschten Puppen tanzen ließ. Selbst bei mäßiger Witterung brummten scharnweise Motorradfahrer an mir vorbei. Von einer Teilnahme sahen die meisten aber ab, da sie wohl dachten, ein erster Platz sei eh nicht zu erreichen und es lohne sich nicht, dafür etwas Arbeit aufzuwenden.

Daher ist es nicht die große Masse der Motorradfahrer, die dieser Art des Sportes fröhnen, sondern es ist ein kleiner Kreis. Verschiedene Fahrer haben Anfahrtswege bis 100 km zu einer Orifahrt. Dazu die Kilometer der Ori selbst und, wenn keine Übernachtungsmöglichkeit angeboten wird, noch einmal den Weg zurück, sobald die Siegerehrung gelaufen ist. Das sind innerhalb von zehn Stunden schnell einmal 500 km. Es versteht sich von selbst, daß hierfür die Zeit und die Finanzen stimmen müssen. Außerdem ist wichtig, daß keine Terminüberschneidungen eintreten, z.B. mit ähnlichen Veranstaltungen, die zwar weiter weg sind, aber ungemein zugkräftiger.

Es empfiehlt sich daher der Besuch der Sport- und Fahrleitersitzungen. Vielleicht auch an anderen Ori-, Bildersuch- und Zielfahrten teilzunehmen, die in ausreichender Menge im

BVDM angeboten werden. So lernt man allerlei Leute kennen, die Dir mit Sicherheit bei einer zukünftigen Fahrt die „Ehre“ eines Besuches zuteil werden lassen.

Edgar Müller



**SCHON
GEHÖRT**



Dachverband der deutschen Rocker gegründet

Einmal jährlich finden sich Deutschlands Rocker und Biker zu ihrem größten Treffen zusammen, der sogenannten Präsidenten-Rally. Verbunden ist das Ereignis mit einer Sitzung der Club-Vorstände der MCs. 1986 war Mannheim der Treffpunkt; Veranstalter war der MC Gremium.

Wichtigster Tagesordnungspunkt - und von Interesse für die Leser der „BALLHUPE“ - war die Gründung eines bundesweiten Dachverbandes. Zusammengeschlossen haben sich kuttenträgende Clubmitglieder und freie Biker. Der Name des Vereins, der bald als e.V. eingetragen werden soll: „Biker Union - Dachverband der Motorrad-Rocker Deutschlands“. Konkurrenz zum BVDM ist nicht vorgesehen. Wo es möglich ist (z.B. Streckensperrungen), wird man zusammenarbeiten können; bei anderen Fragen (z.B. Helmgesezt) werden die meisten Leser dieser Zeitschrift anderer Meinung sein als die Leute der „Biker Union“. Daß es, auch vor der offiziellen Gründung, gemeinsam geht, zeigen die guten Erfahrungen anlässlich der Biker-Demonstration in Bonn gegen das Plakat der Innenminister.

Zu einer ersten Vertretersitzung Mitte November waren 140 Clubvertreter nach Mannheim gereist. Dort wurde ein sechzehnköpfiger Vorstand gewählt, darunter zwei Frauen, und die Satzung wurde verabschiedet. Einen Monat später verteilte der Vorstand die wichtigsten Aufgaben: Erster Vorsitzender wurde Michael

Heyer, seine Vertreter sind Roger Eiermann und Helmut Schneider; Kassenwart ist Michael Schmidt, Schriftführer Matthias Kracke und Pressesprecher Dr. Hans D. Baumann.

Über diesen Zusammenschluß war schon seit 1983 diskutiert worden. Zunehmende Diskriminierung verstärkte das Bewußtsein, daß etwas passieren müßte (unzutreffende Presseberichte, rechtlich fragwürdiges Verbot des Hamburger Hells Angels MC, Wahlkampfwerbung mit kettschwingenden Rockern usw.). Das Faß zum Überlaufen brachte schließlich im Sommer 1986 das Plakat der Innenminister „Sind Sie sicher vor Gewalt?“, auf dem vier als Rocker erkennbare Motorradfahrer schwerbewaffnet die deutsche Gewaltkriminalität repräsentieren sollen (an der sie nur zu ca. 0,03% beteiligt sind).

Aufgabe des Dachverbandes, der bereits mehr als 2000 Mitglieder vertritt, ist zunächst das Eintreten für die grundgesetzlich garantierten Rechte seiner Mitglieder - gegenüber der Presse und anderen Medien sowie gegenüber Behörden und Institutionen. Langfristig wird erwartet, daß über das bessere gegenseitige Kennenlernen innerhalb der „Biker Union“ auch die oft übermäßig harten Auseinandersetzungen zwischen Clubs auf friedlichere Weise gelöst werden können.

Die Kontaktadresse des Dachverbandes ist Seckenheimer Landstraße 170 in 6800 Mannheim 25.

Hans D. Baumann



Die unheimliche Begegnung mit dem dritten Rad

Gespannfahrerlehrgang in Dabringhausen

Am Freitag, dem 17. Oktober 1986 fuhr ich bei schönem Wetter von Düsseldorf in das Bergische Land. Auf dem Tank hatte ich eine Kartenkopie mit der Wegbeschreibung zur Jugendherberge Dabringhausen-Lindscheid. Diese zu finden war bei einbrechender Dunkelheit kein großes Problem.

Dabei kam ich mir jedoch fast vor wie auf einer Ori, da ich wegen einer Streckensperrung für

Motorradfahrer einiges Hin und Her und einen größeren Umweg in Kauf nehmen mußte.

Nach der Begrüßung und dem Abendessen gab es einen Diavortrag über eine Gespannreise durch Marokko und Algerien. Martin Brede gelang es in hervorragender Weise, die Möglichkeiten eines solchen Gefährtes darzustellen.

Am Samstagmorgen ging es an den theoretischen Teil des Gespannfahrens. Heinz Wieland und Edmund Peikert schafften es, diesen so interessant zu gestalten, daß der Herbergs-vater mehrmals zum Essen rufen mußte.

Danach war es dann soweit. Auf einem Parkplatz standen eine Reihe Eimer und mehrere Gespanne, sogar die Hersteller Carell und Walter hatten einige bereitgestellt. Nach dem Aufruf „Freiwillige vor!“ ertönte viel Stille, aber es fand sich dann doch jemand, der den Anfang machen wollte.

Zuerst ging es um die gespanntypischen Fahrwerksreaktionen. Es wurde eine Reihe von Übungen gefahren, z.B. Anfahren, Bremsen, Achtenfahren und das Überfahren einer Rampe.

Als Anfänger merkte ich sehr bald, daß man nicht immer dahin fährt, wohin man wollte. Nach etwas Übung ging es in den Slalomparcours. Der Unterschied zwischen beladenem und unbeladenem Seitenwagen war dabei enorm. Dankenswerterweise stellte ein langjähriger Gespannfahrer und -hersteller seine ca. 100 kg Lebendgewicht als Ballast zur Verfügung. Ihm war dabei nicht wohl zumute, obwohl oder weil es sich dabei um sein eigenes Fahrzeug handelte. Dies lag aber wohl eher an der Fahrweise von uns Anfängern.

Am späten Nachmittag, ich hatte schon einen Muskelkater in den Armen, gab Edmund Peikert dann sein Wissen über Fahrleistungen und Fahrwerksdaten preis.

Am nächsten Morgen ging es dann in strömenden Regen mit den praktischen Übungen weiter. Es standen Vollbremsungen, Bremsausweichübungen und das Fahrverhalten in engen Kurven auf dem Programm. Das Abheben des Seitenwagens ist zuerst mit einem komischen Gefühl in der Magengegend verbunden. Aber nach ein bißchen Übung macht

es richtig Spaß und die Instrukturen mußten aufpassen, daß man nicht zu übermütig wurde.

Nach dem Mittagessen gab es dann eine Aussprache und der Gespannhersteller Gunnar Carell stand zu TÜV-Problemen Rede und Antwort.

Alles in Allem war es ein schönes Wochenende. Man hatte die Möglichkeit, die verschiedensten Gespanne zu fahren und sich von Fachleuten Tips zu holen.

Die Unterbringung und Verpflegung fand ich sehr gut. Einen Dank an die Organisatoren.

Michael Tubes

Andere Hobbies

Sicher haben viele Motorradfahrer noch ein zusätzliches Hobby, bestimmt gibt es in vielen Vereinen auch noch andere Aktivitäten als Motorradfahren. Berichtet doch mal darüber, schickt ein Foto! Wenn sich mehr als 2 Leute melden, können wir auf den nächsten Ausstellungen mal etwas öffentlich vorstellen.

Z.B. wie EMS fliegt, EHO malt, der UTMCKegelt, der MCK wandert, die MFW restaurieren, die Italien-Fans schlemmen usw.

Gute Dias, vergrößerungsfähige Negative in s/w oder Farbe, oder Beschreibung vorhandener Exponate - wenn die Möglichkeit des Transports und des Ausleihens besteht - an die BVDM-Geschäftsstelle, Frankfurter Str. 12, 6204 Taunusstein 4.

Klaus Schumacher

Da ist was dran!

Muß das denn sein?

Es gibt Dinge, die stimmen mich nachdenklich. Kleinigkeiten vielleicht, aber sie spuken mir doch im Kopf herum.

Es ist schon eine Weile her, da stand in der Zeitung der Bericht über einen Unfall. Ein

Motorradfahrer war wegen überhöhter Geschwindigkeit gestürzt, auf die Gegenfahrbahn geraten und von einem PKW überrollt worden. Der PKW-Fahrer hatte Alkohol getrunken! Der Kommentar eines Arbeitskollegen: „So ein Pech für den Mann, bloß weil der Motorradfahrer so gerast ist, ist der Mann jetzt seinen Führerschein los“.

Ein andermal saß ich im Bus. Vor mir zwei junge Burschen, schätzungsweise 20. Der eine erzählte ganz stolz, daß er am vorigen Abend mit den Kumpels am Rheinufer ein Faß aufgemacht habe. 30 Liter Bier mit sieben Mann und eine Flasche Whisky habe man auch noch geköpft. Und dann sei er mit dem „Bock“ nach Hause gefahren und nicht erwischt worden. Er sei zwar einmal in einer Hecke gelandet, aber das habe Gott sei Dank keiner gemerkt.

Was mich an den beiden Erlebnissen so nachdenklich macht, ist die Einstellung zum Alkohol. Nicht der Promillegehalt und das damit eingeschränkte Reaktionsvermögen ist wichtig, sondern die Tatsache „nicht erwischt zu werden“!!! Fahren mit Alkohol im Blut ist wohl ein Kavaliärsdelikt, wie Falschparken oder ähnliches.

Ich habe bei unseren Touren im Sommer so viele Leute gesehen, die wegen der Hitze gedankenlos ein Bier getrunken haben (oder auch zwei) um dann wieder auf ihr Fahrzeug zu steigen. Und auch an unseren Clubabenden wird eine Menge Bier getrunken, und die Leute kommen nicht alle zu Fuß!

Sollten Motorradfahrer, die zwangsläufig zu den gefährdeten Verkehrsteilnehmern gehören, nicht mit gutem Beispiel vorangehen??? Wohl gemerkt ich bin kein Abstinenzler. (Die Leute, die schon freitags zur Jahreshauptversammlung angereist waren, werden das lächelnd bestätigen). Aber wenn ich noch fahren muß, als PKW-Fahrerin oder auch als Sozia, greife ich zu: Tee, Kaffee, Milch, Kakao, Wasser, Cola, Limo, O-Saft, A-Saft, oder, oder, oder. Und ob ihr's glaubt oder nicht, es löscht auch den Durst!

Also überlegt's euch mal!

Am Steuer oder Lenker gilt: Ich bin für 0,0 Promille!!!

Petra Versin-Johnen

Reiseangebot

BVDM-Service

Motorrad-Urlaub in der Türkei - der Traum vom Enduro-Abenteuer ohne den Alptraum der langen Anreise wird wahr... für BVDM-Mitglieder besonders günstig.

Ein Woche - Flug ab München - Halbpension, in modernen Bungalows zu vier Personen, mit Dusche und WC, eine Übernachtung im Zeltcamp, Transfer, Mietmotorrad incl. Treibstoff, Reise- und Tourenbegleitung.

Motorradfahrende Teilnehmer: 1687,- DM, Begleiter/in: 1387,- DM, Verlängerungswoche im Bungalow: 295,- DM.

Nicht im Preis enthalten: täglich eine Mahlzeit, Eintrittsgelder, Führungen, Reiserücktritts- und Unfallversicherungen, Anschlußflüge von und nach München, Kautions für das Mietmotorrad.

Vergünstigungen für BVDM-Mitglieder: Einschluß der Reiserücktritts- und Unfallversicherung, Fremdenführer bei Besichtigungen, ein Frisörbesuch für die Damen oder ein türkisches Bad für die Herren.

Statt Anschlußflug von Hamburg, Hannover oder Düsseldorf für 160,- DM ist auch Anschlußfahrt mit der Bahn (Rail + Fly) für 90,- DM/1 Person; 140,- DM/2 Personen; 50,- DM jede weitere Person (Kinder 25,- DM) möglich - Pauschalpreis von allen Bahnhöfen nach allen Flughäfen und zurück.

Info bei: **BVDM-Service, Frankfurter Straße 12 6204 Taunusstein, Telefon 0 61 28 - 8 61 91**

Man munkelt...

bald gibt es keine Mittelständler mehr

Der Anfang ist gemacht. Die meisten Enduros haben nur noch einen Seitenständer. Oh, Graus, wehe es geht ans Ketten spannen oder Hinterradausbau. Gerüchte sagen, daß diese Unsitte noch weiter um sich greifen wird.

Aber Hilfe ist in Sicht.

Ein universeller Montageständer ist bereits fertig.

Woher Ihr solch eine wertvolle Unter-Stützung bekommen könnt und was sie kostet, sagt Euch der

BVDM-Service, Frankfurter Straße 12
6204 Taunusstein 4, Telefon 0 61 28 - 8 61 91

Edelstahl-Auspuffanlagen für Motorräder

Stahl-Union

Die Firma BK-Moto in Bielefeld hat ihr Programm an Edelstahlauspuffanlagen gehörig erweitert.

Neben den bekannten Anlagen für BMW-Boxer-Modelle ab Bauj. '73 werden jetzt auch angeboten:

- 2 in 1 - Anlage für die Typen
BMW R 80 G/S und ST;
- 2 in 2 - Anlagen für die Typen
BMW R 80 G/S und ST.

Alle Auspuffteile sind hochglanzpoliert und mit einer ABE (Allgemeine Betriebserlaubnis) versehen. Die TÜV-Messungen haben ergeben, daß die Anlagen sogar leiser sind, als die Originalteile im Neuzustand. Die neuentwickelte 2 in 2 - Anlage bietet zu dem den Vorteil des günstigeren Drehmomentverlaufes im unteren Drehzahlbereich.

Die schon längere Zeit im Programm befindlichen Austauschanlagen sind exakte Nachbauten der jeweiligen Originalteile und darum mit den vorhandenen Teilen kombinierbar.

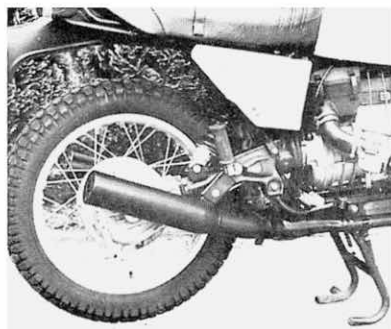
Ebenfalls bietet die Firma BK Moto Edelstahl-Schellen an. Laut der Aussage des Herstellers sollen deren Preise sogar unter denen der Originalschellen liegen.

Das Beste ist jedoch die 10-Jahres-Garantie, die der Hersteller auf alle Edelstahl-Teile gibt. Diese Garantie erstreckt sich auf Korrosionsschäden, fehlerhafte Fertigung, Materialfehler sowie Rißhaftigkeit.

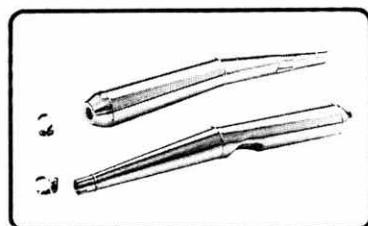
Für verschiedene italienische Motorräder gibt es noch Schalldämpfer und Krümmeranlagen, aber ohne den nötigen TÜV-Segen.

Wer daran interessiert ist, erhält ausführliche Informationen bei BK Moto, Oldentruper Straße 287, 4800 Bielefeld 17, Telefon 0521 - 203280.

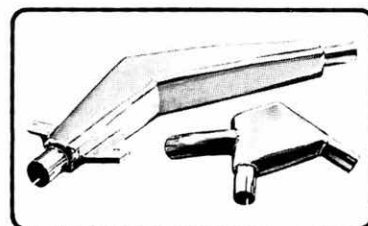
Jörg Riepenhusen



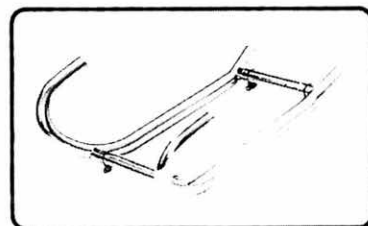
2 in 2 für BMW GS/ST



Edelstahl-Schalldämpfer für
BMW-Boxer
R 45, R 65, /6/7, S, RS, RT, CS



Edelstahl-Auspuffanlagen für
BMW 80 GS/ST



Edelstahl-Krümmeranlagen für
BMW-Boxer
R 45, R 65, /6/7, S, RS, RT, CS
mit 1 oder 2 Querrohren

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen

Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322

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

Klaus Schumacher

Frankfurter Straße 12
6202 Taunusstein 4
Telefon 06128 - 86191

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

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld
Telefon 02151 - 712297

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256566-309 (BLZ 25010030)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94000262 (BLZ 32050000)

Edgar Müller

Am Osthof 13
4780 Lippstadt 15
Telefon 02945 - 5150

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:
Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322
Werbung: Rolf Trost
Scharnstraße
4232 Xanten
Telefon 02801 - 2295
Druck: trost-druck xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

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

Mitarbeiter in Heft 1/87:

Henning Knudsen
Klaus Schumacher
Horst Orlowski
Matthias Nötel
Jörg Riepenhusen
Heinz Sauerland
Margot Wittke
Hans Dahlhaus
Ilka Brock
Edmund Peikert
Sigrid Briel
Ralf Kühl
Anke Mündörfer
Sigrid Schmidt
Norbert Varnskühler
Edgar Müller
Günther Wölfel
Dieter Wölfel
Martin Brede
Hans D. Baumann
Michael Tubes
Petra Versin-Johnen

Ansicht aus Fritzlar,
dem Zielort der
10. Internationalen
BVDM-Tourenfahrer-
Deutschlandfahrt
(1. bis 3. Mai 1987)



Foto: Horst Orlowski

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