

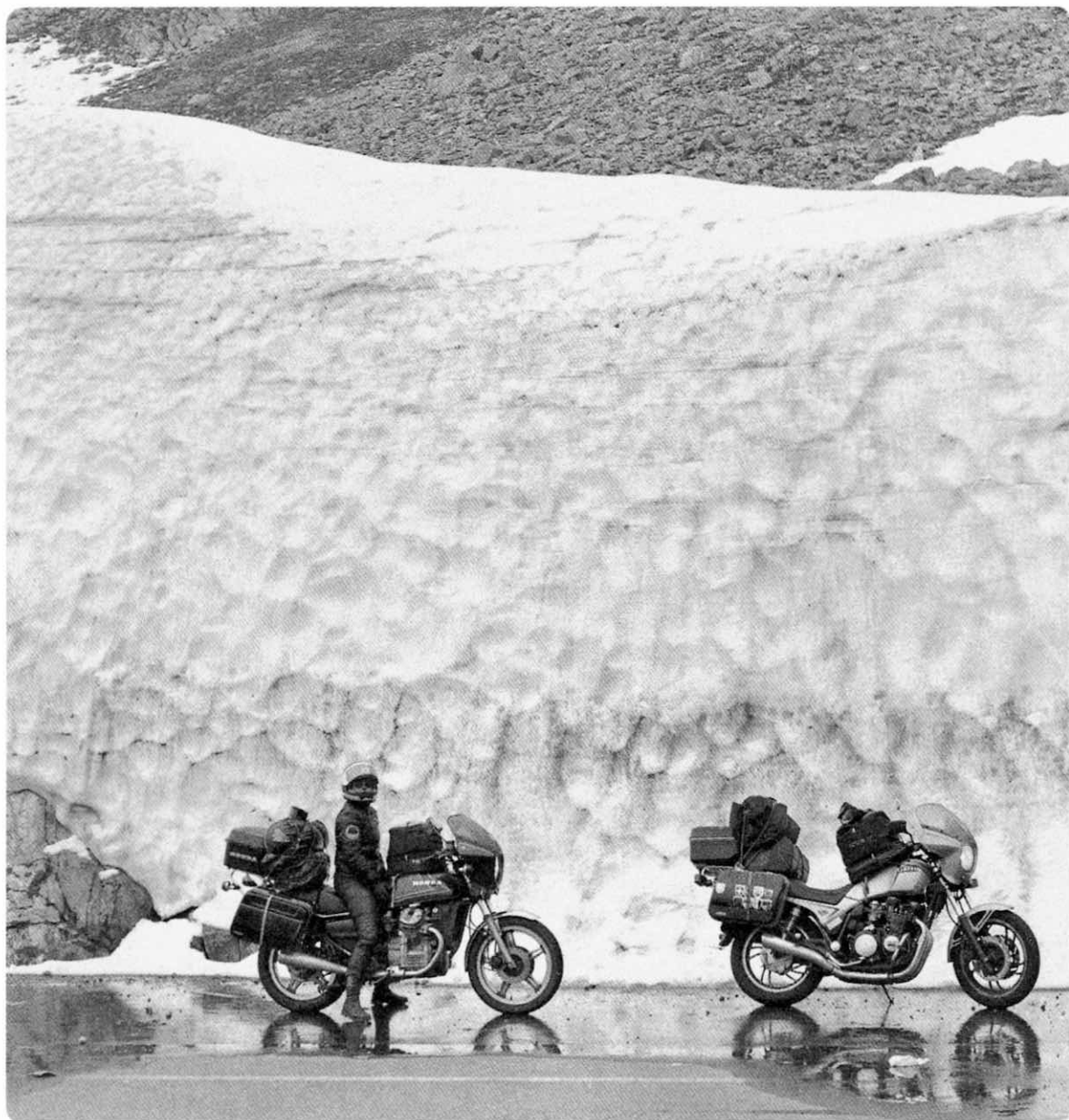
F 5727 F

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



1/88



Der BVDM-Service hat eine neue Adresse!

Bestellungen richtet bitte an:

BVDM-Service
Herbert Johnen
Grevenbroicher Straße 106
4150 Krefeld

Nach wie vor liefert der BVDM-Service nur gegen Vorkasse (Scheck oder Überweisung). Bei Nachnahme wird 5,00 DM Bearbeitungsgebühr berechnet, dazu kommen 1,50 DM Zustellungsgebühr.

Folgende Artikel sind für Mitglieder erhältlich:

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens	3. Auflage	15,00 DM
Kryptonite Bügelschloß		110,00 DM
BVDM Aufkleber weiß reflektierend		1,00 DM
(bei Einzelbestellung)		1,50 DM
BVDM Aufkleber eckig		
Motiv Gespann- oder Tourenfahrer		1,00 DM
(bei Einzelbestellung)		1,50 DM
BVDM Aufnäher		3,00 DM
BVDM Anstecknadeln		3,00 DM
Urkunde DIN A 4	1,50 DM (ab 10 Stück)	1,00 DM
Warnhauben für Integralhelme		25,00 DM

Bankkonto: Spa Da Ka Fischeln (BLZ 312 604 44) Konto-Nr. 31131
Postgirokonto: PgiroA. Frankfurt (BLZ 50010060) Konto-Nr. 20065-607

Immer die „Anderen“

Wenn es in Essen, Frankfurt oder sonstwo eine Waffenausstellung gäbe, wo man alle verschiedenen Revolver, Gewehre und Maschinenpistolen frei kaufen könnte, wären wir empört und nicht damit einverstanden.

Wenn es aber eine Fahrzeugausstellung ist, sind wir erfreut, interessiert, Komplizen.

Wir suchen uns in aller Ruhe die Waffe aus, mit der wir beim nächsten Nebel oder Glatteis uns oder andere töten. Soll es ein europäisches oder fernöstliches Fabrikat sein und soll es rot oder blau sein?



Viele versichern, daß sie die Frage nicht interessiert, andere meinen, daß es keinen Unterschied gibt, ob man im Rolls oder auf der GPZ stirbt.

Aber wer redet hier vom Sterben?

Es sind doch immer die anderen, die sich den Schädel brechen, sich den Brustkorb eindrücken, die sich Arme und Beine zersplittern.

Es sind doch immer die andern, die ohne Sicht überholen, die nicht blinken, die die Straßen unsicher machen.

Da war doch letztens dieses Auto, ein ZSD 123, ich fuhr so meine 130 ganz gemächlich, da wollte der doch überholen. Aber ohne mich, ich habe am Griff gedreht. Ihr hättet ihn mal sehen sollen, den Fahrer, total beleidigt.

Ist es wirklich ein Grund, beleidigt zu sein, wenn man nicht der Schnellste ist? Ich bin nie beleidigt. Schließlich bin ich auch immer der Schnellste!

Je mehr man unterwegs ist, umso mehr merkt man, daß die Anderen alle so sind: Angeber!

Diese Angeber, die sich mit ihrem Fahrzeug identifizieren, sich damit vergleichen. Bald glauben sie, man sehe an ihnen nur noch die x Ventile, die y Beschleunigung, den z Hubraum.

Diese Gesichter auf der Autobahn, voller Haß auf den Vordermann, der nicht zur Seite fährt, oder dieses Motorrad, das eine ganze Fahrspur für sich in Anspruch nimmt.

Diese Gesichter voller Arroganz mit herablassendem Blick -

IST DAS DUMMHIT?

Die Fahrzeuge, die den Menschen ein Mittel zur Freiheit sind, entpuppen sich so eingesetzt als nieder, abwertend, abstoßend.

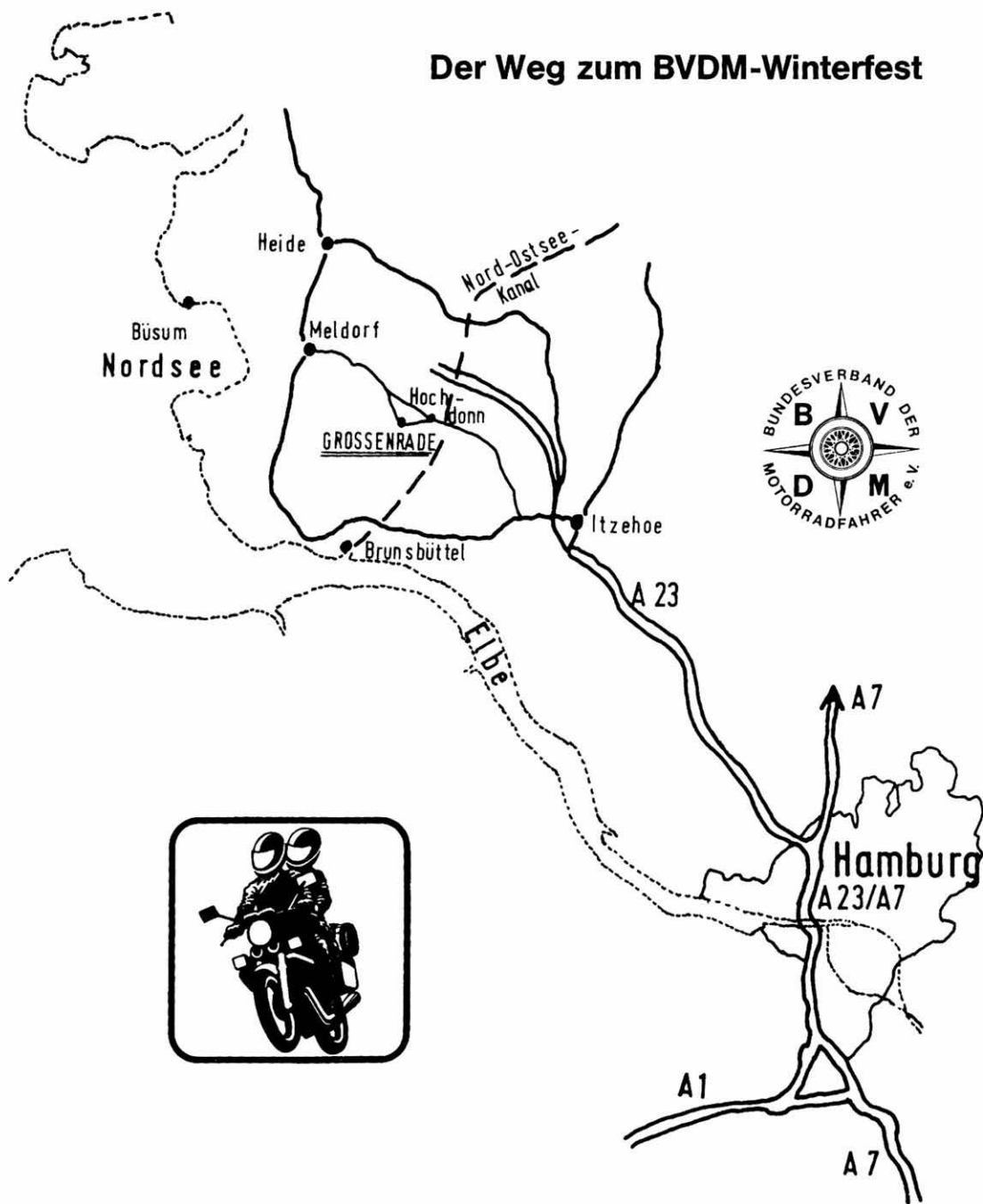
Aber - diese Egoisten, voller Vorurteil, sind es wirklich immer die Anderen?

Für das Jahr 1988 wünsche ich mir, daß alle Beteiligten im Straßenverkehr sich partnerschaftlich verhalten und Rücksicht nehmen auf die Anderen.

Und das wünsche ich Euch auch.

Renaud Rahier

Der Weg zum BVDM-Winterfest



18. – 20. März 1988

Inhalt

	Seite
Aktuell	
Landesverband Nordlichter gegründet	4
Einladung zum BVDM-Winterfest.	4
Einladung zur Bundesbeiratssitzung	5
Tag des Motorradfahrers 1988	5
BVDM-Versicherungsreferent Harald Platz	5
Motorräder '88 in Dortmund	6
Motorradausstellung in Luxemburg	6
Motor-Show in Essen 1987	6
Preisverleihung „Die motorradfreundliche Stadt“	8
Leserbriefe	
Zur Jahreshauptversammlung 1987	7
Länderecke	
Clubgründer in Westfalen gesucht	7
JHV des LV Rhein-Ruhr	8
BVDM-Treffpunkt in München	8
Sport	
Jahresausblick	9
BVDM-Clubmotorradrennen	9
Buchtips	
Das andere Motorradbuch, Ralf Heinsohn	10
DREIRAD, eine neue Zeitung	10
Ein Jahrhundert Motorradtechnik	19
Kleinanzeigen	11
Termine	12
Sicherheit	
Erste Hilfe	14
Unfallaufklärung, Hilfestellung	16
Erlöschen der Betriebserlaubnis durch Teileanbau	18
Technik	
Ventile einschleifen.	20
Reise	
Irland im Frühjahr.	22

Titelfoto:

Schnee von gestern, auf den wir heute lange warten müssen. Sustenpaß im August 1987.

Foto: Jörg Riepenhusen

AKTUELL

99 99

Landesverband Nordlichter gegründet

Es ist etwas passiert in diesem, unseren Lande. Am 27. November 1987 haben sich der MC Kiel und die MF Schlickrutscher Burg in Kiel zusammengesetzt und den Landesverband Nordlichter gegründet. Wer uns kennenlernen möchte hat auf dem BVDM-Winterfest Gelegenheit dazu.

Einladung zum Winterfest und zur Landesbeiratssitzung des LV Nordlichter

Das Winterfest findet vom 18. bis 20 März 1988 in 2224 Großenrade, in der Gaststätte „Zur Gemütlichkeit“ statt. Dieser Ort liegt ca. 100 km nördlich von Hamburg (s.S. 3).

Zu erreichen ist er über die A 23 Hamburg-Itzehoe und dann über die B 431 Richtung Meldorf (die Kanalfähre Hochdonn ist kostenlos). Übernachtungsmöglichkeiten stehen bei Bestellung im Ort zur Verfügung, Preis pro Nacht mit Frühstück ca. 25,- DM.

Auf dem Winterfest findet die erste Landesbeiratssitzung des LV Nordlichter statt, zu der wir alle BVDM-Mitglieder aus Schleswig-Holstein sowie den Bundesvorstand herzlich einladen.

Die Sitzung beginnt am 18. März 1988 um 20.00 Uhr. Ort ist die Gaststätte „Zur Gemütlichkeit“.

Tagesordnung:

1. Berichte der Vorstandsmitglieder;
2. Berichte der Kassenprüfer;
3. Ernennung eines Versammlungsleiters;
4. Entlastung des Vorstandes;
5. Neuwahl des Vorstandes;
6. Neuwahl von zwei Kassenprüfern;
7. Anträge;
8. Sommertreffen des Landesverbandes;
9. Verschiedenes.

Anträge müssen dem Geschäftsführer bis zum 20. Februar 1988 schriftlich vorliegen.

Der Vorstand des LV Nordlichter

Informationen zum Winterfest:

Hans-Peter Ohm, Hauptstraße 12
2224 Buchholz, Telefon 04825 - 8220

Zimmerreservierungen:

Frau Beckmann, Telefon 04825 - 7181

Eine begrenzte Zahl Schlafmöglichkeiten gegen geringes Entgelt beim Wirt. Luftmatratze und Schlafsack bitte mitbringen.



Der Vorstand des LV Nordlichter
(von links nach rechts)

Frauke Aly, 2. Vorsitzende;
Hans-Peter Ohm,
Geschäftsführer;
Jörg Chemnitz, 1. Vorsitzender;
Felix Hasselbrink, Schatzmeister.

Winterfest und Bundesbeiratssitzung

Am Samstag, dem 19. März 1988, findet unsere regelmäßige Sitzung des Gesamtvorstandes und des Bundesbeirates in Großenrade statt. Beginn: 14.00 Uhr, Ende: 17.00 Uhr.

Tagesordnung:

Berichte über Veranstaltungen des vergangenen Jahres;

Berichte über Veranstaltungen des Jahres 1988;

Verschiedenes.

Der Bundesvorstand

Tag des Motorradfahrers '88

Am 7. Mai 1988 ist wieder der „Tag des Motorradfahrers“.

Die vielen durch diese Öffentlichkeitsarbeit erreichten Erfolge können dieses Jahr weiter ausgebaut werden.

Es ist auch in diesem Jahr wichtig, den anderen Verkehrsteilnehmern die Motorradfahrerprobleme im Straßenverkehr und in der Gesellschaft darzustellen.

Die Problematik reicht von „... den habe ich im Spiegel nicht gesehen“ bis „... das sind alle Rocker“.

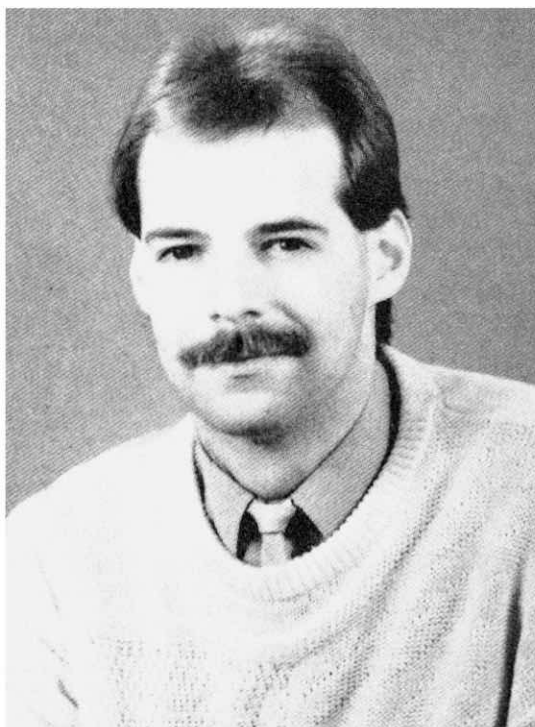
Deshalb veranstalten wir, der BVDM, in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und dem Institut für Zweiradsicherheit den „Tag des Motorradfahrers“.

Ausrichter sind wie jedes Jahr die interessierten Clubs oder Gemeinschaften, die mit Infoständen in Ihrer Stadt oder Gemeinde an diesem Tag durch Gespräche und Aufklärung mit den Passanten unser aller Sicherheit erhöhen.

Das benötigte Info-Material wird auch diesmal kostenlos zur Verfügung gestellt.

Wir suchen Motorradfahrer, die bereit sind mitzumachen. Interessierte wenden sich bitte an die Geschäftsstelle.

Renaud Rahier



Vorstellung

Harald Platz

Mein Name ist Harald Platz, ich bin 29 Jahre jung, von Beruf Versicherungsfachwirt und seit zehn Jahren Vorsitzender (Presi) des MC DUKES BITBURG.

Seit Jahren schon trage ich mich mit dem Gedanken, den Posten des Versicherungsreferenten im BVDM zu übernehmen. Bis heute war mir das aus zeitlichen Gründen aber nicht möglich, da ich sehr viel Zeit in meine Weiterbildung investierte.

Jetzt aber habe ich die Prüfung absolviert und kann meine Freizeit, zumindest einen Teil davon, dem BVDM-Versicherungsservice widmen.

Ab 1988 werde ich Euch mit Rat und Tat in Sachen Versicherung zur Seite stehen.

Ich denke, ich werde der Aufgabe gerecht und hoffe auf eine gute Zusammenarbeit mit allen BVDM-Mitgliedern.

Harald Platz

Veranstaltungen zum Mitmachen

Motorräder '88 Dortmund

vom 2. bis 6. März

Ich suche dringend engagierte Mitglieder, die auf der „Motorräder '88“ den BVDM-Stand mitbetreuen möchten.

Besonders schwierig ist es, Helfer für den Mittwoch bis Freitag zu bekommen. Meldet Euch bei der Geschäftsstelle, auch wenn Ihr nur einen Tag mitmachen könnt.

Renaud Rahier

**SCHON
GEHÖRT**



Motor-Show Essen

Der BVDM war dabei - zwar nicht mit eigenem Stand, aber hervorragend vertreten durch Henning Knudsen. Henning stellte sich einem Kurzinterview, daß das IfZ im Rahmen einer professionell aufgezogenen Bühnenshow veranstaltete. Er gab einen Überblick über die Aktivitäten des BVDM, insbesondere im Bereich Verkehrssicherheit, und natürlich wurde er auch zum Thema Elefantentreffen befragt. Henning legte kurz die Gründe für die Absage dar und sprach an, was uns wohl allen am Herzen liegt - den Wunsch, das Elefantentreffen bald wieder durchführen zu können.

Andrea Altepost

Notizen aus der Nachbarschaft

Die nächtlichen Durchfahrtsverbote von 22.00 bis 6.00 Uhr für Motorräder und Mofas in Luxemburg gelten nicht für den Durchgangs- und Berufsverkehr.

„Sie sollen keine Diskriminierung der Motorradfahrer darstellen, sondern nur der Polizei die Möglichkeit zum Eingreifen gegen «unverantwortliche Rundendreher» geben“, so der Bürgermeister von Echternach.

Betroffen von diesen Fahrverboten sind sehr viele Touristenortschaften wie Echternach, Vianden, Remich usw. Eine Anfrage an den Luxemburger Innenminister, der diesen Fahrverboten zustimmen muß, ergab keine Stellungnahme.

Die Luxemburger Moto-Initiative gibt nicht auf und arbeitet weiter für die Abschaffung der Fahrverbote.

Viele Erfolge hat sie schon erzielt, z.B. im Bereich Versicherung:

- Mitversicherung des Soziums;
- Abschaffung der Hubraumstaffelung;
- Einführung der PS-Klassen.

Wer dazu Näheres erfahren möchte, ist herzlich eingeladen, die Motorradausstellung der Moto-Initiative in Ettelbrück vom 21. bis 24. April '88, mit BVDM-Infostand, zu besuchen.

Renaud Rahier



Henning Knudsen steht, redet und antwortet.

Foto: Andrea Altepost

LESER- BRIEFE



Zur Jahreshauptversammlung

Den Artikel „Zur Jahreshauptversammlung in der BALLHUPE 4/87“ kann ich nicht unkommentiert stehen lassen, da die Arbeit der Kassenprüfer falsch dargestellt ist.

Es ist in meinen Augen unfair, einzig den Bericht der Kassenprüfer negativ darzustellen, ohne auf die wesentlich entscheidenderen Vorgänge einzugehen. Der Vorwurf, das insbesondere der Bericht der Kassenprüfer nicht ausführlich war, kann in keiner Weise akzeptiert werden. Wer das Protokoll von der JHV in der gleichen BALLHUPE nachliest, wird feststellen, daß der Bericht der Kassenprüfer selten, wenn überhaupt, jemals so ausführlich und detailliert war.

Im Bericht der Kassenprüfer kann nur das stehen, was auch tatsächlich bei der Kassenprüfung festgestellt wurde, nicht mehr und nicht weniger. Es mag sein, daß bei noch genauerer Prüfung der Kasse weitere Unregelmäßigkeiten festgestellt worden wären. Ich gebe aber zu bedenken, daß:

1. Die Kasse laut Satzung nur stichprobenartig zu prüfen ist. Das haben die Kassenprüfer, im übrigen an zwei Tagen mit einem Zeitaufwand von jeweils vier bis fünf Stunden getan.
2. Der BVDM-Service ist eine Firma und kein Verein, somit bedarf es zu deren Prüfung normalerweise eines Fachmannes, wie z. B. eines Steuerberaters.
3. Die Prüfung des BVDM-Services sollte nach einem Vorstandsbeschluß von den Kassenprüfern durchgeführt werden. Somit sind die Gegebenheiten, die vor der Wahl der Kassenprüfer im Jahr 1986 bestanden hatten einseitig verändert worden.

Weiterhin hat mir mißfallen, daß die Kassenprüfer in einem Satz mit der Nichtentlastung von Klaus Schumacher genannt wurden. Es entsteht der Eindruck, daß die Kassenprüfer als Person und nicht ihr Bericht die Verweige-

rung der Entlastung beeinflußt hätten. Ich wehre mich ganz entschieden gegen eine solche Darstellung. Im Bericht der Kassenprüfer wurden ausschließlich Zahlen und Fakten ohne subjektive Wertung genannt.

Ich erwarte keine positive Würdigung nach Erledigung einer Aufgabe für den BVDM, jedoch halte ich es für bedenklich, wenn Leute, die ihre Aufgabe im Sinne des Verbandes und seiner Satzung erfüllt haben, grundlos öffentlich bloßgestellt werden.

Zum Schluß will ich aber auch eine Übereinstimmung mit dem Artikel nicht verschweigen. Ich möchte mich den Worten, die Horst Orłowski für Klaus Schumacher gefunden hat, anschließen und ihm ebenfalls für die in vielen Gesprächen und bei vielen Veranstaltungen geleistete Arbeit danken.

Ingo Bläske

Anmerkung der Redaktion:

Zu Punkt 1 im Leserbrief von Ingo Bläske ist festzustellen, daß die Satzung keinen derartigen Passus enthält.

Die Redaktion

DIE LÄNDERECKE

– Notizen aus der Provinz –

Clubgründung

Interessierte gesucht

Hallo Motorradfahrerinnen und -fahrer im Kreis Soest, Unna und Hamm. Ich suche nette Leute zur Gründung eines Motorradclubs und zur gemeinsamen Öffentlichkeitsarbeit.

Burkhard Gudd, Einsteinstraße 12, 4760 Werl
Telefon 02922 - 81444

Liebe BVDM-Clubs!

An dieser Stelle könnt Ihr Euch und Eure Interessen allen Mitgliedern des BVDM vorstellen. Schickt einen informativen und vielleicht humorvollen Bericht an die Redaktion, ein Foto schadet auch nicht.

Jörg Riepenhusen

Einladung zur JHV des LV Rhein-Ruhr

Der Landesverband Rhein-Ruhr lädt seine Mitglieder zu der am Freitag, dem 4. März 1988, um 20.00 Uhr im Clublokal „Haus Egelsberg“, Neukirchen-Vluyn, Luiters Straße stattfindenden Jahreshauptversammlung ein.

Tagesordnung:

1. Bericht des 1. Vorsitzenden, des Schriftführers, des Schatzmeisters, der Sportwarte und der Kassenprüfer;
2. Neuwahl der Kassenprüfer;
3. Anträge;
4. Verschiedenes.

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

Der Vorstand des LV Rhein-Ruhr e.V.

In MÜNCHEN tut sich was!

Eine handvoll BVDM-Mitglieder sind wir bereits und treffen uns nun regelmäßig in lockerer Runde im Mühldorfer Hof (Ecke Einstein-/Flurstraße).

Wer von Euch Lust zum Ratschen und zwanglosen Erfahrungsaustausch hat, erhält Termin und weitere Info bei:

Martin Vogelmann, Karwendelstraße 17
8000 München 70, Telefon 089 - 77 53 08.

Münster- motorradfreundliche Stadt 1987

Die Preisverleihung

Als große Anerkennung und als Verpflichtung für die Zukunft bezeichnete Oberbürgermeister Dr. Jörg Twenhöven die Ehrung Münsters zur motorradfreundlichen Stadt durch den BVDM. In seiner Dankesrede zeigte er sich erfreut darüber, daß das Engagement der Stadt Münster an der Arbeit des Motorradvereins Mot-Treff Kotten e.V. in Motorradfahrerkreisen eine derart hohe Würdigung erfährt.

Die tolerante Haltung der Stadtverwaltung den Motorradfahrern gegenüber zeigte sich jedoch nicht nur an dieser Einstellung einem Verein gegenüber, sondern im weiteren Eingehen auf die Probleme der Motorradfahrer. Manifestiert wird dies durch die Montage von Anpralldämpfern auf Stadtkosten, durch den früher nicht üblichen Hinweis auf Stahlplatten auf der Fahrbahn bei Baustellen und durch die guten Straßen, die nicht mit tückischen Fallen aufwarten.

Dr. Twenhöven zeigte seine Sympathie für die Motorradfahrer durch seine Äußerung, daß das Motorengeräusch der weit über 1000 Maschinen beim offiziellen Ende der münsterischen Motorradtage auf dem Prinzipalmarkt, der guten Stube der Stadt, schon beeindruckend sei. Und das jedes Jahr.

Seinen Preis nahm auch ein Gewinner entgegen. Norbert Wanke aus Leer erhielt im

Rahmen der Feierstunde einen Gutschein über einen Satz Reifen nach Wahl der Firma METZELER.

Jörg Riepenhusen



Foto: Gudrun Riepenhusen

SPORT



Ausblick

Veranstaltungsvorschau im Sportbereich

Das Jahr 1988 bietet im Sportbereich des BVDM einige interessante Veranstaltungen. Eine Aktion, auf die viele sicher schon länger gewartet haben, ist das BVDM-Clubmotorrad-Rennen. Darüber findet Ihr einen gesonderten Bericht in dieser Ausgabe der BALLHUPE.

Was es noch geben wird:

Touristik-Sportwettbewerb

Eine Werbeaktion bei allen BVDM-Vereinen ist der diesjährige Auftakt des Touristik-Sportwettbewerbes. Meine Bitte, füllt reichlich die Anmeldungen aus. Einzelmitglieder erhalten Ausschreibungen und Wertungshefte gegen einen geringen Obulus bei mir.

Die Siegerehrung für das Jahr 1987 findet während des BVDM-Winterfestes statt. Alle benachrichtigten Preisträger sollten sich rechtzeitig vorher bei mir abmelden, denn sonst verfällt ihr Preis an den Nächstplatzierten bei unentschuldigtem Fernbleiben von der Siegerehrung.

Deutschlandfahrt 1988

Der Termin für die diesjährige Deutschlandfahrt ist das lange Wochenende vom 17. bis 19. Juni 1988. Der Veranstaltungsraum ist, von Süden nach Norden gesehen, die linke Rheinseite bis zur Linie Köln-Aachen. Aufgrund der hohen Teilnehmerzahl des vergangenen Jahres ist auch heuer wieder mit einem beachtlichen organisatorischen Aufwand zu rechnen. Zur Durchführung der Veranstaltung benötigen wir Kontrollposten. Diese möchten wir mit Mitgliedern der Vereine und mit Einzelmitgliedern besetzen, die im Veranstaltungsraum wohnen.

Aber auch alle anderen Mitglieder sind herzlich aufgerufen, sich nach Kräften zu beteiligen.

Ausschreibungen gibt es ab dem 1. März bei mir oder auf Veranstaltungen mit BVDM-Beteiligung an unseren Infoständen.

Edgar Müller

BVDM-Clubmotorradrennen

Erstmalig wird der BVDM ein Motorradrennen im Rahmen einer gleichen Veranstaltung durchführen. Da der Verband in diesem Sportbereich wenig Erfahrung mitbringt, liegt es nahe, sich an einer bekannten Veranstaltung zu beteiligen. Das spätere Ziel, bei entsprechender Resonanz, kann dann die Organisation einer eigenen Veranstaltung sein.

Nach einem Vorgespräch mit der Rennleitung steht dieser Pilotveranstaltung nun nichts mehr im Wege.

Am **16. und 17. Juli 1988** findet das BVDM-Clubmotorradrennen im sauerländischen Rüthen bei Warstein statt. Austragungsort ist das Verkehrsübungs Gelände „Kaiserkuhle“.

Der 16. Juli ist für ein freies, Pflicht- und Qualifikationstraining vorgesehen. Am 17. Juli findet das Rennen der 16 Trainingsschnellsten in zwei Wertungsläufen statt.

Der Interessierte muß 120,- DM Nenngeld, eine B-Lizenz (oder 48,- DM für eine Tageslizenz vom Veranstalter) und ein Motorrad mitbringen.

Alle BVDM-Mitglieder fahren unter den Veranstaltungsbedingungen, es findet kein gesonderter BVDM-Lauf statt. Jedoch wird es eine spezielle BVDM-Siegerehrung geben. Für die besten 15 Teilnehmer aus BVDM-Kreisen gibt es wertvolle Preise. Jeder Teilnehmer erhält vom Veranstalter ein Erinnerungsgeschenk.

Die BVDM-Wertung erfolgt klassenunabhängig. Voraussetzung sind genügend Teilnehmer. Es werden die Zeiten aus den Wertungsläufen gewertet.

Nicht nur der rennsportbegeisterte Fahrer, sondern auch dem Zuschauer wird durch ein volles Programm ein abwechslungsreiches Wochenende geboten. Es sind Cart-Rennen, Veteranenschau und ein Motorroller-Rennen geplant.

Es stehen ein Zelt- und ein Caravanplatz mit Waschgelegenheiten zur Verfügung.

Nennungen bei:

Edgar Müller, Am Osthof 13

4780 Lippstadt 15, Telefon 02945 - 5150

BUCHTIP



Das andere Motorradbuch

Tips für Anfänger

Unter diesem Titel präsentiert der hamburger Ralf Heinsohn 167 Seiten im Taschenbuchformat Geschriebenes zum Thema „Motorradfahren“. Wer seinem Buch solch eine Überschrift voransetzt, hat normalerweise die Aufklärung und Information „grüner“ Anfänger im Sinn.

Heinsohn schien diese Intention ebenfalls gehabt zu haben, denn in seinem Vorwort wendet er sich ausdrücklich an die Führerschein - Klasse 1 - Aspiranten.

Umso verwunderlicher ist, daß gleich im ersten Kapitel seines Buches Motorradfahrer vorgestellt werden, deren Lebensgeschichte Passagen enthält, die sich so anhören: „Kopf-über hatte HDB die K solo mit 130 km/h und mehr als 0,8 Promille in die Krume gebohrt“. „In den ersten beiden Wochen fehlten ihm noch Schräglage und klappende Fußrasten. Jetzt ist HDB aber völlig begeistert. Allerdings setzt der Hilfsrahmen auf, wenn in Rechtskurven das Boot hochkommt“. Oder zu Ralf: „Im Winter schlummert der Sechszylinder in der Garage, da kann man nur die Wohnung heizen. Doch in den warmen Jahreszeiten wandert die Tachonadel in der Stadt schon mal auf 140 Sachen. Auf der Landstraße sind glatt 200 drin, „aber nur mit schlechtem Gewissen, daß hoffentlich grad' nicht geblitzt wird“. Auch wird HDB zitiert: „Wer bremst, hat Angst“!

Gänzlich unkommentiert läßt der Autor die Zielgruppe Fahranfänger mit derartigen Zeitgenossen allein. In einem Buch für unerfahrene, altersmäßig bedingt leichter beeinflussbare Menschen darf solch Fauxpas nicht passieren.

Erst einmal einigermaßen geschockt ob der Eröffnung, sollte das Buch wenigstens im weiteren Verlauf handfeste Ratschläge bieten. Aber auch da hapert es gewaltig. Kauf- und

Entscheidungshinweise bleiben allzu oberflächlich. Dafür wird der junge Leser mit einer Fülle an Vereins- und Verbandsnamen, vornehmlich aus dem Dunstkreis des Autors zugepflastert.

In breiter Weise legt der Autor Heinsohn im Gegenzug seine Ansichten zur Lage der (Motorradfahrer-)Nation dar. Die Themenpalette reicht vom Umweltschutz über Friedensbewegung bis hin zur Hilfsbereitschaft unter den Motorradfahrern. Wenn wenigstens hier fundierte Ansichten oder neue Ideen gebracht würden, dann könnte man das Buch vielleicht noch umbenennen und so den richtigen Zielgruppen leichter zugänglich machen. Doch nicht einmal dazu bietet der Inhalt genug Substanz.

Wäre ich Lehrer und hätte einen Schüleraufsatz zu beurteilen, so würde mein Urteil lauten: Thema verfehlt, sechs, setzen.

Jörg Riepenhusen

ANZEIGE

Ralf Heinsohn

Das andere Motorradbuch

Pahl-Rugenstein-Verlag, Köln

14,80 DM



Tips zum Gespannfahren

Neues für „alte“ Hasen

Neue Technik, gute alte Sachen und noch vieles mehr gibt es in DREIRAD. Kostenlos anfordern beim 1. Vorsitzenden der IG Gespannfahrer, Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Str. 10, 6090 Rüsselsheim, Telefon 06142 - 32354.

KLEIN- ANZEIGEN



Private KLEINANZEIGEN für BVDM-Mitglieder kostenlos!

Verkaufe: Yamaha XS 400, EZ '78, TÜV 9/89, 27/39 PS, 30000 km, metallic-rot, abgepolsterte weiße Sitzbank, auf Wunsch neu bereift, VB 1750,— DM;

Honda CB 250 N, EZ 10.'79, 17/27 PS, 25000 km, Preis VS;

Suche: Yamaha XS 1100 bis 1500,— DM, auch Unfall oder defekt.

Info: Jürgen Hintz, Hünxer Straße 407
4220 Dinsl-Lohberg, Telefon 02134 - 367 97

Suche: Auspuff-Endrohr für Honda CB 400, evtl. auch andere Teile.

Info: Andrea Altepost, Rudolfstraße 19
5100 Aachen, Telefon 0241 - 54515

Verkaufe: Thermo-Kombi, Polo, Größe 48-50, weiß, 70,— DM.

Info: Fredi Konwicka, Freiheitsstraße 7
Oer-Erkenschwick, Telefon 02368 - 53155

Verkaufe: Wegen Markenwechsel 4 Luftfilter für **Yamaha Ténéré 50**,— DM;
5 Ölfilter 24,— DM; 1 Brems-Gabelprotector, neu, weiß, für Baujahr '84 35,— DM.

Info: Christian Kuisle, Oberstdorfer Straße 12
8972 Sonthofen, Telefon 08321 - 87981

Verkaufe: Gepäckträger für **MZ TS 250/1**, 40,— DM; Ledergepacktasche schwarz 40,— DM; Römer-Halbschale, sehr gut erhalten, mit Lederfutter grau, aus Behördenbeständen 50,— DM.

Suche: Seitenwagenscheibe für MZ-Beiwagen, evtl. auch komplettes Verdeck.

Info: Oliver Toll, Bremer Straße 41
2950 Leer, Telefon 0491 - 15220

Verkaufe: BMW-Avon-Vollverkleidung, VB 400,— DM; 1 BMW-Koffer (Krauer) 30 Liter, rechts und 2 original Räder, 16 Zoll, von Moto-Guzzi 850 T5, Preis VS.

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

Verkaufe: Suzuki GN 400 TD, Baujahr '81, TÜV 3/89, Tacho 47000 km, 27 PS, mit Kofferträger, Krauser-Koffer, Tourenscheibe, Werkstatthandbuch, VB 1900,— DM.

Info: Ralf Kühl, Wipperfurther Straße 382
5067 Kürten, Telefon 02268 - 1697

Verkaufe: BMW-Gespann, /6-Technik, 15 Zoll, Walter TR 500-GFK-Boot, 24-Liter-Tank, viele Neuteile, 8000,— DM.

Info: Uwe Schwöpe, Adlerstraße 27
2400 Lübeck 1, Telefon 0451 - 474288

Verkaufe: 2 Motorradlederkombis, original BMW, blau-grau, Top-Zustand, Größe 50 für 300,— DM und Größe 42 für 400,— DM.

Info: Wolfgang Schneider, Zweigrabenweg 1
5303 Bornheim 4-Hemmer
Telefon 02222 - 72262, privat 02227 - 2432

Verkaufe: Moto Guzzi California II, Bj. 4/87, 5000 km, opt. Neuzustand, VB 11800,— DM; Hosketank 38 Liter für BMW R 50-69 S, VB 250,— DM; California II mit Seitenwagen, 15 Zoll-EML-Räder, wahlweise zugelassen, Bj. 4/84, 28000 km, Extras, VB 12000,— DM.

Info: Bernd Schneider, Morewoodstraße 22
2000 Hamburg 70, Telefon 040 - 680372

Suche: Günstige Halbschale für CX 650 Euro.
Info: Gerd Verhoeven, Telefon 02362 - 73854

Verkaufe: Teile von Honda CB 250, MZ TS 250, BMW R 75/5, R 25/3, R 65.

Info: Johann de Vries, Telefon 04954 - 2875



BMW-Troika-Polizei-Gespann, gesehen 1987 in Amsterdam

Foto: Renaud Rahier

TERMINE/ TREFFEN



Termine

Motorradweiterbildung auf der Motor-Ranch Köln im Jahr 1988

26./27. 03. 1988	30./31. 07. 1988
30. 04./01. 05. 1988	27./28. 08. 1988
28./29. 05. 1988	24./25. 09. 1988
25./26. 06. 1988	29./30. 10. 1988

Der BVDM und die Motor-Ranch veranstalten auch im Jahr 1988 wieder 2 tägige Motorradweiterbildungen. Die Teilnahmegebühr beträgt 65,- DM (für BVDM-Mitglieder 55,- DM), zuzüglich eventuell einer Vollkaskoversicherung. Kostenlose Zeltmöglichkeiten sind vorhanden. Für geschlossene Kurse (Clubs) können besondere Termine erfragt werden.

Anmeldungen und Informationen bei:
Motor-Ranch Köln, Simonskaul 72
5000 Köln 60 (Weidenpesch)
Telefon 0221 - 7408500

Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle 14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein Klönschnackabend 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

Motorradfreunde Klönschnack-Treff

in HH Sternschanze.

Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00 bis 12.00 Uhr.

Motorradfahrererstammtisch

Jeden **1. Sonntag im Monat** findet ein Motorradfahrererstammtisch der Horex- und Gespannfreunde Mainklang im Gasthaus „Eiche“ in Mainklang statt.

Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31
7189 Mainklang, Telefon 07959 - 634

Freunde-Treffen

Alle 14 Tage treffen sich die BVDM-Freunde MC Oberberg freitags, ab 19.30 Uhr, in der Cafeteria Mühlenberg in Wipperfürth.

Info: Jörg Fischer, Klosterstraße 19
5272 Wipperfürth, Telefon 02267 - 5607

02. - 06. 03. 1988

Motorräder 1988, Motorradausstellung in Dortmund, mit BVDM-Infostand.

Info: BVDM-Geschäftsstelle

11. 03. 1988

Rabenkopftreffen des UTMC.

Info: Wolfgang Schwabe, Kirchstraße 2
6209 Aarbergen

12. 03. 1988

Motorradgebrauchteilmarkt

in 7240 Horb-Mühlen.

Info für Aussteller und Interessenten:

MC Mühlen, Uli Hertkorn, Marienstraße 22
7240 Horb-Bildechingen, Tel. 07451 - 3718

15. 03. - 30. 09. 1988

3. Sternfahrt für Motorräder.

Info: ACE-Geschäftsstelle, Heinrich-Nordhoff-Straße, Wolfsburg oder Dieter Fietze
Marignanestraße 5, 3180 Wolfsburg 1
Telefon 05361 - 74644

18. - 20. 03. 1988

BVDM-Winterfest in Großenrade.

Näheres s. Seite 4

26. 03. 1988

Ori-Lehrgang in Neheim-Hüsten.

Info: Bernd Keggenhoff, Tel. 02933 - 6526

25. - 27. 03. 1988

Motorradausstellung in Oldenburg mit BVDM-Infostand.

Info: BVDM-Geschäftsstelle

31. 03. - 04. 04. 1988

Motorradfreizeit zur Saisoneroöffnung, mit oder ohne Familie in der Osteratmosphäre an der Ostsee, Teilnehmerbeitrag 140,- DM (Einzelpersonen über 25 Jahre 150,- DM), Unterkunft und Verpflegung, JH-Ausweis erforderlich.

Info: Jugendherberge Eckernförde
Sehestedterstraße 27, 2330 Eckernförde
Telefon 04351 - 2154

02. 04. 1988

2. Ostereiersuchfahrt der Zweiradfreunde Wietze.

Info: Matthias Nötel, Im Langen Felde 16
3109 Wietze, Telefon 05146 - 2525

04. - 09. 04. 1988

80er-Ferienfreizeit (Kleinkrafttrad) in der Jugendherberge Eckernförde, Teilnehmerkreis ab 16 Jahre, Ausfahrten und praktische Tips, Teilnehmerbeitrag 125,- DM incl. Unterkunft, Vollverpflegung und Kursgebühr, mindestens 15 Personen.

Info: Jugendherberge Eckernförde
Sehestedterstraße 27, 2330 Eckernförde
Telefon 04351 - 2154

21. - 24. 04. 1988

Motorradausstellung in Ettelbrück, Luxemburg, mit BVDM-Infostand.

Info: BVDM-Geschäftsstelle

23. 04. 1988

Frühlingsfahrt des MC Mammut
Bergisch-Gladbach.

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

08. 05. 1988

Niederrheinrally des LV Rhein-Ruhr e.V., Start: 9.30 Uhr auf dem Sonsbecker Markt, Nennungsschluß: 2. Mai 1988.

Info: Gudrun Bucker, Roseggerstraße 22
4000 Düsseldorf 30, Telefon 0211 - 624408

21. - 22. 05. 1988

Gespannfahrerlehrgang der IGG
in Brunsbüttel.

Info: Frank-M. Wolf, Telefon 04825 - 7161

23. 05. 1988

Westfalenfahrt mit Zelttreffen
des MC Geist Wadersloh.

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

28. 05. 1988

Jahreshauptversammlung der IG Gespannfahrer.

Info: Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Straße 10
6090 Rüsselsheim, Telefon 06142 - 32354

02. - 05. 06. 1988

Enzianrally des MC Sauerland.

Info: Bernd Keggenhoff, Tel. 02933 - 6526

17. - 19. 06. 1988

BVDM-Tourenfahrer-Deutschlandfahrt.

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

30. 06. - 03. 07. 1988

3-Tage-Motorrad-Freizeit, exklusiv für Frauen, Teilnehmerkreis: motorradfahrende Frauen, mindestens 10 Personen, Tips, Touren und Training, Teilnehmerbeitrag: 135,- DM incl. Unterkunft, Verpflegung und Kursgebühr.

Info: Jugendherberge Eckernförde
Sehestedterstraße 27, 2330 Eckernförde
Telefon 04351 - 2154

02. 07. 1988

Behindertenfahrt des MC Sauerland.

Info: Bernd Keggenhoff, Tel. 02933 - 6526

15. - 17. 07. 1988

Sommertreffen der Horex- und Gespannfreunde Maikling.

Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31
7189 Maikling, Telefon 07959 - 634

16. - 17. 07. 1988

BVDM-Clubmotorradrennen.

Näheres dazu s. Seite 9

13. 08. 1988

Juxrally des MC Geist Wadersloh.

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

21. 08. 1988

Bildersuchfahrt in Schwerte.

Info: Manfred Paehr, Mittelstraße 18
4750 Unna

31. 08. 1988

Einsendeschluß des BVDM-Preisausschreibens „Die motorrad(un)freundliche Stadt“.

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

17. 09. 1988

Jahreshauptversammlung des BVDM.

Bitte merkt Euch den Termin schon einmal vor!

21. - 25. 09. 1988

IFMA in Köln, am 21. und 22. September ist nur für Fachbesucher Einlaß.

24. 09. 1988

Um die Nürburg einmal anders,
MC Sauerland.

Info: Bernd Keggenhoff, Tel. 02933 - 6526

Erste Hilfe

Sollte auch bei uns groß geschrieben werden!

Ein Motorradfahrer liegt schwer verletzt auf der Straße. Zahlreiche Schaulustige dicht um den Verletzten herum. Rettungsdienst und Notarzt eilen heran, um den wie leblos Daliegenden rasch und sachgerecht zu versorgen.

Diese Szene zeigt typische Reaktionen und das beklagenswerte Verhalten im alltäglichen Unfallgeschehen.

„Kaum einer aus der gaffenden Menge faßt sich ein Herz und greift ein“. - ERSTE HILFE - ein Jammer im Trend der Zeit; unter dieser Überschrift hätte die gemeinsame Fachtagung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und des Deutschen Roten Kreuzes am 20. und 21. Oktober '87 in Hennef stehen können.

Untersuchungen, etwa von der Bundesanstalt für Straßenwesen, bringen es an den Tag: Die Hilfsbereitschaft bei Unfällen läßt nach. Guter Wille, der Geist zum Helfen und das Prinzip der Freiwilligkeit scheinen demnach nicht mehr besonders ausgeprägt zu sein. Zeitknappheit, Angst vor Fehlern, persönliche Gefährdung und einem juristischen Nachspiel, psychische und physische Überforderung gelten als Hauptgründe und Hemmschwellen für unterlassene Hilfeleistung im Notfall. Mangelndes Verantwortungsgefühl und Egoismus werden meist mit dem Hinweis auf die ausgebildeten Rettungssanitäter und den gut funktionierenden Rettungsdienst mit Notarzt gerechtfertigt.

Doch ERSTE HILFE geht uns alle an!

Ersthelfer sind in den meisten Fällen die Lebensretter. Laut Umfragen bestätigen zwar 80% der Bundesbürger, daß die Hilfe von Laien bei Unfällen lebenswichtig sein könne und 70% halten eine umfassende Ausbildung wie auch die Wiederholung einer Ausbildung in ERSTER HILFE für sinnvoll. - Aber leider erklären sich nur 14% der Bürger als bereit und fähig, im Notfall Hilfe zu leisten. Acht bis zehn Prozent der Unfalltoten, etwa 800 Menschen im Jahr, könnten noch am Leben sein, wenn sie an der Unfallstelle sofort sachgerechte Hilfe erhalten hätten.

85 Prozent der später verstorbenen Unfall-opfer waren fünf Minuten nach dem Unfall-

geschehen noch am Leben, dies berichtete Professor Peter Sefrin von der Universität Würzburg und Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft der Notärzte in Bayern. Fünf Minuten, die über Leben und Tod entscheiden können. Angesichts der 454 getöteten Schulkinder im Straßenverkehr fordern die bayerischen Notärzte eine umfassende ERSTE-HILFE-Ausbildung an den Schulen als Unterrichtsfach. Eine Initiative, die auch von den Hilfsorganisations nachhaltig unterstützt wird.

Die Rettungskette aus Sofortmaßnahmen, Absichern der Unfallstelle, Notruf, Erste Hilfe und dem Rettungsdienst bis hin zur Einlieferung ins Krankenhaus kann nur sachgerecht funktionieren, wenn, „jedermann die hierfür notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten erlernt, um jederzeit als Ersthelfer tätig werden zu können“, wie es ein Sprecher des Deutschen Roten Kreuzes ausdrückte.

Trotz unermüdlicher Bemühungen und lobenswerter Initiativen der vier Hilfsorganisationen (Arbeiter-Samariter-Bund, Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter-Unfallhilfe und Malteser-Hilfsdienst) reicht eine einmalige Unterweisung für die Auszubildenden nicht aus. Je länger ein ERSTE HILFE-Kurs zurückliegt, desto mehr nehmen die Fehler bei der Versorgung von Verletzten zu. Unter diesem Gesichtspunkt gewinnen die Argumente einer gesetzlichen Verpflichtung zur Teilnahme an ERSTE HILFE-WIEDERHOLUNGSKURSEN an Gewicht.

Mehr als mögliche Fehler bei der Hilfeleistung wiegt die weit verbreitete Passivität am Unfallort. „Es sind in mehr Fällen durch Unterlassung als durch falsche Hilfeleistung schwerwiegende Schäden eingetreten“, sagte Professor Sefrin. Es seien beispielsweise mehr Verletzte erstickt, weil keiner der Umstehenden bei einem Motorradfahrer den Schutzhelm abgenommen habe, als durch das Abnehmen des Helmes Verletzungen im Halswirbelbereich aufgetreten wären“. Zwar werde in den Kursen dem Teilnehmer nur das Abnehmen des Helmes mit zwei Helfern gezeigt, jedoch sollte jeder Ersthelfer in der Lage sein, diese lebensrettende Maßnahme auch sinngemäß alleine durchzuführen, teilte Professor Sefrin auf eine Anfrage von Klaus Schumacher auf der Pressekonferenz mit.

Und auch das neuerdings angeführte Argument, sich bei Hilfeleistungen durch Blut des Verletzten oder bei der Atemspende eventuell mit dem AIDS-Virus zu infizieren, findet bei den Notärzten wenig Zustimmung. „Die Wahrscheinlichkeit, daß sie selbst einen tödlichen Unfall erleiden, ist wesentlich größer, als AIDS zu bekommen“, meinte Dr. Rossi von der Universität Ulm. Sanitäter und Krankenpflegepersonal werde im Umgang mit blutenden Verletzten empfohlen, Einmalhandschuhe zu tragen. Der Gesetzgeber prüft zur Zeit auch, ob das Mitführen solcher Handschuhe und einer Beatmungsmaske im Verbandskasten eines jeden Autos Pflicht werden soll. Außerdem werde überlegt, so versicherte ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums, Fragen der ERSTEN HILFE in die theoretische Prüfung zur Fahrerlaubnis aufzunehmen.

Bundesweit werden jährlich etwa eine knappe Million Menschen in „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ und 750 000 Personen in ERSTER HILFE ausgebildet. Trotzdem kann leider nur jeder siebte Bundesbürger qualifizierte ERSTE HILFE leisten! Wiederholungen der Kurse spätestens nach drei Jahren könnten hier eine Abhilfe schaffen.

Unsere Aufgabe sollte es jetzt sein, die ERSTE HILFE mehr in unseren Bereich zu bringen.

Wir, die Motorradfahrer, sind sicher eine Zielgruppe, die einer besonderen Gefährdung im Straßenverkehr ausgesetzt ist. Die offizielle Motorradsaison ist beendet und wir sollten die winterlichen Clubabende nutzen, um zusammen mit einer Hilfsorganisation, einen Kursus in ERSTER HILFE durchführen.

ERSTE HILFE sollte in Zukunft überall großgeschrieben werden, wir sollten hierbei mit den Anfang machen.

Volkmar Schultz-Igast

Unfallort. In Zusammenarbeit mit einem Ausbilder der Rote-Kreuz-Ortsgruppe Schauenburg-Elfershausen wurde das Wichtigste noch einmal erarbeitet. Während des 6-stündigen Kursus wurde am Modell und an Freiwilligen demonstriert, was am Unfallort zu tun ist. Ein besonderer Schwerpunkt des Kursus war das Helmabnehmen nach der Zweihandmethode bei verletzten Zweiradfahrern.

Der Kurs bescherte den Vereinsmitgliedern einen gemeinsamen Abend und das Gefühl, daß bei der nächsten Ausfahrt im Falle des Falles die richtigen Handgriffe zum richtigen Zeitpunkt sitzen.

Eine empfehlenswerte Initiative für alle Motorrad-Clubs und -gemeinschaften.

Herbert Gilch

ANZEIGE

Ö
M
T
K

ster-
reichischer

Motorrad

termin

kalender

8
8

Alle österreichischen
Motorrad-Treffen
und Veranstaltungen,
genaue Beschreibung,
Clubanschriften,
Service-Telefon.

Für 10,- DM
(nur Vorkasse) bei:
Peter Heinze
In der Eck 2
D-6301 Heuchelheim

Nachahmenswert

Im vergangenen Herbst veranstalteten die Gespannfreunde Kassel-Korbach eine Wiederholung des Kursus über Sofortmaßnahmen am

Ein ganz normaler Unfall?

Der Polizeibericht liest sich einleuchtend:

Berthold K. befuhr mit seinem Krad die X-Straße in Fahrtrichtung Y-Straße. In einer Linkskurve kam er nach rechts von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Eisenpfosten.

Ja, das war's, bis auf den Umstand, daß Berthold lebensgefährlich verletzt wurde, lange im Krankenhaus lag und erst spät wieder sicher sein konnte, seinen erlernten Beruf auszuüben. Krad fährt Berthold jetzt nicht mehr, besonders, weil seine Eltern das nach dem Unfall wohl nicht verkraften würden.

Im Sommer 1985 geschah der Unfall, im Sommer 1987, fast genau zwei Jahre danach, wurde der Sachverhalt neu aufgerollt. Warum, wird man sich fragen, wo doch alles so eindeutig schien?

Seit Berthold aus dem Koma aufwachte, fragte er sich, wie er - völlig entgegengesetzt zu den Regeln der Fahrphysik - nach rechts aus einer Kurve getragen werden konnte, die er obenrein noch gut kannte. Niemand würde eine Linkskurve auch noch vom linken Fahrbahnrand aus anfahren, um dann nach rechts hinausgetragen zu werden - es sei denn, es

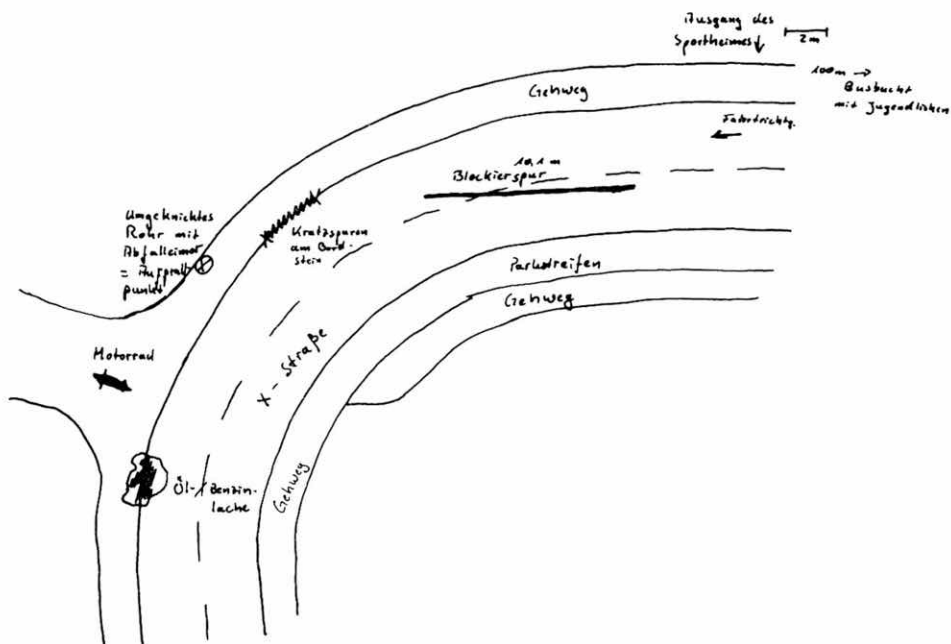
handelte sich gar nicht um einen Fahrfehler, sondern um ein mißglücktes Ausweichmanöver. Nur, warum sollte jemand mitten in der Nacht auf einer zur Unfallzeit nicht befahrenen Straße so ausweichen? Wenn aber ein Hindernis auf der Fahrbahn lag, warum hat dann die Polizei das nicht bei der Unfallaufnahme bemerkt?

Es blieben eine Vielzahl von Fragen, die Berthold sich - und später auch mir stellte.

Berthold schilderte alles das, was er noch wußte. Den Unfallhergang selbst, kannte er nicht mehr. Die schweren Verletzungen zogen eine mehrtägige Gedächtnislücke nach sich. Dafür konnte er sich noch an Begebenheiten vorher erinnern, die er damals der Polizei nicht hatte schildern können.

Demnach ergab sich ein etwas genaueres Bild:

Zusammen mit seiner Freundin hatte Berthold in Gegenrichtung die spätere Unfallstelle passiert. Nachdem er das Mädchen abgesetzt hatte, kehrte er zurück. Bereits auf der Hinfahrt hatte er in Höhe einer Bushaltestelle, in der Nähe der späteren Unfallstelle, ihm bekannte Jugendliche bemerkt, die dort standen und den gemütlichen Treff mit Alkohol verzierten.



Auf dem Rückweg passierte Berthold erneut die jungen Leute, grüßte sie freundlich nach Kradfahrerart - und dann muß er nach links abgekommen oder ausgewichen sein. Der Rest ist Schweigen. Nur die Unfallskizze kann Aufschluß geben.

Mit Skizze, Meßrad, Sperrhüten und zwei Krädern trafen sich zwei Jahre nach dem Vorfall Berthold, dessen Vater, Jörg Riepenhusen und ich auf der X-Straße. Unfalls Spuren wurden vermessen und eingezeichnet, Ausweichpunkte festgelegt. Danach kam das eigentliche Problem: Fahrerisch mußte der Ausweichvorgang rekonstruiert werden. Dabei sollte auch die Fahrtgeschwindigkeit etwa der zum Unfallzeitpunkt entsprechen, um überhaupt dieselben Brems- und Blockierpunkte erreichen zu können. Ausgestaltung der Kurve und unter verkehrsüblichen Umständen maximale Durchfahrtgeschwindigkeit waren ebenso von Bedeutung. Ach so - eines habe ich jetzt vergessen - auf keinen Fall durfte uns der Unfall noch einmal passieren.

Nach Inspektion der Örtlichkeit und mehreren Kurvendurchfahrten ohne Hindernis mit zwei verschiedenen Krädern (Yamaha 750, K 100 RT) stand eines fest:

Auf keinen Fall konnte Berthold diese Kurve auf der Ausweichseite (also links) angefahren haben. Die maximale Durchfahrtgeschwindigkeit bei Tageslicht ohne Behinderung hätte ca. 75 km/h betragen.

Ein Vergleich mit den festliegenden Unfalls Spuren ergab weiterhin: eindeutig muß Berthold etwa in Höhe einer Einfahrt zu einem Sportlerheim nach links auf die Gegenfahrbahn ausgewichen sein, um dann kurz vor dem Kurveneingang die Maschine wieder nach rechts zu ziehen. Das ging, wohl infolge der Panik, schief. Berthold kam mit dem Vorderrad seiner RD 350 an die Bordsteinkante und stürzte.

Wenn alles so einfach war, dann mußte sich auch dieser Vorgang fahrerisch nachvollziehen und dokumentieren lassen - natürlich ohne das unrühmliche Ende.

Einer mußte fahren, einer fotografieren, möglichst von allen Seiten und aus Sicht des Fahrers. Immer wieder wich Jörg aus, und ich fotografierte seine Manöver, von allen möglichen Seiten.

Nach einer nervenaufreibenden halben Stunde, Stuntman ist schließlich keiner von uns, war der Unfallhergang klar, logisch und einwandfrei rekonstruiert. Es war so, wie wir schon vermutet hatten. Berthold war irgendeinem Hindernis ausgewichen und gestürzt, dabei mußte es eine Sache oder ein Mensch gewesen sein, der zum Zeitpunkt der polizeilichen Unfallaufnahme nicht mehr da war. Dieser Umstand ließ dann den Sachverhalt wie einen Fahrfehler erscheinen. Da sich auch Berthold nicht mehr gemeldet hatte, bestand kein Anlaß zu irgendwelchen Bedenken.

Nachdem nun der Sachverhalt festgelegt schien, ergaben sich neue Fragen: Warum hatten die Jungen an der Haltestelle nichts gesehen? Hatten sie etwa selbst mit der Sache zu tun? Da die Haltestelle selbst zu weit vom Ausweichpunkt entfernt war, hätte aber nur ein Ereignis an der Ausfahrt des Sportheimes unfallursächlich sein können. Wer kann darüber nach zwei Jahren noch Angaben machen? Sicherlich wäre es nicht sinnvoll, wenn der BVDM sich wie eine Privatdetektei betätigt hätte. Also hätte der Unfall jetzt unter Vorlage des Beweismaterials von Seiten der Staatsanwaltschaft und Polizei neu ermittelt werden müssen.

Ein unglücklicher Umstand verhinderte eine vielleicht mögliche Klärung des Falles. Verhindert wurde damit auch die mögliche Klärung einer Unfallflucht, von der man auf Grund des Sachstandes an sich ausgehen konnte. Nun, Berthold hatte am Krad einen Stummellenker montiert, ohne diesen eintragen zu lassen. Da auch eine erneute technische Untersuchung des Krades fällig gewesen wäre, hätte dieser Umstand auffallen müssen. Jetzt ist ein selbst montierter Sportlenker anders zu bewerten als eine nicht eingetragene Monositzbank. Theoretisch hätte auch ein solcher Lenker - wenn er nicht richtig angebracht war - einen, wie den geschilderten, Sturz herbeiführen können. Die Folge wäre gewesen: Die Krankenversicherung hätte eine Kostenerstattung in astronomischer Höhe verlangen können.

So ließen wir - nach richterlicher Rücksprache - von einer Information der Behörden ab. Drastischer als hier wird es wohl selten klar: Mangelnde Information und Kenntnis

über fahrphysikalische Vorgänge beim Zweirad sowie Schludrigkeit im Umgang mit technischen Zulassungsvorschriften können unter Umständen dazu beitragen, daß Unfälle ungeklärt bleiben und erhebliche Straftaten nicht verfolgt werden können - will man nicht das Opfer noch mehr bestrafen.

Trotzdem haben wir etwas erreicht: Berthold weiß jetzt, was passiert ist. Selbstzweifel braucht er nicht mehr zu haben, zumindest nicht, was sein Fahrvermögen und seine Reaktionen angehen. Schon allein deshalb hat sich der Aufwand gelohnt.

Günter Heumann

Anmerkung der Redaktion:

Namen und Straßenbezeichnungen wurden im Interesse der Beteiligten geändert, bzw. unkenntlich gemacht.

Wer ähnliche Probleme hat, der findet bei Günter Heumann, Oppelnerstr. 8, 4370 Marl, Rat und Tat.



Erlöschen der Betriebs- erlaubnis durch Teileanbau

Sinn oder Unsinn, Schikane des TÜV oder fahrtechnische Notwendigkeit???

Wer kennt das nicht! Da hat man sich ein Windschild oder einen neuen Lenker montiert, genau nach Anleitung versteht sich, und das mitgelieferte Begleitschreiben weist aus: Achtung, Betriebserlaubnis erlischt, Abnahme durch den TÜV erforderlich. Man fährt daraufhin als expertengläubiger Mensch zur Abnahmestelle und erlebt u.U. seinen zweiten Schock. Der Prüfer, völlig motorradunkundig, schaut gar nicht genau hin oder läßt sich erst mal das Begleitschreiben erklären, bevor er mißmutig und ohne besondere Überprüfung die Eintragung vornimmt.

Ob solcher Erlebnisse fragt man sich, was Eintragungen überhaupt für einen Wert haben. Wo liegen die rechtlichen Grundlagen, welchen Sinn haben sie?

Grundlage der Überprüfungen ist die Straßenverkehrs-zulassungsordnung (STVZO). Hier besagt der § 18 STVZO, daß grundsätzlich Kraftfahrzeuge ab einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit der Zulassung bedürfen. Der § 19 STVZO führt dann weiter aus, daß diese Zulassung zu erteilen ist, wenn das Fahrzeug den geltenden Vorschriften entspricht. Darum brauchen wir uns nicht weiter zu kümmern, denn die ursprüngliche Zulassung wurde ja bereits dem Hersteller erteilt. Für den nachträglichen Umbau besagt aber der § 19 Absatz 2 STVZO, daß die Zulassung dann erlischt, wenn Teile am Fahrzeug verändert werden, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist, oder aber wenn durch diese Teile eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer hervorgerufen werden kann. Dabei muß man wissen, daß durch Beschaffenheitsvorschriften einer Gefährdung vorgebeugt werden soll. Die Vorschriften sind also nicht Selbstzweck, sondern man will verhindern, daß durch willkürlichen Anbau irgendwelcher Teile der Fahrzeugführer sich selbst oder andere im Fahrbetrieb gefährdet. Dabei stellt sich die Gefahrenklausel des § 19 Absatz 2 STVZO als Generalklausel — Kritiker sagen auch Gummiparagraph — dar. Hierunter fallen bis auf wenige Ausnahmen alle Zubehörteile, deren Beschaffenheit nicht ohnehin vorgeschrieben ist. Man merke also: der Anbau fast aller Teile führt zum Erlöschen der Betriebserlaubnis.

Der abgebrühte Leser mag nun denken: na was soll's, man sieht dem Krad ja nicht an, daß die Betriebserlaubnis erloschen ist und bei einer Kontrolle merkt die Polizei ohnehin meist nichts.

Mit der Unkenntnis der Kontrollorgane zu rechnen ist möglich, wird oft gehandhabt, aber es ist ein Roulettespiel. Fällt dennoch die Veränderung auf, kommt zur obligatorischen Anzeige noch die vorläufige Stilllegung des Krades bzw. die Sicherstellung, für deren Kosten man zusätzlich aufkommen muß. Bußgeld und Sicherstellungskosten sind dabei sicherlich höher als die Kosten des TÜV-Eintrages — oder sollte es doch Bequemlichkeit gewesen sein?

Ein weiterer Aspekt sollte an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben. Wurde das Fahrzeug so verändert, daß es nun als nicht steuerpflichtiges plötzlich steuerpflichtig wurde

oder aber es nach der Veränderung einer höheren Steuereinstufung angehört, dann kommt noch ein Verstoß gegen die Abgabenordnung in Betracht. Man wird also erneut zur Kasse gebeten.

All das mag noch nicht abschrecken, der Freund oder Bekannte hat ja schließlich bisher auch Glück gehabt. Was aber passiert, wenn es zu einem Unfall kommt und in der Folge ein technisches Gutachten des Krades bei ungeklärter Unfallursache erstellt wird?

Mit Sicherheit wird dann das Erlöschen der Betriebserlaubnis festgestellt werden. Dabei ist dann weniger das zusätzliche Bußgeld von Bedeutung. Sollte der Unfall unter Umständen auf die technische Veränderung zurückzuführen sein oder dies nicht ausgeschlossen werden können, dann wird die Versicherung die Unfallfolgekosten vom Versicherten zurückverlangen. bei entsprechendem Krankenhausaufenthalt mit Sonderbehandlung kann dabei eine Forderungshöhe entstehen, die Gedanken an die Neuanschaffung eines Krades oder aber sonstiger Freuden gar nicht erst aufkommen läßt. Wer weiß, daß Versicherungen in der Regel jeden Weg nutzen, um Leistungen nicht zu erbringen, wird die Berechtigung der letzten Zeilen anerkennen.

Nun soll hier nicht in Panik gemacht werden, denn es gibt Veränderungen, die zwar eintragungspflichtig sind, aber selten unfallursächlich sein können. Man denke da nur an die bereits erwähnte BMW-Tourenscheibe (s. Leserbrief). An dieser Stelle wird sicherlich die Eintragungspflicht Selbstzweck und gerät in die Nähe antiquierter Paragraphenreiterei. Das gleiche gilt wohl auch, wenn von einer Verkleidungsscheibe auf eine andere umgerüstet wird. Da der TÜV ohnehin nicht für die ordnungsgemäße Montage geradesteht, vermag ich auch da den Sinn der Vorführungspflicht nicht zu erkennen, zumindest nicht beim Kenntnisstand vieler TÜV-Prüfer.

Es ist aber andererseits ebenfalls nicht von der Hand zu weisen, daß ein kundiger Prüfer – auch das soll es ja ab und an geben – bei genauer Überprüfung eines Anbaus Fehlerquellen beseitigen helfen kann, die später auch zu einer Gefährdung des Eigentümers hätten führen können. Das setzt jedoch eine Mitarbeit des TÜV voraus, während man vielerorts

eher das Gefühl hat, daß da jemand steht, der vor lauter Beleidigung, arbeiten zu müssen, erst mal seine Machtposition ausnutzt. Aber das Problem kennt wohl jeder, der mit solchen Einrichtungen zu tun hatte.

Damit nun möglichst wenige Gefahr laufen, geschilderte Folgen ausbaden zu müssen, haben wir uns überlegt, einmal allen Interessierten Unterlagen zukommen zu lassen, aus denen genau hervorgeht, welche Teile nun eintragungspflichtig sind und welche nicht. Dabei bringt die Diskussion über Sinn und Zweck dieses Formalismus bei einzelnen Teilen wenig, denn sie führt zu keiner Beeinflussung des Gesetzgebers. Der zahlt im Zweifelsfall schließlich nicht, sondern wir.

Die Listen über zulassungspflichtige Teile sowie einige sachliche Informationen sind gegen einen Kostenbeitrag von 5,- DM anzufordern bei Günter Heumann, Oppelnerstr. 8, 4370 Marl.

Den Betrag bitte ich zu überweisen auf das
Konto Nr. 708465001 bei der Deutschen
Bank Marl-Hüls (BLZ 42070062).
Stichwort: Betriebserlaubnis.

Günter Heumann

Ein Jahrhundert Motorradtechnik

Herausgegeben von Christian Bartsch

Ein gutes Dutzend Autoren von Rang und Namen räumen diesem Buch schon durch ihre fachliche Kompetenz eine besondere Stellung unter den Büchern zum Thema „Motorrad“ ein. Namen wie Helmut Werner Bönsch, Helmut Hütten, Dr. Paul Simsa, Siegfried Rauch oder Hans-Joachim Mai gehören zu den bekanntesten in ihrem Ressort.

Doch kann es gelingen, all die hochkarätigen
Schreiber in einem Buch zu vereinigen?

Der Herausgeber Christian Bartsch hat diesen Versuch in dem 456 Seiten starken und fast zwei Kilo schweren Buch unternommen.

Beim ersten Durchblättern fällt schon die reiche Illustration des Buches auf. Fast keine

Seite ist ohne Foto oder Zeichnungen. Abgebildet werden älteste, modernste, ausgefallenste und gängigste Konstruktionen, das Ganze in hervorragender Qualität.

Die einzelnen Artikel geben in meist gut verständlicher Form einen anschaulichen Überblick über die Entwicklung der Technik, des Sportes, der Sicherheit und einen Ausblick auf die Zukunft. Technisches Verständnis und ein wenig Wissen auf dem Gebiet des Motorrades erleichtern das Lesen des Buches, lassen es über weite Strecken zu einem Genuß werden.

Was dem Buch fehlt ist ein einheitliches Gerüst, jemand, der die Brücken zwischen den einzelnen Blöcken baut. Ein bißchen isoliert stehen die Kapitel nebeneinander, jedes für sich groß und gut.

Dieses Buch kann man dem empfehlen, der sich einen Überblick mit vielen Detailinformationen über die Entwicklung seines fahrbaren Untersatzes verschaffen will, dabei aber nicht von seitenlangen, schwierigen Abhandlungen über Feinheiten abgelenkt oder gar genervt werden will. Der Interessent sollte sich auch bewußt sein, daß er kein Buch über amüsante Motorradfahrgeschichten oder eine einfache Einführung für motorradfahrende Anfänger erstet. Dafür erhält er Einblicke, die ihm sonst nur das Studium einer Fülle anderer Bücher liefert.

Dafür wiegt der Preis dann auch den vieler anderer Bücher auf. Er dürfte die Hemmschwelle sein, die verhindert, daß das Buch ein Marktenner wird. Wer aber das Geld ausgibt, erhält einen realen Gegenwert.

Jörg Riepenhusen

ANZEIGE

Ein Jahrhundert Motorradtechnik

herausgegeben

von Christian Bartsch VDI

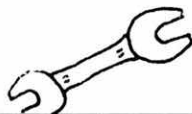
456 Seiten mit 830 teils farbigen Fotos und Zeichnungen, sowie 8 Tabellen.

VDI-Verlag, Düsseldorf

Preis 148,- DM

ISBN 3 - 18 - 400757 - X

TECHNIK



Do it yourself

Ventile selber einschleifen und Abstreifringe wechseln

Was tun, wenn der Motor nicht mehr die volle Leistung bringt, obwohl alles richtig eingestellt ist und auch sonst alles in Ordnung zu sein scheint, oder der Ölverbrauch in letzter Zeit stark angestiegen ist?

Eine Möglichkeit wäre es, daß die Ventile nicht richtig schließen und die Abstreifringe verhärtet sind. Eine typische Winterarbeit, da bei den meisten Motorrädern der Motor ausgebaut werden muß und die Sache etwas aufwendig ist.

Und so wirds gemacht:

Motor je nach Modell ausbauen und Ventildeckel abschrauben.

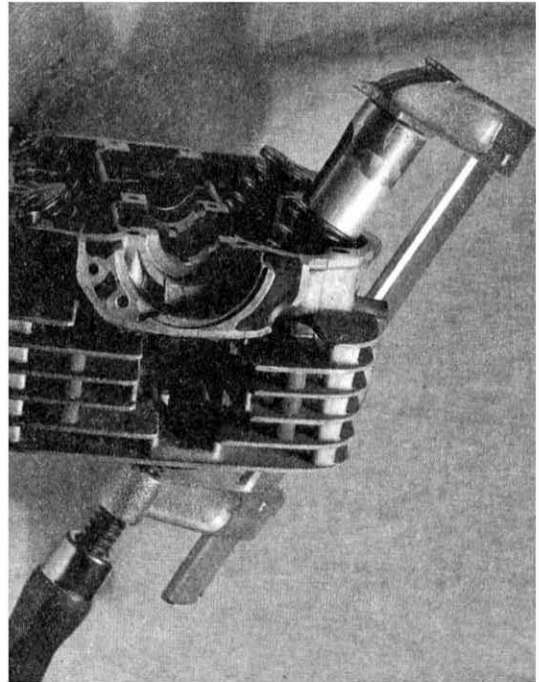
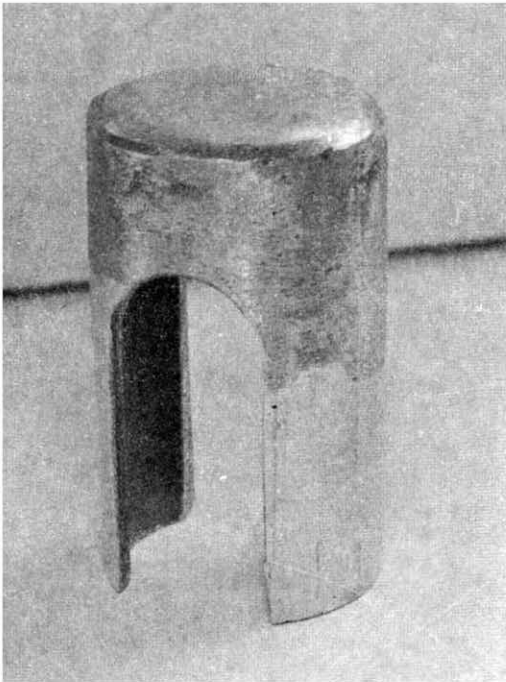
Bei obenliegender Nockenwelle einen Kolben in OT Stellung bringen und die entsprechende Stellung der Nockenwelle markieren. Nun das Ritzel auf der Nockenwelle lösen und die Welle entfernen. Dabei darauf achten, daß die Steuerkette nicht in den Schacht fällt.

Dann den Zylinderkopf lösen. Hierbei darauf achten, daß die Schrauben kreuzweise gelöst werden, damit keine Spannung auftritt. Kopf abnehmen.

Im Fachhandel gibt es teure Ventilausdrücker zu kaufen, wir helfen uns selbst:

Dazu benötigen wir ein Stück Rohr ca. 50-60 mm lang, etwa 2-3 mm Wandstärke und im Außendurchmesser so groß wie die Ventildederplatte. Auf einer Seite schweißen wir einen Deckel auf und auf der Gegenseite sägen wir ein Langloch ein (s. Foto).

Mit diesem Rohr und einer guten Schraubzwinde können wir die Ventile aushebeln. Das Rohr auf eine Federkappe setzen, die Schraubzwinde über Rohr und Ventilteller spannen und anziehen. Beim späteren Losschrauben wird die Feder entspannt, daher et-



was Spiel in der Zwingen lassen. Es ist etwas kraftaufwendig, da die Federkraft überbrückt werden muß. Das Ventil ist durch zwei Keile gesichert, die, falls sie nicht von selber herauspringen, mit einem kleinen Schraubenzieher leicht zu entfernen sind. Die Zwingen wieder leicht lösen und Federteller und Feder abnehmen. Bevor wir das Ventil nach unten herausziehen, den Schaft von eventuell anhaftender Ölkohle und Graten entfernen, ansonsten können schwere Schäden an der Ventilführung entstehen. Die Abstreifringe werden beim Herausziehen frei.

Achtung: Die Teile der Baugruppen nicht untereinander vertauschen! Bevor wir mit dem Einschleifen beginnen, den Kopf auf Rißbildung untersuchen, insbesondere im Bereich der Kerzengewinde.

Ein Verschleiß der Ventilführungen läßt sich ohne Spezialwerkzeuge nicht nachweisen.

Zum Einschleifen gibt es spezielle Einschleifpaste (Kfz-Zubehör). Der Fachhandel bietet als Werkzeug einen Gummisauger an, ein Bohrmaschinenfutter mit glatten Backen tut's aber auch. Das gereinigte Ventil am Schaft gut mit Öl einreiben und in die Führung schieben.

Bohrmaschinenfutter von hinten aufschrauben. Nun etwas von der Paste auf den Teller geben, Ventil anziehen und gleichmäßig nach rechts und links drehen. Den Vorgang so lange wiederholen, bis sich eine gleichmäßige Sitzbreite von 1-maximal 2 mm gebildet hat. Dann die Einschleifpaste **sorgfältig** entfernen. Nun können wir alle Einzelteile und neue Schaftdichtungen aufbauen. Manche Ventilefedern sind progressiv gewickelt, hier kommt das enger gewickelte Ende nach unten. Feder wieder mit unserem Rohrstück vorspannen und Keile einsetzen. Zum Prüfen, ob die Ventile dicht sind, gießen wir etwas Benzin in die Kanäle. Tritt am Sitz nichts aus, ist alles bestens.

Vor dem Zusammenbau des Motors sollten die Zylinderfuß- und Kopfdichtung erneuert werden. Alle Schrauben in umgekehrter Reihenfolge gleichmäßig und kreuzweise anziehen. Hier geht es ohne Drehmomentschlüssel und Angaben der Motorradhersteller nicht. Wer's trotzdem macht, riskiert einen verzogenen Zylinderkopf und durchblasende Dichtungen.

Viel Spaß beim Schrauben

Herbert Johnen

REISEN



Frühling auf irisch

Frisch? Wie der junge Morgen!

Im Frühjahr 1986, genauer Ende März/Anfang April, zog es meine amerikanische Reisebegleiterin Jennifer und mich mit einer 81er RD 350 auf die grüne Insel. Nach einigen Tagen auf der größeren der beiden britischen Inseln schifften wir uns in Holyhead auf der Fähre nach Dublin ein.

An Bord bewahrheitete sich mal wieder, daß man nicht vergessen sollte, sich zusätzlich zu den britischen rechtzeitig auch irische Pfund zu besorgen, denn die irische Fährgesellschaft „B & I-Lines“ akzeptiert zwar „Pound Sterling“ in großzügiger Weise, geniert sich aber gleichzeitig auch nicht, das Wechselgeld im Verhältnis 1:1 in irischem Geld herauszugeben. Ein offensichtlich beliebtes Nebengeschäft im alltäglichen Fährbetrieb. Beachten sollte man auch, daß längst nicht alle Banken an der walisischen Küste über irisches Geld verfügen!

Dublin entschädigte dann aber mit einem recht positiven Gesamteindruck, welcher sich insbesondere vom Großstadtklima nach Art von Liverpool angenehm unterschied. Obwohl ansonsten die kleinere der beiden britischen Inseln den dominierenden Einfluß Englands wohl nie wird verleugnen können, wirkt sich hier die mittlerweile gut 60jährige Unabhängigkeit doch ziemlich direkt aus. Schließlich gilt Dublin nicht nur in politischer, sondern auch in wirtschaftlicher Hinsicht als Zentrum und Garant der Unabhängigkeit, denn das Guinness beispielsweise ist halt nicht aus London, sondern aus Dublin. Daß aber der Überwiegende englische Einfluß auch in Zukunft immer erhalten bleiben wird, ist schon durch die Sprache garantiert, denn die Verfassung der irischen Republik stellt eindeutig klar: „Irish is the first official language“. Die Praxis, die uns zugegebenerweise natürlich sehr entgegenkam, sieht allerdings ganz anders aus: die Bevölkerung spricht kaum keltisches Irisch, sondern Englisch, und

die jüngere Generation zumeist sogar ausschließlich! In Irland wird man sich - genau wie in Schottland - wohl oder übel damit abfinden müssen, daß das keltische Gälisch wohl in absehbarer Zeit völlig verschwinden wird.

Am folgenden Tag erreichten wir trotz der widrigen Witterungsumstände unser Ziel an der Südküste: Kinsale, ein verträumtes Hafenstädtchen ca. 30 km südlich von Cork. Die Strecke von Dublin führt entlang der N 7 und N 8 nach Cork und beinhaltet im Westen von Dublin sogar ein längeres vierspuriges Teilstück, welches durchaus als Beginn einer irischen Autobahn angesehen werden kann. Doch wozu eine Autobahn, wenn es an Fahrzeugen fehlt, die diese benutzen könnten? Die Tatsache, daß Irland auch nach dem Beitritt von Griechenland und Portugal nach wie vor zu einem der ärmsten Länder innerhalb der EG gehört, wird z.B. an der Verkehrsdichte deutlich, die mit ca. 7 Kfz pro km asphaltierter Straße mit großem Abstand die geringste innerhalb der EG darstellt. Eigentlich also die ideale Umgebung für Motorradbummler, die sich mal nicht fast ständig nur zwischen den Stoßstangen anderer Verkehrsteilnehmer durch die Landschaft bewegen wollen und trotzdem nicht gleich nach Afrika oder in den Ostblock „flüchten“ wollen!

Trotz der alles andere als komfortablen Übernachtung in Kinsale's Jugendherberge im Vorort „SummerCove“ wurde die Südküste im Bereich von Kinsale bis Skibbereen in den nächsten Tagen zu unserem bevorzugten Aufenthaltsbereich. Als Unterkunft mieteten wir eines der zahlreich angebotenen Ferienhäuser, die in der Regel gut ausgestattet und recht empfehlenswert sind. Wir konnten einen günstigen Preis von 12 irischen Pfund pro Nacht aushandeln, da im April noch kein großer Urlauberverkehr herrscht und wir außerdem nur zwei Personen waren. Hinzu kommt allerdings der Strom und Kaminbrennstoff im verbrauchten Maße. Von unserem Wohnort Rossbarbery aus unternahmen wir Streifzüge zu den umliegenden Orten; von den „standing stones“ bei Clonakilty im Osten bis Skibbereen und dem Hafenstädtchen Baltimore im Westen reichten die Ausflüge. Das irische Baltimore hat übrigens durchaus nicht nur den gleichen Namen wie der bekannte Ort im Osten der Vereinigten Staaten, sondern sogar eine direkte historische Verbindung: da



die Entfernung zum amerikanischen Festland vom Südwesten Irlands aus am geringsten ist, starteten von hier aus im vergangenen Jahrhundert viele Europäer zum neuen Leben jenseits des Ozeans. Die mit unabwägbar Risiken verbundene Reise schien besonders zur Mitte des 19. Jahrhunderts für viele Iren die einzige Alternative zum Hungertod im eigenen Land zu sein, und nicht selten wurde so aus dem drohenden Hungertod ein ferner Tod auf See ...! Entscheidend sicherer wurde die Reise erst mit Anbruch des 20. Jahrhunderts durch moderne Schiffe und später die Fliegerei; der heutige Ausgangspunkt für die Reise von Irland nach Amerika ist in der Regel der neue Shannon-Airport im Westen der Insel, welcher für die transatlantischen Flüge der Aer Lingus, Irlands internationaler Fluggesellschaft, zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Der Aufbruch in den Westen der Insel begann mit technischen Problemen. Beim Beladen kippte das Motorrad über den Seitenständer und der Kupplungshebel brach komplett ab. Die Fahrt ohne Kupplung im Linksverkehr durch Cork wurde so zur Schwerstarbeit. In Cork gelang es nach langer Suche am Samstagabend dann aber nicht nur, einen original Yamaha-Hebel zu erstehen, sondern es fand sich sogar noch ein Reisebüro zum Geldwechsel, denn am vorhergehenden Tag in Skibbereen sah sich aufgrund einer Währungsangleichung in Frankreich seltsamerweise keine Bank zu einem Tausch in der Lage ...!

Nach dem unbedingt empfehlenswerten Umweg über Blarney-Castle im Nordwesten von Cork ging es dann weiter in Richtung Limerick auf der N 20. Wer das traditionelle und kommerziell ausgenutzte „Steinküssen“ auf der oberen Burgmauer des Blarney-Castle nicht mag, begeben sich stattdessen auf einen Streifzug durch den romantisch bewachsenen Schloßgarten und den angrenzenden Park. Dieses mag sogar mehr Spaß machen als das Besteigen der Burg!

An Limerick und dem Shannon-Airport vorbei gelangten wir am späten Abend dann zu unserem nächsten Tagesziel, Lisdoonvarna an der südlichen Galway-Bay, nur wenige Kilometer von der Küste entfernt und günstig zwischen zwei markanten Aussichtspunkten der dortigen Steilküste gelegen: die „Cliffs of Moher“ im Süden und dem „Black Head“ im Norden. Nachdem die Übernachtung wiederum recht günstig war (IRPf. 5.50), ging es nun bis Galway entlang der kurvigen und schmalen Küstenstraße in gemächlichem Tempo, allein schon wegen der Schafe und Esel, die hier die Straße scheinbar gern mit ihren Wiesen tauschen ...!

Das heutige Ziel hieß Portrush und lag bereits in Nordirland, also stand heute der Grenzübergang und die Durchfahrt durch Londonderry (irisch: Derry) auf dem Programm ...! Die letzte Stärkung für diese Unternehmen erhielten wir während unserer Nachmittagspause in Sligo, wo wir unversehens mitten in eine irische Motorradgruppe gerieten. Mit den Worten, wir hätten in Derry überhaupt nichts zu befürchten, sofern wir uns westlich des „River Foyle“ bewegten, fühlten wir uns natürlich von jeglichen Bedenken befreit ... Abgesehen vom Überfahren einiger im Asphalt eingebauter Hügelbarrieren an der Grenze und von uns bei der Durchfahrt durch Londonderry beidseitig auf dem Bordstein flankierenden Soldaten mit Gewehr im Anschlag verlief dann auch alles ohne weitere Komplikationen ...!

Portrush und Nordirland machte uns dann auch auf andere Weise ganz schnell deutlich, daß wir wieder im Vereinten Königreich waren. Das Bild in den Spiegeln der Yamaha wurde plötzlich klarer, die Straßen breiter und das abendliche Treiben unter großen Leuchtre-

klamen ließ Portrush im Vergleich zu Lisdoonvarna, wo wir noch den vorhergehenden Abend verbracht hatten, wie eine Großstadt erscheinen. Zumindest eine wichtige Erklärung für die anhaltende politische Trennung zwischen Nordirland und dem Süden des Landes ist sicherlich unter dem Stichwort „Lebensstandart“ zu finden ...! Bleibt nur die Frage, ob London diesen Standart auf Dauer wirklich besser fördern kann und will als Dublin ...?!

Das Naturwunder von „Giant's Causeway“ an der nordirischen Küste jedenfalls, welches wir am darauffolgenden Tag erlebten, wird Irland sicherlich noch lange erhalten bleiben, unabhängig von jeder politischen Situation. Die Legende berichtet von zwei Personen, die beschlossen, hier, wo die Entfernung zwischen dem schottischen und dem irischen Land am geringsten ist, ihre Länder mittels einer aus fünfeckigen Steinen geformten Passage durchs Meer zu verbinden. Nach einem Streit jedoch verbannte der Stärkere seinen Kollegen auf die kleinere Insel und zerstörte hinter sich den Meeresdurchgang für immer.

Tatsächlich sind die merkwürdigen regelmäßigen Fünfeckformen hier systematisch angeordnet und führen in einer langen Linie vom Ufer bis tief ins Meer. Weiterhin ist ein ähnliches geologisches Wunderwerk auf der winzigen Insel Staffa vor der schottischen Küste zu bewundern; doch natürlich erhebt eine Legende niemals Anspruch auf genaue Darstellung der Realität, oder etwa doch?

Jedenfalls ist der Besuch des „Giant's Causeway“ unbedingt zu empfehlen, insbesondere auch deshalb, weil man auf dem anschließenden ca. 10 km langen Weg entlang den Abhängen und Klippen eine Steilküste mit all' ihren Schönheiten und Gefahren viel „hautenger“ in Erfahrung bringen kann als z. B. am „Black Head“ im Westen der Insel. Allerdings sollten die Gefahren nicht unterschätzt werden, denn es handelt sich hierbei nicht um einen „Sonntagnachmittagsspaziergang für die ganze Familie“! Insbesondere Kinder und unzureichend gekleidete Zeitgenossen haben auf diesem Trip normalerweise nichts zu suchen, denn das Wetter in diesem Bereich gibt sich fast ausschließlich stürmisch und regnerisch! Falls doch einmal die Sonne scheint, sollte man bedenken, daß dieses aufgrund des atlantischen Klimas blitzschnell ins Gegenteil umschlagen kann!

„Giant's Causeway“ war sicherlich somit auch ein krönender Abschluß unserer Tour im stürmischen April. Zum Abschied beschied uns Irland dann noch einige feuchte Kilometer entlang der stürmischen Küste auf dem Weg zu unserer Fähre in Larne. Obwohl es gar nicht geregnet hatte, waren wir wieder einmal froh, bei der Regenbekleidung nicht zu sehr gespart zu haben. Aber das Wetter waren wir nach wenigen Reisetagen auf den britischen Inseln ja bereits gewöhnt ...!

Frank Oelmüller

ANZEIGE

**Belstaff, Barbour, Zelte, Zeltheizung,
Schlafsäcke, Benzinkocher**

**Winterkatalog
für 1,- DM in Briefmarken**



PETER HEINZE

In der Eck 2

D-6301 HEUCHELHEIM

Telefon 0641 - 63419

Telex 4821050 SHW d

AUSRÜSTUNGEN FÜR DEN TRADITIONELLEN MOTORRADFAHRER

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen

Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster
Telefon 02501 - 13322

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

Renaud Rahier

Rudolfstraße 19
5100 Aachen
Telefon 0241 - 54515 0
003287 - 866164

Geschäftsstelle:

Clubinterne Angelegenheiten, Briefpapier –
Plaketten – Spannbänder – Schriftwechsel
Stempel und alles,
was sonst noch anfällt und nicht in den
5 anderen Rubriken steht

Herbert Johnen

Grevenbroicher Straße 106
4150 Krefeld
Telefon 02151 - 305529

BVDM-Service

Margot Witke

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

Harald Platz

Nansenstraße 72
5520 Bitburg
Telefon 06561 - 12362 oder 3890

BVDM-Versicherungsservice

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

Namentlich benannte Artikel geben nicht unbedingt
die Meinung der Redaktion wieder.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Autoren in Heft 1/88

Renaud Rahier
Hans-Peter Ohm
Harald Platz
Andrea Altepost
Ingo Bläske
Burkhard Gudd
Martin Vogelmann
Jörg Riepenhusen
Edgar Müller
Karl-Heinz Preß
Volkmar Schultz-Igast
Herbert Gilch
Günter Heumann
Herbert Johnen
Frank Oelmüller

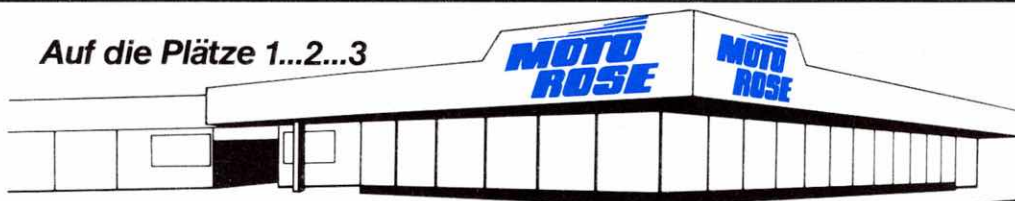
Mitarbeit

an Heft 1/88

Margot Witke
Gudrun Riepenhusen
Horst Orlowski
Petra Versin-Johnen
LV Rhein-Ruhr

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

Auf die Plätze 1...2...3



Wer bietet mehr?

MOTORRAD DES MONATS: Honda VFR 750 Interceptor 9.990,- DM

DAUER-SUPERPREISE

Continentalreifen
z. B. 120/90 H 18 TL / TK 44
(auch andere Größen) 152,00

Koffer: Becker, Krauser, Schuh
z. B. Big-Safe, 44 ltr., passend
für Krauser- u. Beckerträger
Satz 298,00

Concord, 36 ltr., passend für
Krauser- u. Beckerträger,
preiswerte Ausführung
Satz 149,00

Auspuffanlagen Sito mit ABE
z. B. CB 400 N
(auch andere Modelle)
Satz 298,00

+++ täglich Versand +++
+ jederzeitige Rücknahme +



◀ Levior "M3" ab 249,-

"Spa"-Jacke, Leder, doppel-
ter Reißverschluss, Rundumreißver-
schl., integr. Nierengurt, Schulter-
u. Ellenbogenpolsterung
ab 199,00

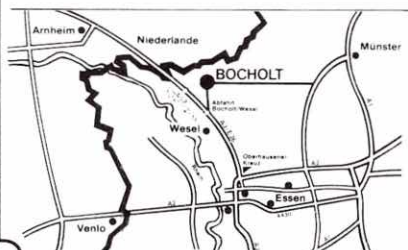
Stiefelhose m. Seitenstretch,
Knie- und Hüftpolsterung, Rundum-
reißverschluss
ab 249,00

Caberg Shark ▶

3-farbig 139,50

Latzhose mit
Seiten- und Rücken-
stretch, Kniepolster-
ung ab 249,00

Stiefel, original
Daytona "Silverstone"
..... 129,90



ÖFFNUNGSZEITEN:

Montag — Freitag: 8.00 — 12.30 Uhr und 14.00 — 18.00 Uhr

Samstag: 8.00 — 13.00 Uhr, jeden 1. Samstag im Monat:

8.00 — 17.00 Uhr Auch Versand möglich (Telefon-Info)

**MOTO
ROSE**

Dingdener Str. 60
4290 Bocholt

Telefon 028 71 / 60 47

Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

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

Falls unzustellbar,
bitte zurück an Absender