

F 5727 F

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



2/88



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

Seriosität, warum nicht ?

Der Bundesverband der Motorradfahrer tut sich schwer damit, seinen Anspruch, die Interessenvertretung aller Motorradfahrer zu sein, bekannt zu machen. Zwar wächst die Zahl der Mitglieder seit Jahren beständig - doch leider zu langsam.



Bei vielen jungen Motorradfahrern hat der BVDM den Ruf, der Verband der seriösen Alten zu sein. Seriös? Ja, gewiß, denn ohne Seriosität geht es nicht. Die Entscheidungen über Rechtsfahrverbot, Überholverbot, Unterfahrschutz an LKW, Abgas- und Lärmbeschränkungen oder über die Kilometerpauschale in der Einkommenssteuer fällen seriöse Frauen und Männer, denen man auf gleichem Niveau gegenüberzutreten muß. Um Erfolge zu haben, braucht man Verbündete, zum Beispiel aus der Industrie oder anderen Verbänden. Auch die findet man so am besten. Allerdings hat Seriosität nichts mit grauen Schläfen zu tun. Gottseidank hat der BVDM im Vorstand und unter den Referenten junge und seriöse Menschen, die obendrein noch fleißig, intelligent und verlässlich sind.

Das Problem ist, daß die Mehrzahl der jungen Motorradfahrer gegenüber „seriösen Menschen“ skeptisch ist. In anderen Bereichen dürfen - nein müssen ihre Interessenvertreter seriös sein, z.B. der Gewerkschaftler oder der Rechtsanwalt. Warum nicht auch im Bundesverband der Motorradfahrer?

Dieser Zwiespalt ist mir bisher nicht erklärlich, aber darin sehe ich eine wesentliche Ursache dafür, daß unser Wachstum so langsam fortschreitet. Es muß in Zukunft die Aufgabe aller im Verband Aktiven sein, die Bemühungen und Erfolge zum Nutzen der Motorradfahrer besser bekannt zu machen. Damit sollen unseren Mitgliedern Argumente für seriöse Werbung an die Hand gegeben werden, und ich hoffe, daß sie sie weidlich nutzen.

Übrigens „seriös“ übersetzt Meyers Lexikon mit „ernsthaft, anständig“ und dagegen kann doch eigentlich niemand etwas haben.

Euer Horst Orlowski
1. Vorsitzender

METZELER-Motorrad-Reifen. Für alle, die voll drauf sind.

Superkombination für Superschnelle:



Vorderrad ME 33 Laser,
Hinterrad Perfect ME 99 A.

Zwei bewährte Hochleistungsreifen für höchste Beanspruchung jetzt maschinenbezogen auch mit MBS-Konstruktion. Das METZELER-Belt-System ist das neue variable Gürtelsystem zur Optimierung spezieller Hochleistungsreifen.

Rennsportreifen für Serien- und serien- nahe Maschinen mit Straßenzulassung:



Vorderrad CompK
ME 33 Laser,
Hinterrad CompK
ME 1 MBS.

Besonders haftstarke Laufflächenmischung. Optimale Geradeauslauf-Stabilität, Kurven-Stabilität und Naßrutschfestigkeit. Trotzdem hohe Kilometerleistung.

Spitzenduo für Super-Tourer:



Vorderrad
Marathon Front,
Hinterrad
ME 88 Marathon Euro.

Extrem hohe Kilometerleistung bei höchster Auslastung.

Enduros – gleich gut auf der Straße und im Gelände:



Allround-Profil für Vorder- und Hinterrad Enduro I. Spezial-Hinterrad-Profil für Geschwindigkeiten bis 180 km/h Enduro II.

Griffig im Gelände, schnell und sicher auf der Straße.

MotoCross-Reifen für jedes Gelände und Rennsport- einsatz:



z. B.
Vorderrad MXR 296,
Hinterrad MXR 196.

Die Neuheiten für extrem hartes Gelände.

**METZELER-Motorrad-Reifen
gibt es in 36 Profilen
und über 300 Ausführungen!**

Den richtigen METZELER-Reifen für praktisch jede Maschine und jeden Einsatzzweck erhalten Sie bei Ihrem Reifenfachhändler.

METZELER



Nicht umsonst die Nr. 1 in Deutschland.

Inhalt

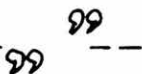
	Seite
Aktuell	
IFMA 1988, Stand des BVDM	4
Das Kooperative Mitglied	4
Steuerreform ab 1990	5
Elefantentreffen 1989	5
Neue Angebote des BVDM-Service	5
Einladung zur Jahreshauptversammlung	6
Stellenangebote	6
Tag der Organspende	18
Wein für Werber zu gewinnen	18
Zeitungsärger?	22
Änderung der Versicherungsklassen	27
Schon gehört	
Winterfest ade	6
„Motorräder '88" in Dortmund	6
Versicherungsprobleme in Belgien	7
Bezugsquelle für Ersatzteile für alte BMW	21
Aus der Arbeit des Vorstandes	28
Sicherheit	
Neues vom Airbag	8
Helmvisiere	19
ABS an Motorrädern	21
Termine	10
Kontaktadressen der BVDM-Clubs	13
Kleinanzeigen	17
Glosse	21
Sport	
Die Pfadfinder-Trophäe	22
Ergebnisse des BVDM-Touristikwettbewerbes	23
Gespann-Winterfahrt des MC Sauerland	26
Buchtip	
Motorradreisen zwischen Urlaub und Expedition	24
Technik	
Ventile selber einschleifen, 2. Teil	24
Reise	
Tips für ein USA-Reise gesucht	25

Titelbild:

Das Frühlingserwachen hat begonnen. Die Autofahrer müssen sich wieder an das Motorrad als Verkehrspartner gewöhnen.

Foto: BMW

AKTUELL



IFMA 1988

Im September dieses Jahres öffnet wieder die Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) in Köln ihre Tore. Als Termin ist der 21. - 25. September 1988 festgelegt. Dieses Jahr sind zum ersten Mal der Mittwoch und der Donnerstag Fachbesuchertage. Freitag bis Sonntag ist die Messe für alle Besucher geöffnet.

Auch der BVDM nimmt an dieser großen Motorradausstellung mit dem Motorradfahrer-treffpunkt teil. Er ist in der Halle 10, Untergeschoß Gang E, Stand 58 zu finden. Der Stand hat in etwa die gleiche Größe wie auf der IFMA '86. Die Vorbereitungen im Verband laufen seit geraumer Zeit auf Hochtouren.

Mit der Gestaltung des diesjährigen Standes möchten wir an die positive Gliederung des 86er Standes anknüpfen. Über unsere Aktionen und Schwerpunkte werden wir in der nächsten BALLHUPE berichten.

1986 wurde der Versuch eines Kartenvorverkaufs gestartet. Die Resonanz unter den Mitgliedern war nicht überwältigend. Das lag in erster Linie daran, daß wir nur Tageskarten anbieten durften. Da uns die Messeleitung auch in diesem Jahr keine Dauerkarten zur Verfügung stellt, wird es diesmal keinen Vorverkauf über den BVDM geben.

Wie auch in den letzten Jahren, suchen wir für unseren Stand Mitglieder, die bereit sind, anderen Motorradfahrern Rede und Antwort zu allen Fragen rund ums Motorrad zu stehen und die Interessen unseres Verbandes zu vertreten. Interessierte können sich bei Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7, 5063 Overath, Telefon 02206 - 81063 melden.

Bernd Karrasch

Das Kooperative Mitglied

Wer kann das werden?

Seit der letzten Jahreshauptversammlung ist die Satzung des BVDM um einen Passus ergänzt worden, der sich mit der Kooperativen Mitgliedschaft befaßt.

Der Gedanke des Kooperativen Mitgliedes ist der, daß nun auch Institutionen und Firmen Mitglied im BVDM werden können, denen der Zutritt bisher verwehrt geblieben ist.

Ein Beispiel: Der Motorradhändler XY, eine GmbH, war schon immer von der Idee und den Aktivitäten des BVDM begeistert. Bislang konnte nur der Inhaber als natürliche Person Mitglied werden. Der Händler möchte sich aber gerne an seine Tür schreiben, daß sein **ganzes Geschäft** hinter dem BVDM steht.

Jetzt kann er als Kooperatives Mitglied mit seinem ganzen Geschäft in den BVDM eintreten. Der Beitrag, den er dafür zu zahlen hat, wird mit dem Bundesvorstand ausgehandelt, darf jedoch den Beitrag eines Einzelmitgliedes nicht unterschreiten, kann aber gerne mehr sein.

Über eine Aufnahme in den Verband fällt der Bundesvorstand die Entscheidung.

In der Hauptversammlung hat das Kooperative Mitglied **eine** Stimme, kann also damit genauso viel Einfluß auf die Verbandspolitik nehmen, wie ein Einzelmitglied. Jedoch kann das Kooperative Mitglied nicht in einen Vorstand gewählt werden. Jedes Kooperative Mitglied erhält als Gegenleistung die laufenden Informationen des BVDM. Er kann seinen Kunden gegenüber gerne seine Mitgliedschaft im BVDM präsentieren. Nicht zuletzt unterstützt er damit die Interessenvertretung seiner Kunden und hilft sich selbst dadurch.

Ihr, unsere Mitglieder, seid das größte Werbepotential des Verbandes. Jeder von Euch kennt Händler oder andere geeignete Einrichtungen, die Euch gegenüber schon ein Interesse am BVDM bekundet haben. Erzählt ihnen von der Möglichkeit der Kooperativen Mitgliedschaft. Die Anträge auf Mitgliedschaft möchten sie dann bitte an:

BVDM - Mitgliederverwaltung, Aldekerker Straße 14a, 4150 Krefeld 1, richten.

Jörg Riepenhusen

Geld ade, die Steuerreform tut weh.

Der 1. Januar 1990 ist wieder ein schwarzer Tag für uns Motorradfahrer. Die z. Z. geltenden Pauschbeträge für den Entfernungskilometer für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte werden neu bemessen. Bisher gelten für Mofas 0,22 DM, für PKW 0,36 DM und Motorräder nur 0,16 DM.

Diese Benachteiligung ist jedem bestens bekannt. Es kommt aber noch schlimmer, ab 1990 soll ein PKW 0,50 DM erhalten, ein Motorrad nur 0,22 DM. Nach langen Jahren wird das Motorrad endlich dem Mofa gleichgestellt.

Auf Anfrage erhielt ich vom Bundesminister der Finanzen folgende Antwort: „Auf Ihre Anfrage vom 28.02.88 teile ich Ihnen mit, daß die vorgesehenen Kilometerpauschalen von 0,50 DM und 0,22 DM keinen Bezug zu den tatsächlich entstehenden Aufwendungen haben und daß insofern diesen Pauschalbeträgen keine besonderen Berechnungen zugrunde liegen.“

Meine Schnellerhebung bei den BVDM-Clubs ergab einen statistischen Mittelwert von 0,54 DM bis 0,55 DM, wobei so manche Maschine über 1,00 DM kostet. Somit sind die 0,22 DM auf jeden Fall wieder eine drastische Diskriminierung der Motorradfahrer. Auch die Schutzkleidung, wie der gesetzlich vorgeschriebene Helm, werden erneut nicht berücksichtigt. Sie bleiben von den Werbungskosten ausgeschlossen.

Ich habe in Bonn am 22.02.88 bei der Anhörung der Verbände folgendes gefordert:

Gleichstellung des Motorrades mit dem PKW, aber mindestens 0,50 DM. Aufnahme der Schutzkleidung in die Werbungskosten.

Ob aber die Erhöhung spürbar wird bleibt anzuzweifeln, denn:

Der Weihnachtsfreibetrag, der Arbeitnehmerfreibetrag und die Werbungskosten werden verschmolzen zu einem Gesamtfreibetrag von 2000,— DM. Bis ein Motorradfahrer diese Summe an Werbungskosten erreicht, muß er bei 0,22 DM 9090 Kilometer einfache Fahrt zurücklegen. Das heißt eine Anfahrt von mindestens 43 Kilometer zum Arbeitsplatz, ohne auch nur einen Pfennig an Werbungskosten

absetzen zu können. Man kann hier nicht von Steuererleichterung reden, sondern es ist eine geschickt getarnte Steuererhöhung.

Renaud Rahier

Elefantentreffen '89

Der Arbeitskreis „Elefantentreffen“ des BVDM hat seine Arbeit mit Volldampf aufgenommen. Planungen zur Durchführung laufen.

Eines ist jedoch schon heute klar. Ohne unsere Helfer werden und wollen wir das Elefantentreffen nicht durchführen. Terminlich wird es wahrscheinlich beim Monat Februar bleiben. Haltet Euch schon jetzt für einen Helfereinsatz zur Verfügung!

Der Vorstand

ANZEIGE

Der BVDM-Service bietet:

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens

Die vierte, neu überarbeitete Auflage des Leitfadens erscheint Ende Mai 1988. Das Buch wird 144 Seiten und einen vierfarbigen Einband haben. Der Preis steht noch nicht genau fest. Interessenten können sich an BVDM-Service wenden.

Helm-ab-Broschüre

Eine neue Auflage der hervorragenden Anleitung zum richtigen Abnehmen des Helmes ist fertig. Interessenten, auch Clubs, erhalten die Broschüre kostenlos gegen Übersendung eines adressierten und frankierten Rückumschlages. Das Porto beträgt bei der Bestellung von einem Heft 0,80 DM, bei 2 Exemplaren 1,10 DM, bei 3 bis 6 Stück 1,40 DM. Jeweils berechnet mit einem C-5-Umschlag.

Zu beziehen beim BVDM-Service
Herbert Johnen, Grevenbroicher Str. 105
4150 Krefeld

Einladung zur JHV 1988

Am 17. September 1988 findet die Jahreshauptversammlung im Dorfgemeinschaftshaus in Windhausen bei 6320 Alsfeld/Hessen statt. Es lädt dazu die IG Gespannfahrer ein.

In der Zeit von 15.00 bis 18.00 Uhr tritt der Bundesbeirat und der Gesamtvorstand zu einer Sitzung zusammen. Ab 19.00 Uhr ist die Jahreshauptversammlung.

Anträge an die JHV müssen bis zum Redaktionsschluß der BALLHUPE 3/88 beim Geschäftsführer vorliegen. Die Tagesordnung und der Lageplan erscheinen in der Ausgabe 3/88.

Die Vermittlung von Zimmern übernimmt:
Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Straße 10,
6090 Rüsselsheim 5, Telefon 06142 - 32354.

Der Vorstand

**SCHON
GEHÖRT**



Winterfest ade !

Es lebe das Frühlingsfest!!!

In Großenrade fand das letzte Winterfest des BVDM für wahrscheinlich lange Zeit statt. Die trotz guter Organisation aller jeweiligen Veranstalter immer schwächer besuchten BVDM-Winterfeste haben den Gesamtvorstand in der Sitzung am 13.03.1988 dazu bewegt, für eine Änderung zu votieren.

Das Winterfest mit seiner bisherigen Austragung im März eines Jahres wird ab 1989 durch das Frühlingsfest ersetzt. Der Termin ist immer das 3. Wochenende im April. Für 1989 ist das der 15. und 16.

Neben dem gemütlichen Beisammensein wird es eine Sitzung des Bundesbeirates und Gesamtvorstandes geben, auf der sich alle Interessierten über vergangene und künftige Aktivitäten des BVDM informieren können. Ebenfalls haben sie dort die Gelegenheit, ihre Meinung zur Arbeit des BVDM im Gespräch mit Vorstandsmitgliedern darzulegen.

Eine Bitte an die BVDM-Vereine: Überlegt Euch schon jetzt, ob Ihr nicht die Ersten sein wollt, die das BVDM-Frühlingsfest in Szene setzen.

Jörg Riepenhusen

Stellenangebot

Der Bundesverband sucht dringend ein paar Helfer, die Gelegenheit und Interesse haben, Seminare, Besichtigungen und ähnliches zu organisieren.

Hilfestellungen werden selbstverständlich gegeben.

Antworten bitte an die Redaktion.

Jörg Riepenhusen

Motorräder '88

Flohmarkt in Dortmund

Zehn Mark an der Kasse abgegeben, vorbei an den Türhütern, und schon bin ich mittendrin - in der Schau gebrauchter Endtöpfe und nachträglich montierbarer Gabelstabilisatoren, der Schau der buntesten T-Shirts und der schönsten Fahrräder, mit und ohne Hilfsmotor. Natürlich sind auch Motorräder zu sehen.

Erster bleibender Eindruck: Ein Riesengerät, mit Rückwärtsgang und einem Airbus-Cockpit: Honda GL 1500/6. Etwas weiter: Riesige Rundum-Verkleidung, noch mehr Hubraum, sogar mehr Räder, nur die Aufschrift ist kürzer: LADA. Hier wird wirklich alles geboten.

Standbetreuung

Wer kann einen BVDM-Stand während der Verkehrssicherheitstage in **Kamen** am Wochenende 4. und 5. Juni 1988 betreuen.

Material und Sachinformationen werden mitgeliefert.

Henning Knudsen, Biberweg 1
5206 NK-Seelscheid 2
Telefon 02247 - 7386

Auffallend an dieser Ausstellung ist ihr Charakter als Werbe- und Verkaufsveranstaltung. Zwei oder drei Modelle, statt vom Hersteller, von einem örtlichen Händler präsentiert, der aus Angst um das gute und teure Stück per Schild sogar Berührungen untersagt. Rühmliche Ausnahme ist der Stand von Moto Guzzi, er bietet das, was ich auf einer Motorradausstellung erwarte: Genug Motorräder, auf die man sich setzen darf, fachmännische Informationen. Auch bei BMW-WÜDO kann man mehr als nur hinschauen und Prospekte sammeln, aber die übrigen Stände scheinen nach dem Motto „Wie viele Motorräder lassen sich auf ein paar Quadratmetern unterbringen?“ bestückt. Dazu jede Menge sinnvolles, noch mehr überflüssiges Zubehör, Kleidung aller Art (außer Pelzmäntel), das ganze garniert mit bekannten Zutaten wie Kunstfahrer Anscheid, Steilwand für Mini-Motorräder, Eigenbauwettbewerb, diverse Oldtimer.

Aber mir fehlt das, was die Faszination des Motorradfahrens ausmacht. Die meist lieblos zusammengestellten Zweiräder, die vielen Bildschirme, auf denen Toni Mang und Co. per Video vorgeführt werden, die schönen Reisebilder, die vereinzelt zu sehen sind, können nicht verdecken, daß alles, was ausgestellt ist, WARE ist, WARE, die verkauft werden muß.

Auf ihre Kosten werden vielleicht die Gespannfahrer kommen, denn es sind zahlreiche Dreiräder zu sehen, doch Gespanne interessieren mich nicht. Ich betrachte lediglich den „Schwenker“ eines Schweizer Brüderpaares etwas intensiver, den ich bisher nur auf Bildern gesehen habe. Das Gerät würde ich gerne mal fahren.

Mittlerweile ist es voll geworden in der Halle, jede Menge Leute unterschiedlichsten Aussehens. Doch auch ohne Publikum würde ich mich nicht allein gelassen fühlen können. Zeitschriftenverlage, Auto- und Motorradfahrervereine und -vereinigungen, Reiseveranstalter, Versicherungsvertreter bemühen sich um mich. Soviel Motorräder gibt es wohl garnicht, wie mir Versicherungstarife maßgeschneidert werden. Auch Deutschlands größte Trachtengruppe ist anwesend, vielleicht sucht sie ja Kradmelder oder schräglagenerfahrene Tornado-Piloten. Ein bißchen erinnern derartige Stände auf dieser Messe an das olympische Motto: „Dabeisein ist alles“.

Apropos: Der BVDM ist auch vertreten. Mit einem kleinen Stand, der sich statt im bekannten „BVDM-Grau mit blauer Schrift“ farbenprächtig und attraktiv präsentiert; hier wurde vom Team um den Geschäftsführer sehr gute Arbeit geleistet.

Vielfältige Themen werden dargestellt und diskutiert, die „unsterblichen“ Leitplanken, Steuerpläne des Bundesfinanzministers, das Elefantentreffen, die Deutschlandfahrt. Fragen werden beantwortet, Informationsmaterial wird verteilt. Der Aufwand für diesen Stand hat sich gelohnt.

Der nächste Morgen: Motorrad aus der Garage und ab zum Haus Scheppen, Kaffee trinken mit anderen Motorradfahrern. Holger kommt und fragt, ob jemand mit nach Dortmund fährt, zur Ausstellung. Andere, die schon da waren, reden kurz auf ihn ein: Holger nimmt den Helm ab und holt sich eine Tasse Kaffee ...

Peter J. Großheimann

Blick über den Zaun

Versicherungstarife in Belgien

Um dem Kostenverlauf der Unfälle zu folgen, haben die Versicherungsgesellschaften in Belgien eine Anpassung der Tarife vorgenommen. Diese sind seit Jahren angeblich aus dem Gleichgewicht. 21,3% Erhöhung ab dem 1. März '88 sind das Ergebnis.

Vorwand für diese Erhöhung sind die Heil- und Reparaturkosten. Jetzt kostet die Haftpflichtversicherung für Motorradfahrer über 500 ccm 1150,- DM, Schadensfreiheitsrabatt wird nicht gewährt. Wo sind die fallenden Unfallzahlen? Anstatt für eine ordentliche Führerscheinausbildung zu sorgen, werden die Preise einfach in die Höhe geschraubt. Zur Information: In Belgien braucht man keinen separaten Motorradführerschein, der Klasse-3-Schein genügt um Motorräder mit bis zu 135 PS zu fahren, denn eine PS-Begrenzung gibt es nicht. Auch gibt es keinen TÜV für Motorräder. Viele werden jetzt glauben, Belgien sei ein Schlaraffenland für Motorradfahrer; aber dies geht nur auf Kosten der Sicherheit und wird zudem teuer bezahlt.

Renaud Rahier

**SICHER-
HEIT**



Neues aus dem Luftsack

Interessante Versuche mit Airbag und neue Erkenntnisse über Motorradunfälle.

Trotz stark rückläufiger Unfallzahlen ist das Risiko für einen Motorradfahrer, bei einem Unfall schwer verletzt oder gar getötet zu werden, nach wie vor groß. Während beim PKW die Unfallzahlen steigen, so verschiebt sich doch die prozentuale Verteilung der Unfallfolgen: Bedingt durch verbesserte passive Sicherheitseinrichtungen, höhere Gurtanlegequote usw. gibt es immer weniger Getötete und Schwerverletzte, dafür aber mehr Leichtverletzte. Beim Motorradfahrer können die rückläufigen Zahlen nichts an dieser Verteilung ändern: Jeder Unfall birgt an sich große Verletzungsrisiken, die durch Schutzhelm und Schutzbekleidung nur z.T. gemindert werden können.

Anlässlich eines Workshops über Zweiradsicherheit stellte der HUK-Verband schon 1986 ein Konzept vor, mit dem versucht werden sollte, das Unfallrisiko drastisch zu mindern - den Airbag (siehe BALLHUPE 1/86). Damals liefen die Versuche ausschließlich im Labor und ließen eine ganze Reihe von wichtigen Fragen ungeklärt. Einige dieser Fragen konnten jetzt in einer neuen Versuchsreihe, die der HUK-Verband zusammen mit der DERKA und der schweizerischen Winterthur-Versicherung unternahm, geklärt werden. Waren alle bisherigen Versuche nur theoretisch durchgerechnet und auf dem Prüfschlitten abgelaufen, so wurden jetzt unter realitätsnahen Bedingungen Aufprallversuche gemacht, bei denen sich beide Fahrzeuge - Motorrad und PKW - bewegten; das Motorrad fuhr mit 44 bis 72 km/h seitlich auf ein Auto mit 15 bis 31 km/h. Die Ergebnisse dieser Anfahrversuche sind nicht nur für die Entwicklung des Airbag von Bedeutung, sondern geben vor allem Aufschluß über den Ablauf eines Unfalls, dessen Spuren im nachhinein für die Rekonstruktion von ungeheurer Wichtigkeit sind.

Der Airbag ist in der Tat in der Lage, schwerwiegende Verletzungen zu mindern oder sogar völlig zu verhindern. Die tödlichste Gefahr für den Motorradfahrer ist immer noch der aus der Seitenstraße kommende PKW - 2/3 aller Kollisionen zwischen PKW und Motorrädern gehen auf dieses Konto. Zum Ablauf: Das Motorrad bohrt sich tief in die Seite des Autos, der Fahrer verhakt sich mit Armen und Beinen am eigenen Gefährt, der Kopf schlägt voll auf die Dachkante, Lenker und andere Bauteile dringen in die Weichteile - exitus!



Motorrad ohne Airbag mit 50 km/h gegen einen PKW mit 30 km/h.

Foto: HUK-Verband / DEKRA

Der Airbag, der sich innerhalb von Bruchteilen einer Sekunde (50 Millst. Sek.) aufbläst, hebt den Fahrer über dieses ganze Geschehen hinweg - er hat mit keinem einzigen Körperteil das eigene oder das gegnerische Fahrzeug berührt. Der anschließende Aufprall auf die Erde mag zwar unangenehm sein, ist aber nicht annähernd so gefährlich. Unser guter Freund Günter Heumann, der vor kurzem einen solchen Überflieger gemacht hat, weiß ein Lied davon zu singen. Aber: Man steht wieder auf!

Zu diesen guten Ergebnissen hat auch ein Bein-Prallpolster beigetragen, welches als Bestandteil eines Konzepts von einem Sicherheitsmotorrad schon früher vorgestellt wurde und mittlerweile auch verwirklicht wird (z.B. BMW). Bei den neuerlichen Versuchen zeigte sich aber, daß die Festigkeit der Prallpolster

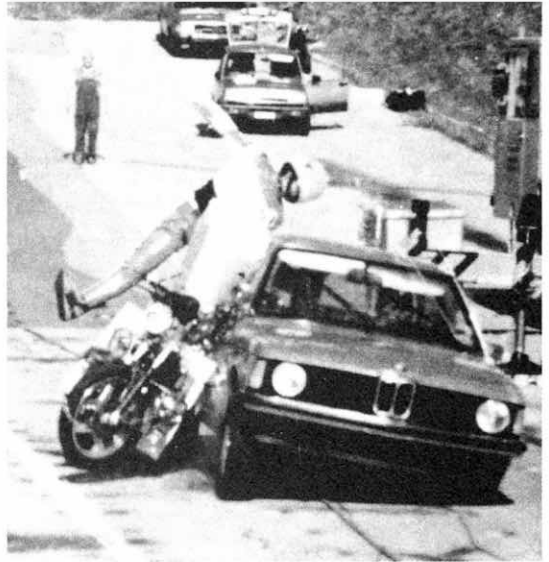
noch erheblich verbessert werden muß. Viele andere Elemente des Sicherheitsmotorrads werden auch von anderen Herstellern, zumindest bei Tourenmaschinen weitestgehend umgesetzt: Breiter Tourenlenker, optimierte Tank- und Sitzform, Gleitflächen und seitlicher Schutzbügel; am ABS wird ja von allen Seiten kräftig herumgebastelt.

Mit dem Airbag tun sich alle Hersteller noch schwer. Die Idee wurde anfangs etwas belächelt, und der HUK-Verband ist leider bis heute die einzige Institution, die hier etwas unternimmt. Es wäre zu wünschen oder gar zu fordern, daß sich die Hersteller nach den beeindruckenden Tests etwas mehr um die Weiterentwicklung dieses System kümmern, um konkrete technische Begleitprobleme bald lösen zu können: z.B. wohin mit dem Sack und wie groß muß er denn nun sein? Unter welchen genau festgelegten Voraussetzungen muß der Auffüllmechanismus zünden und wie kann er gegen ungewolltes Auslösen (starkes Bremsen, Umfallen) gesichert werden? Wie reagiert das System oder wie muß es beschaffen sein, damit es auch funktioniert, wenn zwei Leute auf dem Motorrad sitzen? - Hier ist noch ein weites Betätigungsfeld.



Ein Airbag verringert das Verletzungsrisiko bei Motorradunfällen. Der Luftsack dämpft den harten Aufprall auf das Hindernis, gleichzeitig hebt er den Körper des Fahrers an und verhindert das gefährliche Aufschlagen des Kopfes auf der PKW-Dachkante.

Fotos: HUK-Verband / DEKRA



Weit wichtiger als die in die Zukunft weisenden Ergebnisse der Airbagtests waren wohl für die Leute von der DEKRA die Erkenntnisse über den Ablauf des simulierten Unfalls. Alle bisherigen Aufprallversuche mit PKW/Motorrad hatten immer ein stehendes Fahrzeug; hier bewegten sich ja beide Fahrzeuge. Die Rekonstruktion eines Motorrad/PKW-Unfalls gehört zu den schwierigsten Aufgaben eines Kfz-Sachverständigen, weil die Fahrzeuge nur wenige oder gar unvollständige Spuren hinterlassen, was beim PKW/PKW-Unfall anders ist. Beim Motorrad/PKW-Unfall bewegen sich oft vier Massekörper in sehr unterschiedlicher Richtung, sowohl während als auch nach dem Aufprall: PKW, Motorrad, Fahrer und etw. Sozia/Sozius. So ist die nachträgliche Unfallrekonstruktion oftmals mit einem Puzzle vergleichbar, bei denen u.U. einige Teile fehlen. Einige dieser fehlenden Teile sind durch die neue Testreihe aufgedeckt worden:

1. Durch die Summe aus Radstandverkürzung des Zweirades und Eindringtiefe in den PKW läßt sich die kinetische Anstoßenergie relativ genau eingrenzen. Damit kann die Kollisionsgeschwindigkeit des Motorrads errechnet werden, allerdings nur bei etwa rechtwinkligem Anprall auf stehendem PKW.

2. Durch weitere Abdrücke von Teilen des Motorrads kann am bewegten PKW zudem auch die Geschwindigkeit des PKW errechnet werden. So wurde z. B. durch die Bewegung des PKW das aufstoßende Vorderrad zur Seite gedreht und hinterließ einen fast vollständigen Abdruck auf der Seite des PKW. Berührt der Fahrer zudem mit seinem Körper den PKW, hinterläßt dies ebenfalls Spuren, die zusammen mit der Flugbahn des Fahrers ebenfalls Aufschluß über die Geschwindigkeit des PKW erlauben. Auch das seitliche Versetzen eines angefahrenen PKW gibt Aufschluß über die Geschwindigkeit beider Fahrzeuge.

In diesem Zusammenhang widerruft die DEKRA ihre bisherige Empfehlung, bei einer drohenden Kollision ohne Ausweichmöglichkeit auf die Frontpartie des querkommenden Fahrzeuges zuzuhalten. Die jetzigen Tests haben gezeigt, daß der Fahrer dann erst recht gegen das Auto geschleudert wird, weil es sich ja weiter vorwärts bewegt. Die neue Empfehlung lautet also: Ziele auf das Heck, denn dahinter ist freier Raum.

Daß über diese Sachverhalte erst jetzt zuverlässige Daten vorliegen, hat mich allerdings überrascht, denn nicht erst seit gestern beschäftigt man sich doch mit der Problematik der Unfallrekonstruktion. Es ist schon lange kein Geheimnis, welche Bedeutung diese Rekonstruktion bei der Beurteilung der Schuldfrage oder bei Haftungs- und zivilrechtlichen Auseinandersetzungen vor Gericht nach einem Unfall haben. Bei dieser Gelegenheit sei ein denkwürdiger Satz nochmal all denjenigen ins Gedächtnis gerufen, die sich in einer Unfallsituation befunden haben, sei es als Zeuge oder als Beteiligter: Die Schwierigkeit einer Urteilverkündung liegt darin begründet, daß es einen Zeugen gibt, der etwas gesehen hat, aber keinen Sachverstand hat; einen Sachverständigen gibt, der Sachverstand hat aber nichts gesehen hat; und einen Richter gibt, der weder etwas gesehen noch Sachverstand hat!

Henning Knudsen

TERMINE/ TREFFEN



Motorradweiterbildung auf der Motor-Ranch Köln im Jahr 1988

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

Motorradfahrerstammtisch

Jeden **1. Sonntag im Monat** findet ein Motorradfahrerstammtisch der Horex- und Spannungsfreunde Mainkling im Gasthaus „Eiche“ in Mainkling statt.

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

Freunde-Treffen

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

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

Gefahrentraining für Motorradfahrer

Die TÜV-Akademie Rheinland GmbH führt in diesem Jahr verschiedene eintägige Trainings durch. Teilnehmen kann jeder Motorradfahrer mit eigenem Motorrad und dafür gültigem Führerschein. Der Preis beträgt 115,- DM.

Die Termine sind:

05. 06. 1988	17. 06. 1988
10. 07. 1988	24. 07. 1988
06. 08. 1988	21. 08. 1988
17. 09. 1988	

Ort der Veranstaltung ist das Gelände des Verkehrs-Sicherheitszentrums in 5303 Bornheim 2. Anmeldung schriftlich oder telefonisch so bald wie möglich.

Info: TÜV-Akademie Rheinland GmbH, Verkehrs-Sicherheitszentrum, Eichenkamp, 5303 Bornheim 2, Telefon 022 22 - 80 86

28. 05. 1988

Jahreshauptversammlung der IG Gespannfahrer.

Info: Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Str. 10 6090 Rüsselsheim, Telefon 06142 - 323 54

27. – 29. 05. 1988

8. Davert-Treffen, neuer Platz.

Info: Telefon 02501 - 38 02

01. – 05. 06. 1988

Frauen und das Motorrad, 4 Tage Motorrad-Freizeit - exklusiv für Frauen, mit Patrizia Lösche und Friedbert Morsch, Teilnehmerbeitrag: 160,- DM mit Übernachtung, Vollverpflegung und Kursgebühr.

Info: Manfred Seiler, JH Tübingen, Gartenstraße 22/2, 7400 Tübingen, Telefon 07071 - 23002

04. – 05. 06. 1988

Tag der Organspende, Näheres im Innenteil.

15. – 19. 06. 1988

Tourer über 40, 4 Motorrad-Tage mit Gleichaltrigen, mit Friedbert Morsch, Teilnehmergebühr 205,- DM incl. Vollverpflegung und Moderation.

Info: Manfred Sailer, JH Tübingen, Gartenstraße 22/2, 7400 Tübingen, Telefon 07071 - 23002

17. – 19. 06. 1988

Zelttreffen der Motorradfreunde Franken an der Kroaumühle bei Gleiritsch / Ofr.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53, 8500 Nürnberg 90, Telefon 09 11 - 33 17 53

24. – 26. 06. 1988

5. Herkulestreffen der Kasseler Motorrad-Freunde (kein Markentreffen).

Info: Mario Gaigl, Im Trisch 14, 3503 Lohfelden 1, Telefon 0561 - 5198 39

25. 06. 1988

Fröhliche Rheinfahrt auf der ROBERT STOLZ für Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen.

Teilnehmerbeitrag: 30,- DM. Das Angebot umfaßt: Schiffsfahrt mit Tanzkapelle, Camping für eine Nacht, viel Spaß und Unterhaltung. Die Motorradfahrer sind unter sich, denn das Schiff ist gechartert. Schnelle Anmeldung erforderlich.

Info: Günter Reuter, Stollbergerstraße 32, 6474 Ortenberg, Telefon 06046 - 70 51, -18 45

26. 06. – 10. 07. 1988

BMW-Motorradreise in das Land der 1000 Seen. Für das Nenngeld erhält der Teilnehmer Fahrpassagen, Unterkunft und verschiedene geführte Touren oder Reisbegleitung in Finnland.

Info: Anmeldung und Programme bei Andreas Gellink, Kahlhorster Straße 28, 2400 Lübeck 1, telefon 0451 - 59 47 25

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

01. – 03. 07. 1988

4. Wuppertreffen der Tourenfreunde Wuppertal e.V., begrenzte Teilnehmerzahl, Zeltmöglichkeiten, Rahmenveranstaltungen, Pokale.

Info: Rainer Windisch, Domänenweg 38, 5600 Wuppertal 11, Telefon 0202 - 73 1100

01. – 03. 07. 1988

18. Heidjer-Treffen des MC Lüneburger Heide in Salzhausen, auch an Kinder wird gedacht.

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

03. 07. 1988

Tageswanderfahrt Brühl und Rheinischer Braunkohletagebau des MC Mammut Bergisch-Gladbach.

Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7, 5063 Overath, Telefon 02206 - 8 10 63

15. – 17. 07. 1988

Sommertreffen der Horex- und Gespannfreunde Mainkling.

Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31,
7189 Mainkling, telefon 07959 - 634

22. – 24. 07. 1988

Motorradwanderung des MC Sauerland.

Info: Bernd Keggenhoff, Tel. 02933 - 6526;
Burkhard Gudd, Telefon 02922 - 81444

23. – 30. 07. 1988

7. Familienfreizeit mit und ums Motorrad, die ideale Urlaubslösung für motorradfahrende Familien, geführte Touren für die Eltern, geschulte Betreuung der Kinder, Teilnehmerbeitrag: Fahrer/Beifahrer 255,- DM, 1. Kind 220,- DM, 2. Kind 190,- DM, weiter nach Vereinbarung, die Familien werden gemeinsam untergebracht.

Info: Manfred Sailer, JH Tübingen,
Gartenstraße 22/2,
7400 Tübingen, Telefon 07071 - 23002

29. – 31. 07. 1988

15. Bergkaptreffen der MF Niederelbe in Wingst-Bergkap.

Info: Hartmut Roemer, Telefon 04777 - 8338;
Traute Marunde, Telefon 04765 - 645

07. – 10. 08. 1988

Schuberth-Motorradtraining am Nürburgring; für 550,- DM wird in kleinen Gruppen ein Training unter der Aufsicht von Instruktoren durchgeführt.

Anmeldeschluß ist der 15. Mai 1988.

Info: Schubert Helme GmbH, Postfach 5029,
3300 Braunschweig

12. – 14. 08. 1988

5. Grillfest der Zweiradfreunde Wietze.

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

19. – 21. 08. 1988

10. Sandlochtreffen des MC Mammut Bergisch-Gladbach.

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

31. 08. 1988

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

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

16. – 18. 09. 1988

Ostsee-Italo-Treffen, nur für italienische Motorradfahrer.

Info: F. Hasselbrink, Postfach 2322,
2300 Kiel, nur gegen Rückporto

16. – 18. 09. 1988

19. Int. Hexentreffen im Waldkrugweg 8, 4920 Lemgo, OT Wahrnbeckerheide, zwischen Lemgo und Detmold, die Anfahrt ist ausgeschildert.

Info: Hans-Dieter Stadie, Enzianweg 11,
4837 Verl 1, Telefon 05246 - 3747

17. 09. 1988

Jahreauptversammlung des BVDM im Dorfgemeinschaftshaus von Windhausen bei 6320 Alsfeld / Hessen. Von 15.00 bis 18.00 Uhr findet die Gesamtvorstands- und Bundesbeiratsitzung; ab 19.00 Uhr die JHV statt. Zimmervermittlung übernimmt Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Straße 10, 6090 Rüsselsheim-Königstädten, Telefon 06142 - 32354. Info: BVDM-Geschäftsstelle

21. – 25. 09. 1988

IFMA in Köln, am 21. und 22. ist nur für Fachbesucher Einlaß, Näheres im Innenteil.

23. – 25. 09. 1988

Wildensteintreffen der Motorradfreunde Franken im Steinachtal Oberfranken.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53,
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911 - 331753

28. – 30. 10. 1988

Herbe-Enduro-Rucksack-Wander-Tour, geführte Touren durch schöne Gegenden, mit Friedbert Mosch, Teilnehmerbeitrag: 109,- DM mit Übernachtung, Vollverpflegung und Moderation.

Info: Manfred Sailer, JH Tübingen,
Gartenstraße 22/2,
7400 Tübingen, Telefon 07071 - 23002

BVDM-Clubs in Eurer Nähe

– Kontaktadressen –

IG Gespannfahrer	Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Straße 10 6090 Rüsselsheim 5, Telefon 06142 - 32354
Riders of Reason	Günter Wossmann, M.-v.-Richthofen-Straße 32 1000 Berlin 42, Telefon 030 - 6246355
MRCN Berlin e.V.	Werner Knipping, Treutelstraße 6 1000 Berlin 26, Telefon 030 - 3621475
MC Necessary Evil	Rainer Brodersen, Nordmeerstraße 12B 2103 Hamburg 95, Telefon 040 - 7434817
LV Nordlichter	Jörg Chemnitz, Dubenhorst 6 2300 Kiel 1, Telefon 0431 - 672812
IG Einzelfahrer Schleswig-Holstein	Jörg Schlotthauer, Weidenkamp 13 2430 Neustadt/H., Telefon 04561 - 4425
MC Pinneberg e.V.	Georg Jessen, Friedensallee 68 2200 Elmshorn, Telefon 04121 - 81706
MC Team Rellingen	Rainer Gerkens, Spreenende 28 D. 22 2000 Hamburg 61
MFG Brockdorf	Hans-Peter Wiese, Strohdeich 14 2201 Kollmar
MF Schlickrutscher Burg/D.	Norbert Bast, Kastanienweg 7 2243 Albersdorf, Telefon 04835 - 8644
MC Kiel	Markus Schulte, Fritz-Reuter-Straße 64 2300 Kiel, Telefon 0431 - 392577
MFR Niederelbe	Egon Saul, Aue 43 2179 Bülkau, Telefon 04754 - 492
Ortsclub Ostfriesland e.V.	Karl-Heinz Krüger, Herostraße 10 2970 Emden, Telefon 04921 - 51879
Meitzer Motorradfreunde	Hans-Jürgen Lammers, Tannenweg 27 3002 Wedemark, Telefon 05130 - 2649
MC Big Banger II e.V.	Siegfried König, Allerweg 106 3012 Langenhagen, Telefon 0511 - 773696
Motorradfreunde Letter	Günter Rock, Nordstraße 13 3016 Seelze 2, Telefon 0511 - 402201
MSC Grossenheidorn e.V.	Udo Senne, Schubertstraße 13 3050 Wunstorf, Telefon 05033 - 1049

Die Groben Ottos e.V.	Frank Morig, Oldauer Heuweg 43 3107 Hambühren 2, Telefon 05084 - 5403
Motorradfreunde Oldau	Rüdiger von Sass, Sandweg 22 3107 Oldau, Telefon 05143 - 1812
Die Zweiradfreunde Wietze	Helmut Seydel, Schwarzer Weg 64 3109 Wietze, Telefon 05146 - 2611
MC Lüneburger Heide	Frank-Michael Wolf, Hauptstraße 27 2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161
MCC Sülfeld	Armin Prinke, Papenstieg 11 3180 Wolfsburg, Telefon 05362 - 52189
MC Wolfenbüttel	Carl-Heinrich Stidden, Am Kälberanger 20 3340 Wolfenbüttel, Telefon 05331 - 32040
MF Iberg	Jürgen Müller, Krögerstraße 4 3300 Braunschweig
MF Leinetal e.V.	Susanne Knoche, Sieboldstraße 9 3405 Rosdorf 3, Telefon 05509 - 1869
MC Just for fun Höxter e.V.	Holger Mittendorf, Am Wiehenbrink 19 3470 Höxter, Telefon 05271 - 33799
MC Brakel e.V.	Klaus Jax, Amselweg 5 3492 Brakel, Telefon 05272 - 7149
MC Hilden 1974 e.V.	Wolfgang Döppler, Verdisträße 15 4010 Hilden, Telefon 02103 - 45731
MC Vorst	Werner Doetsch, Meisenweg 2 4154 Tönisvorst 2, Telefon 02156 - 80244
LV Rhein-Ruhr e.V.	Heinz Sauerland, Dr.-Guischard-Straße 7 4134 Rheinberg 3, Telefon 02844 - 854
MC Ossenlock e.V.	Wolfgang Ostkamp, Ringstraße 11 4446 Hörstel-Riesenbeck, Telefon 05454 - 7747
MC Geist e.V. Wadersloh	Wilfried Happe, von-Wendt-Straße 17 4724 Wadersloh 3, Telefon 02945 - 1425
Elefantentreiber Lippe e.V.	Friedrich Schepelmann, Langer Graben 22 4920 Lemgo, Telefon 05261 - 12169
IGEM Wöbbel	Reinhard Tuttas, Ostpreussenstraße 8 4938 Schieder-Schwalenb., Telefon 05235 - 5983
MFG Köln	Kurt Kolmetz, Dorfstraße 41 4047 Dormagen, Telefon 02106 - 60128

MC Mammut e. V.	Bernd Karrasch, Voßwinkeler Straße 7 5063 Overath, Telefon 02206 - 81063
MC Travellers Übach-Palenburg	Fredi Gollnik, Martinusstraße 24 5173 Aldenhoven, Telefon 02464 - 1382
SFC Rur-Inde	Heinz-Bert Scheuer, Seestraße 4 5176 Inden-Lucherberg, Telefon 02423 - 7510
Motor- und Veteranenclub Wissertal	Norbert Kern, Hüllstraße 11 5249 Birken-Honigsessen, Telefon 02742 - 6352
MFR Imme Wigge e. V.	Karl Egermann, Straufsberg 60 5303 Bornheim 3, Telefon 02227 - 3100
MTC Wuppertal	Gerd-Michael Kirschke, Alhausstraße 25 5600 Wuppertal 2, Telefon 0202 - 701765
Tourenfreunde Wuppertal	Rainer Windisch, Domänenweg 38 5600 Wuppertal 11, Telefon 0202 - 731100
MC Sauerland	Bernd Keggenhoff, Stemeler Straße 74 5768 Sundern-Stemel, Telefon 02933 - 6526
TC Regenbogen	Thomas Breitenwischer, Clemens-Auguststraße 82 5760 Arnsberg
Hagener MC e. V.	Dirk Schneckener, Zur Esse 12 5805 Breckerfeld, Telefon 02331 - 29192
De Burschen MC Eifel	Heinz Christian, Am Zuckerborn 22 5520 Bitburg, Telefon 06561 - 5150
MC Dukes Bitburg	Harald Platz, Nansenstraße 72 5520 Bitburg, Telefon 06561 - 3890
Motorradfreunde Römerberg	Robert D. Ambrosio, Kranichstraße 9 6700 Ludwigshafen / Edigh., Telefon 06344 - 4894
MFR Weserstein	Volker Lefevre, Eschwegerstraße 2A 3446 Mainhard 1, Telefon 05651 - 6315
Kasseler MF	Mario Gaipf, Im Trisch 14 3503 Lohfelden 1, Telefon 0561 - 519839
Gespannfreunde Kassel-Korbach	Herbert Gilch, Spohrweg 6 3501 Schauenburg, Telefon 05601 - 1273
MFR Frankfurt	Gerd Müller, Lange Meile 31 6380 Bad Homburg, Telefon 06172 - 47190
Unter-Taunus Motorradclub e. V.	Manfred Bender, Neustraße 26 6209 Heidenrod Kemel, Telefon 06124 - 2626

Hawks MC Gründchen	Klaus Pfude, Hersfelder Tor 17 6325 Grebenau, Telefon 06646 - 1361
MC Saalburg	Klaus-Günter Anton, Obergasse 4 6390 Usingen, Telefon 06081 - 15534
MFR Neckar-Odenwald	Ulrich Zerahn, Immenweg 7 6954 Hassmershausen, Telefon 06261 - 5385
Horex- und Gespannfreunde Mainkling	Fritz Leidig, Hauptstraße 31 7189 Mainkling, Telefon 07959 - 634
Motorradfreunde Steinheim	Horst Weissbrod, Heiderfelder Straße 11 7924 Steinheim, Telefon 07320 - 1446
MC Biking Blockheads	Thomas-Michael Zinser, Postfach 971 7290 Freudenstadt, Telefon 07441 - 83182
Motorradfreunde Mössingen	Wolfgang Dressler, Bahnhofstraße 23 7406 Mössingen, Telefon 07473 - 4262
MC Bietigheim e.V.	Peter Bader, Badnerstraße 42 7552 Durmesheim, Telefon 07245 - 4382
MF Eschbachtal	Rolf Sailer, Kirschenweg 4 7801 Buchenbach
Südbaden-Dreiländereck e.V.	Hans-Jörg Koplin, Häge 5 7800 Freiburg, Telefon 0761 - 473176
MF Dinkelberg e.V.	Helmuth Rieger, Hebelstraße 9 7888 Rheinfelden/Baden 1, Telefon 07623 - 62232
Motorradfreunde Dorfen e.V.	Peter Helmprecht, Görresstraße 18/0 8058 Erding, Telefon 08122 - 3513
Touren-Motorrad-Club Fürth	Marco Kronschnabel, Friedrichstraße 2 8501 Veitsbrunn, Telefon 0911 - 755473
MFR Franken	Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53 8500 Nürnberg 90, Telefon 0911 - 331753
Motorradverein Gochsheim	Arno Bachhofer, Sennfelder Gasse 7 8726 Gochsheim, Telefon 09721 - 63318
MC Königsbrunn e.V.	Volkmar Schultz-Igast, Augsburgs Straße 29B 8901 Königsbrunn, Telefon 08231 - 5196
MTC Ölfuss	Peter Kaspar, Blumenstraße 30 8933 Lagerlechfeld, Telefon 08232 - 71173
LV Saar der Motorradfahrer e.V.	Klaus R. Arpert, Schmittsdell 2 6620 Völklingen 12, Telefon 06898 - 40207

KLEIN- ANZEIGEN



Verkaufe: Motorteile (kompl.) von **Z 1300**, Bj. 79, ca. 90 000 km an Bastler/Selbstabholer, 350,— DM; Zündanlage Z 1300, 100,— DM; Räder von **XS 1100**, je 120,— DM; Gabelrohre XS 1100, 200,— DM.

Info: Robert Lamers, Himmelgeisterstraße 37, 4000 Düsseldorf, Telefon 02 11 - 3173 36

Verkaufe: MZ-Gespann, 1700 km, Windschild, 17 PS, TÜV neu, sehr gepflegt, VB 2 950,— DM.
Info: Telefon 059 22 - 23 34

Verkaufe: Honda CM 400 T, Bj. 82, 45 000 km, 27 PS, VB 2 000,— DM;

Suzuki GT 80 L, Bj. 82, 14 000 km, VB 400,— DM.
Info: Klaus-Werner Olderdissen, Löllmannshof 57, 4800 Bielefeld 1, Telefon 05 21 - 2 08 13 14
(evtl. auf Anrufbeantworter sprechen)

Verkaufe: Yamaha XS 1100 - EML/ST, Umbau 1987, Motor in 2/88 neu gelagert, Pichler-Lenkerverkleidung, BSM-4 in 2, V4A-Bremskit, Verdeck, Krauser-Träger, Heckträger, Radio CR, Effektlack in Schwarzgold, weiteres Zubehör, Sommerfahrzeug, guter Zustand, ab Juli 1988 für VB 16 500,— DM abzugeben.

Suche: Guterhaltene **Yamaha XS 1100**, bis 3 500,— DM oder andere tourentaugliche (sozialfreundliche) Maschine.

Info: D. und T. Krause-Wegner, Lischkestr. 19, 5600 Wuppertal 1, Telefon 02 02 - 42 12 28

Verkaufe: Steib S 250 mit Anschlüssen, restauriert, guter Zustand, für 3 000,— DM.

Info: Heinrich Lippert, Hauptstraße 70, 6431 Breitenbach 1, Tel. 0 66 75 - 12 19 o. 14 56

Verkaufe: 1 Harro-Latzhose, Größe 50, NP 445,— DM für VB 220,— DM; von Dainese 1 **Jacke** Custom, Größe 52, NP 539,— DM für VB 380,— DM, sowie 2 **Damenhosen** Corsa, Größe 42 und 44, entsprechend Jeansgrößen 36 und 38, NP je 439,— DM für VB je 280,— DM; alles in absolut sehr gutem Zustand.

Info: Hans J. Herweg, Nußbaumer Berg 25, 5060 Bergisch-Gladbach, Tel. 0 22 02 - 5 62 54

Verkaufe: Husky 510 mit Brief und Zulassung, Bj. 86, viele Neu- und Ersatzteile, 17/48 PS, VB 6 000,— DM.

Info: Jörg Winkler, Kirchgasse 1, 6954 Haßmersheim, Telefon 0 62 66 - 5 78

Verkaufe: Guzzi-EML-Gespann, mit Sport-Mini-Boot auf T-5-Basis, als Eigenbau zugelassen (nur 3 Monate im letzten Sommer), Zustand fast neuwertig, 5 000 km solo und 2 000 km Gespann, umständehalber zum günstigen Preis.

Info: Thomas Bartels, Stadtweg 28a, 3304 Bortfeld, Telefon 0 53 02 - 6 67 0

Verkaufe: Günstig Zündapp KS 200, Bj. 57, und **Hercules 100**, Bj. 59, in Teilen, wenn's geht zusammen.

Info: Gerhard Meyer, Weg zum Fürstentum 3, 4459 Emlichheim, Tel. 0 59 43 - 7 06, ab 16 Uhr

Verkaufe: Moto Guzzi California II, Bj. 4/87, 5 000 km, Zustand neuwertig, gegen Gebot.

Info: Bernd Schneider, Morewoodstraße 22, 2000 Hamburg 70, Telefon 0 40 - 68 03 72

Verkaufe: Yamaha XS 400 SE, Bj. 81, 27 PS, Metallic-Blau, 13 000 km, TÜV 4/89, neu bereift und neuer Kettensatz, VB 1 950,— DM, auf Wunsch mit HG-Tourenscheibe.

Info: Uwe Grantz, Hinter den Hoefen 20, 2172 Lamstedt, Telefon 0 47 73 - 72 68

Verkaufe: Teile von BMW R 65, 1 Lenkungsdämpfer, neu, 80,— DM; 1 Achsantrieb, gebr. 31-9, 300,— DM; 2 Stoßdämpfer links und rechts, neu, 100,— DM; 1 H4-Scheinwerfer für Gläserverkleidung, 190 mm Durchm., neu, 50,— DM; 1 Diodenplatte, neu, 80,— DM; 3 Schalldämpfer, gebraucht, 2 links, 1 rechts, Stück 30,— DM; 1 Vorderradfelge, gebraucht, 100,— DM;

von **Yamaha XS 650**, 2 Sitzbänke, Stück 30,— DM; 1 Seitendeckel, links, Rot, 20,— DM.

Info: Telefon 0 21 03 - 4 52 76 ab 19.00 Uhr

Verkaufe: 2 Krauserkoffer, 25 Liter, 1 **Windschild** für BMW; 2 Spiegel, HG, für Honda, Preise VS.

Info: Günter Heumann, Oppelner Straße 8, 4370 Marl, Telefon 0 23 65 - 176 48

Verkaufe: Lederlatzhose, Rot, Größe 38, HG, 100,— DM; **Lederjacke**, Schwarz, Größe 48, 150,— DM.

Info: Gudrun Riepenhusen, Tel. 0 25 01 - 133 22

Suche: Teile von Suzuki GT 750, egal was.
Info: Günter Cichy, Telefon 02373 - 66121

Verkaufe: Krauer-Koffersatz „Starlet“, sowie
Kofferträger „T-Set“ für 200,— DM.
Info: Tel. 02 11 - 826 49 38, 9.00 und 15.00 Uhr

Suche: Gebrauchte Koffer für Krauser-Träger.
Info: Telefon 02161 - 60 40 78

Verkaufe: Yamaha XS 650-Gespann, Carell
Boot 3, Schwinge, 15", 750 cm³, viel Chrom,
neuer Lack, EZ 82, Umbau 86, TÜV 6/88,
50000 km, kein Winterbetrieb, mit E-Teilen
und Zubehör, wegen Markenwechsel,
VB 9500,— DM. **Lederlatzhose**, Größe 38,
neuwertig, VB 250,— DM.

Info: Thomas Kukulies, Auf der Steinbreche 8
5063 Over-Steinenbrück, Tel. 02206 - 808 78

Suche: Steib LS 200.

Info: Dieter Kios, Telefon 09443 - 6367

Verkaufe: Wegen Umzuges, **Fahrwerk R 60**,
Bj. 66, 500,— DM; **Motor**, neu aufgebaut,
350,— DM; dazu S-Getriebe; HR-Antrieb 8/25
und 27/7; Federn solo und Gespann; Kröber
Drehzahlm.; Am-Sitzbank; SM-Tank 24 Liter;
von MZ-Seitenwagen Stab., BR., 4 Anschlüsse,
500,— DM, etwas Zubehör; 32-Liter-Heinrich-Tank,
350,— DM.

Info: Rudolf Kästner, Ruhrstraße 31,
4630 Bochum, Telefon 02327 - 7 03 89

Verkaufe: Yamaha SR 500, Bj. 81, TÜV und
Reifen neu, 17500 km, VB 2000,— DM.

Info: Telefon 05921 - 37893

Verkaufe: 2 Erbo-Lederkombis, Schwarz,
Größe ca. 48, Preis je 200,— DM.

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

Verschenke: Hinterrad Honda CB 400 N,
Comstar, runde Seiten nach außen.

Info: Jörg Riepenhusen, Tel. 02501 - 13322

Verkaufe: Lederjacke, Schwarz-Weiß, Gr. 48,
VB 150,— DM.

Info: Holger Vorberg, Kreftingstraße 15,
4322 Sprockhövel 1, Telefon 02324 - 73127

Suche: Für einen Motorradfreund in Berlin
(Ost) und seine Jawa mit RD-350-Motor
(MZ-Lima, Trabbi-Zündung) dringend **Literatur**,
noch brauchbare **Motoren** und **Getriebeteile**;
Vergaser usw. einer **RD 350**, Bj. ca. 75,
luftgekühlt und membrangesteuert.

Info: Rainer Windisch, Domänenweg 38,
5600 Wuppertal 11, Telefon 0202 - 73 1100
(rufe zurück)

Private KLEINANZEIGEN für BVDM-Mitglieder kostenlos!



Am 4. und 5. Juni ist der Tag der Organspende

Wie in jedem Jahr werden die Mitglieder des
Arbeitskreises Organspende gebeten, an die-
sen beiden Tagen aktiv für die Förderung der
Organspendebereitschaft zu werben und die
Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit zu
nutzen.

Informationsmaterial kann bei dem Kurato-
rium für Heimdialyse e.V., Postfach 462,
6078 Neu-Isenburg angefordert werden.

Der BVDM ist Mitglied des Arbeitskreises
Organspende und bittet seine Mitglieder im
Rahmen ihrer Möglichkeiten für die über-
lebenswichtige Organspende zu werben.

Der Vorstand

Wer wirbt, gewinnt!

**Für jedes geworbene Neumitglied 1 Flasche
guten Weines**

Stefan Vetter hat sein Weinlager geräumt und
den Inhalt zu diesem Zweck gestiftet.

Die ersten 150 Vermittlungen von Neumitglie-
dern werden damit belohnt. Vermerkt bitte auf
dem Aufnahmeantrag Euren Namen und die
Mitgliedsnummer. Der Rebensaft kommt dann
sofort.

Aber bitte nur nach der Fahrt trinken.

Der Vorstand

SICHER- HEIT

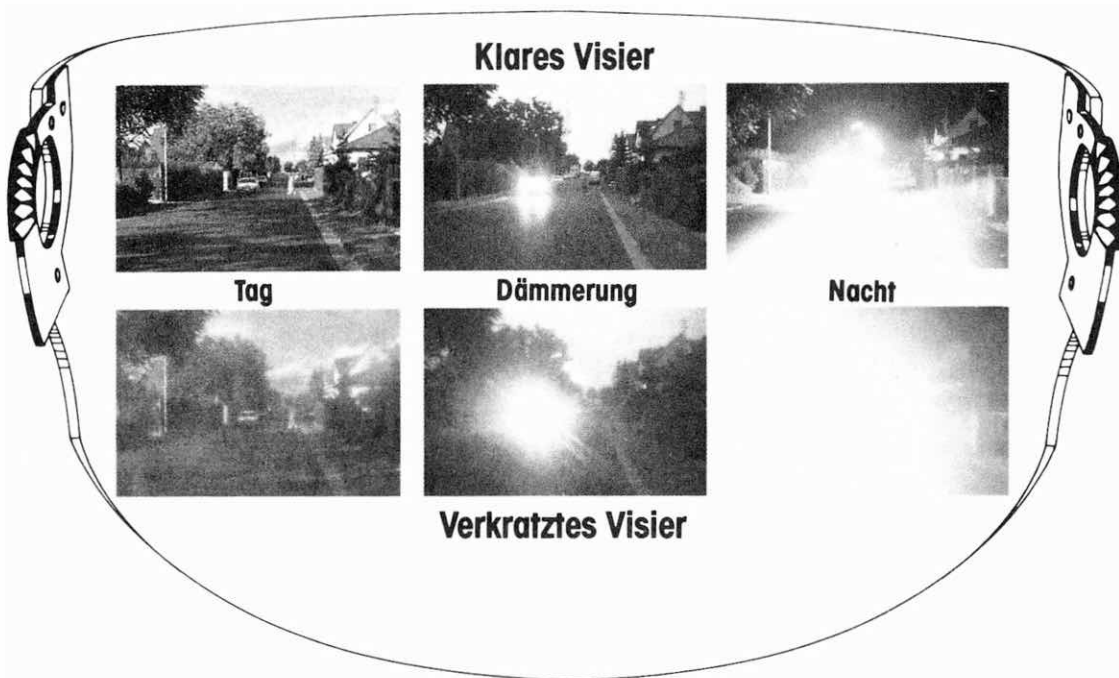


Thema : Helmvisiere

Sozusagen als Nebenprodukt einer wissenschaftlichen Untersuchung über Helmvisiere und über die Bedeutung von Verschleißerscheinungen hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine kurze aber sehr informative Broschüre erstellt (SicherheitsINFO Nr. 6 - Schutzhelmvisiere). Der wissenschaftlich-theoretisch orientierte Teil der Untersuchung bestand darin, Meßwerte für die Beurteilung von Verschleißerscheinungen am Helmvisier festzulegen. Das Ergebnis sind ei-

ne ganze Menge von Zahlen, die uns im einzelnen nicht interessieren sollen.

Der praxisorientierte Teil der Untersuchung bestand darin, ein Meßverfahren zu entwickeln, welches auf Grund der festgelegten Werte feststellt, wann ein Helmvisier so verschlissen ist, daß es zum Fahren eigentlich nicht mehr taugt. Die Ergebnisse aus den Untersuchungen offenbaren eine ganze Reihe von Erkenntnissen, die für den erfahrenen Motorradpraktiker zwar eigentlich nicht viel Neues bringen, dennoch aber von ungeheurer Wichtigkeit sind, vor allem für Anfänger.



Erkenntnis Nr. 1: Das Fahren mit verschlissenen Visier ist gefährlich. bedingt durch unzählige kleine Kratzer, die Sand und Dreck im Laufe der Zeit auf der z. T. sehr weichen Oberfläche der Plastikvisiere einarbeiten, wird das Visier milchig matt. Am Tage hat man den Eindruck, als würde man durch Nebel fahren. Bei einsetzender Dämmerung, wenn Fahrzeuge mit Licht entgegenkommen, bricht sich das Licht in den vielen Kratzern: Es entsteht Streulicht.

Erkenntnis Nr. 2: Zu viele Motorradfahrer fahren mit verschlissenen Visier. Um ein möglichst realistisches Bild der tatsächlichen Zustände zu bekommen, wurden Motorradfahrer über eine Fachzeitschrift aufgefordert, ihr Visier zur Untersuchung einzuschicken (sie erhielten dabei ein neues zurück). 40 % aller gebrauchten Visiere hatten Verschleißwerte über der Toleranz!

Erkenntnis Nr. 3: Trotzdem meinten immerhin 89 % der Einsender, daß ihr Visier am Tage noch sehr gut ist. Erst in der Nacht wird der Grad der Verschlechterung erkennbar: 73 % müssen erkennen, daß das Visier dann nicht mehr taugt.

Erkenntnis Nr. 4: Gute Pflege ist tatsächlich in der Lage, die „Lebensdauer“ des Visiers erheblich zu verlängern: Zwei gleiche visiere mit Fahrleistungen von jeweils 5000 und 50000 km, hatten gleichen Verschleiß.

Die Untersuchungsergebnisse sind in ihrer Aussage beeindruckend und eindeutig. Für den Benutzer ergeben sich daraus genau so eindeutige Schlußfolgerungen, und sie sind in dem BAST-SicherheitsINFO zusammengefaßt. Wenn irgend möglich: Kratzfeste Visiere benutzen. Sie halten um ein vielfaches länger als das, was sie mehr kosten. Für den Helm besteht eine Pflicht zur Norm; beim Visier gibt es zwar Normen, sie sind aber nicht pflichtig. Das führt z. B. dazu, daß eine Supermarktkette genormte Helme mit Billigvisieren ausstattet, die schon bei der ersten Fahrt so verkratzt sind, daß sie nichts mehr taugen.

Keine getönten Visiere benutzen. Sie sind zwar schön, wenn die Sonne scheint, aber wer wechselt schon am nächsten Tag, wenn es regnet, das Visier aus. Und dann wird es darin dunkel.

Beschlaghemmende Visiere oder beschlaghemmende Mittel sind mit Vorsicht zu genießen. Bis zu einem gewissen Grad wirken sie - und dann nicht mehr. Dann ist der Zustand z. T. sogar schlimmer, als wenn das Visier nur beschlagen wäre.

Visier gut pflegen: Mit **viel** fließendem Wasser reinigen; Spülmittel verwenden; bei hartnäckigem Schmutz weiches, getränktes Tuch eine Weile auf dem Visier liegen lassen. **Nie** trocken abreiben; **nie** mit Benzin oder anderen Lösungsmitteln reinigen.

Um den Grad des Verschleißes am eigenen Visier zu testen, bietet die INFO-Broschüre einen einfachen, aber sehr beeindruckenden Test an: den Teelichttest. Auf der Innenseite des Faltblattes ist ein graues Feld mit vier schwarzen Balken. Davor stellt man ein brennendes Teelicht und stellt sich selber (mit Helm natürlich) im Abstand von ca. 1,2 m davor. Wenn der Helligkeitsunterschied zwischen dem grauen Feld und den Balken noch gut zu erkennen ist, dann ist das Visier noch in Ordnung. Wenn der Unterschied zwischen grauem Feld und Balken merklich geringer und vom Teelicht Strahlen ausgehen, dann ist das Visier schon bei Dämmerung und Nachtfahrten nicht mehr tauglich. Wenn man das graue Feld nicht mehr erkennt und nur noch einen Lichterschein vom Teelicht sieht, dann ist das Visier auch am Tage nicht mehr benutzbar und ist auf jeden Fall zu erneuern.

Die Broschüre wurde unter der Federführung von Dr. U. Stöer auf der Grundlage der BAST-Untersuchung erstellt. Für die Untersuchung waren vor allem Prof. Dr. E. Hartmann vom Institut für medizinische Optik der Uni München und Peter Jessl vom Batelle-Institut verantwortlich. Die Broschüre (SicherheitsINFO Nr. 6) ist kostenlos, auch in größeren Mengen für Clubs und Veranstaltungen, bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Postfach 100150, 5060 Bergisch-Gladbach zu beziehen.

Henning Knudsen



Das ABS verhindert bei **Geradeausfahrt** das Blockieren eines Rades bei Vollbremsung. Selbst wechselnder Untergrund wird von der Anlage gemeistert. Weitgehend unwirksam wird das System bei Bremsmanövern in der Kurve.

Foto: BMW

ABS an Motorrädern

BMW hat zum Start in die Saison 1988 das erste serienreife, elektronisch gesteuerte ABS für Motorräder vorgestellt. Installiert wird das System als Sonderausstattung an K-Modellen. Wie sich das ABS bewährt, wird die Zukunft zeigen. Es ist zu hoffen, daß sich der Vorteil des Systems nicht in riskanter Fahrweise ausdrückt. Dann wären die Vorteile dieser Neuerung recht schnell keine mehr.

Für ausführliche Informationen steht die Redaktion gerne zur Verfügung.

Von der R 24 bis zur R 69 S: Ersatzteile für Oldtimer weiterhin über jeden BMW-Motorradhändler beziehbar.

Einen in der Motorrad-Branche beispiellosen Service in Sachen Ersatzteilversorgung bietet BMW an: Selbst für die von 1948 bis 1969 gebauten Oldtimer-Modelle sind auch weiterhin über alle BMW-Motorradhändler Ersatzteile beziehbar. Über 300 000 Maschinen - von der R 24 bis zur R 69 S - wurden in diesem Zeitraum produziert. Immerhin über 13 000 davon sind laut Kraftfahrt-Bundesamt derzeit noch angemeldet. Alle Ersatzteile für diese Fahrzeuge wurden jetzt von BMW zur Firma Josef Paffen in 2930 Varel, Neumühlenstraße 36-40, (Telefon 044 51-50 31) verlagert, die bedarfsweise Teile auch nachproduziert. Auskünfte und Bestellungen bei allen BMW-Motorradhändlern oder direkt bei Herrn Petters von der Firma Paffen.

BMW-Presseinformation

Glosse BMW bläst zum Halali!

- Ein (Alp-)Traum -

CBR, GPZ, FZR etc. machen es vor, Journalisten und Kundschaft machen mit, nun macht es BMW nach ...!

Die Rede ist von hyperpotenten Rennrepliken, die den deutschen Markt überschwemmen. Das Powerkit wird ebenfalls angeboten, damit die Kundschaft nicht zu einer „offenen Grauen mit TÜV!“ greifen muß. Stets geneigt, das schnellste zu fahren orientiert man sich gerne an Vergleichstests - „... Testsieger mit 236 km/h, zweiter XY mit 234 km/h ...“. Zulassungszahlen belegen diesen Trend.

Viele reden vom Abrüsten, wir nicht - dachten sich die Bayern und legen sich nun mit den neuen K-Modellen mächtig ins Zeug. RS-VV wird die neue Vierventilcreation heißen, die alles Dagewesene in den Schatten stellen soll. CAD, CAM und Aerodynamik formten die fast vollständige Verschalung der VV bedingungslos.

250 km/h Spitze sind anvisiert. Nicht weniger - und nicht mehr. Hierzu schon jetzt Glückwunsch. Mut beweisen die Bayern auch bei der Farbgestaltung: Ein neuer Blauton. Bayrischblau?!

Das die VV bestimmt ein Bestseller wird, dafür spricht schon der Traumpreis jenseits von zwanzig.

Mal sehen, wie sie sich fährt. Gerade möchte ich auf den Startknopf drücken - da wache ich auf ...

Norbert Wanke

Ärger mit der Zeitung?

Hast Du Dich auch schon oft über einen Zeitungsartikel geärgert, in dem Motorradfahrer (und das Motorradfahren überhaupt) in diskriminierender Weise negativ dargestellt werden? Vielleicht hast Du dann das Gefühl, daß man darauf eigentlich eine Antwort geben müßte, hast aber keine Zeit oder findest nicht die richtigen Worte um dies zu tun. Dann schicke doch einfach den Artikel an mich - vielleicht finde ich beides; und es interessiert mich auch, was so in der Welt über Motorradfahren verbreitet wird. Ein Beispiel ist in dieser BALLHUPE auf Seite 27 zu lesen.

Wichtig sind natürlich Angaben über Zeit und Erscheinungsort der Zeitung, am besten gleich mit Adresse, damit ich weiß, wohin ich die Gegenantwort schicken soll.

Henning Knudsen, Biberweg 1
5206 NK-Seelscheid 2, Telefon 022 47 - 73 86

Reingefallen

Wie es einem so ergehen kann ...

... wenn man auf andere Leute hört.

Da sitzt man auf dem Ententreffen so bei einem Bier, hört dies und jenes über die letzten und kommende Treffen, meldet sich doch jemand mit typischem Kohlenpottslang: „Bei uns gibt es am letzten Januarwochenende ein kleines, gemütliches Treffen, nur für Boxer, hier die Adresse, aber nicht weitersagen.“

Nun gut. Die Zeit war gekommen. Die Gummikuhr wurde gesattelt und ab ging die Post. 446 km mehr auf der Uhr, fünf Mal durchgefragt, endlich da.

Komisch, kein Moped zu sehen. Adresse noch einmal verglichen, stimmt.

Mein Blick fällt auf ein halbverschneites Schild:

BOXER CLUB - Schutz- und Gebrauchshundeübungsplatz.

Ich war wütend, hier wußte auch niemand etwas von einem Treffen. Irgendwo hört der Spaß doch auf.

Aber wie heißt es so schön: Man trifft sich immer zweimal im Leben.

Uwe Schwöpe

SPORT



Die Pfadfinder-Trophäe

Wer sucht, der findet

Und wer am meisten gefunden hat, wird dafür belohnt, das ist die einfache Regel bei den meisten Suchfahrten. So ist es im Prinzip auch bei der „Pfadfinder-Trophäe“. Das ist bekanntlich keine Wochenend-Veranstaltung und das Suchgebiet erstreckt sich über ganz Europa, vom Nordkap bis Sizilien und von der Westküste Irlands bis nach Astrachan.

Auch was er suchen soll, kann der Teilnehmer aus den jährlich wechselnden Themen selbst wählen. Diese kommen seit nunmehr 23 Jahren - solange gibt es die Pfadfinder-Trophäe schon - aus drei Sachgebieten, auch Wertungsgruppen genannt: Geographie, Technik und Historie, jeweils im weitesten Sinne.

Das Reizvolle daran ist, daß damit sehr oft auch Interesse an Themen geweckt wird, die der Teilnehmer bis dahin eher beiläufig zur Kenntnis genommen hat. Das beginnt mit einer gründlichen Planung und im Laufe seiner Reisen hat schon mancher überrascht festgestellt, wieviele Windmühlen heute noch in Betrieb sind, wo noch Schmalspur-Eisenbahnen fahren, oder daß es noch Alpentäler ohne Touristenrummel gibt - soweit ein paar Beispiele aus den letzten Jahren.

Bestimmte Ziele werden vom Veranstalter nicht vorgeschrieben, daß der Teilnehmer an einem Zielort war, muß er mit einem Kontrollfoto nachweisen. Neben einer reisetauglichen Maschine braucht er also auch eine Kamera. Wer solo fährt, sollte mit Stativ und Selbstauslöser ausgestattet sein.

Bei „PS - Die Motorrad Zeitung“ Postfach 945, 7000 Stuttgart 1, kann ab sofort die Ausschreibung für die diesjährige Veranstaltung angefordert werden. Darin finden sich nicht nur die wiederum sehr interessanten Suchaufgaben, sondern auch alle Einzelheiten zum Wertungsmodus. Das Nenngeld pro Wertungsgruppe beträgt ÖS 150, das sind rund 21,- DM - ein vergleichsweise bescheidener Betrag für einen so reizvollen Wettbewerb.

Willy Reuter

Gold, Silber, Bronze! Ergebnisse des Touristikwettbewerbs 1987

Viel Fahrt, viel Ehr'! So oder ähnlich ist die Devise der Teilnehmer des Touristikwettbewerbs des BVDM, bei dem es darauf ankommt, seine Fahrten über das Jahr soweit vorauszuplanen, daß die lohnendsten, weil weitesten, in einem Fahrtenheft festgehalten werden.

Am 19. März 1988 erhielten die Teilnehmer des Jahres 1987 ihre Ehrenpreise. Den ersten 8 des Teilnehmerfeldes wurden, soweit anwesend, anlässlich der Siegerehrung auf dem Winterfest in Großenrade ihre Pokale überreicht.

Wertungshefte für den Touristikwettbewerb 1988 erhaltet Ihr wie immer bei mir. Meine Adresse findet Ihr auf der dritten Umschlagseite.

Edgar Müller, Bundessportwart



Edgar Müller überreichte dem Gewinner des BVDM-Touristikwettbewerbes, Horst Hackemann, den Siegerpreis auf dem Winterfest in Großenrade.

Foto: Jörg Riepenhusen

Platz	Name	Wohnort	Motorradmarke	Punkte
1.	Horst Hackemann	Brühl	Laverda RGS 1000	972,4
2.	Johann de Vries	Veenhusen	BMW R 65	782,9
3.	Barbara Reus	Hilden	BMW 80 G/S	708,2
4.	Michael Wuttke	Hilden	BMW 80 G/S	708,2
5.	Werner Maier	Ludwigshafen	EML-Yamaha XS 1.1	582,8
6.	Uwe Schwöpe	Lübeck	EML-BMW R 100 CS	516,9
7.	Jörg Riepenhusen	Münster	Yamaha XJ 750	484,1
8.	Wolfgang Döpfer	Hilden	Yamaha XJ 600	452,6
9.	Uwe Goldammer	Wuppertal	BMW K 100 RT	452,6
10.	Jürgen Prass	Sandhausen	BMW K 100 RS	439,8

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

BUCHTIP



Wüste Sachen

„Motorradreisen zwischen Urlaub und Expedition“

Der Leser glaubt bei der Lektüre dieses Buches den Saharasaand zwischen seinen Zähnen knirschen zu hören. Lebendig schildert der TOURENFAHRER-bekannte Autor Thomas Troßmann in der zweiten, überarbeiteten Auflage seines Handbuches die Fahrnisse einer Fernreise.

Das Buch stellt ein umfassendes Werk an Tips und Informationen für diejenigen dar, die ihre Motorräder einmal außerhalb der Promenaden des europäischen Mittelmeerraumes bewegen wollen. Ausführlich und übersichtlich werden die Problemkreise der Vorbereitung und Durchführung einer Langstreckenfahrt erläutert.

Zentrale Stellungen nehmen dabei die Themen Maschinenvorbereitung und medizinische Tips ein. Gerade der letztgenannte Teil ist besonders interessant, bietet er doch in geraffter Form Hilfestellungen im Falle eines Unfalles oder einer sonstwie entstandenen Verletzung. Grundvoraussetzung ist aber in jedem Falle ein fundiertes Wissen in erster Hilfe, das sich nicht durch das Lesen dieses Buches aneignen läßt, sondern immer wieder praktisch geübt werden muß. Ein weiteres muß der Leser bedenken: Es werden etliche Medikamentenvorschläge gemacht. Die aufgeführten Produkte sind typische Vertreter ihres Wirkungskreises. Wer eine Reise gründlich vorbereitet, sollte sich die Zeit nehmen, sich einmal das Buch unter den Arm zu klemmen und seinen Hausarzt aufzusuchen. Von denen erfährt man noch so manch nützlichen Ratschlag und kann die Liste seiner Apothekeausstattung erweitern oder sinnvoll kürzen.

Gewürzt werden die sachlichen Informationen mit Erlebnissen des Autors von seinen zahlreichen Reisen. Hauptschauplatz seiner Schilderungen ist dabei der Schwarze Kontinent.

Nicht nur der potentielle Wüstenfahrer gewinnt durch die Lektüre des Buches. Die meisten Ratschläge lassen sich auch auf Touren in unseren Gefilden verwerten. Seien es nun Verbesserungsvorschläge für die eigene Ausrüstung, Hinweise zur Wahl der Fotoausrüstung oder Tips für die sinnvollste Befestigung des Gepäcks am Motorrad. Alles Dinge, die selbst auf kurzen Strecken das Fahren erleichtern und damit den Fahrspaß erhöhen. Abgerundet wird das Buch von einer 30 Seiten langen Checkliste für eine (Fast-)Expedition.

Jörg Riepenhusen

ANZEIGE

MOTORRADREISEN zwischen Urlaub und Expedition

von Thomas Troßmann

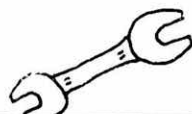
ein Handbuch aus der Reihe

„Reise Know-How“

neu überarbeitete und erweiterte
zweite Auflage, 336 Seiten, 108 Fotos,
teils farbig – 29,80 DM.

Därr Reisebuch-Verlag GmbH

TECHNIK



„Ventile selber einschleifen ...“

– Teil 2 –

Die Tips von Herbert Johnen in der Ausgabe 1/88 möchte ich um einige Punkte ergänzen:

1. Der Hinweis auf möglichen Ventillführungsver Verschleiß kann nicht ernst genug genommen werden:

Schon **bevor** man sich über Ventile und Sitzringe hermacht ist zu prüfen, ob Führungen und Ventilschäfte im Sollmaßbereich liegen; denn ein noch so hervorragend eingeschliffenes Ventil ist – bei verschlissenenem Schaft – oder wird – bei verschlissener Führung – Schrott! Man hat dann nicht nur seine kostbare Zeit vergeudet, sondern muß über kurz oder lang doch wieder den Motor öffnen, weil sich die

Ventile nur unzureichend zentrieren und progressiver Verschleiß an Sitzringen und Ventiltellern, Verbrennen der Sitzringe und schließlich das Abreißen eines Ventils mit verheerenden Schäden im Bereich Zylinder-Kolben-Kopf und Briefftasche die Folge ist.

Da in den meisten Fällen keine Innenmikrometerschraube zur Messung der Ventilführung vorhanden sein dürfte (für den Ventilenschaft tut's eine ordentliche Schieblehre), laßt Euch in einer Motorinstandsetzungsfirma/Zylinderschleiferei Führungen und Schäfte für ein paar Mark ausmessen (natürlich habt Ihr vorher die Ventile bereits ausgebaut, sonst wird's teurer!).

2. Das Einschleifen der Ventile nach der von Herbert Johnen beschriebenen Methode reicht **nur bei geringfügigen** Undichtigkeiten aus!

Zeigen dagegen die Sitzringe und Ventilteller Pitting (= kleine Krater u. ä.), müßte bei der beschriebenen Methode unter Umständen solange eingeschliffen werden, daß Ventilsitzbreiten von deutlich mehr als 2 Millimeter entstehen können. In diesem Fall ist es ratsam, Ventilsitze nachfräsen und Ventilteller auf einer Ventilkegelschleifmaschine nacharbeiten zu lassen. Vielleicht sollte man dann auch einen Austausch des Auslaßventils, das thermisch besonders belastet wird, erwägen. Der finanzielle Aufwand dafür steht in keinem Verhältnis zu einem Motorschaden durch ein abgerissenes Ventil bzw. - bestenfalls - der Enttäuschung, wenn nach all der Arbeit der Motor durch zu tief oder geometrisch falsch nachgearbeitete Ventilsitze immer noch keine richtige Leistung bringt. (Zu tief eingeschlagene oder eingeschliffene Ventile drosseln den Gasstrom).

3. Sollte nach sorgfältiger Überprüfung aller Bauteile entschieden werden, daß ein Einschleifen mit Einschleifpaste ausreicht, sollte das einzuschleifende Ventil während der Drehbewegungen zwischendurch immer wieder kurz angehoben und nach einer Teildrehung weitergeschliffen werden. Nur so wird ein optimales Tragbild erzielt. Das Tragen der Flächen kann durch Bleistiftstriche geprüft werden, die beim Drehen des Ventils auf der Sitzfläche **gleichmäßig** verwischen müssen.

Abschließende Dichtheitsprüfung wie von Herbert Johnen beschrieben.

Diese Ausführungen sollen nun keinesfalls entmutigen, sich selbst an die Bearbeitung von Ventilen heranzutrauen. Sie wollen lediglich aufzeigen, daß man es hier nicht mit dem Auswechseln einer Zündkerze o. ä. zu tun hat und nur äußerste Sorgfalt und sachgemäße Entscheidungen zum Erfolg führen.

In Zweifelsfällen: Lieber einmal einen versierten Schrauber-Spezi um Rat bitten. Das fördert so ganz nebenbei Kontakte und sinnvolle Kommunikation unter uns Motorradfahrern und ist wesentlich billiger, als Erfahrungen nach dem try-and-error-Prinzip zu sammeln.

Norbert Stephan

Amerika

Tips für eine USA-Reise gesucht

Im Sommer 1989 beabsichtige ich, mit einigen Freunden und Freundinnen in 4 Wochen quer durch die USA von New York nach San Francisco zu fahren. Wir wollen in Deutschland neue Maschinen (BMW R 80 oder R 100) kaufen und diese in Containern nach New York transportieren.

Nach der Überquerung des amerikanischen Kontinents wollen wir die Maschinen in San Francisco verkaufen, d. h. schon vor Antritt der Reise muß der Verkauf sichergestellt sein.

Ich bitte, mir bei der Realisierung dieses Jugendtraumes zu helfen. Insbesondere interessieren mich:

- Anregungen und Informationen zu möglichen Fahrstrecken;
- Tips zu Übernachtungsmöglichkeiten;
- Auskunft zu US-Importbestimmungen von Motorrädern;
- Möglichkeiten zum Verkauf der Motorräder in San Francisco.

Für jedes Schreiben bedanke ich mich schon jetzt.

Rainer Bruns, Friedrichstraße 49
4800 Bielefeld 1

Gespann-Winterfahrt des MC Sauerland

Nach zweijähriger Pause ließ der MC Sauerland die Gespann-Winterfahrt wieder aufleben. Sogar aus Belgien nahmen zwei Gespanne daran teil.

Wie bestellt kam der Winter ab Freitagmittag. Es schneite, was das Zeug hielt. Das Starterfeld umfaßte schließlich 17 Personen. Weitere gut 50 Besucher hatten sich dazu eingefunden.

Am Samstag gegen 14.00 Uhr fiel der „Startschuß“. Vor den Teilnehmern lagen 130 Kilometer Strecke und eine verschneite Winterlandschaft. Dazu kam die von den Fahrleitern Bernd Keggenhoff und Martin Brede ausgearbeitete, orientierungsmäßig anspruchsvolle Strecke.

Einige Passagen der ursprünglichen Strecke blieben den Teilnehmern erspart, denn Bernd Keggenhoff hatte kurz vor dem Start noch eine Streckenkontrolle durchgeführt und „haarige“ Abschnitte herausgenommen.



Eis, Schnee und Matsch, der guten Laune tat nichts einen Abbruch.

Foto: Martin Brede

Einen ziemlich steilen und verschneiten Berganstieg kontrollierten gerade Manfred Hoffmann und Edgar Müller. Beide kamen eben zu dem Entschluß, daß dieser Hang wohl zu befahren sei, als auch schon ein überschweres Gespann die 180°-Kehre mit Schwung nahm und an den beiden vorbeituckerte. In Erwartung der kleineren und schwächeren Gespanne vom Schlage einer MZ blieben die Beiden erst einmal an der Strecke.

Das Warten wurde bald belohnt, als Reinhard Kaiser angefahren kam. Seine Technik, den Hang zu bewältigen, sah schon etwas anders aus. Den rechten Fuß auf die linke Fußraste gestellt, den Seitenwagen ca. 45° angehoben und mit dem erhobenen linken Bein das Gleichgewicht halten. Andere Strategen verließen sich lieber auf tatkräftige Schiebehilfe.

Nach ca. 100 Kilometern Fahrtstrecke war eine Pause mit Teestube zum Aufwärmen eingerichtet. Von dort ging es nach Einbruch der Dunkelheit auf die letzte Etappe. Zu dieser Strecke gehörte auch eine Bachdurchfahrt.

Gegen 18.00 Uhr trafen die ersten Teilnehmer mit einem Mordshunger in der Jugendherberge in Langscheid am Sarpesee ein. Die Zivildienstleistenden in der Küche konnten den Andrang und den Nachschlagwünschen schließlich nur noch dadurch Herr werden, daß sie die Küchentür verschlossen.

Noch bis spät in die Nacht wurde von der schönen Fahrt durch die Sauerländer Berge erzählt und geschwärmt. Einhellig war man der Meinung, daß es im nächsten Jahr wieder eine Gespann-Winterfahrt geben sollte.

Martin Brede, Edgar Müller

Die ersten 5:

Kaiser / Ulrich	MZ	7,5 Strafpunkte
Joseph / Sprave	BMW	51,6 Strafpunkte
Berglar / Bierhoff	BMW	56,5 Strafpunkte
Michalski / Busche	BMW	64,0 Strafpunkte
Wessels / Höfer	BMW	103,5 Strafpunkte

SCHON GEHÖRT



**Die Welt 43/88, 20. Februar 1988:
„Motorrad ist 28 mal gefährlicher“**

Es überrascht nicht, daß Herr Gauweiler zum Thema Motorradfahren schlecht informiert ist, respektive völlig willkürlich nicht zusammengehörige Fakten in Beziehung zueinander setzt. Er befindet sich dabei in bester Gesellschaft des Bundesverkehrsministers. Überraschender ist, daß dpa solche Fragwürdigkeiten verbreitet und „Die Welt“ sie auch noch ungeprüft abdruckt.

Jenachdem wie eine Studie über das höhere Unfallrisiko des Motorradfahrers angelegt wird, lassen sich Multiplikatoren zwischen 2 und 222 ermitteln. Besonders wissenschaftlich ist das nicht.

Es stünde den Herren Gauweiler, Warnke et. al. jedoch gut an, die **Risiko-Ursache** deutlich beim Namen zu nennen: Rund 2/3 aller Unfälle mit Motorrad-Beteiligung sind auf Fahrfehler von Autofahrern zurückzuführen!

Der bayerische Innenminister wie auch der Bundesverkehrsminister verschweigen hier (bewußt?), daß die Unfallraten bei Motorradfahrern schon seit langen Jahren rückläufig sind. Das als Erfolg des Stufenführerscheins zu deklarieren, ist geradezu lächerlich, zumal sich die tatsächlichen, endgültigen Folgen des Stufenführerscheins heute noch gar nicht absehen lassen.

Aus dem Gedanken, es Fahranfängern auf dem Motorrad im eigenen Sicherheitsinteresse möglichst schwer zu machen, die Fahrerlaubnis zu erlangen, spricht eine recht merkwürdige Geisteshaltung. Nicht der Weg zum Führerschein muß schwerer, sondern die Fahrausbildung muß besser werden. Und zwar vor allen Dingen für den PKW-Führerschein Klasse III - damit die häufigste Unfall-Ursache für den Zweiradfahrer verschwindet, der risikofreudige oder gedankenlose Autofahrer.

H.-G. Specht

Arbeitsgemeinschaft motorradfahrender
Ärzte Deutschland e. V.

Anmerkung der Redaktion:

1. Daß das Motorradfahren 28 mal so gefährlich wie alles andere sei, geistert schon seit den 70er Jahren in den Köpfen motorradabgeneigter Politiker herum. Es wäre zu wünschen, wenn Herr Gauweiler als aktiver Staatssekretär auf neuere Zahlen berufen würde.
2. Der Stufenführerschein gilt erst seit dem 1. April 1988 vollständig. Zuverlässige Aussagen über dessen Wirksamkeit wären also allerfrühestens in zwei Jahren zu machen.

DIE LÄNDERECKE

– Notizen aus der Provinz –

Notizen aus der Provinz

Ab April 1988 findet der Clubabend des MC Mammut Bergisch-Gladbach an jedem 1. und 3. Freitag im Monat in der Gaststätte „Grenzklausur“, Paffrather Straße 150 (B 506) in Köln-Dellbrück statt.

Bernd Karrasch

AKTUELL

99

99

Eilmeldung + + Eilmeldung + + Eilmeldung Änderung der Versicherungs- klassen

Zum zweiten Mal innerhalb von 5 Jahren sind Motorräder von einer zu erwartenden kräftigen Steigerung der Haftpflichtversicherung wieder ausgenommen. Erneut ein Beweis für das steigende Sicherheitsbewußtsein der Motorradfahrer.

Darüberhinaus ist zu erwarten, daß im nächsten Jahr eine neue Versicherungsklasse für große Motorräder geschaffen wird. Die Klasse der großen Motorräder soll nochmals bei 75 PS unterteilt werden.

HUK-Verband

Wer war wann wo ?

Häufig wird von den Mitgliedern die Frage gestellt, was die Vorstände und Referenten alles gemacht haben, wo sie waren, welche Aktivitäten im Sinne des BVDM für die Motorradfahrer unternommen wurden. An dieser Stelle folgt jetzt und künftig eine Übersicht

darüber. Bei Gelegenheiten, die die Teilnahme nur weniger Personen bedurfte, sind diese namentlich genannt.

Ansonsten waren dort jeweils mehrere Vorstandsmitglieder und/oder Referenten anwesend.

- 09.01.1988: Redaktionssitzung in Krefeld.
- 16.01.1988: Bundesvorstandssitzung in der Eifel.
- 23.01.1988: Endbesprechung der BALLHUPE 1/88 in Xanten. (Riepenhusen)
- 31.01.1988: Teilnahme an der außerordentlichen Mitgliederversammlung der IGRES in Greven. (Riepenhusen)
- 02.02.1988: Teilnahme an der DVR-Jahreshauptversammlung. (Knudsen)
- 05.02.1988: Versand der BALLHUPE.
- 05.02.1988: Arbeitssitzung zum Tag des Motorrades in Bochum. (Rahier)
- 23.02.1988: Anhörung der Steuerreform in Bonn. (Rahier)
- 23./24.02.1988: Ausschusssitzung der DVR-Arbeitsgruppe Zweiradtraining. (Knudsen)
- 27./28.02.1988: Infostand auf der Messe in Heinsberg. (Rahier)
- 27./28.02.1988: Infostand auf der Motorradausstellung in Leverkusen-Opladen. (Knudsen)
- 01./05.03.1988: Infostand auf der Messe „Motorräder '88“ in Dortmund.
- 07./08.03.1988: Sitzung des DVR-Ausschusses „Junge Kraftfahrer“. (Knudsen)
- 12.03.1988: Arbeitssitzung zur Euro-Demo in Aachen. (Rahier)
- 18.03.1988: Gesamtvorstands- und Bundesbeiratssitzung in Großenrade.
- 19./20.03.1988: Infostand auf der Motorradausstellung in Gummersbach. (Knudsen)
- 22.03.1988: Pressekonferenz zum Thema „Airbag“ in Stuttgart. (Knudsen)
- 25.03.1988: Bundesvorstandssitzung in Krefeld.
- 26./27.03.1988: Infostand auf der Messe in Oldenburg. (Rahier)
- 09.04.1988: Versand des TdM-Materials in Bochum. (Rahier)
- 12.04.1988: Beratung des DVR-Arbeitskreises „Zweiradtraining“. (Knudsen)
- 15.04.1988: WDR-Interview zu den Themen Belästigungen durch Motorradfahrer und neues Fahrerlaubnisrecht. (Knudsen)
- 15.04.1988: Redaktionssitzung in Krefeld.
- 16.04.1988: Sitzung des Arbeitskreises „Elefantentreffen“.
- 21./22.04.1988: Teilnahme an einer Fachtagung im Rahmen der Verkehrssicherheitstage in Herford. (Knudsen)
- 23./24.04.1988: Infostand auf der Motorradmesse in Luxemburg. (Rahier)
- 02.05.1988: Rundfunkinterview bei Radio Fantasy. (Rahier)

Soweit die einzelnen Termine. Weil dieser Bericht recht kurzfristig aufgenommen wurde, konnten nicht alle Vorstandsmitglieder und Referenten befragt werden, so daß noch einiges fehlt.

Über längere Zeiträume fanden sonst noch statt: Vorbereitung der Deutschlandfahrt; des

Leitfadens (4. Auflage); des Sonderdruckes der BALLHUPE, der demnächst erscheint; des TdM-Materials, des Elefantentreffens 1989. Nicht vergessen werden dürfen die laufenden Arbeiten der Mitgliederverwaltung, der Geschäftsstelle, der Redaktion, der verschiedenen Referenten usw.

Der Vorstand

Die nächste Ballhupe erscheint
am 8. August 1988

Redaktionsschluß für die nächste
Ausgabe ist am 7. Juli 1988

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 - 545 15 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 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

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 2/88:

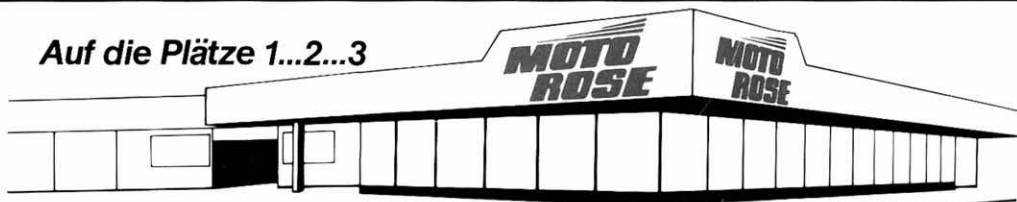
Horst Orlowski
Bernd Karrasch
Renaud Rahier
Henning Knudsen
Peter J. Großheimann
Norbert Wanke
Uwe Schwoppe
Willy Reuter
Edgar Müller
Norbert Stephan
Rainer Bruns
Martin Brede
H.-G. Specht
Jörg Riepenhusen

Mitarbeiter an Heft 2/88:

Margot Wittke
Andrea Altepost
Gudrun Riepenhusen
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 GL Interstate 15.499,- DM



◀ Levior "M3" ab 249,-

"Spa"-Jacke, Leder, doppelter Reißverschluss, Rundumreißverschluss, integr. Nierengurt, Schulter- u. Ellenbogenpolsterung
ab 199,00

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

Caberg Shark ▶
3-farbig 139,50
Latzhose mit
Seiten- und Rücken-
stretch, Kniepolsterung
ab 249,00

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



DAUER-SUPERPREISE

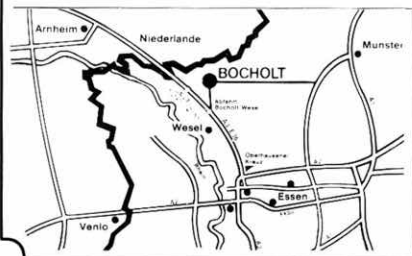
Continentalreifen
z. B. 120/90 H 18 TL / TK 44
(auch andere Größen) 152,00

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 +



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 02871/6047

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