

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



3/88



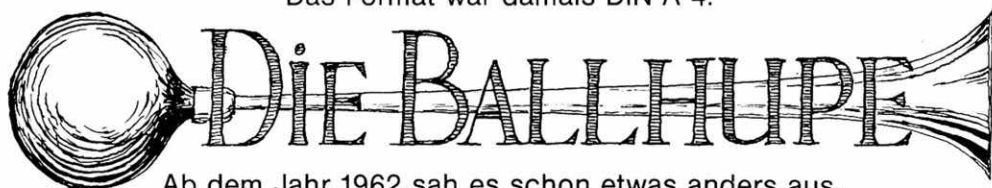
**Jahre Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.**

Das „Gesicht“ unserer Verbandszeitung in den letzten 30 Jahren!

Seit der Geburtsstunde des BVDM begleitet uns die BALLHUPE.
Wie sie sich entwickelte, seht Ihr auf dieser Seite.



Der Anfang:
Den ersten Mitgliedern lachte dieser Titel ab der Ausgabe 1/1958 entgegen.
Das Format war damals DIN A 4.



Ab dem Jahr 1962 sah es schon etwas anders aus.

Die Ausgabe 1/1967 brachte das DIN A 5-Format.
Dieser Kopf war der Dauerbrenner und hielt sich bis zur Ausgabe 4/1977.
Der neue Titel sah so aus:



Erstmals im BVDM-Blau sahen alle Leser die Titelseite ab dem Heft 2/1978.
Dazu gab es gleich eine neue Schrifttype:



Dieser Schriftzug ist sicher allen wohl bekannt.
Mit geringen Änderungen (die Ausg. 3-4/1978 war rot) hat er sich bis heute gehalten.

ABER ... einen Ausreißer hat es gegeben.
Dieser war die „Quadratische“, die Ausgabe 1/1979.



die ballhupe

Zum Geburtstag

Buttenhausen, 30. August 1958. Die Geburtsstunde des BVDM schlägt.

Damals „DER GELBE SCHAL - Bundesverband der Motorradfahrer“ getauft, traten die Mitglieder sogleich für die Interessen der Motorradfahrer ein. Aus dieser Zeit gehören noch 15 Mitglieder der ersten Stunde dem Verband an. Ihnen gebührt ein besonderer Dank für ihre Treue!

In den vergangenen 30 Jahren hat sich viel auf dem Motorradsektor getan. Vom abflauenden Markt in den 50ern bis hin zum neuen Boom Ende der 60er Jahre mit allen möglichen und unmöglichen Problemen. Zu jeder Zeit gab der BVDM dem Geschehen Impulse und wirkte überall dort mit, wo es ihm möglich war. So wird es auch in der Zukunft sein.

Einen Rückblick anderer Art seht Ihr auf der gegenüberliegenden Seite. Wie sich die Strukturen innerhalb des BVDM verändert haben, gab es auch verschiedene „Gesichter“ der BALLHUPE. Wurde sie anfänglich noch im A 4-Format über Matrize vervielfältigt, so wandelte sich das Bild nach und nach durch größere und kleinere Retuschen und Verbesserungen bis zum heutigen Standart. Nicht jede Neuerung war unumstritten, ich denke da nur an die quadratische BALLHUPE 1/1979.

Besser gemacht werden kann (fast) immer etwas. Wer gute Ideen hat, soll sie nicht hinter dem Berg halten. Gerade der BVDM lebt von den Gedanken und Überlegungen seiner Mitglieder, die sich zum Wohle aller Motorradfahrer umsetzen lassen.

Macht mit, helft mit, dann können wir in 30 Jahren wieder auf eine stattliche Anzahl neuer Erfolge zurückblicken.

Jörg Riepenhusen

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	
Einladung zur Jahreshauptversammlung	4
Einladung zur Gesamtvorstands- und Bundesbeiratssitzung . . .	4
Noch ein Stellenangebot	5
MZ-Schrauber-Seminar	6
IFMA 1988	6
Vereinshaftpflichtversicherung des BVDM	17
Schon gehört	
Tag des Motorradfahrers 1988	30
Motorradkorso in München	30
Korso zugunsten behinderter Kinder	36
Anlaßgottesdienst des „Blauen Punktes“	37
BVDM-Vorstand unterwegs	39
Sicherheit	
Spendenaktion Lei(d)tplanken	8
Stand der Lei(d)tplankensicherheit.	9
Sichtbarkeit, Pressekonferenz des DVR	16
Schmerzliche Erkenntnis einer Fähranfängerin	38
Recht	
Änderung der Straßenverkehrsordnung	12
Mithaftung für Raser	33
Termine	19
Kleinanzeigen	21
Buchtip	
Afrika Motorrad Reisen von Bernd Tesch	21
Test	
Fahrbericht Honda NTV 650 Revere	22
Helmtest: NAVA 8	35
Sport	
Zielfahrt zur Jahreshauptversammlung	5
BVDM-TOURENFAHRER-DEUTSCHLANDFAHRT 1988	26
Ergebnisse des Jahrestouristikwettbewerbes des LV NRW . . .	34

Titelbild: Die neue Honda NTV 650 Revere findet Anerkennung bei einem sachkundigen Publikum.

Foto: Jörg Riepenhusen

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.

Die Vermittlung von Zimmern übernimmt:

Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Straße 10, 6090 Rüsselsheim 5, Telefon 06142 - 32354.

Der Vorstand

zum Wertungsausschluß. Ansprüche rechtlicher und finanzieller Art können nicht an den Veranstalter gestellt werden.

Die Bordkarte kann jeder selbst anfertigen. Sie muß aber die vollständige Adresse des Teilnehmers, die Marke des Motorrades, Kennzeichen und 8 Stempelfelder auf weißem Papier aufweisen. Ansonsten können Bordkartenkopien beim Sportwart angefordert werden.

Edgar Müller

Zielfahrt

Ausschreibung

Zur BVDM-Jahreshauptversammlung in Alsfeld findet eine Zielfahrt statt. Es ist das Wort ALSFELD in Ortsanfangsbuchstaben zu erfahren. Als Auswertungskarte wird die Mairs-Deutschlandkarte Nord bzw. Süd, Maßstab 1:500 000 herangezogen. Der Teilnehmer darf nur nach einem Kartenteil fahren. Teilnehmen kann jeder Fahrer mit einem ordnungsgemäß zugelassenen Motorrad.

Fahrtaufgabe:

Das Wort ALSFELD ist nach folgenden Regeln anzufahren. Jeder Ort, der von einem Teilnehmer ausgewählt wird, muß in der Karte durch einen Ortskreis gekennzeichnet sein. Großflächenstädte werden nicht gewertet. Nach dem 1. September 1988 kann jeder seine Startzeit und seinen Startort frei wählen. Bei Doppelortsnamen (z.B. Rottach-Edern) gilt nur der erste Ortsname. Als Startort gilt der Ortsname mit dem Buchstaben „A“, als Zielort der mit dem „D“.

Gewertet werden die Kilometer Luftlinie, die zwischen den einzelnen Orten in der Reihenfolge des Wortes ALSFELD liegen. Das Anfahren eines Ortes ist durch einen Stempel mit dem Ortsnamen zu bestätigen (Tankstelle, Gaststätte etc).

Abgabetermin für die Bordkarte ist am Samstag, dem 17. September 1988, bis 18.00 Uhr.

Es ist unbedingt die STVO einzuhalten. Bekanntgewordene Zuwiderhandlungen führen

Material bitte angeben!

Wer noch BVDM-Material, z. B. Ordnerwesten, Armbinden, besitzt, der möge es doch bitte schön wieder der Geschäftsstelle zurückgeben.

Renaud Rahier

Noch'n Stellenangebot!!!

Aufgrund des Stellenangebotes in der letzten BALLHUPE hat sich Hubert Finkeldey aus Hattingen bereiterklärt, die Organisation von Seminaren zu übernehmen. Seine erste „Tat“ ist ein MZ-Schrauber-Seminar, zusammen mit dem neuen MZ-Importeur Röth. Seine Kontaktadresse findet Ihr im Terminteil.

Aber es gibt noch mehr interessante Arbeit zu tun. Es wurde auf der letzten Vorstandssitzung beschlossen, einen **Referenten für Motorrad und Umwelt** zu berufen.

Unsere Wunschvorstellung ist, jemanden zu finden, der die technischen Feinheiten dieses Problemkreises durchschaut und sie begreifbar machen kann. Sie/Er sollte dabei selbständig in der Lage sein, sein Wissen zu erweitern und zu vermitteln.

Drängelt Euch ruhig, mit den vielen Zuschriften werden wir schon fertig.

Für den Vorstand
Jörg Riepenhusen

MZ-Schrauber-Seminar

Nach einer Pause wird nunmehr die Durchführung technischer Seminare unter der Regie des BVDM wieder aufgenommen. Aufgrund des Aufrufes in der letzten BALLHUPE hat sich unser Mitglied Hubert Finkeldey bereiterklärt, die Organisation solcher Seminare, und die Vermittlung zwischen Vereinen und der Industrie zu übernehmen.

Den Start wird er mit einem **MZ-Schrauber-Seminar** durchführen. Die technische Unterweisung geschieht durch den neuen MZ-Importeur Röth. Ort der Handlung ist die Jugendbildungsstätte Welper. Zeit ist das Wochenende 21. bis 23. Oktober 1988. Pro Teilnehmer sind ca. 100,— DM zu zahlen. Die Zahlung ist bei der Nennung für dieses Seminar zu entrichten. Der Betrag wird nur bei Absage der Veranstaltung erstattet.

Im Preis sind acht Mahlzeiten, 2 Übernachtungen sowie das Lehrgangsmaterial enthalten. Quartiere findet ihr in der Jubi. Für ein geselliges Nebenprogramm wird gesorgt.

Nähere Informationen und Anmeldeformulare erhaltet Ihr bei Hubert Finkeldey, c/o Jubi Welper, Rathausstraße 59a, 4320 Hattingen 14.

Jörg Riepenhusen



21.-25. Sept. 1988

**21. und 22. September:
Nur für Fachbesucher**

Die Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) in Köln ist die größte und bedeutendste Fachmesse ihrer Art in der ganzen Welt. Die Bedeutung wird dadurch unterstrichen, daß über 1300 Firmen aus rund 35 Ländern ihre Exponate vorführen. Dabei liegt der Auslandsanteil bei etwa 65 Prozent.

Der Bedeutung gerecht wird die Schirmherrschaft durch Bundesverkehrsminister Warnke, aber auch die Erweiterung der Ausstellungsfläche. Erstmals wurde die Halle 9 hinzugenommen. Dadurch stieg die gesamte Ausstellungsfläche auf 126800 m². In welcher Halle die verschiedenen Schwerpunkte liegen, könnt Ihr der Lageskizze entnehmen.

Bei einer solchen Größe ist es naturgemäß nicht leicht, alles das zu finden, was man sehen will. Immerhin hat jeder seine Vorstellungen, wofür er seine Eintrittsgelder ausgeben will. Eine Tageskarte erhält man an der Tageskasse für runde 10,— DM, eine Dauerkarte für 30,— DM.

In den 10 bzw. 9 Öffnungsstunden an den allgemeinen Besuchertagen (Freitag, 23. Sept. von 9.00 bis 19.00 Uhr, Samstag und Sonntag von 9.00 bis 18.00 Uhr) sind ja einige Meter in den Hallen zurückzulegen. Für 12,— DM wird ein Ausstellungskatalog verkauft. Wer sich diese Ausgabe ersparen will, findet auf der Messe erstmals das Informationssystem KÖBES vor.



Kommt, Kinder, wir satteln um!

Foto: Jörg Riepenhusen

Das Kölner-Besucher-Informationen-System ist ein Bildschirmgerät an den Eingängen und in den Hallen, über das sämtliche Aussteller abrufbar sind. Diese können auch nach Branchen, Ländern usw. sortiert werden. Damit gekoppelt sind Schnelldrucker, so daß „Laufzettel“ ausgedruckt werden, die sogar so gestaltet sind, daß die zeitlich und wegemäßig günstigste Kombination darauf erscheint. Das jeweils aktuelle Programm ist dort abrufbar. Auch Such- oder Fundmeldungen werden über KÖBES verarbeitet. Fachkundige Mitarbeiterinnen beraten und unterstützen den Besucher. Die Benutzung ist übrigens kostenlos.

Im Zeichen sich stabilisierender Zulassungszahlen warten die Hersteller und Importeure mit einem breiten Angebot ihrer neuen und bekannten Modelle auf. Auch auf dem Sektor der Bekleidungs- und Zubehörindustrie wird viel Interessantes zu sehen sein. Gerade im Bereich der Sicherheit erwarte ich ein umfangreiches Angebot. Nicht umsonst setzt sich zunehmend die Erkenntnis durch, daß der Motorradfahrer sicherheitsbewußter geworden ist.

Die Anzahl der Fahrer, die 1987 an Unfällen mit Verletzten beteiligt waren, sank gegenüber 1986 um 22 Prozent auf 37 724. Im vergangenen Jahr wurden auf bundesdeutschen Straßen 876 Motorradbenutzer getötet. Immerhin sind das 96 (fast 10 Prozent) weniger, als noch ein Jahr zuvor. Das sind keine Lorbeeren, auf denen sich der Motorradfahrer ausruhen darf. Jeder von uns kann sein Schärfflein dazu beitragen, daß in der Zukunft weiterhin solche erfreuliche Nachrichten zu vermelden sind.

Einen wesentlichen Anteil an den rückläufigen Zahlen hat die freiwillige Weiterbildung der Fahrer durch Seminare oder Trainings, aber auch das sicherheitsbewußtere Kleiden und die häufigere Verwendung der vorhandenen Sicherheitskleidung. Nicht zu unterschätzen ist der Faktor des defensiven Fahrens. Auch dürfte die technische Weiterentwicklung im Bereich der Fahrzeugsicherheit, derzeit gekrönt durch Antiblockiersysteme, seinen Teil dazu beigetragen haben.

Solche Entwicklungen werden aber nur vorangetrieben, wenn wir sie auch annehmen. Das heißt, wir kaufen Sicherheitskleidung, wir

geben zusätzlich Geld für eine erweiterte technische Ausstattung aus. Aber wir können gerade auf Messen wie der IFMA an Vertreter des produzierenden Gewerbes herantreten und können unsere Wünsche und Forderungen artikulieren.

Ein weiterer Trend, der die Akzeptanz des Motorrads erhöhen soll, ist die technische Weiterentwicklung in Sachen Umweltschutz. Zwar sind schon heute Motorräder umweltfreundliche Fahrzeuge, die einen gedämpften Geräuschpegel aufweisen und im Abgasverhalten mit anderen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor vergleichbar sind, jedoch ist das Ende der Fahnenstange noch lange nicht erreicht.

Ab Januar 1989 werden hinsichtlich der Abgase neue Grenzen gelten. Diese sind für die Konstrukteure eine Herausforderung. Gerade wo durch die Bauweise des Motorrads räumliche Probleme auftreten. Jedoch ist bereits eine Auspuffanlage entwickelt, die den Schadstoffanteil um 90 Prozent reduziert, ohne die Leistung zu vermindern. Weitere Versuche laufen in Richtung Nachverbrennungssysteme und Konstruktionsänderungen an den Motoren.

Gar schon ab dem 1. Oktober 1988 gelten verschärfte Geräuschvorschriften. Danach dürfen Zweiräder über 175 cm³ nur noch einen Geräuschpegel von 82 dB(A) haben. Zur Erinnerung: Bisher galten für Motorräder über 350 cm³ 85 dB(A) und über 500 cm³ 86 dB(A). Die Verringerung um 4 dB(A) entspricht einer Reduzierung des Lärms um mehr als die Hälfte.

Einen anderen Weg hat derzeit die Europäische Kommission in Brüssel eingeschlagen. Sie bereitet eine Richtlinie vor, die sich auch bei den auf dem Markt befindlichen Austauschschalldämpfern für Motorräder auswirken wird. Nach den Vorstellungen der Kommissionsmitglieder dürfen dann nur noch typgeprüfte und gekennzeichnete Anlagen in den Handel kommen. Dieses soll verhindern, daß die guten Ansätze der Hersteller durch Montage von Hurratüten zunichte gemacht werden. Durch das Fehlverhalten einzelner Rowdies leidet ja auch das Image der gesamten Zunft.

Was erwartet Euch noch auf der IFMA:

In der Musterwerkstatt des Zweiradmechanikerhandwerkes wird über deren Aufgaben und Tätigkeit informiert. In den Vordergrund wird die Bundesfachgruppe Zweiradmechanik den Verkaufs- und Reparatur-Service stellen und über Qualität und Sicherheit bei Zweirädern informieren.

Fünf Motorradmuseen zeigen ausgewählte Exponate aus der geschichtlichen Entwicklung unseres liebsten Fahrzeuges.

Der Hammer aber ist, wie eigentlich immer, der **Motorradfahrertreffpunkt** des BVDM.

In Halle 10.1, Gang E, Stand 58 werdet Ihr ein geruhiges Fleckchen innerhalb des Messtrubels finden. Dort könnt Ihr Euch mit BVDM-Vertretern unterhalten. Ihr findet Informationen zu den Themen Zweiradsicherheit, Touristik und Vereinigungen. Das Probesitzen in den gängigsten Seitenwagen ist möglich. Kompetente Leute beraten Euch in Gespansfragen.

Das Helmabnehmen wird von geschulten Kräften vorgeführt. Als Gedächtnisstütze gibt es dabei die bekannte und bewährte „Helm ab“-Broschüre.

Helfer sind stets willkommen, vordringlich natürlich an den Wochentagen. Interessenten melden sich bitte bei Bernd Karrasch, Telefon 022 06 - 8 10 63.

Ihr seht, der Weg nach Köln lohnt sich. Denkt bitte daran, daß der 21. und 22. September den Fachbesuchern vorbehalten sind.

Bis dann!

Jörg Riepenhusen

Hintergrundinformationen: Köln Messe

DIE LÄNDERECKE

- Notizen aus der Provinz -

Der Clubabend des LV Rhein-Ruhr findet im Oktober auf dem Grundstück in der Eifel statt. Das Clublokal hat wegen Betriebsferien geschlossen.

Heinz Sauerland

SICHERHEIT



Eigeninitiative in Sachen Lei(d)tplankenschutz

Konzertierte Aktion der Motorradverbände ein voller Erfolg:

50 000,- DM Spenden = 5 000 Protektoren.

Mitte Mai erfolgte unser Aufruf: Helft mit, spendet für Lei(d)tplankenprotektoren. Bis zum 30. Juni '88 gingen auf das Sonderkonto des BVDM knapp 50 000,- DM ein. Und am 1. Juli war es dann soweit: In Anwesenheit von Vertretern der Presse und örtlichen Behörden überreichte Renaud Rahier, 1. Geschäftsführer des BVDM und federführend für diese Aktion, Stef Wrede, Kuhle Wampe Clubs und Matthias Kracke, Bikers Union einen Scheck über 50 000,- DM an die Firma Storopack in Eschenau, verbunden mit dem Auftrag 5 000 Lei(d)tplankenprotektoren zum Sonderaktionspreis von nur 10,- DM pro Stück zu produzieren.

Nach der Auftragsübergabe schloß sich ein Rundgang durch das Werk an. Die Gäste konnten sich ein Bild von der Herstellung der Protektoren machen, wobei die Geschäftsleitung nicht ohne Stolz deutlich machte, daß das Unternehmen als weltgrößter Hersteller von Schaumstoffverpackungen seit Jahren auch im Sicherheitsbereich tätig ist und somit über entsprechende Erfahrung verfügt. So kommen aus dem Unternehmen z. B. Einsätze für Motorradhelme und Kindersitze sowie Polsterteile für Autos.

Möglich gemacht hatte die ganze Initiative das Engagement des BVDM-Mitgliedes Gebhard Kramig, dem es gelungen war, die Firma Storopack dazu zu bewegen, in einer einzigartigen Sonderaktion die Protektoren für nur 10,- DM anzubieten - allerdings nur für diese Initiative der Motorradverbände. Dank gebührt aber hier natürlich vor allem den 480 Spendern - Einzelfahrer, Clubs und Motorradgeschäfte - die mit Spenden zwischen 5,- und 5 000,- DM gleichermaßen zum Erfolg dieser Aktion beigetragen haben.

Da es natürlich nicht möglich ist, einem 5,- DM-Spender einen halben Protektor zuzustellen, werden die Spenden nach Postleitzahlen geordnet, in verschiedene Regionen aufgeteilt. Die fleißigsten Spender einer Region erhalten nun den Auftrag, in Zusammenarbeit mit den örtlichen Straßenbaubehörden, Strecken ausfindig zu machen, die sie dann mit einer bestimmten Anzahl Protektoren, entsprechend dem gesamten Spendenaufkommen ihrer Region, bestücken können. Spender von Kleinbeträgen werden gebeten, in ihre Regionalzeitungen zu schauen, damit sie erfahren, wo, wann und von wem ihre Spende montiert wird.

Mit dieser Aktion ist natürlich auch die Hoffnung verbunden, daß davon eine Signalwirkung auf die verantwortlichen Straßenbehörden ausgeht. Wir Motorradfahrer wollen zeigen, daß wir dazu bereit sind, für unsere eigene Sicherheit ein Stück Verantwortung zu tragen und zu übernehmen. Wir erwarten, daß die zuständigen Stellen in den Behörden unsere Spenden als Anstoß nehmen, daß auch **sie** zur Anhebung der Sicherheit für Motorradfahrer im Straßenverkehr einen entsprechenden Beitrag leisten.

Die Firma Storopack hat ihr Sonderangebot auf den 30. Juni '88 befristet. Für Spätaufsteher und für alle die, die trotzdem immer noch Geld für eine gute Sache spenden wollen, bleibt das Spendenkonto nach wie vor geöffnet. Anlässlich der IFMA wollen wir dann alle bis dahin eingegangenen Gelder an **den** Protektorenhersteller übergeben, der uns dafür die meisten Stückzahlen liefert. Das Konto lautet: Stadtparkasse Krefeld (BLZ 320 500 00) Konto-Nr. 94 006 665.

Henning Knudsen

[illegible]

Lei(d)tplanken 1988

Was wir erreicht haben und was wir noch erreichen können

Seit nunmehr bald 15 Jahren beschäftigen wir uns mit der Problematik der Lei(d)tplanen. Seitdem uns die ersten Erkenntnisse über die schweren Folgen von Lei(d)tplanenunfällen bekannt sind und wir uns tatkräftig für eine

Abhilfe in diesem Bereich einsetzen, hat sich doch eine ganze Menge getan. Nach anfänglich ungläubigen und z. T. unwilligen Reaktionen von Verantwortlichen in Behörden und Ministerien haben wir erreicht, daß viele unserer Forderungen zur Entschärfung der für uns so gefährlichen Lei(d)tplanke erfüllt werden.

Sichtlicher Ausdruck dieser Bemühungen sind die neuen Richtlinien zum Bau von Schutzplanken (amtsdeutsche Bezeichnung für Lei(d)tplancken). Zwar sind die Richtlinien noch nicht auf dem Tisch, aber, wie man mir auf Anfrage vom Bundesverkehrsministerium mitgeteilt hat, werden sie in den kommenden Wochen endgültig fertiggestellt sein und den zuständigen Verwaltungen übergeben. Viel wichtiger ist aber, daß die Richtlinien, auch ohne daß sie rechtskräftig sind, schon weitgehend befolgt werden. Der Bundesverkehrsminister hat schon vor gut einem Jahr alle Straßenbaubehörden aufgefordert, gemäß den neuen Bestimmungen zu handeln. Der Unterschied besteht darin, daß erst dann, wenn die Richtlinien bindende Rechtskraft haben, auch wir als Betroffene die Möglichkeit haben, den Straßenbauern auf die Finger zu klopfen.

Ein Beispiel: Ein Motorradfahrer befährt eine Strecke, an der eine unzureichende Lei(d)tplanke steht: sie kann zu hoch oder zu niedrig sein; sie kann völlig überflüssig sein; oder sie steht an einer Stelle, die für Motorradfahrer besonders sturzgefährdend ist, d.h. hier wären Lei(d)tplankenpolster angebracht. Der Motorradfahrer fährt nach Hause, schreibt einen netten Brief an die für die Straße zuständige Behörde (Baulastträger) und bittet, unter Hinweis auf die neuen Richtlinien, um Beseitigung des/der Übel. Das Straßenbauamt **muß** dieser Aufforderung nachkommen; tut sie es nämlich nicht, kann sie, wenn es zu einem Unfall kommt, für die Folgeschäden einer unzureichenden Lei(d)tplanke zur Verantwortung gezogen werden.

Die Richtlinien, deren offizieller Titel lautet: „Richtlinien für abweisende Schutzeinrichtungen an Bundesfernstraßen“, gelten, rein rechtlich gesehen, nur für die Straßen, die im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen. Sie haben für alle anderen Baulastträger, als da sind: Länder, Kreise, Gemeinden, Landwirtschaftsverbände, nur richtungsweisenden

Charakter. Da sie aber immer den jeweils neuesten Stand der Straßenbautechnik wiedergeben, müssen sich die übrigen Baulastträger also fragen, ab sie nicht auch gut beraten wären, diesen Richtlinien zu folgen, weil man ihnen, im Falle eines Falles, den Vorwurf machen kann, nicht auf der Höhe der Technik zu sein.

Was sagen nun die Richtlinien und wie werden sie befolgt? Punkt eins: Es wird nicht mehr der formaggressive IPE-Pfosten als Träger für die Planken benutzt, sondern nur noch der „freundlichere“ **Sigma-Pfosten**. Natürlich können nicht alle Pfosten ausgetauscht werden, aber bei allen Neubaustrecken und bei Reparaturen wird der Sigma schon seit gut einem Jahr überall eingesetzt.

Sicherheitsgurte lassen die Leute unverletzt aus den Wracks aussteigen. Zudem ist durch den Abflug in die Wiese fast immer garantiert, daß das Fahrzeug nicht erneut unkontrolliert auf die Fahrbahn kommt und wieder Andere gefährdet. Das heißt also: Weniger neue Lei(d)tplanken und vor allem: **Abbau vorhandener und z.T. sehr unnützer Planken**. Dies geschieht noch zu wenig, und hier ist vor allem der Motorradfahrer mit seinem geübten Auge erneut gefordert. Daß aber schon Lei(d)tplanken entfernt wurden, weiß ich aus Erfahrungsberichten von gestürzten Motorradfahrern, die ihr Leben dem Umstand verdanken können, daß nur wenige Tage vor ihrem Sturz an der entsprechenden Stelle die Lei(d)tplanken entfernt worden waren.



B 507 bei Lohmar:
Mitten in einer Reihe
IPE-Träger stehen schon
neue Sigma-Pfosten
nach einer Reparatur.
Foto: Henning Knudsen

Es kann gelegentlich vorkommen, daß immer noch IPE-Pfosten zum Einsatz kommen; das liegt an den Restbeständen oder an längerfristigen Lieferverträgen, die die Baulastträger natürlich erfüllen müssen. Aber, wie gesagt: Es ist schon die Ausnahmen.

Punkt zwei: Die Notwendigkeit für das Aufstellen von Lei(d)tplanken zum Schutz der Verkehrsteilnehmer ist neu definiert worden. Vor allem bedingt durch besseren passiven Schutz in den PKW ist es bei weitem nicht mehr so dringend notwendig, in jeder Kurve gleich eine Lei(d)tplanke hinzustellen. Wenn vor zehn Jahren ein Fahrzeug in die Wiese fuhr und sich überschlug, bedeutete das gleich Tote und Verletzte. Bessere Karosserien und

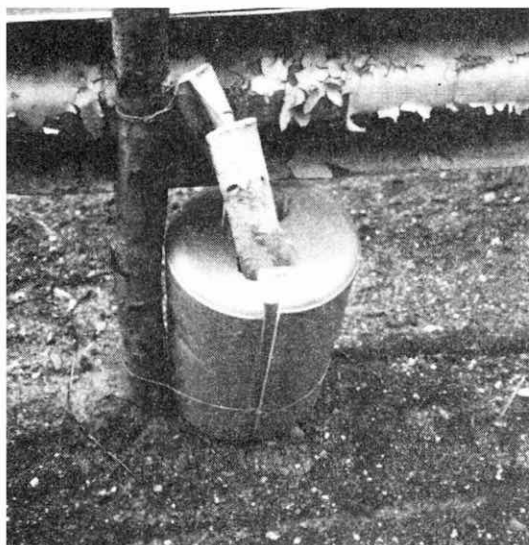


Die gesamte Lei(d)tplanke in der Innenkurve ist überflüssig; dahinter ist freies Feld (B 507 bei Lohmar).

Foto: Henning Knudsen

Punkt drei: **Anbringung von Protektoren.** Die neuen Richtlinien sehen vor, daß an besonders gefährlichen Stellen die Lei(d)tplanke noch zusätzlich mit Schaumstoffummantelungen gesichert werden soll. Wir haben an dieser Stelle oft genug auf die positive Auswirkung dieser Ummantelungen im Hinblick auf Verletzungsfolgen bei einem Sturz hingewiesen. Es liegen auch Zahlen vor, die deutlich belegen, daß selbst die noch relativ hohen Kosten einer umfangreichen Ummantelung durch eine deutliche Verringerung der Unfallkosten mehr als aufgehoben werden.

Vor diesem Hintergrund haben sich auch tatsächlich einige Straßenbaubehörden dazu durchgerungen, Versuchsstrecken einzurichten, immer aber mit dem entschuldigenden Hinweis, daß es ja nur Versuchsstrecken seien, weil die Richtlinien noch nicht rechtskräftig waren. Das hat dazu geführt, daß zwar Strecken eingerichtet wurden, diese aber nicht gewartet und gepflegt wurden. Fast alle Strecken sind in einem desolaten Zustand: Die Polster sind unzureichend montiert, Teile sind vergammelt oder beschädigt, beschädigte Teile notdürftig mit Draht befestigt, aus falsch verstandener Sparsamkeit sind Teile nur vorne oder hinten montiert usw., usw. ...



Eindrücke von verschiedenen Strecken; Kommentar nicht erforderlich!

Foto: Henning Knudsen



Foto: Renaud Rahier



Foto: Renaud Rahier

Das muß jetzt anders werden! Die Motorradfahrerverbände haben einen Anstoß gegeben (siehe Bericht in diesem Heft): Mit einem Spendenaufkommen in Höhe von fast 50 000,- DM haben sie in einer einzigartigen Sonderaktion knapp 5 000 Protektoren eingekauft. Diese sollen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbaubehörden an besonderen Unfallbrennpunkten montiert werden, teils um zu zeigen, daß die Motorradfahrer selber bereit sind, Opfer zugunsten ihrer eigenen Sicherheit zu erbringen, teils um den Verantwortlichen Behörden einen Anstoß zu geben, noch mehr hinzuzufügen, vor allem nach Einführung der neuen Richtlinien. Daß es hier und da nicht am guten Willen fehlt, zeigen Anfragen an die Motorradverbände von Straßen-

bauämtern, die zwar Ummantelungen kaufen können und wollen, aber nicht wissen, wo sie sie montieren sollen. Hier ist wieder unser erfahrener Motorradfahrer von oben gefordert. Er hat einen Blick für die besonderen Gefahrenstellen, er kann den Straßenbauern zeigen, wo die Protektoren hin sollen. Wer also auf diesem Gebiet Fortschritte erreichen will, muß selber mithelfen. Wer hier Rat und Hilfe braucht, möge sich an mich wenden, aber **Ihr** müßt die Initiative ergreifen. Ich habe mit Bauern festgestellt, daß mittlerweile BVDM-fremde Clubs und Personen sich in dieser Angelegenheit sehr hervortun und den Eindruck erwecken, als seien sie die Erfinder und Macher!

Ein wichtiger Punkt fehlt allerdings bei den neuen Richtlinien: Es gibt schon mehrere verschiedene Protektoren, die aber von sehr unterschiedlicher Qualität sind. Bis heute wurde keine Vergleichsprüfung unter diesen Protektoren vorgenommen und somit keine Möglichkeit geschaffen, einen Anforderungskatalog zu erstellen. Besonders ein Produkt ist nach meinen bisherigen Beobachtungen (vor allem im Vergleich mit den anderen) völlig unzureichend, sowohl mit Blick auf seine Schutzwirkung als auch der Haltbarkeit. Unsere nächste Aufgabe muß also sein, für Lei(d)tplankenprotektoren Mindestanforderungen zu erstellen, damit wir uns auch wirklich darauf verlassen können, daß uns einigermaßen zuverlässiger Schutz gewährt wird.

Henning Knudsen

RECHT



Änderung der Straßenverkehrsordnung

9. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung von 22.03.1988

Ab dem 1. Oktober 1988 werden wesentliche Veränderungen in der Straßenverkehrsordnung auch auf den Motorradfahrer zukommen, wenn auch wichtige Bereiche - man muß schon sagen wieder einmal - nicht geregelt

wurden. Schon lange fordert der BVDM eine Gleichstellung der Motorradfahrer in der Frage des Überholverbots. Hier bleibt alles beim verstaubten Alten. Der Automobilist darf den Kradfahrer zwar überholen, umgekehrt bleibt es verboten.

Nicht erläutert werden hier die Regelungen, die ausschließlich PKW- oder LKW-Fahrer betreffen. Nur kurz soll auf einige Änderungen eingegangen werden, die bereits de facto existieren bzw. in der Praxis ausgeführt wurden und die aus rein sicherungsrechtlichen Gründen jetzt in der Straßenverkehrsordnung eingegangen sind.

So war es bisher gängige Praxis, daß Fahrzeugführer bei einem Stau auf der Autobahn oder einem Unfall den nachfolgenden Verkehr durch Einschalten des Warnblinklichtes auf die gefährdende Situation aufmerksam machten. Vom Wortlaut des § 16 StVO war dies nicht erlaubt, obwohl völlig unlogisch. Dem gesunden Empfinden der Bürger trugen nun die Politiker Rechnung. Die Warnblinkanlage darf jetzt auch einschalten, wer „andere vor Gefahren warnen will“.

Eine weitere Selbstverständlichkeit, die nun fixiert ist: Gehen Fahrstreifen von einer Autobahn oder Kraftfahrstraße nach rechts ab, so wurde bisher auch, wenn möglich, dort nach dem Abbiegevorgang schneller gefahren als auf dem weiterführenden Fahrstreifen der geradeaus führenden Trasse. Dies ist nun offiziell zulässig.

Jetzt aber zu den Änderungen, die bisher nicht uneingeschränkt und unumstritten galten:

1. Überholen, § 5 Absatz 4 StVO

Neu: „Wer zum Überholen ausscheren will, muß sich so verhalten, daß eine Gefährdung ausgeschlossen ist“.

Bisher mußte nur beim Überholen auf Autobahnen eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen sein. Jetzt gilt diese Verschärfung der Sorgfaltspflicht beim Ausscheren auch auf allen anderen Straßen.

Sie dürfte insbesondere dann greifen, wenn sich hinter einem langsam fahrenden Fahrzeug Schlangen gebildet haben und ein Fahrzeug aus der Schlange versucht, mehrere vor

ihm fahrende zu überholen. Wer hat es da als Motorradfahrer - und damit als Führer des durchzugsstärkeren Fahrzeugs - nicht schon erlebt, daß plötzlich jemand vor einem herauszieht, um noch vorher seinen Überholvorgang einzuleiten. Einer solchen Gefährdungslage trägt jetzt direkt der § 5 - und nicht erst der Rückgriff auf den § 1 (Grundregel) - Rechnung.

2. Benutzung von Fahrstreifen durch Fahrzeuge § 7 StVO

Neu: „Auf Fahrbahnen mit mehreren Fahrstreifen für eine Richtung dürfen Kraftfahrzeuge von dem Gebot, möglichst weit rechts zu fahren, abweichen, wenn ...“

Wenn mehrere Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung vorhanden waren, dann durften bisher nur PKW oder andere, mehrspurige Fahrzeuge den Fahrstreifen frei wählen, wenn der Verkehr dies erlaubte. Das dürfen jetzt auch Motorräder.

Gleiches gilt konsequenterweise auch innerhalb geschlossener Ortschaften, so daß Motorräder nun ebenfalls dort ihren Fahrstreifen frei wählen dürfen.

Eingefügt wird in den § 7 ein neuer Absatz 2a. Danach dürfen Fahrzeugschlangen oder langsam fahrende Kolonnen, die sich auf dem linken Fahrstreifen gebildet haben, mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit besonderer Vorsicht rechts überholt werden.

Hier hat sich auch eine in der Praxis längst geübte Verhaltensweise durchgesetzt (Beispiel Autobahnen).

Was nach wie vor verboten bleibt, ist das „Durchschlängeln“ zwischen zwei Fahrzeugschlangen oder das Vorbeirasen. Die Fassung des Absatzes ist so ausgelegt, daß sie dem Überholenden besondere Sorgfaltspflichten auferlegt, was im Falle eines Unfalles zunächst immer erst gegen ihn ausgelegt werden dürfte.

Was eine geringfügig höhere Geschwindigkeit ist, wurde nicht festgelegt. Zumindest liegt sie deutlich unterhalb von 60 km/h (Forderung aus der Rechtssprechung). Eine Geschwindigkeitsmessung in derartigen Fällen dürfte aber ohnehin praktisch ausgeschlossen sein, so daß nur an die Vernunft und das Verantwortungsbewußtsein der Fahrzeugführer appelliert werden kann.

3. Abschleppen von Fahrzeugen § 15a StVO

Neu: „Krafträder dürfen nicht abgeschleppt werden“.

Direkt auf Motorräder bezieht sich die jetzt eindeutige Festlegung, daß „Krafträder nicht abgeschleppt werden dürfen“. Bisher war der Punkt strittig.

In der Praxis heißt das ab dem 1. Oktober '88 „schieben“ oder einen Hänger besorgen.

Konsequenterweise zieht die Neuregelung weitere andere Änderungen nach sich:

3.1 § 23 Abs. 2 Pflichten des Fahrzeugführers

Bisher durften nur Kleinkrafträder oder untergeordnete Zweiräder geschoben werden, andere Fahrzeuge mußten auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr entfernt werden - was eben u.a. auch ein Abschleppen möglich machte.

Jetzt dürfen auch Motorräder geschoben werden. - Es wäre äußerst wünschenswert, wenn der Gesetzgeber einmal selbst in die Lage versetzt würde, ein ca. 200 Kilo schweres Motorrad, möglichst noch mit Urlaubsgepäck, eine längere Strecke zu schieben. Möglicherweise wären dann einige Änderungen wieder hinfällig.

3.2. Zeichen 250, Verbot der Durchfahrt für Fahrzeuge aller Art. Auch hier dürfen Kräder jetzt geschoben werden. Das war, sinnigerweise, bisher nicht zulässig.

4. Beleuchtung, § 17 StVO

Hier wird jetzt, vernünftigerweise, ein Absatz 2a eingefügt, der ebenfalls ausschließlich Motorräder betrifft: „Krafträder müssen auch am Tage mit Abblendlicht fahren“.

Der Sinn der Vorschrift liegt auf der Hand. Unverbesserliche können - in diesem Fall allerdings zu Recht - zur Kasse gebeten werden.

5. Beleuchtung von Militärfahrzeugen § 17 StVO

Neu: „Soweit bei Militärfahrzeugen von den allgemeinen Beleuchtungsvorschriften abgewichen wird, sind gelbrote retroreflektierende Warntafeln zu verwenden“.

Wer kennt das nicht: Plötzlich, man ist schon froh, daß die eine Funzel am Motorrad überhaupt so etwas wie eine Ausleuchtung ermög-

licht, tauchen vor einem mit „Kriegsbeleuchtung - und Bemalung“ ausgestattete Militärfahrzeuge auf - Ausweichmanöver - Bremsen. Auch hier soll nun Gefahren vorgebeugt werden. Fahren derartige Kolonnen ohne reguläre Beleuchtung, müssen die Fahrzeuge durch gelbrote retroreflektierende Warntafeln oder Gleichwertiges kenntlich gemacht werden. Da bleibt nur zu hoffen, daß der Schirrmeister die Dinger bei der Kontrolle auch nicht vergißt.

6. Autobahnen und Kraftfahrstraßen

Neu: „Bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung ist die Gasse zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen zu bilden“.

Diese Regelung ist nur !!! für Polizei und Rettungsfahrzeuge im Falle eines Staus oder Unfalls gedacht und stellt jetzt unmißverständlich klar, wo die Lücke bei drei Fahrstreifen zu bilden ist. Kraftfahrer, die diese Lücke zum schnellen Überholvorgang nutzen, verhalten sich nicht nur falsch, sie gefährden unter Umständen auch das Leben derjenigen, für die diese Regelung gedacht ist und behindern die Einsatzkräfte.

7. Halten auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen, § 18 Abs. 8 StVO

Neu: „Halten, auch auf Seitenstreifen, ist verboten“.

An sich war es klar, daß auf einem Seitenstreifen der Autobahn Halteverbot besteht. Das wird jetzt eindeutig definiert.

Was passiert nun mit dem Motorradfahrer, der bei einem Sturzregen Schutz unter einer BAB-Brücke sucht und findet. Sicher hält auch er verbotenerweise - es sei denn, er hat zusätzlich einen technischen Defekt am Motorrad. Da bleibt nur zu hoffen, daß die Ordnungshüter ein Herz für trockene Motorradfahrer haben.

8. Öffentliche Verkehrsmittel § 20 StVO

Neu: „Omnibussen und Schulbussen ist das Abfahren zu ermöglichen“.

Man muß sich zukünftig darauf einstellen, daß nicht nur Busfahrer der Linienunternehmen aus den Haltebuchten herausziehen, sondern auch die Führer der Schulbuse. Es bleibt nur zu hoffen, daß hier nicht dieselbe Erscheinung um sich greift, wie beim Personal der

Linien, je rücksichtsloser, desto zügiger. Hinzuweisen werden sollte an dieser Stelle deshalb nochmals darauf, daß sich auch Busfahrer nicht die Einfahrt in den fließenden Verkehr unter Berufung auf ihren Vorrang unter Mißachtung der Gesundheit anderer erzwingen dürfen.

9. Schutzhelme, § 21a StVO

Neu: „Die Führer von Krafträdern und ihre Beifahrer müssen während der Fahrt amtlich genehmigte Schutzhelme tragen“.

Während bisher auch eine Salatschüssel mit Kinnriemen ausreichte, ist nunmehr die Bauart im Rahmen einer ECE-Regelung (ECE Nr. 22) zwingend vorgeschrieben. Richtigerweise sind alle Schutzhelme erfaßt, auch die, die von Mofafahrern getragen werden.

Die Besitzer anders ausgewiesener Kopfschützer brauchen sich jedoch nicht zu grämen. Nicht amtlich genehmigte Schutzhelme dürfen noch bis zum 1. Januar 1990 benutzt werden (Übergangsregelung aus § 54 StVO). Auf keinen Fall sollte man sich aber jetzt aus dem wahrscheinlich reichhaltig werdenden Sonderangebotsmarkt bedienen. Der Kopf dankt einem im Ernstfall die höhere Ausgabe.

10. Überholverbot an Fußgängerüberwegen

Neu: „An Überwegen darf nicht überholt werden“.

Bisher konnte man mit gebotener Vorsicht ohne Gefährdung der Fußgänger vorbeifahren. Infolge der Sichtbehinderung durch die zu überholenden Fahrzeuge kam es an Überwegen bei derartigen Manövern jedoch immer wieder zu folgensweren Unfällen. Das soll jetzt anders werden. Kraftfahrer, die das Fahrzeug mit der weitaus schnelleren Beschleunigung besitzen und u. U. auch von hinten einen ausreichenden Überblick auf das Gesamtgeschehen haben, sollten diese Neuerung kennen. Das spart Ärger und Geld, will man eben mal an dem langsam wieder anfahren den PKW vor einem vorbeiziehen.

11. Fahrzeuge des Rettungsdienstes

Neu: „Fahrzeuge des Rettungsdienstes sind von den Vorschriften befreit, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden“.

Möglich wird jetzt die Rettungsfahrt auch, wenn schwere gesundheitliche Schäden abgewendet werden sollen. Diese Neuerung wendet sich u. a. auch an den Medikamententransport. Problematisch für den übrigen Verkehr erscheint, daß gleichzeitig die Benutzungspflicht von Blaulicht und Einsatzhorn entfällt. Das ermöglicht zwar die Benutzung auch „ziviler“ Fahrzeuge und gibt die Vorschrift einem größeren Spektrum frei, erhöht aber im Einzelfall das Fahrtrisiko für alle Beteiligten.

12. Gefahrzeichen, § 40 StVO

Neu: „Außerhalb geschlossener Ortschaften stehen sie (die Gefahrzeichen) im allgemeinen 150 bis 250 Meter vor den Gefahrstellen. Ist die Entfernung geringer, so **kann** sie auf einem Zusatzschild angegeben sein“.

Diese Neuheit widerspricht dem Sicherheitsgedanken, der die übrigen Änderungen geprägt hat. Bisher mußten kürzere Entfernungen angegeben werden, was außerhalb geschlossener Ortschaften insbesondere für Motorradfahrer wichtig war. Wer steigt schon gerne direkt hinter einer Kurve voll in die Bremsen, weil die angekündigte Gefahr wesentlich früher als erwartet eintritt. Jetzt muß ohne Entfernungsangabe nach Auftauchen eines Gefahrzeichens direkt auch mit dem jeweiligen Hindernis gerechnet werden. Das stellt nicht unbedingt eine Verbesserung dar.

13. Fußgängerbereich

Neu ist das Zeichen für den Fußgängerbereich. Es zeigt eine Frau mit einem Kind an der Hand, darunter den Schriftzug „Zone“ (Aufhebung entsprechend den üblichen Verbotsaufhebungen).

Hier ist Fahrzeugverkehr in der Regel nicht erlaubt. Sollte er durch Zusatzzeichen gestattet sein, darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden. Fußgänger dürfen nicht nur nicht gefährdet, sondern auch nicht behindert werden. Kommentar überflüssig.

14. Verbot für Kraftwagen, Zeichen 251

Dieses Zeichen galt bisher ausdrücklich für Kraftwagen. Jetzt wurde es erweitert auf alle mehrspurigen Kraftfahrzeuge, also auch auf Kräder mit Beiwagen.

Die Straßenverkehrsordnung vom 1. Okt. 1988 weist noch eine Menge weiterer Änderungen auf. Sie stellen aber nur noch redaktionelle oder kosmetische Neuerungen dar, beziehen sich ausschließlich auf Vierradprobleme oder sie sind so logisch, daß man sie sofort ohne Kommentar versteht.

Hier sollten nur die Bereiche angesprochen werden, die entweder ausschließlich oder auch für Motorradfahrer von Interesse sind und der Erörterung bedürfen. Und vergessen wir nicht: Wieder einmal wurden längst überfällige Zöpfe nicht abgeschnitten.

Günter Heumann

ANZEIGE

Ersatzteile und Zubehör für Guzzi's

- Speichenräder, Satz 999,- DM
- Aluschwingen
- Umbausatz 98 PS
- Günstig V 7- und T 3-Maschinen

Unbedingt die '88er Preisliste anfordern!

BARBARA ESCHER Telefon 02596 - 600

SICHER- HEIT



Sehen - Sicht - Sichtbarkeit

Pressekonferenz des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)

Auf dem Fußboden zieht ein ferngesteuerter Spielzeug-LKW seine Kreise. Der Raum ist dunkel, nur Taschenlampenlicht trifft ab und zu auf das Fahrzeug und läßt die darauf angebrachten Reflexfolien aufstrahlen.

Heimliches Spiel um Mitternacht im Kinderzimmer?

Keineswegs, das Ganze hat einen höchst ernsthaften Hintergrund. Bei den Damen und Herren mit den Taschenlampen handelt es sich um Teilnehmer einer Pressekonferenz des DRV anlässlich der IVA 88 in Hamburg; der kleine LKW wird gesteuert von einem Mitarbeiter der Firma 3 M, der auf diese Weise den Anwesenden die Wirkung der von seiner Firma hergestellten retroreflektierenden Folien demonstriert.

Retroreflexiv - dahinter verbirgt sich die Eigenschaft winziger Partikelchen, die im Dunkeln auftretendes Scheinwerferlicht hell zurückstrahlen. So werden andere Verkehrsteilnehmer oder Hindernisse für den direkt darauf zusteuenden Kraftfahrer - und nur diesen, so daß eine Reizüberflutung vermieden wird - deutlich sichtbar gemacht.

Retroreflexion spielte denn auch eine zentrale Rolle bei dieser DRV-Pressekonferenz unter dem Leitthema „Sehen - Sicht - Sichtbarkeit“. Drei Referenten - Dr. Schork, Präsident des DVR, Prof. Schaechterle, Vizepräsident des ADAC und Prof. Dr. Hartmann vom Institut für medizinische Optik der TU München - stellten die aus ihrer Sicht wesentlichen Aspekte der Problematik heraus.

Angesprochen wurden insbesondere die Sichtverhältnisse - und deren Verbesserung - bei Dunkelheit. Als zentrale Probleme kristallisierten sich heraus:

- Schlechte Erkennbarkeit von Konturen, da die meisten Fahrzeuge rundum unzureichend ausgeleuchtet sind;
- Überflutung durch Informationen im „Schilderwald“;
- Unübersichtliche, ungenügende Streckenführung.

Keine Frage, daß insbesondere wir Motorradfahrer davon betroffen sind: Schlechte Sichtbarkeit, denn wir haben nur je einen Vorderscheinwerfer, ein Rücklicht und einen Rückstrahler; schlechte Sicht, die durch beschlagene, zerkratzte, verschmutzte und manchmal getönte Visiere entsteht.

Als Konsequenz stellte der DVR, dem bekanntlich auch der BVDM angehört, einen umfangreichen Forderungskatalog für die Bereiche Fahrzeug, Verkehrsbeschilderung / Wegweisung und Mensch auf.

Die wesentlichen Punkte:

- ◆ Regelmäßige Überprüfung der Augen bei Kraftfahrern;
- ◆ Anbringung retroreflektierender Tafeln an LKW und landwirtschaftlichen Fahrzeugen;
- ◆ Reduktion des Schilderwaldes auf gezielte, übersichtliche Information;
- ◆ Verbesserung der Fahrbahnmarkierungen;
- ◆ und verbindliche Einführung retroreflektierender Kennzeichen.

Darüber hinaus speziell zum Thema Motorrad:

- ◆ Serienmäßige Ausrüstung von Zweirädern mit zwei Rückspiegeln;
- ◆ Innenklimatisierung der Helme zur Vermeidung beschlagener Visiere;
- ◆ Anbringen retroreflektierender Elemente an Helm und Kleidung;
- ◆ und „leuchtende Reifen“ und Speichenrückstrahler (wie bei Fahrrädern).

Zu beachten ist bei alledem, daß es um die Sichtverhältnisse bei Dunkelheit, nicht aber bei Schlechtwetter geht. Prof. Dr. Hartmann betonte, daß die genannten Maßnahmen bei Regen, Schnee und Nebel kaum Vorteile bringen. Das direkte Auftreffen des Scheinwerferlichts auf retroreflektierende Flächen ist dann nicht mehr gegeben. Fahren mit Köpfchen

und angepaßte Geschwindigkeit sind, ganz besonders in dieser Situation, aber nach wie vor natürlich auch bei Dunkelheit, die beste Methode, um heil anzukommen.

Andrea Altepost

Anmerkung der Redaktion:

Im Ausschuß „Verkehrssicherheit“ des DRV konnte durch die Initiative unseres dortigen Vertreters erreicht werden, daß ein Verbesserungsvorschlag zur StVZO gemacht wurde, der demnächst Pflicht wird. Die absenkbaren Ladebühnen an LKW müssen durch Blinkleuchten rechts und links während des Anhebens und Absenkens kenntlich gemacht werden.

Ver(un)sicherung

1. Kapitel: Vereinshaftpflichtversicherung

Dieses Thema, für viele von uns ein Buch mit sieben Siegeln, versuche ich dem interessierten Leser in den folgenden BALLHUPEN-Ausgaben etwas zu durchleuchten. Wir alle zahlen Versicherungsprämien in irgendeiner Form, sei es für die gesetzlichen Sozialversicherungen wie Kranken-, Renten- und Arbeitslosenversicherung oder für die private Vorsorge wie Kfz-, Haftpflicht-, Unfall- oder Lebensversicherung, um nur die bedeutendsten zu nennen.

Als BVDM-Versicherungsreferent möchte ich hier zunächst auf die vereinseigenen Versicherungen eingehen, denn dafür zahlt jedes Mitglied ja schließlich einen gewissen Anteil, der vom Jahresmitgliedsbeitrag abgezweigt wird und ich meine, der Leser hat ein Recht darauf, zu wissen, was mit seinem Geld geschieht. **Vereinshaftpflichtversicherung** habe ich als erstes Thema gewählt, da diese Versicherung die wichtigste für den BVDM ist. Warum und wieso dies so ist, wird beim Lesen der folgenden Zeilen schnell klar.

Haftpflicht ist ein Begriff aus dem Bürgerlichen Gesetzbuch. Dort heißt es sinngemäß: „... Wer einem anderen schuldhaft einen Schaden zufügt, muß diesen wieder gutmachen ... bis zu unbegrenzter Höhe ...“ Die Haftpflichtversicherung gewährt dem BVDM Versicherungsschutz für den Fall, daß er aufgrund der eben genannten Bestimmungen von einem Geschädigten auf Schadenersatz

in Anspruch genommen wird. Der BVDM schützt sich und somit seine Mitglieder durch die Haftpflichtversicherung, also gegen Schadenersatzansprüche, die andere Personen gegen ihn geltend machen.

Zur Verdeutlichung, wie ein solcher Anspruch entstehen kann, zeige ich im folgenden einige Schadensfälle aus der täglichen Praxis auf, die passieren können und auch teilweise schon passiert sind.

Ein BVDM-Verein zeigt auf dem Clubabend Dias. Ein Besucher stürzt über das Kabel des Projektors und verletzt sich, zudem fällt der Projektor herunter und geht zu Bruch. Die Haftpflichtversicherung ersetzt die Forderung der Krankenkasse des Verletzten (Personenschaden). Der Projektor gehört dem Club, somit Eigentum und nicht versichert.

Ein Ortsclub veranstaltet eine Orientierungsfahrt. Bei einem Spiel an einem Kontrollpunkt muß ein Teilnehmer auf Stelzen laufen. Eine Stelze ist defekt und bricht ab. Der Teilnehmer fällt hin und verletzt sich. Die Versicherung ersetzt die Forderungen der Krankenkasse des Verletzten (Personenschaden).

Der BVDM veranstaltet den Tag des Motorradfahrers. Beim Aufbau des Infostandes stößt ein Helfer mit einem Tisch in die Fensterscheibe. Die Versicherung zahlt den entstandenen Schaden.

Dies sind nur einige mögliche Schadensfälle, die das tägliche Vereinsleben mit sich bringen kann, aber sie zeigen, daß es sich der BVDM nicht leisten kann, auf diesen wertvollen Versicherungsschutz zu verzichten. Aber nicht nur um berechnete Forderungen eines Dritten zu zahlen, sondern auch um unberechtigte Ansprüche der Gegenpartei vom BVDM fernzuhalten, ist die Haftpflichtversicherung unentbehrlich. Fordert z.B. jemand vom BVDM in ungerechtfertigter Höhe Schmerzensgeld oder hat er gar überhaupt keinen Anspruch, weil kein Verschulden des Vereins vorliegt, wehrt der Versicherer auf seine eigenen Kosten diese unberechtigten Forderungen für den Verein ab. Man nennt dies „passiven Rechtsschutz“. Die Versicherungsgesellschaft steht also mit dem „längeren Atem“ des Unternehmens vor dem Versicherungsnehmer. Oft heißt es dann, die Versicherung will

nicht bezahlen. Richtig ist, daß der Versicherte nicht bezahlen muß, weil dazu keine rechtliche Verpflichtung besteht.

Fassen wir noch einmal zusammen:

Was heißt Haftpflicht?

Unter Haftpflicht versteht man die sich aus den gesetzlichen Bestimmungen ergebende Verpflichtung, den Schaden zu ersetzen, den man einem anderen zugefügt hat, z. B. durch Unvorsichtigkeit, Leichtsinn oder Vergeßlichkeit.

Aufgabe der Haftpflichtversicherung

ist es, den BVDM von Schadenersatzansprüchen, die gegen ihn erhoben werden, freizustellen. Das heißt, die Versicherung erledigt für ihn, was in einem solchen Fall zu tun ist: Prüfung der Frage, ob und in welcher Höhe eine Verpflichtung zum Schadenersatz besteht; wenn ja, die Wiedergutmachung des Schadens in barer Münze;

wenn nein, die Abwehr unberechtigter Schadenersatzansprüche. Kommt es darüber hinaus zum Rechtsstreit, führt der Haftpflichtversicherer den Prozeß und trägt die Kosten.

In welcher Höhe leistet die Haftpflichtversicherung Ersatz?

Steht die Verpflichtung zum Schadenersatz fest, bezahlt die Haftpflichtversicherung an den Geschädigten einen Betrag in Höhe des nachgewiesenen Schadens, höchstens bis zu den im Versicherungsschein genannten Deckungssummen für Personen- und Sachschäden. Hat der Geschädigte den Schaden mitverschuldet, muß er einen Teil des Schadens selbst tragen.

Was ist nicht versichert?

Eine Haftpflichtversicherung, die sämtliche Haftpflichtfälle umfaßt, gibt es nicht. Jede Haftpflichtversicherung enthält Ausschlüsse. Diese im einzelnen hier aufzuführen, würde den Rahmen meines Berichtes sprengen. Ganz allgemein gesagt sind nicht versichert: Schäden, die man selbst erleidet; Schäden, die man vorsätzlich herbeiführt; Ansprüche wegen Abhandenkommens von Sachen; Schäden an gemieteten, gepachteten oder geliehenen Sachen; Strafen und Bußgelder; Schäden die durch den Gebrauch eines Kraftfahrzeuges herbeigeführt werden.

Was ist im Schadenfall zu beachten?

Jeder Schaden muß innerhalb einer Woche an den BVDM-Versicherungsservice gemeldet werden. Schildert die Umstände, die zu dem Schaden geführt haben, genau und wahrheitsgemäß. Gebt in der Schadenmeldung zu, wenn Ihr etwas falsch gemacht habt. Leistet ohne Abstimmung mit dem Versicherungsservice oder mit der Versicherungsgesellschaft keine Zahlungen an den Geschädigten und überlaßt es Eurem Versicherer, Erklärungen über Eure Schadenersatzpflicht abzugeben. Erhebt sofort Widerspruch gegen einen gegen Euch oder Euren Club erlassenen Mahnbescheid und benachrichtigt umgehend den Service oder den Versicherer. Zeigt dem Versicherer oder dem Service auch sofort an, wenn gegen Euch ein Anspruch gerichtlich geltend gemacht wird.

Dies sind an sich die wichtigsten Dinge, die in einem Schadenfall zu beachten sind. Wollte ich Euch die Haftpflichtversicherung des BVDM noch näherbringen, würde ich den Rahmen dieser BALLHUPE sprengen. Ich hoffe, ich habe wenigstens einen kleinen Überblick in das komplexe Thema Haftpflichtversicherung gegeben. Mir ist völlig bewußt, daß meine Informationen nur knapp gehalten und noch lange nicht ausführlich sind. Ich hoffe aber wenigstens, daß Ihr die Bedeutung der Haftpflichtversicherung für uns als Verein und für Euch als Einzelmitglied erkannt habt. Sollten über diesen Bericht hinausgehende Fragen auftauchen, stehe ich Euch gerne für konkretere Beantwortung zur Verfügung. Wie bereits eingangs erwähnt, möchte ich auch in den nächsten Ausgaben der BALLHUPE zu vereinseigenen Versicherungen Stellung nehmen, möchte aber auch auf spezielle Wünsche von Eurer Seite eingehen. Ich bitte daher um Kritik und Anregungen für meine weitere Tätigkeit als BVDM-Versicherungsreferent.

Harald Platz

Hinweise in eigener Sache

Bitte vergeßt nicht mindestens vier Wochen vor Eurer Veranstaltung / Treffen / Ori-Fahrt ... bei mir die Versicherungsbestätigung anzufordern.

Da auch ich dies bei unserer Versicherungsgesellschaft tun muß, könnte die Bestätigung Euch nicht frühzeitig erreichen.

Harald Platz

Versicherungs-Service

TERMINE/ TREFFEN



Termine

Motorradweiterbildung auf der Motor-Ranch
Köln im Jahr 1988

27./28. 08. 1988
24./25. 09. 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 **Wipperfürth**.

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

Motorradfahrerstammtisch

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

Motorradfreunde Klönschnack-Treff

in HH Sternschanze.

Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00 - 12.00 Uhr.

Stammtisch in München

Jeden 1. Freitag im Monat in „Burg Schwanneck“, Morassistraße 16 (Nähe Isartorplatz/Europäisches Patentamt). Zeit: 20.00 Uhr.

Info: Martin Vogelmann, Karwendelstraße 17
8000 München 70, Telefon 089 - 775308

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

19. - 21. 08. 1988

Nordlichtertreffen in Kiel-Friedrichsort. Geboten werden Spiele, Livemusik, („Sour Masch“ und „Grizzly“), Lagerfeuer, Orientierungs- und Geschicklichkeitsfahrten, Leistungsprüfstand. Es wird eine Tombola zugunsten der Aktion „Biker's Aid“ stattfinden. Als besonderer Gast wir Jürgen Baumgarten erwartet.

Es werden noch Helfer gesucht!

Info: Landesverband Nordlichter
Jörg Chemnitz, Telefon 0431 - 672812

20. 08. 1988

Motorradfahrer-Sommerparty.

Info: Edgar Müller, Telefon 02945 - 5150

21. 08. 1988

Bildersuchfahrt „Rund um Schwerte“.

Info: Manfred Paehr, Mittelstraße 18
4750 Unna-Massen

28. 08. 1988

3. „Graf-Bernhard-Oldtimertreffen“ in Lippstadt. Motorräder bis Baujahr 1962. Treffpunkt Reifen Finger, Erwitterstraße, Lippstadt.

Info: Peter Osthoff, Rolevinckstraße 27
4780 Lippstadt, Telefon 02941 - 61366

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

19. Int. Hexentreffen der Elefantentreiber Lippe e.V. im BVDM beim „Waldkrug“ im Lemgoer Ortsteil Wahmbeckerheide.

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

17. 09. 1988

Jahreshauptversammlung des BVDM

in 6320 Alsfeld/Hessen. Es wird eine Ziel-fahrt veranstaltet. Näheres im Innenteil.

21. – 25. 09. 1988

IFMA in Köln.



21.–25. September 1988

**21. und 22. September:
Nur für Fachbesucher**

23. – 25. 09. 1988

Wildensteyntreffen der Motorradfreunde Franken im Steinachtal Oberfranken.

Info: Siegmund Wölfel, Hallerstraße 53,
8500 Nürnberg 90, Telefon 0911 - 33 17 53

24. 09. 1988

Um die Nürburg einmal anders, Veranstalter MC Sauerland, Treffpunkt Insul bei Dümpel-feld (Eifel).

Info: Bernd Keggenhoff, Telefon 02933 - 6526

30. 09. – 02. 10. 1988

Tromm-Treffen Odenwald.

Info: Siegfried Skarke, Lindenfelsweg 4
6149 Führt-Ellenbach, Telefon 06253 - 4369

01. 10. 1988

Gedenkfahrt von Köln zum Altenberger Dom des „Blauen Punktes“. Treffen 14.00 Uhr am Parkplatz 21 der Kölner Messe, 14.30 Uhr Korso zum Altenberger Dom, 15.30 Uhr Gedenkgottesdienst.

Info: Jens-Peter Bonse

Telefon 02151 - 55251 ab 17.00 Uhr

08. – 09. 10. 1988

Gepannfahrerlehrgang für Anfänger in Morsbach.

Info und Anmeldung: Heinz Wieland
Büchernerstr. 14, 5060 Berg.-Gladbach 1

14. – 16. 10. 1988

4. Herbsttreffen der „Interessengemeinschaft Europäische Motorräder Wöbbel“ e.V. im BVDM. Heiße Duschen, Chili con carne, Riesenlagerfeuer und Tiefstpreise, aber kein Schlammloch und keine Disco, also wie immer.

Info: Ulrich Meier, Friedenstalstraße 25
4938 Schieder-Schwalenberg
Telefon 05233 - 5795

21. – 23. 10. 1988

MZ-Schrauber-Seminar in der Jugendbil-dungsstätte Hattingen-Welper, begrenzte Teil-nehmerzahl. Kosten ca. 100,- DM incl. Über-nachtung und Verpflegung. Die Informationen liefert der neue MZ-Importeur Röth.

Info und Anmeldung:

Hubert Finkeldey, c/o Jubi Welper
Rathenaustraße 59a, 4320 Hattingen 14 oder
Jörg Riepenhusen

28. – 30. 10. 1988

Herbe-Enduro-Rucksack-Wander-Tour,

geführte Touren durch schöne Gegenden, mit Friedbert Morsch, Teilnehmerbeitrag: 109,- DM mit Übernachtung, Vollverpflegung und Mode-ration.

Info: Manfred Sailer, JH Tübingen,
Gartenstraße 22/2,

7400 Tübingen, Telefon 07071 - 23002

28. – 29. 01. 1989

Motorradtreffen in der Motorradherberge in Riec sur Belon in der Bretagne.

Info: Herberge Ferme de Perpat,
29124 Riec sur Belon, Frankreich

KLEIN- ANZEIGEN



Verkaufe: Ein Paar **Krauser-Koffer Starlet**, 25 Liter, mit Aluträger und Gepäckbrücke, 200,- DM.

Info: Michael Tubes, Telefon 0211 - 391864

Suche: Teile für **Suzuki GT 380** und Kontakt zu anderen „Zwiebacksägern“

Info: Hans-Jürgen Hollander, An der Koppel 45 3105 Faßberg, Telefon 05055 - 8855

Suche: Lederlatzhose oder Lederkombi Größe 36.

Info: Dieter Tenzer, Stauseestraße 5501 Riveris, Telefon 06500 - 1230

Verkaufe: Einen **Endantrieb BMW R 80**, 32/10, Baujahr 1987, 8500 km gelaufen, 550,- DM.

Info: Klaus Odenwald, Schillerstraße 6 6390 Unsingen, Telefon 06081 - 13421

Verkaufe: **BMW-Motorradlederkombi**, blau-grau, Top-Zustand, Größe 42 (fällt klein aus) für 380,- DM.

Info: Wolfgang Schneider, Zweigrabenweg 1 5303 Bornheim, Telefon 02227 - 2432 (privat) Telefon 02222 - 72262 (dienstlich)

Verkaufe: **Damen-Motorradlederjacke**, Erbo, Größe 40.

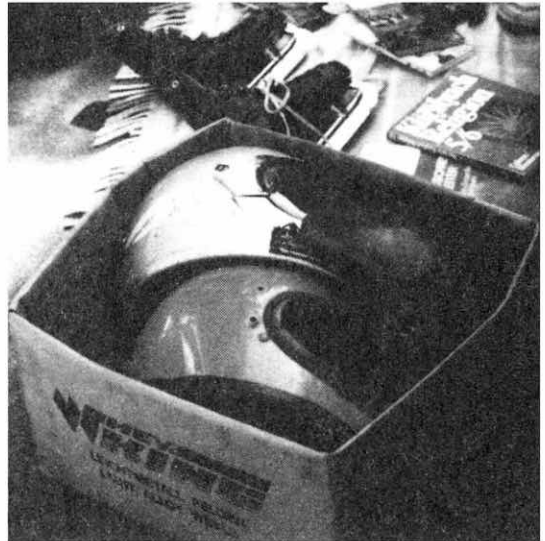
Info: Telefon 02520 - 1425 ab 19.08.1988

Verkaufe: **Damen-Lederhose**, Jeansschnitt, Größe 38, Preis VB.

Info: Achim Weinkauf, Telefon 02536 - 1726

**Private KLEINANZEIGEN
für BVDM-Mitglieder kostenlos!**

Verkaufe: **Suzuki 1 B - 44 F 1 - 921 - A 1 DO - A 3 DOX 250**, 17 PS, neuwertiger Zustand, Baujahr 84, 1800,- DM VB, ideal für Anfänger. (gesehen in der Münsterschen Zeitung)



Bestimmt kein guter Kauf. Gesehen auf dem Flohmarkt in Münster.

Foto: Jörg Riepenhusen

BUCHTIP



Im Sande verweht

Afrika Motorrad Reisen von Bernd Tesch

Das Afrikafieber scheint ungebrochen. Ein weiteres Buch mit Tips und Hinweisen für Fahrten über den südlichen Nachbarkontinent liegt vor. Der Aachener Globetrotter aus-rüster Bernd Tesch hat die Erfahrungen seiner 90000 Afrikakilometer zu einem Buch verdichtet.

Das über 220 Seiten starke Taschenbuch besticht durch umfassende und detaillierte Informationen. Eines darf man beim Lesen aber nie vergessen: Der Autor lebt vom Verkauf von Ausrüstungsgegenständen an andere Fernfahrer. Viele Zubehörtips und Umbau-vorschläge zielen logischerweise auf die Leerung seiner Regale. Wer sich dieses Wissen vor Augen hält, findet aber trotzdem eine Menge nützlicher Hinweise, die als Einstieg in das Fernreisegeschehen und als Orientierungshilfen wertvoll sind.

Die Mischung aus neutralen Daten und subjektiven Erlebnisberichten bereichert ein als Sachbuch gedachtes Produkt ungemein.

Dem Leser wird anschaulich klar gemacht, auf welchen Erfahrungen ein eben gelesener Tip basiert. Man spürt dabei die Liebe des Autors zu Afrika.

Dabei ist es nur natürlich, daß der eine oder andere Tip der Sicht des Autors entspringt, und vom Leser vielleicht kontrovers ausgelegt wird. Bernd Tesch arbeitet in solchen Fällen aber nicht subtil, so daß die gewollte eigene Meinungsäußerung auch als solche erkannt wird.

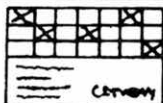
Nützlich, und für jeden Afrikareisenden wichtig, sind die Hinweise zum Kontakthalten mit der „Heimat“ und das Adressenverzeichnis. Das sehr ausführliche Literaturverzeichnis mit Kurzhinweisen zu den einzelnen Büchern gibt die Möglichkeit, sich einschlägig fortzubilden.

Auch diese Buch hat, eigentlich natürlich, seine kleinen Fehler. Beispielsweise könnte es etwas klarer gegliedert sein, vor allem hinsichtlich der Trennung zwischen Text und Werbung. Einige Grafiken sind zwar ganz hübsch, doch wirken sie deplaziert. Jedoch können diese kleinen Schönheitsfehler dem Wert des Buches keinen Abbruch tun.

Zu beziehen ist es über die Globetrott-Zentrale Bernd Tesch, Karlsgraben 69, 5100 Aachen und kostet 27,80 DM.

Jörg Riepenhusen

TEST



Honda Revere, der Traum von einem Tourenmotorrad der Mittelklasse?

Fahrbericht Honda NTV 650 Revere

Honda präsentiert mit der Revere ein Motorrad, das, einigen Ausstattungsdetails nach zu urteilen, den Anspruch einer Tourenmaschine erhebt. Ein Fahrbericht sollte den Nachweis darüber führen, ob hier wirklich der lang

ersehnte CX-Nachfolger gebaut wurde oder ob es sich eher um einen Kompromiß zwischen einem Mittelkassetourer und einer kleineren Sportmaschine handelt. Auch dafür sprach vom ersten Eindruck her einiges.

Das Motorrad wurde ohne Kofferträger, Koffer, Gepäckbrücke und Windschild gestellt. Es kann jedoch mit diesen Ausrüstungsteilen bestellt werden, was sich wegen der Alltagstauglichkeit auch dringend empfiehlt, will man nicht ständig mit einem Rucksack herumfahren. Tourer, ick hör Dir trapsen ...

Gespannt durfte man sein, was sich Honda angesichts des arg in Verruf geratenen Seitenständers einfallen ließ. Der Seitenständer ist jetzt mit einem Unterbrecherschalter ausgerüstet, der den Motor absterben läßt, sobald man versucht, bei ausgeklapptem Ständer einen Gang einzulegen. Ansonsten bleibt der Ständer nach dem Herausklappen ausgefahren, was eine wesentlich bessere Lösung darstellt als der bisherige Federmechanismus. Zusätzlich leuchtet bei ausgeklapptem Teil eine leider etwas zu klein geratene Warnlampe im Cockpit auf, alles nach dem Motto: doppelt hält besser. Die Funktion der Lampe müssen die Honda-Techniker jedoch bei Dunkelheit getestet haben. Nur dann nämlich läßt sich auch einwandfrei ihr Erlöschen erkennen.

Fazit insgesamt: Eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen Honda-Standard, die auch der Fahrsicherheit zuträglich ist.

Ein kleiner Wehrmutstropfen mischt sich auch im Hinblick auf die Verarbeitung der einzelnen Teile in das Gesamtbild. Blinker und Bürzel sind aus äußerst leichtem Billigplastik. Besonders die Heckverschalung macht einen ziemlich instabilen und labberigen Eindruck.

Hier könnte eine bessere Verarbeitung an sich erwartet werden.

Interessant ist die Ausstattung mit besonderen Halterungsstiften für Gepäckspinnen an einem Rahmenunterzug, der auch - ähnlich wie bei den BMW K 100-Modellen - das Aufbocken der Maschine erleichtern soll.

Die Stäbchen geraten jedoch dann zur bloßen Makulatur, wenn Koffer nebst Trägern montiert sind, die das praktische Accessoire wirksam verdecken.

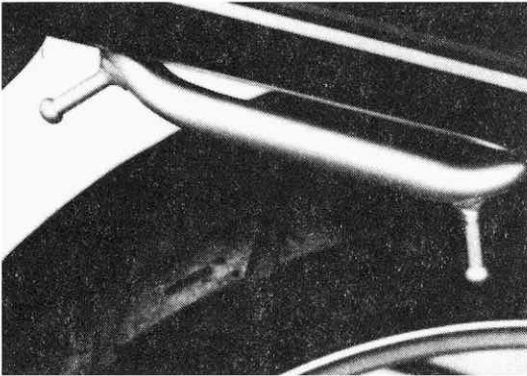


Foto: Jörg Riepenhusen

Die Sitzbank wird mit dem Zündschlüssel unter dem Rücklicht entriegelt. Diese Lösung verhindert Fummelei unter der Sitzbank, um endlich die Entriegelung zu finden, ist aber derart unkonventionell, daß der Revere-Neuling erst mal lange sucht.

Es bleibt ein Honda-Geheimnis, warum die Sitzbank nicht klappbar ist. So muß erst immer ein Ablageplatz für die Bank gesucht werden, will man an das Werkzeug. Dieses entspricht, fast wie üblich, schlechtem japanischen Standard.

Die Honda ist mit einem zweigeteilten Tourenlenker ausgerüstet, der eine leicht nach vorn, aber ansonsten entspannte Sitzposition ermöglicht, was den Oberkörper angeht. Gedacht ist der Lenker wohl für Fahrten ohne Verkleidung. Bei Fahrten mit einer Verkleidung oder Scheibe dürften durch die beschriebene Position die Handgelenke belastet werden.

Nun zu einem Detail, das die Honda eher zu einem Kompromiß zwischen einem Tourer und einer Sportmaschine, als zu einem reinen Tourer macht.

Der Fahrer sitzt mit stark angewinkelten Knien unterhalb einer Tankformung, in die die Extremitäten bei Fahrern bis zu einer Größe von 185 cm hineinpassen. Darüber hinaus wird es problematisch, denn dann gibt es keinen Knieschluß mehr. Damit dürfte die Honda ein Motorrad für Leute unterhalb der Körpergröße von 185 cm sein. Die starke Kniewinkelung verhindert eine entspannte Fahrweise und erinnert eher an die liegende Position eines CBR-Piloten. Wie auf Anfrage bei Honda Hoff-

mann bestätigt wurde, läßt sich dieser Mangel jedoch durch tiefere Montage der Fahrerasten und Schaltanlage zumindest teilweise beheben. In der getesteten Version schmerzte das Schaltfußgelenk des Fahrers nach relativ kurzer Zeit (60 Kilometer), da auch der Fuß bei jedem Schaltvorgang verwinkelt werden muß.

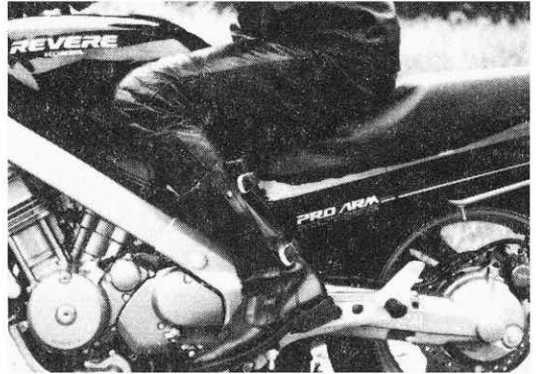


Foto: Jörg Riepenhusen

Die Montage eines anderen Lenkers bei Verwendung einer Verkleidung ist derzeit nicht möglich.

Der Sozius sitzt bequemer als der Fahrer. Zumindest ist hier der Kniewinkel nicht derart extrem. Auch die Bankposition stimmt sowohl von der Höhe als auch von der Polsterung her.

Was den Spaß für den Sozius jedoch etwas trüben dürfte, sind deutliche Rastenvibrationen ab einer Geschwindigkeit von ca. 110 km/h.

Nun zu den Motoreigenschaften und einigen anderen, technischen Details: Der Zweizylinder zieht in allen Drehzahlbereichen kraftvoll und überzeugend durch, auch im Soziusbetrieb. Der Durchzug überzeugt sowohl solo als auch mit Beifahrer.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei sitzendem Fahrer und der 50 PS-Version bei ca. 160 km/h (lt. Tachoanzeige). Bei geducktem Fahrer sind ca. 10 km/h mehr drin. Auf Grund der fehlenden Verkleidung bzw. Scheibe läßt sich diese Geschwindigkeit ohne spürbaren Oberarmzuwachs jedoch nur kurz durchhalten.

Die Schaltung rastet im ersten Gang deutlich hörbar ein. Die Fußhaltung verhindert einen leichten Schaltvorgang, ansonsten rasten die

Gänge aber problemlos ein. Ein leichter Kuppungsverschleiß, der sich an der Testmaschine bei 6300 Kilometern bemerkbar machte, mag auf den Umstand zurückzuführen sein, daß es sich hierbei um eine Leihmaschine handelt, die von jedermann gefahren wird.

Das Fahrwerk läßt weder von der Handlichkeit noch von der fahrerischen Belastbarkeit Wünsche offen. Es erinnert an die guten Eigenschaften einer CBR 600 F.

Die Bremsen sind jederzeit, auch unter Belastung, den an sie gestellten Anforderungen gewachsen.

Der Solopilot dürfte mit der hinteren Federung zufrieden sein. Sie schluckt handelsübliche Bodenunebenheiten und zivile Fahrten über Waschbrettstraßen sowie leichte Schlaglöcher. Problematisch wird es dann bei mittleren Fahrbahnkratern sowie der Besetzung mit zwei Personen. Hier schlägt das hintere Federbein bei leichter Schräglage und Gaswegnahme voll durch, der Hauptständer setzt in Linkskurven auf. Dieser Effekt dürfte auch bei einer leichteren Sozia unter gleichzeitiger Gepäckbelastung auftreten.

Das Ansprechverhalten der Telegabel kann von uns nicht bemängelt werden.

Der Kardan ist das Teil, was bei dieser Maschine am ehesten an Tourereigenschaften erinnert. Hier bahnt sich eine Rückkehr zu den guten Antriebszeiten einer CX 500 an, die die Revere nach dem Willen ihrer Konstrukteure wohl ersetzen soll.

Fraglich bleibt, ob sie das überzeugend kann, denn die gesamte Auslegung ist doch sehr sportlich orientiert.

Der Kardan verursacht weder in der Beschleunigung noch bei der Gaswegnahme lästige Reaktionen, klappert unterhalb von 3000 Touren jedoch deutlich hörbar bei derartigen Manövern. U. U. besteht hier eine erhöhte Verschleißgefahr.

Wie bereits die Konzeption andeutet, fährt sich dieses Motorrad nicht wie ein reiner Tourer, sondern hat im Beschleunigungs- und Kurvenverhalten etwas von der sportlichen Auslegung sonstiger Honda-Philosophien an sich. Die Revere zieht bei allen Geschwindigkeiten sauber durch die Kurven. Auch schnell-

le „rechts-links-Manöver“ lassen sich – auch mit Sozias – problemlos bewerkstelligen. Ein etwas zu handliches nervöses Verhalten, wie an anderen Fahrzeugen festgestellt, können wir nicht bestätigen. Bei unserer Kurventestgeschwindigkeit, die sich zwischen zügig und schnell bewegte, ohne Risikobereiche anzustreben, war eine Lenkkorrektur nicht erforderlich. Eine gewöhnungsbedürftige große Leichtigkeit im vorderen Maschinenteil macht sich jedoch bei Kreisfahrten und langsamen Fahrbahnwendungen bemerkbar. Hier ist ein sauberer Strich nur mit Übung fahrbar.

Pendelerscheinungen traten nicht auf. Selbst radikale Versuche, Unruhe ins Fahrwerk zu bringen, scheiterten.

Auch abrupte Gasdrosselungen in Schräglage bringen beim Solofahrer keine unerwünschten Kursänderungen mit sich. Anders sieht das mit einem Sozias aus. Hier bricht das Motorrad zwar nicht aus, setzt aber auf.

Bremsmanöver in Schräglage führen nicht gleich zum bekannten Aufstellmoment, eine Eigenschaft, die jeder zu schätzen weiß, der einmal in Schräglage plötzlich verzögern mußte.

Auf Grund des Beschleunigungsverhaltens und des guten Durchzugs der Revere lassen sich Überholmanöver, ob zu zweit oder alleine, gefahr- und problemlos auch bei kleineren Fahrzeuglücken durchführen.

Fazit:

Die Spritzigkeit des Motorrades verrät die Motorsportintention der Honda-Ingenieure. Motor und Fahrwerk stellen jederzeit auch den sportlich ambitionierten Fahrer zufrieden. Auf Grund der Federung treten jedoch bei bestimmten Situationen Probleme unter Vollast mit Sozias auf. Hier zeigt sich, daß die Revere nicht der Langstreckentourer ist, der die CX 500 aus den Träumen der Honda-Tourenfahrer verdrängen könnte.

Dafür sprechen auch die Probleme, die infolge der Fahrersitzposition entstehen.

Für wen also wurde dieses Motorrad konzipiert?

Wer nicht größer als maximal 185 cm ist und einen Kompromiß zwischen einer reinen Sportmaschine und einem tourenähnlich ausgelegten Motorrad sucht, der ist mit der

Revere gut bedient, vorausgesetzt, er hat keine langen Fahrten unter voller Beladung in seinem Terminkalender.

Mit den lieferbaren Koffern sowie der Tourenscheibe sind kleinere Ausfahrten ohne das Flair eines Spanien- oder Frankreichtrips jedoch durchaus zu machen.

Auf jeden Fall sollte der Käufer vorher ausgiebig probesitzen und alle Möglichkeiten einer Veränderung der Rastenanlage mit dem Händler diskutieren.

Technische Fahrzeugdaten:

PS:	Gefahren 50 bei 7 500 /min.
Drehmoment:	55 Nm bei 3 000 /min.
Hubraum:	642 cm ³ .
Motor:	Wassergekühlter 2-Zylinder-Viertakt-Motor; V-Stellung mit 52-Grad-Winkel.
Ventile:	3 pro Zylinder, über obenliegende Nockenwelle gesteuert.
Vergaser:	2 Gleichdruckvergaser.
Zündung:	Kontaktlos.
Batterie:	12 Volt, 8 Ah, Lima 345 W.
Starter:	Elektro.
Antrieb:	Kardan.
Kupplung und Getriebe:	5 Gänge, Mehrscheibenkupplung im Ölbad.
Fahrwerk:	Unten offener Brückenrohrrahmen.
Schwinge:	Hinten nicht verstellbare Alu-Einarmschwinge.
Auspuff:	2 in 1-Anlage ab Werk.
Reifen:	Vorne 110/80-17 Hinten 150/70-17.
Bremsen:	Vorne und hinten Scheibenbremse.

Allgemeine Fahrzeugdaten:

Verbrauch:	Im Test ca. 6 Liter bleifrei Normalbenzin.
Gewicht:	Vollgetankt 208 kg; zul. Gesamtgewicht 400 kg.
Sitzhöhe:	77 cm.
Tankinhalt:	19 Liter.
Reichweite:	Ca. 320 Kilometer.
Höchstgeschwindigkeit:	Bei 50 PS ca. 160 bis 170 km/h.
Preis:	9 130,— DM.

Wartungsintervalle: Inspektion alle 6 000 km,
davon alle 12 000 mit Ventileinstellung.

Wartungskosten:

Inspektion: Alle 6 000 ohne Ventileinstellung ca. 150,— DM;
mit Ventileinstellung alle 12 000 ca. 200,— DM.

Zubehörkosten:

Scheibe: Ca. 150,— DM.
Verkleidung: In Vorbereitung.
Koffer mit Träger: 684,— DM, Original Honda ab Werk.
Gepäckbrücke: 105,— DM, Original Honda ab Werk.
Sturzbügel: Ca. 130,— DM.

Bei der Testmaschine handelt es sich um eine Leihgabe der Firma Honda Hoffmann in Marl, Barkhausstraße, Telefon 023 65 - 5 97 23. Die angegebenen Preise wurden nach Rücksprache mit der Firma Hoffmann festgelegt.

Günter Heumann
Jörg Riepenhusen

DER TIP



Hasentips

1. Altes, festsitzendes Fett (z.B. an der Schwinge) läßt sich mühelos wegwischen, wenn man es mit Dieseldieselkraftstoff einsprüht oder einpinselt und dann etwa 24 Stunden einwirken läßt.
2. Kunststoffpflegemittel sind zwar gut für die Koffer und andere Kunststoffteile, man darf sie aber auf keinen Fall für die Sitzbank benutzen, sonst sitzt man nach der nächsten Bremsung auf dem Drehzahlmesser.
3. Insektenkadaver kann man ohne Kratzer mit viel Wasser und einem Nylonstrumpf entfernen. Die Freundin sollte man jedoch vorher aussteigen lassen.

Hans-Jürgen Hollander

SPORT



BVDM-TOURENFAHRER-DEUTSCHLANDFAHRT '88

Unterwegs auf der Deutschlandfahrt 1988

19. Juni 1988 - wieder zu Hause. Zum Abschluß eines langen Wochenendes bricht unsere gestreßte K 100 total zusammen: Der Hauptständer ist durchgerostet. Nur sehr viel Glück verhindert größere Folgeschäden. Wenn das am Abend zuvor auf dem Parkplatz vor dem Freibad in Adenau passiert wäre, ...

Doch die Erinnerung an ein ansonsten rundum gelungenes Wochenende kann auch dieser „Trauer-Fall“ nicht trüben. Dabei sind meine Frau und ich als „Team-Nummer 220“ eher mit gemischten Gefühlen als mit besonderen Erwartungen zu unserem Startplatz in St. Goar aufgebrochen; schließlich nehmen wir zum ersten Mal an einer Veranstaltung dieser Art teil. Ist unsere Streckenplanung in Ordnung? Wieviel Zeit wird die Lösung der Aufgaben brauchen? Können wir Freitag abend pünktlich in Bitburg sein, wo wir uns mit einigen Bekannten verabredet haben?

Freitag früh treibt uns der Wecker aus den Schlafsäcken. Duschen, Frühstück, Zelt abbauen und einpacken - pünktlich um acht Uhr erhalten wir unseren ersten Kontrollstempel und das zugehörige Aufgabenblatt. Anschließend fahren wir auf den vorgeplanten Strecken die Nebenkontrollen an und lösen die Aufgaben. Anfahren - d.h. mit eben noch erlaubter Geschwindigkeit über meist breite Bundesstraßen düsen. Aufgaben lösen - d.h. meine Frau springt am Zielort von der Sitzbank, sucht die Lösungen und springt dann auf das schon wieder anfahrende Motorrad auf. Und das sollte sich bis zum Abend noch ein dutzend Mal oder öfter wiederholen; schließlich winken Punkte und Pokale, und deshalb nehmen wir doch an der Deutschlandfahrt teil - oder?

Unsere dritte Hauptkontrolle ist das Forsthaus Schwarzsohl, der südöstlichste anzufahrende Punkt. Der Einladung der gut aufgelegten

„Kontrolleure“ zu einer kleinen Pause können wir noch widerstehen, doch bei der Fahrt zu den Nebenkontrollen ändert sich unsere Einstellung zum Wettbewerb.



Tischlein deck dich! an der Hauptkontrolle Eicherscheid.

Foto: Jörg Riepenhusen

Sehenswerte Landschaften und vor allem die herrlichen kleinen Straßen mit ihren vielen Kurven sind viel zu schade dafür, Punkte sammelnd durchrast zu werden. Sicher, wie wollen ein gutes Ergebnis erzielen. Doch vor allem wollen wir jetzt die Fahrt genießen - und das ist nicht schwer.

Die Gegenden, die Straßen, die Zielorte - durchweg interessant und sehenswert -, das Wetter, alles paßt zusammen: Schöner kann Motorradfahren kaum sein. Und hier liegt wohl auch der Sinn der Deutschlandfahrt: Kennenlernen von Landstraßen und Strecken, die man normalerweise gar nicht oder nur in 08/15-Manier erleben kann.

Trotz gemütlicher Gangart, trotz eines riesigen Umwegs und wegen einiger ausgelassener Kontrollen erreichen wir unser Tagesziel pünktlich: Das Gelände der Dukes in der Nähe von Bitburg. Erster Eindruck: Alle Deutschlandfahrer wollen hier übernachten, so voll ist es. Doch bald stellt sich heraus, daß die Dukes ihre Hauptkontrolle mit einem Motorradtreffen

verbunden haben, mit allem, was so dazu gehört. Unsere anfänglich Skepsis weicht bald der allgemein guten Stimmung bei örtlichem Bier und bei Life-Musik. Den Abend, die - etwas kurze - Nacht und das Frühstück, zu dem wir am nächsten Morgen eingeladen werden, vergessen wir so schnell nicht. Einen besseren Übernachtungsort hätten wir uns nicht aussuchen können.

Die Weiterfahrt - heute zusammen mit unseren Bekannten - leidet allerdings unter gewissen Konditionsmängeln. Aus der geplanten Route werden daher einige Kontrollstellen herausgenommen. Wieder haben wir uns herrliche Strecken ausgesucht, es macht nicht weniger Spaß als am Vortag.

Dazu tragen in erheblichem Maße auch die „Besetzer“ der Hauptkontrollstellen bei, die längst nicht nur Stempel und Aufgabenblätter zu bieten haben.

Unsere letzte Nebenkontrolle ist schließlich der wallende Born in Wallenborn. Leider hat dieses Naturereignis keine Lust, für uns eine Sondervorstellung zu geben; da wir pünktlich in Adenau sein wollen, müssen wir uns losreißen. So schaffen wir es ohne Mühe, unser Wertungsheft vor vierzehn Uhr abzugeben.

Geschafft! Auf zum Freibad, das Zelt aufbauen und dann erst einmal ausruhen - wie viele der übrigen Teilnehmer auch. Sieht man davon ab, daß die sanitären Einrichtungen eines Freibad-

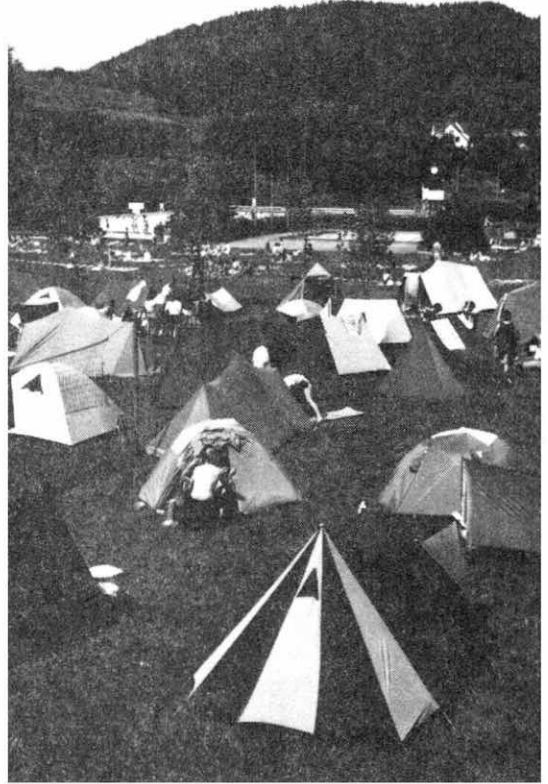
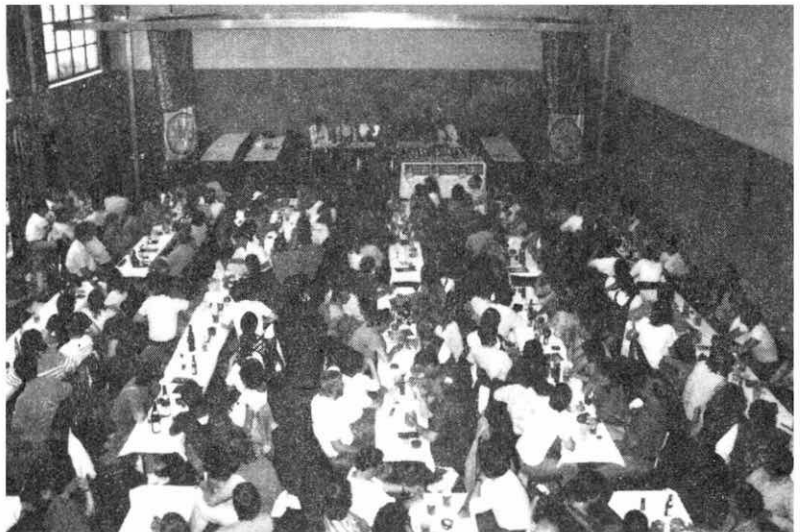


Foto: Jörg Riepenhusen

des nicht auf die Bedürfnisse von mehr als hundert Campern eingerichtet sind, gefällt es uns auch hier wieder gut.

Nachdem das gute Essen den Weg allen Essens ging, gehörte die Aufmerksamkeit der Teilnehmer Heinz Sauerland.

Foto: Jörg Riepenhusen



Am Abend dann die Siegerehrung. Nach drei wohlthuend kurzen Reden eine lange Preisverleihung: Fast fünfzig Pokale müssen an die Frau und an den Mann gebracht werden, dazu werden noch einige Sachpreise verlost. Mit unserem zwanzigsten Platz in der Teamwertung gehen wir bei diesem Pokalregen leer aus, sicher wäre mehr drin gewesen.

Ich würde aber zu gerne wissen, auf welche Art die Erstplatzierten ihre Punkte eingefahren haben.

Am nächsten Morgen beim Frühstück nehmen wir uns vor, im nächsten Jahr wieder an der Deutschlandfahrt teilzunehmen. Und genauso sicher ist, daß wir einige der in diesem Jahr besuchten Orte noch einmal anfahren werden, mit etwas mehr Zeit. Und dann bruddelt der wallende Born bestimmt auch für uns.

Peter J. Großheimann

Meinung

Folgende Zeilen sind gerichtet an die 2-3% Deutschlandfahrer, die Kritik am 300 Meter langen Schotter-Zufahrtsweg zum Kontrollpunkt Fließemer Mühle in der Eifel geübt haben. Wie wußten, daß der Weg äußerst schlecht zu fahren ist, wir benutzen ihn selbst sehr oft, und haben deshalb mehrmals täglich gekehrt und geebnet und Euch die Steine aus dem Weg geräumt.

Aber zu welchem Tal, idyllisch an einem Fluß gelegen, abseits der Hauptverkehrsadern gibt es eine Autobahn oder ähnlich gut ausgebaute Straßen?

Zudem haben wir zum gleichen Zeitpunkt unser Motorradtreffen dort veranstaltet und konnten somit viele Dienstleistungen für Euch zur Verfügung stellen und das war für uns primär.

Also bitte, ein BAB-Raststätte hielten wir als Kontrollstelle nicht für besonders attraktiv.

MC DUKES BITBURG

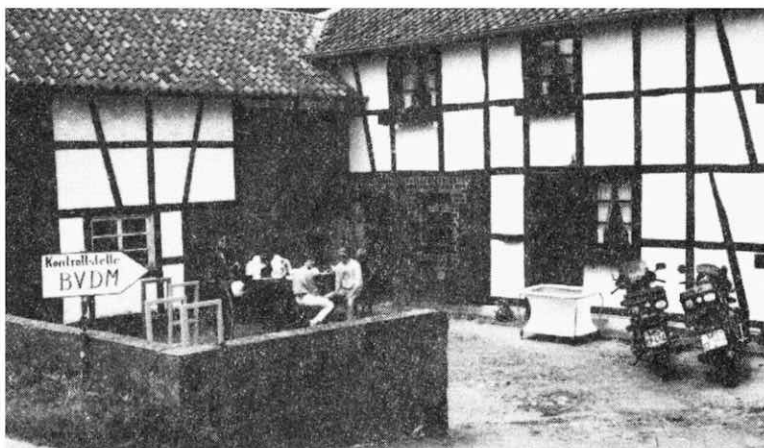
Leserbrief Deutschlandfahrt

Sehr geehrter Herr Sauerland!

Wir können nicht umhin, uns bei Ihnen und den Organisatoren der letzten Deutschlandfahrt nochmals nachträglich für dieses tolle Wochenende zu bedanken. Vor allem, wie Sie das mit dem Wetter hingekriegt haben, einfach sensationell!

Aber genauso gut hat uns die Auswahl der Strecke gefallen. Nicht mehr so viel Bundesstraßenkilometer, sondern viele kleine bis kleinste Straßen sind wir diesmal gefahren, und gerade die Letzteren waren das Salz in der Suppe. Wunderschöne Aussichten, alpine Serpentin, kleine Orte, für jeden Geschmack war etwas dabei. Übernachtet haben wir übrigens bei den Dukes. Dem Einen oder Anderen war's vielleicht zu „heiß“ dort, wir fanden's jedoch recht lustig und haben fest geschlafen. Gab kein Problem. Ein Superwochenende, wie gesagt.

Einen Verbesserungsvorschlag hätten wir allerdings. Bei der Nennung wär's gut, wenn man sich vorher entscheiden müßte, was man fahren will, Gruppe oder Einzel. Es sollte nur eine Nennung pro Person möglich sein, um zu



Solch gemütliche Hauptkontrollen wie hier in Eicherscheid luden zum Verbleiben ein.

Foto: Jörg Riepenhusen

verhindern, daß ein Fahrer gleich zweimal auf der Bühne steht. Denn, sobald sich Gesichter wiederholen flaut die Begeisterung des Publikums merklich ab.

Ansonsten seid Ihr auf dem richtigen Weg und wir sind im nächsten Jahr bestimmt wieder dabei.

Den Tourenfahrergruß (wie immer der aussieht)

von Monika und Herbert Schnibbe

Einzelwertung

Platz	Name	Ort	Motorrad	Punkte
1	Wolfgang Pohl	Wiesbaden	Yamaha XT 360	4672,80
2	Alfons Jansen	Simmerath	BMW R 75	4466,70
3	Heinz Jürgen Rönning	Simmerath	Yamaha TR 1	4355,87
4	Thomas Altmann	Hiddenhausen	Yamaha XT 600	4325,20
5	Frank Diekmann	Spenge	Yamaha XT 500	4315,30
6	Jürgen Prass	Sandhausen	BMW K 100 RS	4301,28
7	Heinz Wilhelm Tiegelkamp	Neukirchen-Vluyn	Triumph Bonnie	4208,40
8	Bernhard Münster	Bückeburg	Yamaha XT 600	4186,35
9	Stefan Dill	Conweiler	Yamaha XJ 900	4032,45
10	Barbara Dill	Straubenhardt	BMW R 100/7	3992,28

2. Wertung mit Beifahrer

Platz	Name	Ort	Motorrad	Punkte
1	Ernst Günter Schütz Beifahrer: Joachim Gerhard	Wilnsdorf	BMW EML Troika	4972,29
2	Gerd Budzenius Beifahrer: Reinhard Schmidt	Wilnsdorf	MZ ETZ 250	4913,95
3	Rolf Landwehr Beifahrer: Dieter Lubenow	Schwanewede	Honda RBB	4578,53
4	Volker Misch Beifahrer: Wolfgang Ackermann	Birkenfeld	BMW Kalich	4433,01
5	Frank Dieter Patt Beifahrerin: Petra Patt	Herdorf	Moto Guzzi 850	4257,53
6	Andreas Michalski Beifahrer: Alois Busche	Sundern	BMW R 75	3923,69
7	Ingo Hoffmann Beifahrerin: Ute Benninghofen	Düsseldorf	BMW R 100 RS	3797,81
8	Ulrich Blöcher Beifahrer: H. J. Schulte	Arnsberg 17	Yamaha XVZ 12	3731,09
9	Werner Charlett Beifahrerin: Stefanie Charlett	Altenstadt	Honda Transalp	3720,36
10	Hans Peter Tiegelkamp Beifahrerin: Jutta Bischoff	Neukirchen-Vluyn	BMW K 100 EML	3672,24

3. Mannschaftswertung

Platz	Mannschaft	Punkte
1	MC Freier Grund	14 143,70
2	Motorradclub Eicherscheid 75 e.V.	12 616,27
3	V. Misch, B. Dill, St. Dill	12 457,74

Stunde vorher der Platz zu füllen. Der befürchtete Schnee-Hagelschauer blieb aus, dafür gab es um so mehr Sonne und Wärme! Auch die angedrohte Polizeikontrolle war wohl eher als vorsorgliche Warnung gedacht gewesen, die uns begleitenden ca. 10 Kradbeamten hatten jedenfalls nichts auszusetzen. Je mehr sich der Parkplatz in eine bunte Ausstellung aller Motorradmarken zu verwandeln begann, desto geringer wurde unsere Angst, daß das Ganze eine Schlappe werden könnte, und umso größer wurde unsere Euphorie. Da es uns aufgrund des Auflagenkatalogs verboten war akustisch auf unsere Anliegen aufmerksam zu machen, wurden die DVR-Flugblätter „Verständnis füreinander“ auf DIN-A-3-Format vergrößert, teilweise modifiziert und als Plakate in Folie verschweißt an die Motorradfahrer/innen verteilt, immer passend zum Korso-Motto: „Motorradfahrer/innen sind keine Chaoten“. Vor der Abfahrt war als noch erwähnenswertes Intermezzo die Ankunft der Altöttinger „Road Eagles“ auf über 20 Harleys zu vermerken, ein Spektakel, daß nicht nur den Polizisten respektvolle Blicke abnötigte.

Bis zum Starttermin, 12.45 Uhr, hatten sich nach unseren Schätzungen ca. 600 - 700 Motorräder versammelt. Die eigentliche Abfahrt gestaltete sich entgegen unseren Befürchtungen reibungslos, hatten sich bereits alle in den, vom Auflagenkatalog, geforderten Dreierreihen aufgestellt. In Front fuhren ein Einsatzwagen und zwei Polizeimaschinen, dahinter Konrad vom BVDM mit Video-Kameramann in Tour de France-Manier (rücklings auf der Harley) und ein MZ-Gespann mit Megaphon zur Übermittlung von Anweisungen. Dann folgten die angesprochenen Dreierreihen. Die Geschwindigkeit war auf 30 km/h festgelegt worden, auch wenn die Polizei uns zu größerer Geschwindigkeit auf den teilweisen 4-spurigen Streckenabschnitten anhielt, versuchten wir in der ersten Reihe möglichst noch langsamer zu fahren. Zum Einen sollte der Korso natürlich so lange wie möglich für Aufsehen sorgen, zum Anderen weiß wohl jeder, der einmal in einer Kolonne gefahren ist, daß die letzten oftmals die dreifache Geschwindigkeit der vorderen haben, wollen sie den Anschluß nicht verlieren. Einige berichteten auch am Ende, sie hätten im letzten Drittel des Korsos teilweise über 100 km/h zu fahren gehabt!

Sämtliche Streckenabschnitte des 10 km langen Fahrtweges waren durch die mitfahrenden Polizeibeamten abgesperrt worden, größere Stauungen rechts und links des Weges waren dabei allerdings nicht auszumachen gewesen. Unter anderem führte uns der Korso auch über Münchens Renomier- und Prommenierstraße, die Leopoldstraße. Die Reaktionen hier waren wohl am deutlichsten, es wurde von den Café-Stühlen aufgesprungen, um dem Spektakel näher beiwohnen zu können. Soweit ich die Mimik beurteilen konnte, herrschte durchweg eher Zustimmung und Beifall als etwa Ablehnung. Insgesamt soll die Kolonne eine Länge von 3 - 4 Kilometer gehabt haben, zumindest war von den hinteren Teilnehmern auf einem 3 Kilometer langen schnurgeraden Streckenabschnitt die Spitze nicht mehr zu sehen!

Vom Veranstaltungsleiter in der MZ wurden alle unterwegs angetroffenen Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen zum Anschließen aufgefordert, so daß es am Ende des Korsos fast 1000 Maschinen geworden waren! 500 Meter vor dem Endpunkt fuhren alle 10 Ordner vorweg um die Einweisung auf die Stellplätze zu übernehmen. Von der Behörde war uns zusätzlich noch der rechte Fahrstreifen als Parkplatz zur Verfügung gestellt worden,



„Sollen sie jetzt hierhin oder dorthin, vielleicht auch ans andere Ende?“

Foto: Martin Vogelmann

wobei auch dieser für die Masse kaum ausreichte. Nach einer dreiviertel Stunde waren endlich alle Maschinen halbwegs untergebracht, auch wenn die Einsatzleitung der Polizei dabei eher störte als helfend einzugreifen.

Es folgte ein Motorrad-Gottesdienst, an dem die meisten Teilnehmer sich beteiligten und von dem auch fast alle begeistert waren. Wurde es von uns am Anfang eher als Zugeständnis an die Gemeinde wegen der Zurverfügungstellung der Räumlichkeiten gewertet, entpuppte sich der Gottesdienst am Ende doch als gelungen und von allen akzeptiert. Anschließend begann der Getränkeverkauf (übrigens nur alkoholfreies Bier!), die Infostände wurden eröffnet und es wurden einige Stuntvorführungen dargeboten. Übrigens fand der Infostand des BVDM wie auch der EMF nicht ganz den gewünschten Effekt bei den Motorradfahrer/innen, lediglich die Skizze über die stetig sinkenden Motorradunfallzahlen fand größeres Interesse (wobei ich eigentlich dachte, daß das inzwischen überall bekannt sei. Hier kann also noch Aufklärungsarbeit ansetzen). Dagegen fanden die TdM-Faltblätter, „Verständnis füreinander“ und „Sind Sie ein guter Partner“, bei den Nicht-Motorradfahrern rund um den Veranstaltungs-

platz regen Absatz und Interesse! Überhaupt stießen einige Interessierte zu uns, die sich keineswegs durch diese Masse an Maschinen belästigt fühlten. Ende des Ganzen war dann also gegen 17.00 Uhr.

Fazit: Für München war diese große Anzahl von Teilnehmern außergewöhnlich, mit ein Grund, eine solche Veranstaltung nächstes Jahr wieder durchzuführen. Die meiste Arbeit war diesmal durch die Organisation des Korsos in Anspruch genommen worden, bei einer Wiederholung kann beim nächsten Mal mehr Augenmerk gelegt werden auf: Stärker motorradbezogenes Rahmenprogramm nach Ende des Korsos. - Bessere Pressearbeit, da diesmal die Veranstaltung in München von den Printmedien völlig totgeschwiegen wurde! - Bessere Aussagewirkung während des Korsos, viele Passanten sahen diesmal nur viele Motorräder verbeifahren, bekamen von unseren Anliegen aber leider nichts mit. Hier hätte auch die Presseberichterstattung ansetzen können.

Auf jeden Fall wurde die Veranstaltung von allen Verantwortlichen, abgesehen von der fehlenden Presse, als voller Erfolg gewertet!

Martin Vogelmann

ANZEIGE



● qualitätsbewußt! ● preisbewußt!

Wir haben den richtigen Preis!

Denn 2 Jahre Garantie, unser Service + ausführliche Probefahrten sprechen für HONDA!

Kommen Sie zu uns, wir beraten Sie gern!

HONDA Hoffmann GmbH
4370 MARL

Barkhausstraße 2
Tel. 02365-18400

RECHT



Mithaftung bei Rasern!

Geschwindigkeitsverhalten

Zwei bemerkenswerte Urteile, bei denen von einer Signalwirkung ausgegangen werden kann, fällt in zurückliegender Zeit das Landgericht Hanau.

In beiden Fällen waren Motorradfahrer zwar nicht primär als Unfallverursacher in Erscheinung getreten, hatten aber die entsprechenden Fahrtstrecken mit erheblich zu hoher Geschwindigkeit passiert (in einem Fall 40 km/h, im anderen 55 km/h). Es kam zu Zusammenstößen mit PKW, die als eigentliche Verursacher die Vorfahrt der Kräder nicht beachtet hatten.

Das Landgericht Hanau kam zu dem Schluß, daß bei derartig gravierenden Fällen von Geschwindigkeitsüberschreitungen auch der Kradfahrer haften müsse, und zwar entsprechend seiner Mißachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Richter beteiligten also die eigentlichen Unfallgeschädigten mit 60 % bzw. mit 75 % an den Schäden. Sie beriefen sich dabei auf ein Urteil des OLG Karlsruhe, das in einem besonderen Fall auf 100 % Schadensersatz des an sich nicht ursächlich handelnden Kradfahrers entschieden hatte.

Der Hintergrund dieser Urteile ist an sich nicht neu. Auch der, der erheblich zu schnell fährt, trägt zumindest mit dieser Fahrweise in einer Ursache zu einem Unfall bei. Dennoch darf nicht die an sich verursachende Wirkung des anderen Beteiligten vergessen werden. Die Richter sind hier aber offenbar der Meinung, daß sich die Schuld des Verursachers mit dem Grad der Geschwindigkeitsüberschreitung des Geschädigten verringert. Dieser Schluß ist zumindest nachvollziehbar.

Wir sollten uns einmal selbst fragen:

Muß ich innerhalb geschlossener Ortschaften damit rechnen, daß jemand auf einer bevorrechtigten Straße mit 105 km/h fährt? (Fall 2). Selbst wenn es nicht zu einem Unfall kommt, in welchem Maße schädigt denn der Krad-

fahrer, der sich so benimmt, das Ansehen von allen anderen gleich mit?

Solange der Urteilstenor auf derartig gravierende Verstöße, wie in den Sachverhalten geschildert, beschränkt bleibt, dürfte es kaum einen normal denkenden Kradfahrer geben, der sich ernsthaft gegen solche Mitbeteiligungen wehrt. Wer sich gesittet und innerhalb gewisser Toleranzen bewegt, kommt schließlich nie in den „Genuß“ der Mithaftung. In diesem Zusammenhang sei auch Prof. Ulrich Schultz, Verkehrspsychologe der Uni Bielefeld, zitiert: „Sie (gemeint sind die jugendlichen Verkehrsteilnehmer) nehmen zwar die Gefahr in gleicher Weise wahr, schätzen dann aber den Grad der eigenen Gefährdung als weitaus geringer ein. Der jugendliche Zweiradfahrer sucht sogar in bestimmten Situationen das Risiko als Stimulanz ...“

Bedenklich im Zusammenhang mit den erwähnten Urteilen erscheint mir in der Praxis die Nachweisbarkeit der höheren Geschwindigkeit bzw. des Gegenteils einer solchen Verhaltensweise.

Sicher ist eine Rückrechnung der Geschwindigkeit der Unfallbeteiligten aus der Blockierspur der Fahrzeuge möglich. Auch lassen sich - allerdings sehr bedingt - Schlüsse aus dem Grad der Beschädigungen ziehen. Aber wie oft blockieren denn Kradreifen unmittelbar vor einem Zusammenprall mit einem Hindernis? Versucht der Fahrer vergeblich auszuweichen oder ist er völlig überrascht, dann fehlen Reifenabriebspuren auf der Fahrbahn. Das ist auch dann der Fall, wenn bei einer optimalen Bremsung ohne Blockade des hinteren Pneus der zur Verfügung stehende Raum dennoch nicht reicht.

Gefährlich wird es in solchen Fällen, wenn Zeugen, die den Unfall beobachtet haben, behaupten:

Der ist viel zu schnell gefahren.

Jeder von uns weiß, daß Kräder wegen ihrer Silhouette, der u.U. aggressiven Bemalung, sowie der Erwartungshaltung der Beobachtenden schneller wirken, als sie tatsächlich sind. Bekannt ist auch, daß es für Geübte und Ungeübte gleichermaßen schwer ist, zuverlässig Geschwindigkeiten vorbeifahrender Fahrzeuge zu schätzen.

Aus diesen Erkenntnissen heraus sind Urteile der beschriebenen Art nur dann haltbar, einzusehen und im Interesse aller vernünftigen Kradfahrer - und das sind Gott sei Dank doch die meisten - auch wünschenswert, wenn die behauptete Geschwindigkeitsüberschreitung auch stichhaltig beweisbar ist.

Dies dürfte aber nur der Fall sein, wenn:

1. zufälligerweise vorher eine Radarüberwachung der Polizei passiert wurde, oder
2. Blockierspuren eindeutige Rückrechnungen über die Fahrtgeschwindigkeit ermöglichen und dies durch die vorhandenen Fahrzeugunfallspuren untermauert wird, oder
3. der Unfall zu technischer Blockade von Geschwindigkeitsanzeigen im Zusammenhang mit einer Untersuchung des Motorrades führte.

Beispiel: Die Tachonadel bleibt bei 120 km/h stehen und es ist der letzte Gang des Motorrades noch eingelegt.

Sicher sind solche nachweisbaren Spuren nicht allzu häufig. Krasse Mitbeteiligungen von Motorradfahrern kommen ja auch nicht oft vor. An sich ist es traurig genug, daß die Gerichte überhaupt Veranlassung finden, Urteile in der beschriebenen Weise zu fällen.

Schwarze Schafe gibt es leider überall, nur bei uns schaden sie meist erheblich dem Ansehen aller und beschränken damit durch ihren egoistischen Übermut auch die Freiheiten aller anderen gleich mit.

Günter Heumann

SPORT



Landesverband Nordrhein-Westfalen
Jahrestouristik-Wettbewerb 1987
„Motorradbauer gibt's überall“

Auswertung und Siegerliste

1. Einzelwertung: Die ersten Zehn

Platz	Name	Punkte
1	Manfred Brill	206
2	Silke Stolley	166
3	Hans Mielke	151
4	Roland Bodenschatz	108
5	Herbert Gilch	76
6	Jürgen Siegmann	70
7	Uwe Schwöpe	68
8	Heinz-Werner Brau	56
9	Sigrid Schmidt	47
10	Gerhard Dippel	38

Die ersten sechs erhielten je einen Pokal.

2. Mannschaftswertung

Sieger ist die Mannschaft der **Gespannfreunde Kassel-Korbach** mit den Fahrern: Gerhard Dippel, Herbert Gilch, Joachim Polleschner, Wolfgang Sasse.

Den Gewinnern einen herzlichen Glückwunsch.
Jörg Riepenhusen



In Adenau erhielten Jürgen Siegmann, Roland Bodenschatz, Manfred Brill und Silke Stolley (v.l.n.r.) ihre Pokale.

Foto: Jörg Riepenhusen

TEST



Helmtest NAVA 8 mit Kinnbackenverschluss

Im letzten Frühjahr war es mal wieder so weit: Ein neuer Gehirnneimer mußte her. Da mein Kopf eine „NAVA-Form“ hat, war nur noch die Frage nach Ausführung und Farbe offen. Als ein Mensch, der Neuem offen gegenübersteht, entschloß ich mich (nach ausgiebiger Anprobe!!) für einen NAVA 8 mit Kinnbackenverschluss. Im Laufe der vergangenen Saison (war doch ein schöner Nachmittag, oder?) habe ich folgende Erfahrungen sammeln können:

An die neuen Handgriffe zum Aufsetzen des Krachhuts gewöhnt man sich recht schnell. Das Aufsetzen dauert auch nicht länger als bei einem konventionellen Helm. Schwierig wird es nur für Leute, deren Gesichtspullover den Umfang eines normalen Vollbartes wesentlich übersteigt.

Auch das Öffnen des Helmes bereitet keine Schwierigkeiten, vorausgesetzt, man weiß, wohin man greifen muß.

Die Verschußmechanik hat bei mir bisher immer gut funktioniert. Ein Hinweis für ängstliche Gemüter: Seitlich am Kinnbügel sind zwei mit einem Geldstück zu öffnende Schrauben, die das Abnehmen des gesamten Verschlusses ermöglicht, wenn das Schloß wirklich nicht auf normalem Weg zu öffnen ist.

Diese Art des Helmverschlusses ist jedoch leider noch nicht bei allen Unfall- und Rettungsorganisationen in der Ausbildung, aber die „Betriebsanleitung“ ist auf dem Helm aufgedruckt.

Die Bedienbarkeit des Visieres ist im Großen und Ganzen gut, nur wenn der Helm ganz geschlossen ist, ist es mit dicken Handschuhen schwierig, die kleine Nase am Visier gleich zu erwischen. Eine andere Möglichkeit zum Öff-

nen gibt es jedoch bei ganz geschlossenem Visier kaum, da die Oberkante des Visieres nur aufgesteckt ist und der Abdichtung dient.

Dieser Helm ist nichts für Leute mit Platzangst! Er ist unterm Kinn sehr dicht geschlossen, was natürlich beabsichtigt ist und eine Menge Vorteile bringt: Da zieht nichts rein, der Helm sitzt sehr gut am Kopf, er wandert bei zunehmender Geschwindigkeit nicht nach hinten weg und dadurch entfällt auch die Würgerei durch die üblichen Verschußriemen.

Ein gut durchdachtes Lüftungssystem hält auch bei völlig geschlossenem Visier die Sicht nach draußen frei. Wer dem Braten nicht traut, kann das Visier vor Fahrtantritt ja innen ganz dünn mit Spülmittel einreiben, dann ist es mindestens für einen Tag beschlagfrei.

Wer hinter einer Verkleidung sitzt, braucht den Helm nicht ganz zu schließen, er flattert bei normalen Geschwindigkeiten auch mit offenem Visier fast nicht. Nicht ganz geschlossen beschlägt er auch nicht.

Nur bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h hatte ich bei entsprechenden Wetterlagen Nebel im Helm, aber da war ja noch der Trick mit dem Spülmittel.

Schön ist es auch, daß fast alle Teile des Helmes, speziell die Backen- und Kinnpolster, einzeln zu bekommen sind. Sie sind mit doppelseitigem Klebeband fixiert, können sich aber nach einiger Zeit doch ablösen. Man kann sie aber mit einem kleinen Tropfen Heißkleber überzeugen, an ihrem Platz zu bleiben.

Insgesamt hatte ich bisher wenig Ärger mit dem Helminnenleben, der Helm sitzt sehr gut, und läßt sich auch sehr gut fahren.

Noch ein Tip: Wer keinen Koffer hat, in dem er den Helm verschwinden lassen kann, wenn er mal zu Fuß unterwegs ist, sollte sich ein ca. 20 cm langes Stück Kette zulegen, das, durch einen festen Teil des Kinnbügels gezogen, an den herkömmlichen Helmschlössern befestigt werden kann.

Hans-Jürgen Hollander

Da ist was dran!

Massig

Über die Kunst, mit 900 Motorrädern eine Ausfahrt zu machen!



Mit der Bitte um tatkräftige Mithilfe trat im März dieses Jahres ein Motorradfahrer aus einem Nachbarort an uns heran. Er hieß Andreas und machte einen netten Eindruck. Ehrfürchtig bestaunten wir seine Maschine und seine mit Zigarettenwerbung beschickte Kombi. An seinen Beinen befanden sich Teile, die wie Stücke von Autoreifen aussahen. Andreas murmelte etwas von Bodenkontakt bei Schräglage und so, aber das konnte uns nicht ganz überzeugen, denn bei unseren Guzzis setzen immer erst die Trittbretter auf!

Aber wie dem auch sei, sonst war er schwer in Ordnung. Er erzählte uns von einem Verein, der sich zur Aufgabe gemacht hatte, krebserkrankten Kindern zu helfen und Geld für Einrichtungen zu sammeln, die den Kindern helfen. Dieser Verein wollte eine große Party am Emmerstausee in Schieder veranstalten, an der alle möglichen Vereine mitarbeiten sollten.

Die Segel- und Rudervereine wollten gegen Entgelt Passagiere mitnehmen. Diverse Sport- und Gesangsvereine verkauften Bier und Würstchen, Frauengruppen bastelten und verkauften ihre Produkte usw. Der Gesamterlös der Veranstaltung sollte dem Kinderkrankenhaus in Detmold zukommen.

Andreas hatte nun dem Festausschuß den Vorschlag gemacht, einen Motorradkonvoi zusammenzustellen und geschlossen dort aufzutauchen. Dort sollten die Motorradfahrer zum einen Geld in die Kassen bringen, zum anderen aber auch etwas für das Image der Motorradfahrer tun. Denn wer sich an solch einer Veranstaltung beteiligt, der kann eigentlich kein böser Rocker sein! Sein Vorschlag wurde mitleidig belächelt, aber er sollte ruhig machen. Die paar Motorräder würde man auch noch unterbringen können.

Die nächsten Wochen vergingen mit fiebrigen Vorbereitungen. Hunderte von Handzetteln wurden verteilt, bzw. ausgehängt, um die Sache bekannt zu machen. Der Konvoi sollte am Kötterberg starten, einem sonntäglichen Treffpunkt für Motorradfahrer, der auch von seiner Größe her geeignet ist, die hoffentlich auftretenden Massen zu bewältigen.

An unseren Ortsclub wurde die Aufgabe herangetragen, Aufkleber an die Teilnehmer weiterzugeben, alles etwas zu ordnen, die

Strecke zu sichern uns so weiter. Die Straßenförster, die aus Gründen der Sicherheit mit ihren Gummikühen vor und hinter dem Konvoi fahren sollten, fielen irgendwelchen Rotstiften zum Opfer, was der Sache aber auch nicht geschadet hat.

Der 15. Mai, der große Tag, zeigte sich mit herrlichem Wetter. Um halb neun trafen die ersten auf dem Köterberg ein. Diese vereinzelt eintrudelnden Mopedfahrer wurden mit Eintrittsaufklebern und Programmen bestückt. Was dann in den folgenden zwei Stunden passierte, übertraf alle unsere Hoffnungen und Erwartungen. Der Strom der ankommenden Maschinen riß nicht mehr ab. Sogar aus Holland war eine Gruppe gekommen, die das ganz toll fanden, was hier gemacht wurde!

Der Andreas stand inzwischen oben auf dem Parkplatz neben der Country- und Western-Band und angeblich lief ihm der Angstschweiß aus den Stiefeln. Um kurz vor zwölf wurde zum Sammeln geblasen und die Kolonne setzte sich langsam in Bewegung. Der Andreas hatte versprochen, höchstens 60 zu fahren, damit auch alle mitkommen konnten, und keine Heizerei aufkam.

Die Gesamtstrecke betrug 20 Kilometer mit nur 6 kleinen Ortschaften zwischendurch. Wider Erwarten ging trotz der großen Teilnehmerzahl alles glatt und reibungslos über die Bühne. Von einem Posten an der Strecke wurden knapp 900 Motorräder gezählt. Die Vorbeifahrt vom ersten Motorrad (Andreas) bis zum letzten dauerte 18 Minuten!

Etwas chaotisch gestaltete sich die Einfahrt auf den Parkplatz zum Emmerstausee, weil sich dort ein Engpaß durch die vielen begeisterten Zuschauer gebildet hatten.

Auch unterwegs an der Strecke sah man nur strahlende und winkende Passanten. Sonst hieß es immer: „Da, die Verrückten“, heute „Unsere Motorradfahrer“.

Auf dem Festgelände strömte dann alles durcheinander und es gab manch schöne Bilder zu sehen. Leder- und Strickjacken mischten sich (Ich hab' früher 'ne Horex gehabt, die lief!) und an der Würstchenbude sah man einträchtig nebeneinander die Trachtengruppe Schwalenberg (Volkstanz) und die Trachtengruppe MC Totenkopf (Schlammloch). Zum

Nachmittag hin verließ dann jeder wie er Lust hatte den Stausee und verbrachte den Rest des Tages nach eigenem Wunsch.

Ich möchte an dieser Stelle allen Motorradfahrern im Konvoi für ihre Bereitschaft zur Teilnahme und für ihr vorbildliches Verhalten während der Fahrt danken. Daß die Sache einen so guten Eindruck auf die Bevölkerung gemacht hat, zeigten auch die späteren begeisterten Berichte in der Tagespresse unserer Gegend! Die gesamte Veranstaltung erbrachte übrigens einen Gesamterlös von 40 000,— DM.

Herzlichen Glückwunsch an Andreas und seine Mitstreiter.

Der Konvoi wurde von fünf festinstallierten Kameras, und einer im Flugzeug, aufgezeichnet. Wenn alles zusammengeschnitten ist, geben wir bekannt, wo wir das mal zeigen, oder ob die Kassette verliehen wird.

Ballermeier
IGEM Wöbbel



Anlaßgottesdienst in Kürten

Am 16. April 1988 trafen sich erstmals auf Einladung des „Blauen Punktes“ ca. 60 Motorradfahrer zu einem „Anlaßgottesdienst“ in der Pfarrkirche von Kürten im Bergischen Land.

Pastor Schulze-Weihrauch verstand es hervorragend, den Zusammenhang zwischen Christ sein, Motorradfahren und Naturverbundenheit anhand ausgesuchter Texte darzulegen. Nach einer gemeinsamen Stunde der Andacht trafen sich die meisten Teilnehmer noch in einem nahen Café. Dort ergaben sich noch einige interessante Gespräche.

Mir persönlich hat dieser Nachmittag sehr viel gebracht. Es war eine wunderschöne Ausfahrt, bei schönem Wetter, die durch das Zusammentreffen mit anderen motorradfahrenden Christen etwas Besonderes geworden ist. Mich würde es freuen, wenn dieser Anlaßgottesdienst zu einer festen Einrichtung wird und ich im nächsten Jahr in Kürten noch mehr gleichgesinnte Motorradfahrer treffen könnte.

Michael Tubes

Schmerzliche Erkenntnis

1986 kaufte ich meiner jüngsten Tochter ein Hercules Mokick, damit sie im Umgang mit dem motorisierten Zweirad Erfahrungen sammeln konnte. Über längere Zeit habe ich geredet wie ein Wanderprediger: „Fahre nie ohne Stiefel, Leder, Handschuhe und Helm – fahre nicht mit kurzer Hose oder Ärmeln!“ Den Helm setzte sie allein schon aus gesetzlichen Gründen von selbst auf. Außer einem kleinen Ausrutscher mit einer Schürfwunde am Bein pasierte ihr nichts Schlimmes mit dem Mokick. Im letzten Jahr versprach ich „dem Kind“ ein Motorrad zu kaufen, da sie sich für Autos nicht interessiert, vorausgesetzt, daß am 18. Geburtstag der Führerschein Klasse 1a bestanden ist. Wir einigten uns auf eine KAWA GPZ 500 S mit 27 PS. Um es kurz zu machen, der Führerschein Klasse 1a und 3 waren vier Wochen vorher bestanden, und nur noch bei der Zulassungsstelle abzuholen. Ergo hatte auch das Motorrad zu kommen. Nun die Überlegung: „Wie kann man es anstellen, daß sie auch wirklich am Geburtstag damit fahren konnte?“ Selbst abholen konnte sie es vorher nicht, da der Führerschein ja noch nicht ausgehändigt werden durfte.

Sämtliche Tricks wurden auf die Möglichkeit hin geprüft. Doch ich wollte ja auch noch eine „Überraschung“ bereit haben. Heimlich holte ich das Motorrad mit dem Hänger in der Werkstatt ab und versteckte es in der Garage. Einen Tag vor dem 18. wurde es zugelassen. Endlich war es soweit! Am Geburtstag wäre es spät abends geworden, um das Geschenk zu übergeben. Also warteten wir bis Mitternacht nach der Gratulation und fuhren zur Garage.

Oh Gott, war das für alle schön. Damit konnte es endlich losgehen. Und es ging tatsächlich „los“. Drei Tage später fuhr sie mit dem Motorrad in eine Disco. Gegen 23.30 Uhr kam ein ungewöhnlicher Anruf. Unser Sohn hat Bescheid gegeben. Er fahre nach Mayen ins Krankenhaus, seine jüngste Schwester habe selbst angerufen und wir sollen uns nicht aufregen. Ihr Bein sei verletzt, sie müsse im Krankenhaus bleiben. Das Motorrad stehe beschädigt in einem Haus nahe des Unfallortes.

Ich gestehe, trotzdem sie selbst anrufen konnte, war ich wie gelähmt. Bis diese „Lähmung“ vorbei war, fuhren mein Sohn mit sei-

ner und meiner Frau schon in Richtung Mayen. Es sei festgestellt, daß der Schaden beträchtlich war. Doch über Knochen, Haut und Fleisch brauchten wir gar nicht zu reden. Meiner Tochter ihre größte Sorge war: „Ist das Motorrad sehr kaputt – kann man es wieder reparieren?“ Bei einem Gespräch im Krankenhaus wurde überlegt, ob vielleicht eine Vollkasko-Versicherung bestände. Doch das stellte sich nachher als Teilkasko ohne Selbstbeteiligung heraus.

Bleibt noch der Unfallhergang:

In einer engen Linkskurve kam ein Bus mit gelben Scheinwerfern halb auf ihrer Spur entgegen. Das Blenden der asymmetrischen Scheinwerfer bewirkte, daß sie die Einfahrt in ein Grundstück zuerst als Straßenführung gesehen hat. Als sie den Irrtum bemerkte, war es zu spät. Vor lauter Schreck machte sie eine Vollbremsung, die mißglückte, weil das Hinterrad blockierte. Der Soziusfahrer u.u.u. taten dann noch das Übliche. Der Sturz war nicht mehr aufzuhalten. Meine Tochter hat, zwar sehr schmerzhaft und mit 14-tägigem Krankenhausaufenthalt, aber hoffentlich zuverlässig gelernt, was man beim Motorradfahren einfach nicht ignorieren darf: Nämlich, daß der Motorradfahrer selbst die sogenannte Knautschzone ist.

Vermutlich wäre die Knieverletzung nicht so schlimm gewesen, wenn sie eine **Lederhose** getragen hätte. Doch hinterher sind wir alle schlauer!

Wenn ich mit meiner GPX 750 zum Nürburgring fahre, begegnen mir viele Motorradfahrer, die wie meine Tochter vorher in Jeans, Turnschuhen, ohne Handschuhe, in T-Shirts usw. fahren.

Noch im Krankenhaus sagte meine Tochter von sich aus, daß sie nie wieder ohne Lederkombi fahren wird.

Wenn durch diese Geschichte auch nur einer der vielen Motorradfahrer daran denkt, daß wie schon erwähnt, man selbst die Knautschzone ist und sich dementsprechend verhält und damit im Falle eines Sturzes anstatt schwere vielleicht nur leichte oder gar keine Verletzungen hat, dann hat sich meine Geschichte auch noch in Sachen „Bessere Sicherheit für Motorradfahrer“ gelohnt.

Erwin Bosler

ANZEIGE

BVDM-Service

Folgende Artikel sind für Mitglieder erhältlich:

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens	4. Auflage	16,00 DM
Kryptonite Bügelschloß		110,00 DM
Warnhauben für Integralhelme		25,00 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

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 Zustellgebühr.

Bestellungen richtet bitte an:

BVDM-Service Herbert Johnen
Grevenbroicher Straße 106
4150 Krefeld

Konto: Raiffeisenbank Uerd.-Fischeln (BLZ 320 604 45) 2 17 124 10 17, Post giro: P giro A. Frankfurt (BLZ 500 100 60) 200 65 - 607

BVDM unterwegs !

Schon in der letzten Ausgabe der BALLHUPE erhielt Ihr eine kleine Übersicht der wichtigsten Termine, an denen Vorstands-Mitglieder teilnahmen. Diese Praxis soll weiter beibehalten werden. Allerdings wird nicht jeder wahrgenommene Termin zwischen zwei BALLHUPEN erwähnt, das wären denn doch zu viele. Wo keine Namen genannt werden, haben mehrere Vorstandsmitglieder oder Referenten teilgenommen.

01. - 04.04.1988	Fahrt nach Adenau, Vorbereitung Deutschlandfahrt (Sauerland);
26.04.1988	DVR-Stammtisch in Niederlahnstein;
30.04. - 01.05.1988	Erkundungsfahrten zur Deutschlandfahrt (Riepenhusen);
07.05.1988	Rundfunkinterview bei WDR 2 anlässlich des „Tages des Motorradfahrers (Orlowski);
12. - 15.05.1988	Abfahren diverser Kontrollstellen der Deutschlandfahrt (Sauerland);
18.05.1988	Beginn der Aktion Lei(d)tplancken (Rahier);
18. - 19.05.1988	DVR-Ausschußsitzung in Bochum (Knudsen);
31.05.1988	Pressekonferenz zur IFMA in Köln (Riepenhusen);

03.06.1988	Leitung eines Workshop und Teilnahme an einer Podiumsdiskussion beim Pfadfindermotorradtreffen in Haltern (Riepenhusen);
04. - 05.06.1988	Verkehrssicherheitstage Kamen (Knudsen);
07.06.1988	Pressekonferenz des DVR zur IVA '88 in Hamburg (Rahier);
11.06.1988	Bundesausschusssitzung;
17. - 19.06.1988	Durchführung der Deutschlandfahrt;
28.06.1988	DVR-BVDM-Stammtisch in Siegburg;
01.07.1988	Übergabe der Bestellung der Lei(d)tplanckenprotektoren in Obersulm (Rahier);
12.07.1988	Eingabe von 500 Anschriften in Sachen Lei(d)tplancken (Wittke);
15.07.1988	Besuch bei der BAST zur IFMA-Vorbereitung (Knudsen).

Im einzelnen nicht erfaßt werden die Arbeiten zur Vorbereitung der 4. Auflage des „Leitfadens für Freunde des Gespannfahrens“, der Deutschlandfahrt, des IFMA-Standes und so weiter. Einige Termine dieses Zeitraumes standen schon in der letzten BALLHUPE.

Jörg Riepenhusen

Machst Du mit?

Dann schicke die
Beitrittserklärung an die:

BVDM-Mitgliederverwaltung
Aldekerker Straße 14a
4150 Krefeld

Beitrittserklärung

Mitgliedsnummer	Gr.	IG./Club/Einzelmitglied
Name/Vorname		
Straße/Postfach		
PLZ/Wohnort		
Geb.-Datum	Beruf	Nationalität
Ehefrau von Mitglied	Ort	Datum
		Unterschrift*

* bei Minderjährigen des gesetzl. Vertreters

Bitte Aufnahmegebühr und Beitrag erst nach Aufforderung zahlen.
Zusammen mit dem Mitgliedsausweis senden wir Ihnen die Satzung
und den BVDM-Aufkleber.

Hinweis nach § 43 BDGS

Unsere Mitgliederverwaltung erfolgt mit Hilfe der EDV. Die Daten der
Mitglieder werden zu diesem Zweck unter Beachtung der Bestim-
mungen des Bundesdatenschutzgesetzes gespeichert.

Die nächste Ballhupe erscheint
am 7. November 1988

Redaktionsschluß für die nächste
Ausgabe ist am 6. Oktober 1988

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen

Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster
Telefon 025 01 - 133 22

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

Renaud Rahier

Rudolfstraße 19
5100 Aachen
Telefon 02 41 - 5 45 15 0
003287 - 8661 64

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 021 51 - 30 55 29

BVDM-Service

Margot Wittke

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

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen
Postscheckamt Hannover
Konto-Nr. 256 566 - 309 (BLZ 250 100 30)
Sparkasse Krefeld
Konto-Nr. 94 000 262 (BLZ 320 500 00)

Edgar Müller

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

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

Harald Platz

Heinrichstraße 23
5520 Bitburg
Telefon 065 61 - 123 62 oder 128 52

BVDM-Versicherungsservice

Impressum

Ballhupe: – Nachrichtenblatt des BVDM –

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion: Koordination und Layout:
Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17 b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 025 01 - 133 22

Werbung: Rolf Trost
Scharnstraße, 4232 Xanten
Telefon 028 01 - 22 95

Druck: trost-druck xanten

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

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Autoren in Heft 3/88: Edgar Müller
Renaud Rahier
Heinz Sauerland
Henning Knudsen
Günter Heumann
Andrea Altepst
Harald Platz
Hans-Jürgen Hollander
Peter J. Großheimann
MC Dukes Bitburg
Monika Schnibbe
Herbert Schnibbe
Martin Vogelmann
Ulrich Meier
Michael Tubes
Erwin Bosler
Jörg Riepenhusen

**Mitarbeiter
in Heft 3/88:**
Margot Wittke
LV Rhein-Ruhr

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

Begegnung der vierten Art

Die vierte überarbeitete und erweiterte Auflage des bekannten und geschätzten „Leitfadens für Freunde des Gespannfahrens“ ist da!

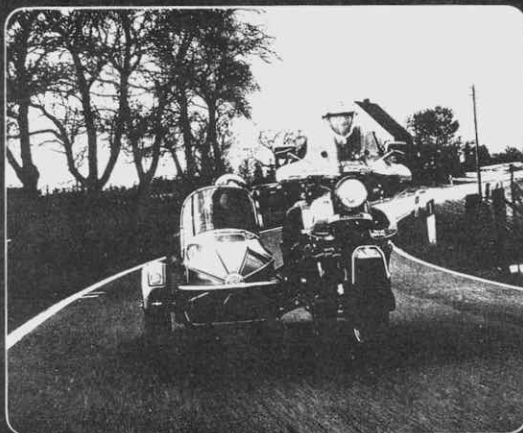
Auf über 150 Seiten werden die Hintergründe des Gespannfahrens durchleuchtet. Eine ausführliche Beschreibung der Fahrtechniken, eine Fülle an Informationen zur Einstellung und Kontrolle und einen umfangreichen Katalog mit Daten vieler Seitenwagen bietet das Buch.

Edmund Peikert und namhafte Mitautoren schöpfen aus dem reichen Schatz in Jahrzehnten „erfahrenen“ Wissens.

Das Buch ist zum Preis von 19,50 DM (BVDM-Mitglieder 16,— DM) inklusiv Porto, Verpackung und Mehrwertsteuer, gegen Vorkasse bei dem BVDM-Service, Grevenbroicher Straße 106, 4150 Krefeld, Konto-Nr. 2 171241017, Raiffeisenbank Uerdingen-Fischeln, (BLZ 320 604 45) zu beziehen.

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens

4. erweiterte Auflage



Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



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