

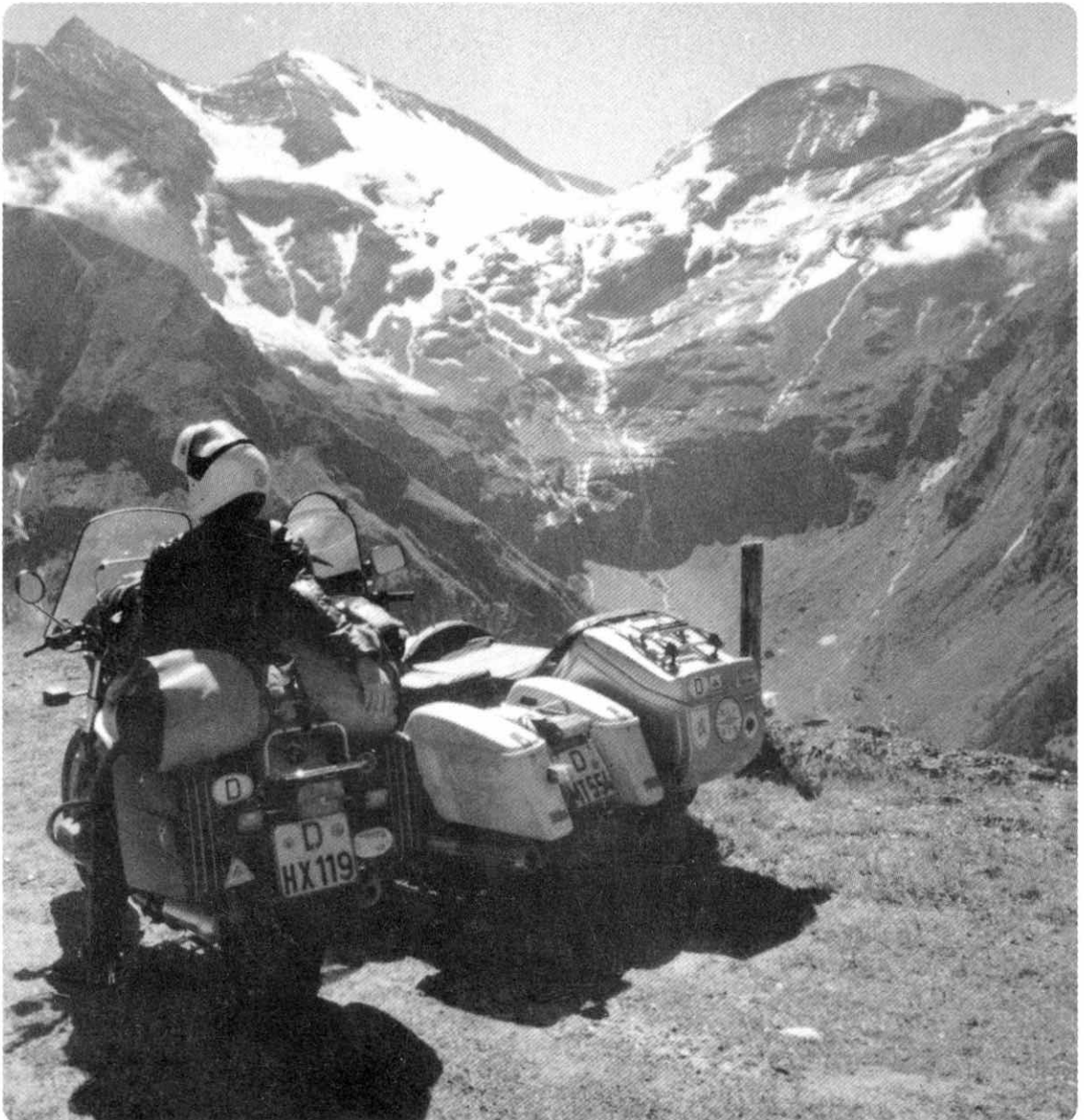
F 5727 F

Ballhupe

Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.



4/88



IFMA '88 - und dann ?

Kaum waren die Tore geschlossen, der letzte Besucher vor der Tür, da waren auch schon viele Stände versand bereit zusammengepackt. Es hatte sich wieder einmal gezeigt, was die IFMA eigentlich ist - eine Begegnungsstätte der Kaufleute im Zweiradgeschäft. Nie kamen so viele Aussteller und Händler zusammen wie auf dieser IFMA '88.



Und was haben wir davon?

Die IFMA ist nach wie vor für uns die beste Möglichkeit, die Arbeit des BVDM vorzustellen und den Motorradfahrern nahezulegen, **ihren** Interessenverband zu unterstützen. Viele Aktivitäten unserer Verbandsvertreter, die Erfolge der Lei(d)tplanaktionen dieses Sommers, positive, aber auch weniger ermutigende Gespräche mit Motorradfahrern über die aktuellen Probleme Helmgesezt, Stufenführerschein, Bekleidungsnormierung, Clubarbeit - all das wurde einer sehr großen Zahl von Interessierten angeboten, und ich finde, die Arbeit hat sich für uns gelohnt.

Der Erfolg ist nicht immer in der Zahl neuer Mitglieder zu messen; alleine ein steigender Bekanntheitsgrad und ein positives Echo auf unsere Arbeit ist zudem auch ein Erfolg. (Ausführlicher Bericht in diesem Heft).

Was hatte der normale Motorradfahrer von der Messe? Wenig Neues!

Einige neue Modelle, die aber alle schon durch Vorveröffentlichungen in der Fachpresse bestens bekannt waren. Viele Sicherheitsanzüge, zum Teil aus neuen Materialien ohne Gebrauch von Leder, zunehmend mit eingebauten Protektoren. Verstärkt Anbieter von Umbausätzen, die aus Straßenmotorrädern Rennrepliken für die Straßen machen. Eine Entwicklung, die für meine Meinung in die falsche Richtung geht. Die öffentliche Straße ist nicht annähernd eine Rennstrecke. Nicht zu vergessen der Helmhersteller, der sich Sicherheit ganz groß auf die Fahne schreibt, trotzdem aber wie viele andere Videos zeigt, wo gestürzte Motorradfahrer nach Unfällen wieder aufstehen. Auf der Rennstrecke versteht sich. Der Zuschauer verliert dadurch allzu leicht den Sinn für die Realität, fährt er doch im öffentlichen Straßenverkehr, mit Gegen- und Seitenverkehr.

Aber wie gesagt: die Motorradgeschäfte gingen glänzend trotz der wenigen Neuigkeiten. Der Alltag hat uns wieder - bis zur nächsten IFMA.

Henning Knudsen

Inhaltsverzeichnis

Seite

Aktuell

Streckensperrung am Nienstedter Paß	2
Pressedienst für Vereinszeitungen	2
BVDM-Ansagedienst	2
Kettenbriefe	3
Schuttbriefversicherungen und Pannenhilfe	3
Schreibmaschinen gesucht	3
Elefantentreffen 1989	6
Stufenführerschein und Direkteinstieg	11
Vorstellung Ralf Schweitzer	11
Satzungsänderung	14
Plakataktion der Polizei	22
Vereinsunfallversicherung des BVDM	23
Yamaha-Schrauber-Seminar	29
BVDM-Sommertreffen	32
Das Elefantentreffen 1989, der Ort	Rückseite

Schon gehört

IFMA, Rückblick	4
Lei(d)tplankenspendenaktion	4
Adressenänderung des Film- und Videoreferenten	14
Protokoll der Jahreshauptversammlung	18
DVR-BVDM-Motorradstammtisch	20
MZ-Schrauber-Seminar, nachher	31

Sicherheit

Helmnorm, DIN-Kleidung, zwei Meinungen	30
--	----

Wettbewerb

Fotowettbewerb Elefantentreffen	26
---	----

Tips

Reifenbroschüre von Honda	17
-------------------------------------	----

Recht

Kennzeichen	13
Gespanne in der STVO	25

Termine

Kleinanzeigen	16
-------------------------	----

Leserbriefe

Leserbriefe	21
-----------------------	----

Buchtips

Motorradfahren von D. Jokutsch und P. Ruge	27
Trial-Akrobatik auf zwei Rädern von F. Krahnstöver u. H. Niemann	27
Kawasaki von R. Nitschke und M. Barke	27
Motorradfahrwerke heute von T. Foale und V. Willoughby	27
Faszination Motorrad-Grand-Prix von J. Damm	28
Handbuch praktische Motorradtechnik von H. Riedl	28
Das Schrauberhandbuch von B. Nepomuck und U. Janneck	28
Erfahrung kommt von Fahren von E. Leverkus	29

Länderecke

Gründung einer Honda CX 500-Interessengemeinschaft	17
Motorradhochzeit in Mankling	24
4. Gavia-Treffen 1988	32

AKTUELL

99 99

Protest gegen Paßsperrung

Seit dem 7. August ist der „Nienstedter Paß“ bei Barsinghausen im Deisten an Sonn- und Feiertagen für Motorräder gesperrt.

Heraufbeschworen hat dies der Protest „einiger“ Anwohner die dem „ständigen Motorlärm“ ausgesetzt sind. Aufgegriffen und verstärkt wurde die Beschwerde durch die Geltungssucht einiger regionaler Politiker. Es begann vor zwei Jahren mit einem Tempolimit von 30 km/h und endete dieses Jahr mit einer Sperrung. Doch etliche Motorradfahrer organisierten einen Initiativkreis und regen Widerstand. Durch die Sperrung haben sie keine Möglichkeit mehr, sonntags zu ihrem Treff auf den Paß zu fahren und veranstalten daher jeden Sonntag eine angemeldete Protestfahrt, die natürlich den Paß hinaufführt.

Dies ist möglich, da das Versammlungsrecht die Straßenverkehrsordnung außer Kraft setzt. Auch wird ständig das Gespräch mit den Anwohnern gesucht. Dabei kommt man zu der Erkenntnis, daß die Anwohner auf keinen Fall die Sperrung gefordert oder unterstützt haben.

Derweilen haben sogar die Politiker ihre Unterstützung zugesagt und arbeiten an der Aufhebung der Sperrung mit. Plötzliche Wende, oder die Bekennung zu den Schandtaten? Die Polizei ist auch der Meinung, daß hier über die Strenge geschlagen wurde und unterstützt die Motorradfahrer. Auf jeden Fall wird dieser energische und einfallsreiche Protest hoffentlich bald den nötigen Erfolg bringen und zur Aufhebung der Sperrung führen.

Renaud Rahier

BALLHUPE-Agentur-Dienst

Ein neuer Service des BVDM

Der BALLHUPE-Agentur-Dienst beliefert die Redaktionen der Vereinszeitungen der BVDM-Vereine kostenlos mit aktuellen Informationen.

Beispiele: Interessante Pressemitteilungen oder die Ergebnisse von Veranstaltungen oder Pressekonferenzen, die der BALLHUPE-Redaktion bekannt werden, den Vereinszeitungen aber in der Regel verschlossen bleiben, reicht der BALLHUPE-Agentur-Dienst weiter.

Die Vorteile sind eigentlich klar:

- ◆ Die Vereine können interessantere Zeitungen zusammenstellen.
- ◆ Der Kontakt zwischen den Vereinen und der BALLHUPE und damit dem Bundesvorstand wird intensiver.
- ◆ Eine zusätzliche Informationsquelle für BVDM-Mitglieder wird eröffnet.
- ◆ Diejenigen, die ihre Informationen loswerden wollen, erreichen das Fachpublikum unmittelbarer.
- ◆ Und es ist eben ein weiterer Vorteil der Mitgliedschaft im BVDM.

Für gewerbliche Zeitungen gibt es diesen kostenlosen Dienst nicht.

In Einzelfällen kann auch versucht werden, bestimmte Informationen für die Redaktionen der Vereinszeitungen zu beschaffen.

Die Vereine wurden bereits angeschrieben, damit sie sich äußern konnten, ob sie an diesem Dienst teilhaben wollen.

Kontaktadresse: Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstraße 17 b, 4400 Münster-Hiltrup.

BVDM-Ansagedienst

Noch ein neuer BVDM-Service

Eine gute Idee unseres Mitgliedes Jörg Obergefell, geäußert auf der IFMA, wurde gleich in die Tat umgesetzt.

Nach Abschluß aller postalischen Genehmigungen, (ab dem 1. Dezember) wird der neue BVDM-Ansagedienst eingerichtet.

Unter der Rufnummer 02501-24877 erfahrt Ihr neueste Nachrichten und Termine rund um den BVDM und in speziellen Motorradfahrerfragen.

Die Ansage wird regelmäßig aktualisiert. Die Veranstalter von Treffen, Oris und so weiter bitte ich schon jetzt, sich diese Möglichkeit an gut sichtbarer Stelle zu notieren. Überlegt Euch mal folgende Situation:

Ihr müßt Eure Veranstaltung auf einen anderen Termin verlegen oder gar absagen. Wenn Ihr nicht gerade mit persönlicher Einladung arbeitet, könnt Ihr in Eure Ausschreibung den Hinweis auf den Ansagedienst aufnehmen. Dann kann sich jeder Interessent kurz vorher noch einmal vergewissern, daß Eure Veranstaltung auch stattfindet. Natürlich dürft Ihr die Information des Ansagedienstes nicht vergessen.

Die Inanspruchnahme ist mit folgenden Kosten verbunden:

- Für den Anrufer in Höhe der vertelefonierten Einheiten;
- Für den Anbieter von Informationen (Veranstalter) entstehen keine Kosten, vorausgesetzt er ist BVDM-Mitglied. Was nicht aufgenommen wird, sind Verkaufsanzeigen jedweder Art.

Die Anschrift ist die gleiche wie die der BALLHUPE-Redaktion.

Jörg Riepenhusen

BVDM in Ketten?

Wir wissen noch nicht, ob uns jemand ideellen Schaden zufügen möchte oder ob er sich durch die Verwendung unseres guten Namens bereichern möchte. Auf jeden Fall werden wir energisch reagieren:

Soeben erhielten wir Kenntnis davon, daß Kettenbriefe auf BVDM-Briefblättern in Umlauf sind. Noch kennen wir die Absender nicht, aber wir werden ihn ermitteln und alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um solchen Mißbrauch zu verhindern und zu ahnden.

Zweckdienliche Hinweise erbitten wir an unseren Geschäftsführer.

Horst Orlowski
1. Vorsitzender

Schutzbriefversicherung

Pannenhilfe künftig auch ohne Bargeld

Viele Motorrad- und Autofahrer brauchen in Zukunft kein Bargeld mehr auszulegen, wenn ihr Fahrzeug wegen einer Panne oder nach einem Unfall Hilfe benötigt oder abgeschleppt werden muß. Wer den Schutzbrief einer Versicherung vorlegt, kann damit rechnen, daß ein Pannenhilfsdienst, der dem Verband der Bergungs- und Abschleppunternehmen e.V. (VBA) angehört, seine Leistungen unmittelbar mit dem Versicherer abrechnet. Der HUK-Verband hat ein entsprechendes Abkommen mit dem VBA getroffen, dem die meisten Schutzbrieftversicherer beigetreten sind.

Für den Motorrad- und Autofahrer bedeutet die Pannenhilfe ohne Bargeld eine erhebliche Verbesserung: Bisher mußte er den Rechnungsbetrag vorstrecken und die Rechnung seiner Versicherung vorlegen, die ihm dann seine Kosten erstattete; künftig braucht er sich darum nicht mehr zu kümmern.

HUK-Verband, Bonn

Anmerkung der Redaktion:

Über die Möglichkeiten für unsere Mitglieder informiert sich unser Versicherungsreferent zur Zeit.

Schreibmaschinen

sucht der BVDM

Immer wieder sucht der BVDM engagierte und bereitwillige Mitglieder, die bei der Vorstandsarbeit helfen, eigene Aufgaben übernehmen oder sich um spezielle Fachgebiete kümmern. Nicht jeder, der gerne mitarbeiten will, verfügt gleich über ein komplett eingerichtetes Büro. Grundvoraussetzung für ein effektives Arbeiten und eine gewisse Wirkung nach außen ist in jedem Fall eine gut funktionierende Schreibmaschine.

Im Zeitalter der Textverarbeitung stehen sicher in manchen Firmen oder Verwaltungen Schreibmaschinen herum, die zwar noch gut sind, aber eben mit der aktuellen Technik nicht mehr Schritt halten können.

Wer von solchen Schätzchen weiß, möglichst noch elektrische Typen, die zu einem günstigen Preis zu kaufen sind, der teile dies doch bitte der Geschäftsstelle, Tel. 0241-54515 mit.

Jörg Riepenhusen

**SCHON
GEHÖRT**



Was es sonst noch an Neuem gab, habt Ihr entweder schon in den anderen Zeitschriften gelesen, oder werdet es noch ausgiebig vorgesetzt bekommen. Darum werde ich mich mehr den Themen zuwenden, die den BVDM stärker berühren.

IFMA

Über-, Rück- und Ausblick

Die meisten Motorradzeitschriften bringen vor einer IFMA seitenweise Vorschauen auf die neuen Modelle und die großen und kleinen Sensationen.

Nicht so die BALLHUPE. Ihr habt hier die einmalige Gelegenheit, eine seitenlange Nachlese zu erleben. Nun gibt es aber nichts langweiligeres als ein Runterraspeln der Daten und Fakten. Deshalb sind alle wichtigen Ereignisse der IFMA mit den jeweiligen Hintergrundinformationen verbunden. Dadurch seht Ihr einmal, wie wichtig solch eine Messe nicht nur für Hersteller und Importeure ist, sondern wie sie sich als Dreh- und Angelpunkt der gesamten Branche darstellt.

Neuheiten

Schon mein erster Rundgang am Dienstag zeigte eigentlich recht deutlich, daß die Motorradhersteller zunehmend vorsichtiger taktieren. Neue Modelle gab es nur sehr wenige. Verglichen mit der Modellschwemme vergangener Jahre kann das eine wohlthuende Erfahrung sein.

Die aufsehererregendste Neuvorstellung war zweifellos die BMW K 1. Ihr gehörte das Hauptinteresse der Fachjournallie. Aus den Gesprächen war eine eindeutig zwiespältige Stimmung herauszuhören. Ich persönlich bedauerte sehr stark, daß die BMW allein von der Optik her ein Schlag ins Gesicht all derer ist, die sich um eine „Abrüstung“ bemühen. Der Trend zu übersportlichen Maschinen, und deren Fast-Glorifizierung, beschwört die Gefahr des zunehmenden öffentlichen Druckes auf den Gesetzgeber herauf. Die Folge kann ein restriktiver Eingriff im Hinblick auf das Leistungspotential sein. Wohlbemerkt hat die BMW aber sowohl im In- als auch im Ausland „nur“ 100 PS.

Lei(d)tplankenspendenaktion

Nach nunmehr 15 Jahren intensiver BVDM-Bemühungen zeigen sich Erfolge im Bemühen um mehr Sicherheit für Motorradfahrer an Sicherheitseinrichtungen für Autofahrer. An der Durchsetzung von Verbesserungen der heute erhältlichen Lei(d)tplankenprotektoren hat der BVDM maßgeblichen Anteil.

Damit Signale gesetzt werden und den Straßenbauämtern die Existenz der Protektoren vor Augen geführt wird, haben wir die Idee einer Spendenaktion gehabt. Auslöser war das enorm günstige Angebot der Firma Storopack, Protektoren zum Stückpreis von 10,- DM frei Baustelle zu liefern. Renauds Aufruf an die Biker Union und Kuhle Wampe blieb nicht ungehört. Alle drei Verbände riefen daraufhin im Sommer alle Motorradfahrer auf, einen kleinen Betrag zur eigenen Sicherheit springen zu lassen.

Der Erfolg war überwältigend. Trotz kürzester Vorlaufzeiten kamen 50 000,- DM in die Kasse. Auch Motorradzeitungen und Händler ließen sich nicht lumpen. Am 1. Juli konnte der Firma Storopack ein Auftrag über 5 000 Protektoren übergeben werden.

Die Protektoren wurden nach einem Schlüssel, der sich aus der Häufung der Spenden pro Region ergab, an Motorradclubs verschickt. Sie nahmen die Montage nach Absprache mit den örtlichen Straßenbaubehörden vor.

Welchen Anklang diese Aktion in höchsten Kreisen fand, bekommt Ihr sofort zu lesen. Der Bundesverkehrsminister, Dr. Jürgen Warnke, eröffnete am Dienstag, 20. September 1988, die IFMA.

Während seiner Ansprache waren folgende Worte zu hören:



Dr. Jürgen Warnke, Bundesverkehrsminister

Foto: Jörg Riepenhusen

„... Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Motorradfahrer kann auch bei der Gestaltung unserer Straßen einiges getan werden. Dies gilt insbesondere für die in den 60er Jahren entwickelten Schutzplankensysteme, ein in Motorradfahrerkreisen seit eineinhalb Jahrzehnten diskutiertes Thema. Nunmehr sind folgende Maßnahmen beschlossen, um den oftmals schweren Unfallfolgen von Motorradfahrern im Zusammenhang mit Schutzplanken zu begegnen:

- Seit vergangenem Jahr werden abgerundete sogenannte Sigma-Pfosten für die Befestigung der Schutzplanken verwendet.
- Auf besonders kritischen Straßenabschnitten wird unter die einfachen Distanz-Schutzplanken ein weiterer Schutzplankenholm gehängt, und
- Unfallhäufungspunkte und potentielle Unfallstellen, wie enge Kurven, werden mit Anprallschutzdämpfern versehen.

Bis heute wurden 30 000 dieser Anpralldämpfer im Bundesgebiet eingebaut. Manchmal ist es schwer, ausgesprochene Unfallschwerpunkte für Motorradfahrer rechtzeitig auszumachen, bevor die Praxis das bewiesen hat. **Ich habe die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer angewiesen, kritische Streckenbereiche aus der Sicht der Motorradfahrer in Abstimmung mit den örtlichen Motorradclubs festzulegen.** Wir sind hier auf die

Unterstützung durch die Motorradfahrer angewiesen, und ich begrüße es, daß die Bereitschaft der Motorradfahrer und ihrer Verbände zur Zusammenarbeit mit den Straßenbaubehörden groß ist. **Ich möchte auch und gerade in diesem Kreis denjenigen Motorradfahrern zu ihrem Engagement gratulieren, die in einer Spendenaktion von drei Verbänden insgesamt 50 000,- DM für Anpralldämpfer aufgebracht haben.** Ich sehe in diesem nachdrücklichen Hinweis auf das Anliegen der Motorradfahrer, Gefährdungspunkte zu entschärfen, ein gutes Beispiel für das Zusammenwirken von staatlicher Sicherheitspolitik und Eigeninitiative zur eigenen Sicherheit“.

Soweit Dr. Warnke, der BVDM ist zu Recht stolz darauf, daß seine Aktionen und Initiativen in höchsten Kreisen Lob und Anerkennung finden. **Das** ist aktive Interessenvertretung für Motorradfahrer!!!



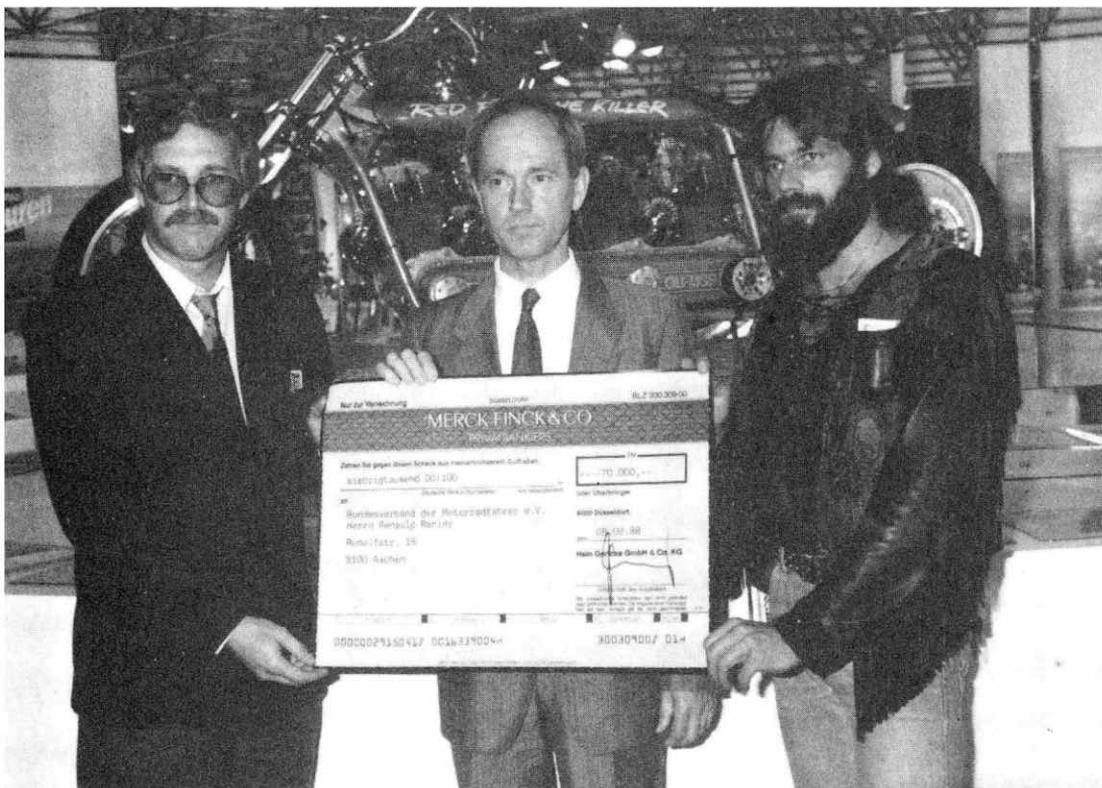
Damit war aber noch lange nicht Schluß. Man mag zur Firma Hein Gericke stehen, wie man will. In Sachen Lei(d)tplanken hat sie sich nicht kleinlich gezeigt.

10 000 Isomatten für Camper wurden von der Firma Hein Gericke GmbH & Co. KG gestiftet. Zusammen mit der Biker Union verkaufte der BVDM die Matten während des Werner-Rennens in Hartenholm. Die Kuhlen Wampen konnten sich bei dieser Aktion nicht zur Mit-hilfe entschließen.

Der Verkaufserlös abzüglich Mehrwertsteuer sollte zum Zwecke des Kaufes von Protektoren eingesetzt werden. Welcher Betrag dabei herauskam, ist auf dem Foto zu sehen.

Horst Orlowski, BVDM, und Tedy Bach, Biker Union, erhalten aus der Hand von Rolf Schäfer, Firma Hein Gericke, einen 70000-Mark-Scheck als Spende zum Kauf von Lei(d)tplankenprotektoren.

Foto: Jörg Riepenhusen



Für alle noch einmal: Es sind 70000,— DM!

Mit den ansonsten noch eingegangenen Spenden kommen wir auf satte 131000 DM.

Laßt mich an dieser Stelle meinen Dank an alle Spender und Helfer für eine derart tolle Sache aussprechen.

Außer Lei(d)tplanken gab es aber noch andere Themen auf der IFMA. Eines der wichtigsten war das

ELEFANTENTREFFEN.

Ja, es wird weiter das Elefantentreffen des BVDM geben. Nachfolgend findet Ihr den offiziellen Text der Presseinformation, der auf der IFMA verteilt wurde.

Elefantentreffen 1989 des BVDM.

Das traditionelle Elefantentreffen kommt nach Deutschland!

Seit 1961 veranstaltet der BVDM das Elefantentreffen. In den letzten zehn Jahren fand das Treffen am Salzburgering in Österreich statt. Wegen der Sperrung der Rennstrecke bestand nur noch die Möglichkeit, den vorgelagerten Parkplatz als Austragungsort zu nutzen. Da das Gelände nicht sehr interessant ist, und landschaftlich keine außergewöhnlichen Reize liefert, hat der BVDM die Entscheidung getroffen, das Elefantentreffen umziehen zu lassen.

Ein geeignetes Gelände hat der BVDM im Bayerischen Wald gefunden. Landschaftlich reizvoll gelegen, abseits großer Städte kann

dort ein Elefantentreffen organisiert werden, daß nicht vom Flair einer Rennstrecke lebt, sondern wieder zu **dem** Wintermotorradtreffen schlechthin wird.

Nepp ist nicht angesagt, Gemütlichkeit und Lagerfeuerromantik werden das Elefantentreffen 1989 bestimmen. Ein interessantes Rahmenprogramm wird für die nötige Kurzweil zwischen den Benzingesprächen sorgen.

Die bisherigen Verhandlungen vor Ort lassen den BVDM zuversichtlich dem Elefantentreffen entgegensehen. Als vorläufiger Termin wurde das letzte Januarwochenende 1989, 27. bis 29. Januar, festgesetzt.

Weitere Informationen und eine genaue Ortsbeschreibung wird der BVDM zu gegebener Zeit herausgeben.

Köln, IFMA, 22. September 1988

Den genauen Ort haben wir, wie schon auf der Jahreshauptversammlung erklärt, deshalb noch nicht genannt, da wir erst alles hundertprozentig in „trockenen Tüchern“ haben wollen. Für die Interessierten sei hier gesagt, daß der Ort über den BVDM-Ansagedienst (siehe Seite 2 dieser BALLHUPE) zu erfahren ist.

Zur Entwirrung einiger Gerüchte der letzten Zeit habe ich Euch eine zweite Presseinformation zu diesem Thema von der IFMA mitgebracht. Nach einem klärenden Gespräch zwischen Henning Wiekhorst, Ingo Neumann, Bernd Karrasch und mir, nach Vermittlung von Pedro Freundlieb, entstand die gemeinsame Erklärung.

„Gemeinsame Information vom Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) und der Internationale Gemeinschaft: Rettet das Elefantentreffen und die Solidarität unter Motorradfahrern (IGRES).“

Im Jahr 1988 ließ der BVDM das Elefantentreffen am Salzburgring aus verschiedenen Erwägungen ausfallen. In diese Bresche sprang die IGRES mit dem IGRES-Wintertreffen.

In der Folgezeit kam es auch und gerade durch einige Presseberichte zum Eindruck, daß zwischen der IGRES und dem BVDM Spannungen bestünden.

Sowohl der BVDM als auch die IGRES erklären ausdrücklich, daß tatsächlich eine fried-

liche Koexistenz besteht. Der BVDM veranstaltet ab 1989 das Elefantentreffen wieder in Deutschland, wo es seinen Ursprung hatte. Die IGRES wird im nächsten Jahr ihr Treffen erneut am Salzburgring durchführen.

Beide Veranstaltungen unterscheiden sich insofern, als die IGRES ein Wintertreffen im Stile der ganz frühen Elefantentreffen, mit wenig Programm, und der BVDM das eigentliche Elefantentreffen, mit einem interessanten Rahmenprogramm, aber ohne Verkaufsschau, organisieren.

Auch zeitlich kommen sich beide Veranstaltungen nicht in die Quere. Das Elefantentreffen findet voraussichtlich am letzten Januarwochenende, 27. bis 29. Januar 1989, statt. Das IGRES-Wintertreffen kann vom 24. bis 26. Februar 1989 besucht werden.

Abgesehen von diesen beiden Wintertreffen liegen die übrigen Aktionsbereiche beider Vereine auf weitgehend verschiedenen Sektoren. Der BVDM vertritt überwiegend die Interessen der Motorradfahrer Deutschlands. Die IGRES hat sich zum Ziel gesetzt, die Solidarität der Motorradfahrer auf internationaler Ebene zu fördern.

Für die IGRES
i. V.

Henning Wiekhorst
IGRES-Vorsitzender

Für den BVDM
i. V.

Horst Orlowski
1. Vorsitzender



Nach soviel geballter Information präsentiere ich Euch nun das Ergebnis der unermüdlichen Helfer, die den BVDM-Stand auf der IFMA planten und realisierten.

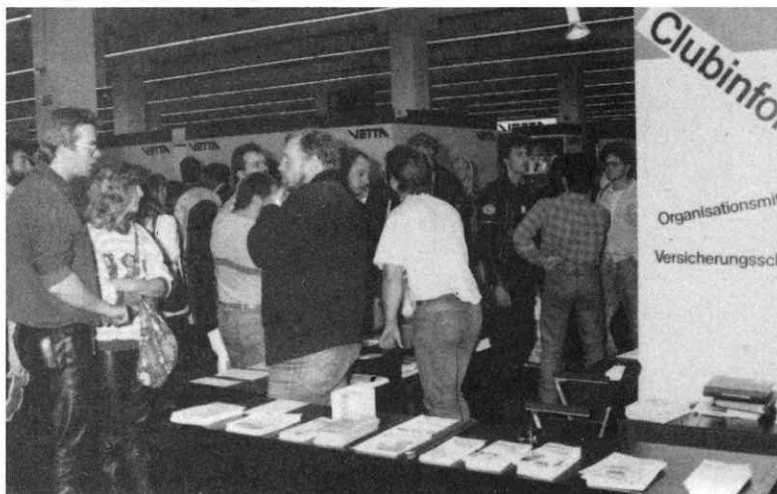


Auf rund 500 m² gab es Gelegenheit zum Probefahren in verschiedenen Seitenwagen.

Foto: Jörg Riepenhusen

Interessierte erhielten wichtige Informationen zum BVDM.

Foto: Jörg Riepenhusen

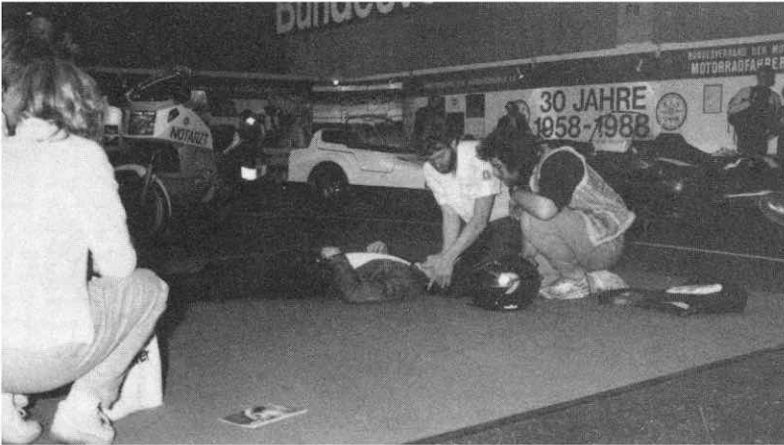


das Streulicht verkratzter Visiere wurde gemessen.

Foto: Jörg Riepenhusen

Aktuelles über Sicherheitskombis, Lei(d)t-planken, Helme und und war in der Sicherheits-ecke zu erfahren.

Foto: Jörg Riepenhusen



Helfer der Johanniter-Unfallhilfe zeigten das richtige Helmabnehmen.

Foto: Jörg Riepenhusen

Foto: Jörg Riepenhusen



Robert Poensgen schöpfte aus dem reichen Wissen des MOTORRAD-Archives und gab Informationen weiter an wissensdurstige Motorradfahrer.

Foto: Jörg Riepenhusen



sogar dem Konstrukteur dieses Motorrads der Marke Rabeneick gefiel es bei uns (warum wohl?),

Foto: Jörg Riepenhusen

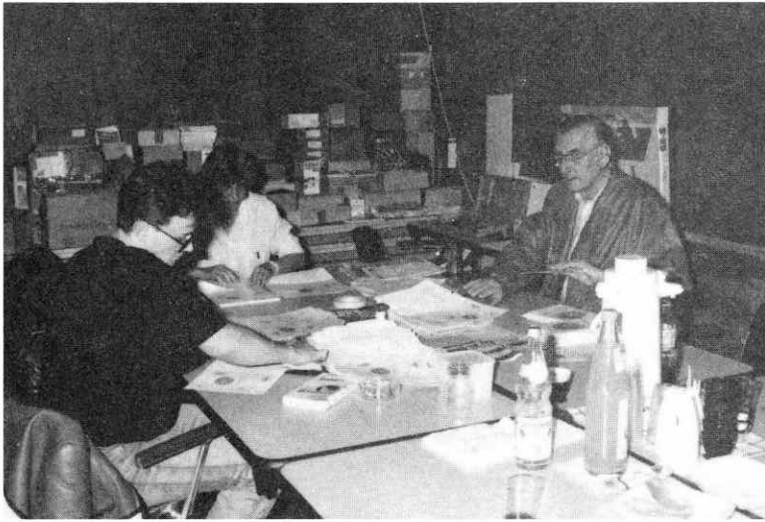
ja, und dann war da noch der Motorradfahrertreffpunkt. In gemütlich gestalteter Umgebung, geschaffen worden war eine Straßencafé-Atmosphäre, fanden gestreßte Messebesucher ein ruhiges Fleckchen zur Entspannung. Dabei konnten sie in Ruhe die ausliegenden BVDM-Informationen studieren.



Hier seht Ihr auch den 24 Meter langen BVDM-Schriftzug.

Foto: Ralf Kühl





Der Ruheraum der Helfer wurde oftmals zu dem genauen Gegenteil, nämlich dann, wenn es wieder hieß: „Wir brauchen wieder Einsteckumschläge!“

Sechs eifrige Hände knicken und klammern. Man könnte fast von einer BVDM-Version des sogenannten Behördendreikampfes sprechen.

Foto: Jörg Riepenhusen

Stufenführerschein und Direkteinstieg

waren zwei weitere wichtige Bereiche, in denen sich Bemerkenswertes getan hat. Zu diesem Thema wird der BVDM sich auch weiterhin zu Wort melden, und seine bisherige

Meinung vertreten. Ziel ist es, den Direkteinstieg wieder einzuführen.

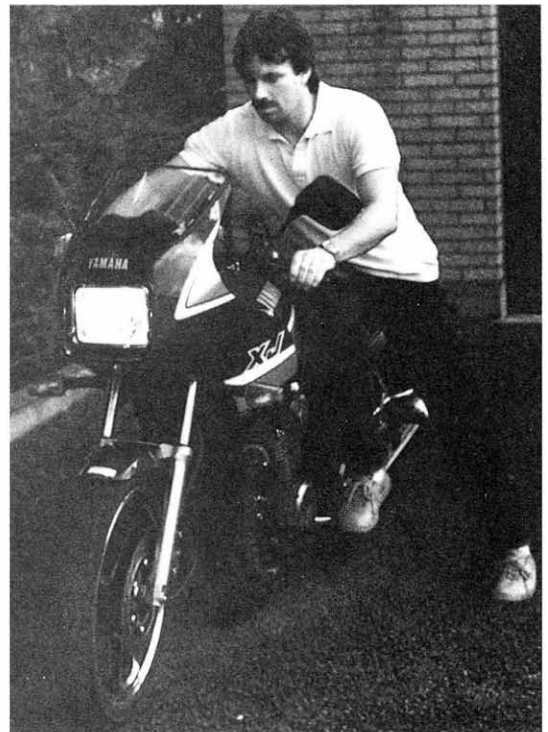
Für den BVDM wird Ralf Schweitzer unsere Ansichten vertreten. Lest dazu das Interview von Andrea Altepost mit Ralf Schweitzer.

Zur Person

Einige von Euch kennen ihn schon von der IFMA: Ralf Schweitzer, Motorradreferent im Fahrlehrerverband Nordrhein, 32 Jahre seit dem 1. November (herzlichen Glückwunsch, Ralf!!!). Ralf, gelernter Elektriker, ist seit 1982 Fahrlehrer für die Klassen 1 und 3, seit 1984 selbständig. Außerdem moderiert er Nachschulungen zum „Führerschein auf Probe“.

Im September 1988 wurde Ralf vom Bundesvorstand zum besonderen Vertreter für das Thema „Stufenführerschein“ ernannt. Grund genug, ihn einmal eingehender vorzustellen.

Seinen Beruf sieht er als Chance, „das zu verwirklichen, was ich als notwendig erkenne. Mein Schwerpunkt ist dabei die Klasse 1. Ich suche nach Veränderungen, will die Fahranfänger in ihrer Einstellung beeinflussen. Das fängt bei der Sicherheitsbekleidung an und geht weiter mit der Frage: Welches Motorrad will ich fahren? Kein anderer Führerschein vereinigt so viele unterschiedliche Fahrzeugtypen wie gerade der Einser, von der Sportmaschine über die Enduro bis zum Gespann. Ich



will den Leuten klarmachen, daß man vom Tourenfahren sehr viel mehr hat als vom Heizen; daß man mit dem Motorrad andere Möglichkeiten hat, als sich auszutoben. Deshalb fahren meine Schüler vor der Prüfung Touren in der Größenordnung von 500 Kilometern". Den BVDM kennt er seit fünf Jahren. Seit zwei Jahren ist er Mitglied, „erst“, betont er. „So von weitem gesehen, war der BVDM für mich ein Verein älterer Herren. Auf der IFMA 1986 ergab sich dann ein eingehendes Gespräch mit BVDM-Leuten. Ich erfuhr, daß hier eine Reihe kompetenter Leute gemeinsam und konstruktiv an bestehenden Problemen arbeiten, begriff den BVDM als Interessenvertretung, die auch beim Gesetzgeber anerkannt wird. Deshalb sah ich für mich zum Beispiel die Gelegenheit, durch den BVDM auf die Gestaltung des Stufenführerscheins einzuwirken. Ich bin sofort eingetreten. Wenn einem auch von den Aktivitäten des BVDM meist zuerst die Leitplankenproblematik einfällt, so kann der BVDM sich doch auch einige andere Dinge auf seine Fahne schreiben; zum Beispiel die endlich erlaubte freie Wahl des Fahrsteifens innerorts für Motorräder".

In seiner Heimatstadt Heinsberg versucht Ralf seither, Aufklärungsarbeit zu leisten:

„Der BVDM ist noch lange nicht bekannt genug. Die meisten haben zwar mal etwas vom Elefantentreffen gehört oder waren auch schon mal da, aber wer der BVDM ist und was er macht, wissen wenige. Viele kennen auch den Tag des Motorradfahrers, haben aber keine Ahnung, daß der BVDM ihn ins Leben gerufen hat. Dabei finde ich es wichtig, den Fahranfängern, die ja durchs Motorradfahren in eine Szene hineingeraten, Informationen über diese Szene zum Beispiel mit Hilfe eines Motorradfahrer-Dachverbandes zu geben; ihnen eine Adresse an die Hand zu geben, an die sie sich wenden können. Ich versuche auch weitgehend, meine Kollegen im Kreis mit BVDM-Material zu versorgen, um einfach den Verband bekannter zu machen".

Worum handelt es sich nun bei seinem zweiten Betätigungsfeld, dem Fahrlehrerverband? Mein eigenes Wissen darüber war bisher von einer ähnlichen Qualität wie das vieler Motorradfahrer über den BVDM: man weiß so gerade, daß so etwas existiert ... Ralf erklärt es mir mit pädagogischer Geduld.

„Der Fahrlehrerverband ist ein freiwilliger Zusammenschluß eines Großteils der deutschen Fahrschulen. Er vertritt ihre Interessen gegenüber dem Gesetzgeber, fungiert als Koordinator im Bereich Weiterbildung und ist Ansprechpartner bei Neuerungen - Beispiel: die neuen Übungen des Stufenführerscheins".

Wie ist das Ganze strukturiert?

„Es gibt den Bundesverband und die Landesverbände der Fahrlehrerverbände. Sie alle haben ihren Vorstand und Referenten für die Sachgebiete. Mein Posten ist zum Beispiel der eines Referenten für Motorrad im Landesverband Nordrhein. Der Zuständigkeitsbereich der Landesverbände erstreckt sich vor allem auf Diskrepanzen mit den Landesregierungen und den Straßenverkehrsämtern. Sie wählen Bezirksobleute, die sich dann um konkrete Probleme kümmern, zum Beispiel darum, von der Stadt einen Übungsplatz für die Klasse 1-Übungen zu bekommen".

Wie ist Deine eigene Einstellung zum Fahrlehrerverband, weshalb engagierst Du Dich dort?

„Meine Einstellung ist die einer konstruktiven Auseinandersetzung. Ich kann die offiziellen Standpunkte auch nicht immer kritiklos hinnehmen, so vertrete ich zum Stufenführerschein die gleiche Ansicht wie der BVDM, was ja der Stellungnahme des Fahrlehrerverbandes zuwiderläuft: es muß wieder einen - zum Beispiel altersgebundenen - Direkteinstieg geben. Deshalb engagiere ich mich, weil es zu viele Schreibtischtäter im Bereich Motorradfahren gibt, die auf mehrspurige Fahrzeuge spezialisiert sind und deren Einstellung von „Ich habe ja meinen Führerschein, ich brauche die Übungen nicht zu können!" bis „Motorradfahren müßte verboten werden" reicht, die aber trotzdem bereitwillig das Geld nehmen, das die Motorradschüler ihnen einbringen".

Glaubst Du nicht, daß Deine Kollegen ihrerseits Dir den Vorwurf der Spezialisierung machen, weil Du Deinen Schwerpunkt auf den Zweiradbereich legst?

„Das kann durchaus sein. Es ist aber de facto nicht möglich, die mehrspurigen Fahrzeuge zu vernachlässigen, weil die Schulung Klasse 3 nun mal den Großteil des Fahrschulbetriebes ausmacht und man deshalb viel mehr damit zu tun hat als mit dem Motorrad. Ich finde,

es gibt gute Gründe, sich mit dem Motorrad verstärkt zu beschäftigen“.

Noch Fragen? Zum Thema Fahrschule und Stufenführerschein gibt Ralf gern Auskunft.

Adresse:

Ralf Schweitzer, Schwimmbadstraße 18,
5138 Heinsberg, Telefon 02452 - 89939.

Andrea Altepost

Ein weiteres Highlight der Messe war der
„Lifeauftritt im WDR 2“

In der Sendung „Freie Fahrt ins Wochenende“ mit Alfred Zerban und Roger Handt erhielt Hein Wieland die Gelegenheit, ein paar klärende Worte zum Thema Gespannfahren zu sagen. Dabei wurde natürlich auch die Arbeit des BVDM auf diesem Gebiet gewürdigt.



Foto: Jörg Riepenhusen



Foto: Jörg Riepenhusen

Zu den besonderen Themen auf unserem Stand gehörten auch die

Kennzeichen.

Willy Reuter erstellte mit der Redaktion PS zwei Plakate, die nach dem Sinn kuchenblechgroßer Kennzeichen fragten.

In diesem Zusammenhang paßt ein Gespräch, das ich mit dem Leiter der Straßenverkehrszulassungsabteilung in Münster, Herrn Lenz, führte. Herr Lenz wußte zu berichten, daß beispielsweise die Stadt Münster mittlerweile dem Wunsch der Motorradfahrer entspreche und Kennzeichen mit der Kombination aus einem Buchstaben und drei Zahlen ausgibt. Diese lassen sich auch in der geforderten Schriftbreite auf ein schmaleres Schild prägen. Die fette Engschrift wird wegen der schlechten Lesbarkeit und den damit verbundenen Lesefehlern bei Kontrollen durch die Polizei abgelehnt.

Diese Verfahrenspraxis folgt auch einer Empfehlung des Innenministers von Nordrhein-Westfalen, die besagt, man solle in den Straßenverkehrsämtern dem Wunsch der Motorradfahrer nach kurzen Kombinationen nachkommen. Etliche kreisfreie Städte hätten derzeit noch das Problem der „Erblast“ aus der Zeit vor der Eingemeindung, als die in der Umgebung zugelassenen Fahrzeuge der besseren Unterscheidung wegen noch die heute sehr gewünschten kurzen Nummern führten.

Dieser Bestand muß erst aufgearbeitet werden, bevor er freigegeben werden kann. Na, warten wir es ab.



So könnte es aussehen.

Foto: Jörg Riepenhusen

Jetzt habt Ihr einen etwas ausführlicheren Überblick erhalten, was uns so auf der IFMA beschäftigte. Einige andere Themen werden noch in dieser BALLHUPE angesprochen, so daß ich sie hier nicht zusätzlich wiedergeben möchte.

Zum Abschluß noch ein paar Zahlen, bereitgestellt von der Köln-Messe:

Auf einer Gesamtausstellungsfläche von 132 000 m² waren 1234 Aussteller aus 36 Ländern, sowie 238 zusätzliche Firmen zu finden. Deren Exponate wurden von 170 000 Besuchern, Ausstellern, Presseleuten und so weiter angesehen. Dabei war ein Anstieg der Fachbesucherzahlen zu registrieren. Von vielen deutschen Ausstellern war zu hören, daß die IFMA ihnen wertvolle Kontakte gebracht hat. Dies sowohl auf dem Zubehör, als auch auf dem Fahrzeugsektor.

Die nächste IFMA findet zwischen dem 19. und 23. September 1990 statt. Mittwoch und Donnerstag, 19. und 20. September, sind nur für Fachbesucher geöffnet.

Damit ist der auf Seite 4 begonnene, seitenlange IFMA-Bericht fertig. Seht Ihr, es ist „ganz schön was los gewesen“.

Jörg Riepenhusen

Satzungsänderung

Auf der Jahreshauptversammlung in Windhausen ist folgende Satzungsänderung beschlossen worden:

Im § 2 Nr. 2 Buchstabe a ist der Ausdruck „Motorradtouristik“ durch den Ausdruck „Motorradfreizeit“ zu ersetzen.

Jörg Riepenhusen



Einzelunfallversicherung

Ich bitte alle Mitglieder, die eine Einzelunfallversicherung über den „alten“ BVDM-Versicherungs-Service abgeschlossen haben, mir ihre Anschrift mitzuteilen.

Harald Platz
Versicherungs-Service



Lei(d)tplankenaktion

Für unser Archiv benötigen wir dringend Angaben über den Verlauf der Lei(d)tplankenaktionen dieses Sommers. Wer Zeitungsausschnitte über regionale Aktivitäten vorliegen hat, schicke sie bitte (auch als Kopie) an

Gebhard Kramig, Fr.-Fröbel-Straße 2
6450 Hanau 11, Postfach 110067



Eine Bitte der Mitgliederverwaltung!

Bitte schickt keine Einschreiben mehr. Normale Briefe genügen auch. Die häufigen Fahrten zu dem weit entfernten Postamt, bei dem die Einschreibebriefe gelagert werden, kosten schlicht und einfach zu viel wertvolle Arbeitszeit.

Margot Wittke



Adressenänderung

Der Referent für Film und Video, Christoph Jahnke, hat eine neue Anschrift:
Hülsmannstraße 17, 4650 Gelsenkirchen.

TERMINE/ TREFFEN



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

Motorradfreunde Klönschnack-Treff

in HH Sternschanze.

Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00 - 12.00 Uhr.

Motorradfahrerstammtisch

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

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

Freunde-Treffen

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

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

Stammtisch in München

Jeden 1. Freitag im Monat in „Burg Schwanneck“, Morassienstraße 16, (Nähe Isartorplatz/Europäisches Patentamt), Zeit 20 Uhr.

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

Tourentreff

Sonntags zwischen 10.00 und 11.00 Uhr im Haus Scheppen am Baldeneysee in **Essen-Werden**.

Info: Ulrich Trilling, Telefon 0234 - 330078

Stammtisch

Jeden Freitag ab 19.00 Uhr, außer an Feiertagen, findet ein Stammtisch zum lockeren Klönen im Julius-Leber-Haus, Meistersingerstraße 50 in 4300 **Essen** 13-Kray Leithe statt.

Info: Ulrich Trilling, Telefon 0234 - 330078

03. 12. 1988

2. Weihnachtsfeier ab 15.00 Uhr im Schützenhaus in Salzhausen, mit selbstgebackenem Kuchen und Abendbrot - ab 17.30 Uhr - Anmeldung bis zum 18. November 1988 bei Frank-M. Wolf, unter Angabe der Anzahl der Erwachsenen und die Anzahl der Kinder mit Name und Alter, damit der Weihnachtsmann einkaufen kann.

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

03. 12. 1988

7. Hamburger Motorrad-Weihnachtsmarkt bei Detlev Louis.

06. - 08. 01. 1989

Wintergespanntreffen der Gespannfreunde Kassel-Korbach im BVDM.

Info: Herbert Wilhelm, Gartenstraße 24 2501 Fuldabrück, Telefon 0561 - 45403

13. - 15. 01. 1989

Wintertreffen der Horex- und Gespannfreunde Mainkling.

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

20. - 22. 01. 1989

15. Int. Gespanntreffen von Mototourism Oostende, größtes belgisches Gespanntreffen, mit internationaler Beteiligung in Oostende.

Info: Jan Olsen, Stefanieplein 39 B-8400 Oostende, Telefon 003259 - 702078

27. - 29. 01. 1989

Elefantentreffen im Bayerischen Wald.

Info: BVDM-Geschäftsstelle oder BVDM-Ansagedienst, 02501 - 24877.

28. - 29. 01. 1989

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

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

17. – 19. 02. 1989

Yamaha-Schrauber-Seminar in der Jugendbildungsstätte Hattingen-Welper. Ein Wochenende Informationen zur Technik und Wartung von Yamaha-Motorrädern. Preis inklusive Unterbringung, acht Mahlzeiten und jeder Menge Information: 100,— DM.

Veranstalter sind der BVDM, Mitsui und der Hattingen Yamaha-Händler Brandt.

Info: Hubert Finkeldey, Sprockhöveler Str. 23
4320 Hattingen, Telefon 02324 - 32274

01. – 05. 03. 1989

Motorräder '89 in Dortmund, Westfalenhalle. Fünf Tage Show, Sport und Technik rund um's Motorrad.

04. 03. 1989

Saison-Start-Fete '89 bei Detlev Louis.

07. – 09. 04. 1989

Moto-Guzzi-Schrauber-Seminar in der Jugendbildungsstätte Hattingen-Welper, die technischen Ratschläge liefert ein Vertreter der Firma Motobecane, begrenzte Teilnehmerzahl.

Info und Anmeldung:

Hubert Finkeldey, Sprockhöveler Straße 23
4320 Hattingen, Telefon 02324 - 32274

15. – 16. 04. 1989

BVDM-Frühlingsfest beim MC Sauerland. Nach der Ablösung des Winterfestes hoffen wir auf mehr Besucher beim BVDM-Frühlingsfest.

Info: Bernd Keggenhoff, Telefon 02933 - 6526

29. 04. – 01. 05. 1989

1. Schwarzwald-Tourenfahrt des MC Sauerland.

Info: Martin Brede, Auf der Platte 17
5768 Sundern-Langscheid, Tel. 02935 - 1307

Wer macht mit ...

beim Motorrad Aktions Kreis?

Aktive Motorradfahrer im Raume Soest treffen sich jeden Dienstag um 21.00 Uhr im Cafe Brugge.

Info: Burkhard Gudd, Einsteinstraße 12
4760 Werl

KLEIN- ANZEIGEN



Suche: Gut erhaltene **Sitzbank für Moto Guzzi 850 T3**, SP etc.; **Instrumente** für 850 T3, linke **Griffschalter**. Wer tauscht Guzzi-18-Zoll-Speichenräder gegen meine 15 Zoll-EML-Felgen (Guzzi)?

Kontakt: Peter Kühne, Wiesenweg 8a
3308 Königslutter, Telefon 05353 - 8394

Suche: **BMW/5-Sitzbank** (Kurzschwinge).

Kontakt: Uwe Schwöpe, Telefon 04525 - 1753

Verkaufe: **Lederlatzhose**, Größe 38, 1/2 Jahr alt, 180,— DM.

Kontakt: Telefon 040 - 5245992

Verkaufe: **BMW-R-50-Gespann**, Motor und Elektrik R 60/5, Steib S 250, Richterkabine, TÜV neu, VB 7500,— DM.

Kontakt: Telefon 04108 - 1794

Verkaufe: **Honda CX 500 C EML-Mini-Gespann**, Umbau 1986, 48000 km, 1a-Zustand, Zusatztank, Krauserträger und -koffer, Scheibe, Konis, neue Reifen, Seitenwagengepäckträger, Schalensitz, VB 10000,— DM.

Kontakt:

Telefon 02163 - 2667 oder 0231 - 481180

Verkaufe: Für GL 1000 **Enduro-Gespann Umbausatz** mit Motor, Rahmen und TÜV, oder Tausch gegen Dnepr- oder Jawa-Gespann. **Motor von GL 1000**, 90%komplett, 1450,— DM.

Kontakt: Klaus Berger, Vinning 4

4750 Unna-Hemmerde, Telefon 02308 - 2365

Verkaufe: **Honda CM 185 T**, 10 PS eingetragenen, mit TÜV und Honda CM 185 T teilerlegt, aber komplett; zusammen oder einzeln, VB komplett 1100,— DM; **Moto Guzzi V 35**, Baujahr 10.84, 11000 km, schwarzmetallisch, Unfallschaden, VB 1500,— DM; diverse Teile von V 35 (Motorteile, Getriebe, Kleinteile, Räder), günstig, Preis VS.

Kontakt: Christa Kaesler, Hainkopfstraße 12
6239 Eppstein, Telefon 06198 - 32525

Suche: Rechten **Seitendeckel für Suzuki GN 250**.

Kontakt: Claudia Riepenhusen, Küstrinweg 2
4400 Münster, Telefon 0251 - 233220

Verkaufe: Moto Guzzi T 3, Bj. 81, 40 000 km, 4 600,— DM; **Moto Guzzi V 7**, Bj. 73, 3 800,— DM; T3-Kardan komplett, 15"-Gespannräder und Kleinteile.

Kontakt: Hubertus Escher, Unterstraße 70
4717 Nordkirchen, Telefon 02596 - 1335

Verkaufe: „Das Motorrad“, Jahrgang 53, 54, 56 und 60. Preis VS.

Kontakt: Edmund Peikert, Buchenhofen 105
5600 Wuppertal 11, Telefon 0202 - 740983

Suche: Alu-Vorderradfelge und 2 Standrohre für R 65.

Kontakt: Renaud Rahier, Telefon 0241 - 54515

Verkaufe: BMW R 80/7. Sehr guter Zustand, mit Extras, Baujahr 1979, 72 000 km, VB 4200,— DM.

Kontakt: Telefon 06569 - 314

Die Lübecker Nachrichten brachten am 24. August 1988 eine Kleinanzeige mit folgendem Text:

„Suche BMW-Fahrrad, straßensicher, **Reihose** Größe 38, Telefon . . .“

Uwe Schwope war sich offenbar nicht sicher, wie die Anzeige zu verstehen sei. Denn bei dem Text bleibt die Frage offen, ob die Hose zur IFMA erscheint oder eine Tubenhose für unterwegs ist. Leider muß auch die BALLHUPE gestehen: „Wir wissen nicht, was soll es bedeuten“.

ANZEIGE

Boote im klassischen Stil aus eigener Fertigung!

Die Horex- und Gespannfrende
Mainkling stellen
Seitenwagenboote selbst her.

Erhältlich sind:

LS 200 zum Preis von 720,— DM
S 350 zum Preis von 780,— DM

Die Preise gelten ab Mainkling.

Bestellungen und Auskünfte bei:

Fritz Leidig · Hauptstraße 31
7189 Mainkling · Tel. 07959 - 634

Aktualisierung

Neue Reifenliste für HONDA-Motorräder

Eine komplette aktualisierte Reifenbroschüre für HONDA-Motorräder wird dieser Tage an alle TÜV-Dienststellen und HONDA-Vertrags-händler verschickt.

Wie beim ersten Durchblättern ersichtlich, ist die Broschüre so aufgebaut, daß sie nicht nur Hinweise auf eventuelle Alternativbereifungen gibt, sondern gleichzeitig als Unbedenklichkeits-Bescheinigung dient. Die Angaben können unter Berücksichtigung erwähnter rechtlicher Punkte direkt zur Eintragung in die Fahrzeug-Papiere benutzt werden. Die so gestaltete Freigabe-Broschüre erspart dem Kunden die aufwendige Bestellung von Einzelbescheinigungen beim Hersteller und die Registratur der jeweiligen Änderung bei der einzelnen TÜV-Dienststelle.

Honda Deutschland GmbH

Honda CX 500

Aufruf zur Gründung einer Interessengemeinschaft

Honda CX 500: Anfangs umstritten - heute ein Klassiker. Und: Das meistverkaufte japanische Motorrad aller Zeiten.

Die Produktion der „Güllepumpe“ ist längst eingestellt, da bahnt sich endlich die Gründung einer Interessengemeinschaft an, in der sich Freundinnen und Freunde, Fahrerinnen und Fahrer des viertaktenden Zweizylinders zusammenschließen.

Noch gibt es keinen Namen, erst recht keine Satzung, nur die Begeisterung für die CX; alle Interessenten können und sollen ihre Ideen einbringen. Die Gründung sollte übrigens möglichst bald über die Bühne gehen, sonst muß man sich als CX-Fahrerin oder -Fahrer noch überlegen, ob man in einem Veteranenverein nicht besser aufgehoben ist.

Deshalb gleich melden bei:

Stephan Lumma, Im Ortfeld 10
4300 Essen 14

**SCHON
GEHÖRT**



Protokoll

**der Jahreshauptversammlung am 17.09. '88
in Ahlsfeld / Windhausen**

Die Anwesenden wurden von Karl-Heinz Preß (für den Ausrichter IGG) und Horst Orlowski begrüßt. Der Vorstand wurde vorgestellt und die Abwesenheit der 2. Geschäftsführerin Jutta Hölzel und des 2. Vorsitzenden Heinz Sauerland entschuldigt.

Tagesordnungspunkt a):

Rechenschaftsberichte

1. Horst Orlowski äußerte seine Zufriedenheit mit der Arbeit des aktuellen Vorstandes und gibt einen Überblick über die wichtigsten Ereignisse des Jahres, die später in den einzelnen Berichten detaillierter behandelt werden.
2. Renaud Rahier berichtete von der gesponsorten Neuauflage (10 000 Stück) der Broschüre „Helm ab zum Gebet“. Auf der Ausstellung „Motorräder 88“ in Dortmund gab es Probleme mit der Messeleitung; ein Teil des BVDM-Standes mußte kurzfristig während der Ausstellung umgestaltet werden. Die Materialien zum Tag des Motorradfahrers konnten in diesem Jahr um Plakate und Aufkleber erweitert werden. 1988 war zwar die Teilnahme sehr groß - ca. 130 Clubs -, von den BVDM-Clubs nahmen aber nur wenige teil. Langfristig soll das Konzept der Veranstaltung überarbeitet werden. Außerdem betreute Renaud einen Info-Stand auf der Ausstellung in Luxemburg und die Lei(d)tplanckenprotektoren-Spendenaktion. Insgesamt - d.h. inklusive der Mittel aus dem Iso-Matten-Verkauf in Hartenholm - sind ca. 131 000,- DM eingegangen. Renaud erwähnte noch seine Mitarbeit im Arbeitskreis „Elefantentreffen“ und die allgemeine Verwaltungsarbeit.
3. Jörg Riepenhusen hat sich um die Entwicklung neuer Info-Materialien gekümmert. Ein Sonderdruck der BALLHUPE als „Rundum-Information“ und Handzettel zu verschiedenen Themen sowie eine Einsteckmappe

für alle Materialien stehen nun zur Verfügung. Jörg hat einen Agentur-Service für Vereinszeitschriften ins Leben gerufen.

Das Ergebnis des Preisausschreibens „Motorrad(un)freundliche Stadt“ steht noch nicht fest.

Dann gab Jörg bekannt, daß er im Bayerischen Wald ein geeignetes Gelände für das Elefantentreffen 1989 gefunden hat. Der Salzburger steht nicht mehr zur Verfügung, da er eine neue Asphaltdecke erhalten hat.

4. Edgar Müller äußerte sich enttäuscht über die mangelnde Teilnehmerzahl (ca. 30 Personen) am Winterfest 1988 in Großenrade. Das von Edgar angebotene Motorradrennen am 16. Juli brachte keine einzige Nennung; allerdings war das vorgeschriebene Startgeld von 120,- DM sehr hoch.

Die Deutschlandfahrt 1988 brachte ein Defizit von 800,- DM, da kurzfristig aufgrund der hohen Teilnehmerzahl für die Siegerehrung ein Zelt an die Adenauer Stadthalle angebaut werden mußte. Im nächsten Jahr sollen alle Teilnehmer des Vorjahres automatisch eine Ausschreibung erhalten.

Am Buß- und Betttag wird eine Sport- und Fahrleiterversammlung stattfinden, um die Aktivitäten des nächsten Jahres zu planen.

5. Margot Wittke verlas die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung zum 31. Dezember 1987.

Tagesordnungspunkt b):

Bericht der Kassenprüfer

Beide Kassenprüfer waren aus beruflichen Gründen nicht anwesend und haben ihren Bericht schriftlich niedergelegt. Er wurde von Eike Hoffmann (Untertaunus-Motorradclub) verlesen. Die Bundeskasse wurde stichprobenartig geprüft und ihre Ordnungsmäßigkeit festgestellt. Das Elefantentreffen 1987 hat mit ca. 3 500,- DM negativ abgeschlossen; wäre eine Helferpauschale ausgezahlt worden, so wäre das Defizit noch entsprechend größer.

Die BVDM-Service-Kasse 1986 konnte inzwischen geprüft werden und ist in Ordnung.

Für 1987 gilt dies ebenfalls bis auf die Prüfung der Barkasse für den Zeitraum bis zum Wechsel der Geschäftsführung im Oktober 1987.

Diese Prüfung konnte aufgrund zu spät nachgereichter Belege noch nicht abgeschlossen werden.

Tagesordnungspunkt c):

Bericht der Referenten und Ausschußvorsitzenden

1. Henning Knudsen gab einen Überblick über seine Arbeit im DVR. Er weist Vorwürfe zurück, der BVDM leiste zu viel Arbeit im Bereich Verkehrssicherheit.
2. Klaus Arpert berichtete von seiner Tätigkeit im DVR und weist auf einen Erfolg hin, der die Entschärfung der Ladebühnen an LKW betrifft.
3. Renaud Rahier verlas einen Brief des Referenten für Film und Video, Christoph Jahnke. Christoph konnte aus persönlichen Gründen in der letzten Zeit den Filmservice nicht intensiv genug betreuen, ist aber jetzt wieder in der Lage, die Arbeit weiterzuführen. Er denkt an eine grundlegende Überarbeitung des Filmservice.

Tagesordnungspunkt d):

Ernennung des Versammlungsleiters

Horst Orlowski ernannte Eike Hoffmann zum Versammlungsleiter. Es folgte die Aussprache über die Berichte.

Tagesordnungspunkt e):

Entlastung des Bundesvorstandes

Der Versammlungsleiter beantragte die Gesamtentlastung des Vorstandes. Diesem Antrag wurde stattgegeben.

Der Vorstand wurde mit 59 Ja-Stimmen und einer Nein-Stimme entlastet.

Horst Orlowski dankte im Namen des Vorstandes und gab bekannt, daß er bei der Jahreshauptversammlung 1989 nicht mehr kandidieren wird.

Entlastung des BVDM-Service:

1. Geschäftsjahr 1986: Der Service wurde entlastet mit 51 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und einer Enthaltung.
2. Geschäftsjahr 1987 bis zum Wechsel der Geschäftsführung:
Entlastung mit 33 Ja-Stimmen, 25 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen.

3. Geschäftsjahr 1987 nach dem Wechsel der Geschäftsführung:
Entlastung mit 58 Ja-Stimmen, einer Nein-Stimme, einer Enthaltung.

Tagesordnungspunkt f):

Wahl der Kassenprüfer

Vorschläge	Wahl
H.-G. Meergans	57 Stimmen
Engelbert Tubes	34 Stimmen
Ralf Kühl	24 Stimmen

Tagesordnungspunkt g):

Anträge

1. Änderung § 2, Nr. 2 a):
Der Begriff „Motorradtouristik“ muß durch ein anderes Wort ersetzt werden, da es den Eindruck eines Gewerbes vermittelt und somit die Körperschaftssteuerbefreiung gefährdet. Es wurde beschlossen, den Begriff „Motorradtouristik“ durch den Begriff „Motorradfreizeit“ zu ersetzen (einstimmig).
2. Änderung § 22, Nr. 2:
Es wurde beantragt, Senioren eine Beitragsreduzierung einzuräumen. Dies ist eigentlich schon in der Satzung verankert („Härfälle“) und somit nicht notwendig. Der Antrag wurde mit einfacher Mehrheit abgelehnt.
3. Änderung § 22, Absatz 4:
Beitragsreduzierung von 50% auch für in eheähnlicher Gemeinschaft lebende Frauen.
Nach einer kontroversen Diskussion wurde der Antrag mit 36 Nein-Stimmen, 19 Ja-Stimmen, zwei Enthaltungen abgelehnt.

Tagesordnungspunkt h):

Verschiedenes

Das anstelle des Winterfestes ab 1989 stattfindende Frühlingsfest wurde an den MC Sauerland, vertreten durch Bernd Keggenhoff, vergeben. Termin ist der 22. April 1989.

Zum Elefantentreffen 1989 werden Helfer jetzt schon gebeten, sich zu melden.

Um 23.30 Uhr schloß Horst Orlowski die Versammlung.

Andrea Altepost
Protokollführerin



Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. **DVR**

Bundesverband der Motorradfahrer e.V. **BVDM**

LIEBE MOTORRADFREUNDE,

Hiermit lade ich euch ganz Herzlich
ein, wieder an einem Stammtischgespräch
teilzunehmen. Wir treffen uns.....
.....

Motorradstammtisch

So oder ähnlich heißt es seit Anfang des Jahres alle 2-3 Monate in einer gemeinsamen Einladung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM). Um zweiradbetonte Sicherheitsprobleme einem größeren Kreis von Interessenten zugänglich zu machen, hat die DVR-Pressestelle, veranlaßt durch den damaligen Mitarbeiter Rolf Trettin, eine Gesprächsrunde ins Leben gerufen, in der ausschließlich Journalisten, Vertreter aus Verbänden und der Politik, Wissenschaftler und Jugendarbeiter in ungezwungener Weise fachrelevante Probleme erörtern sollen. Diese Zusammensetzung des 'DVR-BVDM-Motorradstammtisches' soll sicherstellen, daß hier Teilnehmer an einem Tisch zusammenkommen, die die Möglichkeit haben, die angesprochenen Probleme in praktische Arbeit umzusetzen.

Der Motorradstammtisch versteht sich nicht als Unterausschuß schon bestehender Arbeitsausschüsse des DVR; es ist allerdings auch kein Stammtisch in 'herkömmlichen' Sinne, mit einem festen Treffpunkt und einem festen Termin. Wir arrangieren für jedes Treffen ein kleines Rahmenprogramm, das sich in den meisten Fällen an die Gesprächsthematik anlehnt: Das Zweiradtraining des DVR war an einem dafür geeigneten Ort genauso im Gespräch wie die Problematik der Lei(d)tplanken, die mit viel Anschauungsmaterial bei einem Hersteller von Lei(d)tplankenprotektoren erörtert wurde. Aus diesem Gespräch gingen übrigens die großangelegten Spendenaktionen dieses Sommers hervor, die, in Zusammenarbeit mit den anderen Motorradverbänden, über 120.000 DM für Protektoren einbrachten.

Die letzte Gesprächsrunde drehte sich um das Gespann; Anlaß war die Herausgabe der 4. überarbeiteten Ausgabe des 'Leitfadens für Freunde des Gespannfahrens'. Besonderheiten der Technik und Zulassung sowie vor allem die Schwierigkeiten der Fahrzeugbeherrschung waren naturgemäß die Schwerpunkte der Veranstaltung. Autor des Leitfadens, Edmund Peikert, sowie Vertreter der Gespannhersteller und der Fahrlehrerschaft standen dabei Rede und Antwort. Der WDR übertrug in einer LIVE-Sendung des Mittagmagazins Eindrücke von den fahrpraktischen Übungen.

Im kommenden Winter, wenn die Motorräder still stehen und Außenaktivitäten unerfreulich sind, werden wir im Berufsgenossenschaftlichen Institut für Arbeitssicherheit über Helme und Tragekomfort sprechen; ein Besuch in der Bundesanstalt für Straßenwesen im Arbeitsbereich Zweirad ist ebenfalls vorgesehen.

Wie es sich für einen guten Stammtisch gehört: Die Quelle der Themen wird uns nicht ausgehen.

Henning Knudsen.



Falk vom Hofe, WDR, und Ernst Winterholler, Fahrlehrer aus Euskirchen, nach der Übertragung im Fahrschulgespann.

Foto: Jörg Riepenhusen

LESER- BRIEFE



den Gedanken gewöhnen, nicht mehr die **einzige** Motorradfahrer-Interessenvertretung zu sein.

Mit freundlichen Bikergrüßen

Klaus-Werner Olderdissen

Hallo Henning Knudsen!

Die letzte Ballhupe habe ich wieder sehr aufmerksam gelesen. Besonders die Artikel über die Lei(d)tplanken. Hierzu möchte ich kurz Stellung nehmen.

In dem Artikel Lei(d)tplanken 1988 schreibst Du, Henning, nun von Deiner Feststellung, daß BVDM-fremde Clubs und Personen sich in dieser Angelegenheit sehr hervortun, als seien sie die Erfinder und Macher. Ich finde das ganz prima, denn es geht doch hier um die Sicherheit **aller** Motorradfahrer und nicht nur um die Sicherheit von BVDM-Mitgliedern. Wenn Du schon so schreibst, dann solltest Du auch gleich ganz offen Roß und Reiter dabei nennen, wen Du damit meinst. Die Lei(d)tplankensache hat doch inzwischen solche Dimensionen angenommen, daß der BVDM (als „Erfinder“) die Sache nicht mehr alleine forcieren kann. Dieses ist doch etwas, wo alle Verbände (z. B. BVDM, BU, ADAC, Kuhle Wampe usw.) gleichermaßen gefordert sind und zwar kooperativ. Obwohl Konkurrenzdenken in dieser und anderen Sachen wirklich fehlt am Platze ist, muß sich der BVDM mal langsam an

Lieber Klaus-Werner,

ich muß Dir soweit Recht geben, daß meine Formulierung über die anderen Macher und Erfinder unglücklich ist; ich meine etwas ganz anders als das, was Du daraus liest. Selbstverständlich freue ich mich, daß in der Angelegenheit Lei(d)tplanken endlich spürbare Fortschritte zu verzeichnen sind, und jeder - wirklich jeder - der mit dazu beiträgt, Lei(d)tplanken zu entschärfen, soll mir willkommen sein. Allerdings lege ich natürlich Wert darauf festzustellen, daß vor allem die Arbeit des BVDM in den letzten Jahren die heutige Situation ermöglicht hat. Vor diesem Hintergrund ist es dann sehr bedauerlich, daß gerade dann, wenn etwas passiert, vom BVDM nicht mehr die Rede ist. Ein Grund hierfür ist auch das selbstverständliche Geltungsbedürfnis der anderen Verbände, die an den letzten öffentlichkeitswirksamen Aktionen beteiligt waren; aber auch die Trägheit der BVDM-eigenen Mitglieder und Klubs in Sachen Lei(d)tplanken tragen natürlich mit dazu bei, daß der BVDM hier untergegangen ist. Und in die Richtung - und nur in diese - war meine bissige Bemerkung gerichtet.

Henning Knudsen

„Sind Sie sicher vor Gewalt“, zweiter Akt

Nach den Protesten der Motorradfahrer zu dem Plakat „Sind Sie sicher vor Gewalt“ auf dem man unter anderem Motorradfahrer erkannte, wurde die Gestaltung des Plakates deutlich geändert. Dieses Jahr erschien wiederum ein „FOTO“ auf dem Motorradfahrer abgebildet sind. Die abgebildete Szene rief die Motorradfahrer auf den Plan und ein deutlicher Brief wurde an den Bundesinnenminister Zimmermann geschrieben. Zimmermann antwortete „Nichtzuständig“ und leitete weiter.



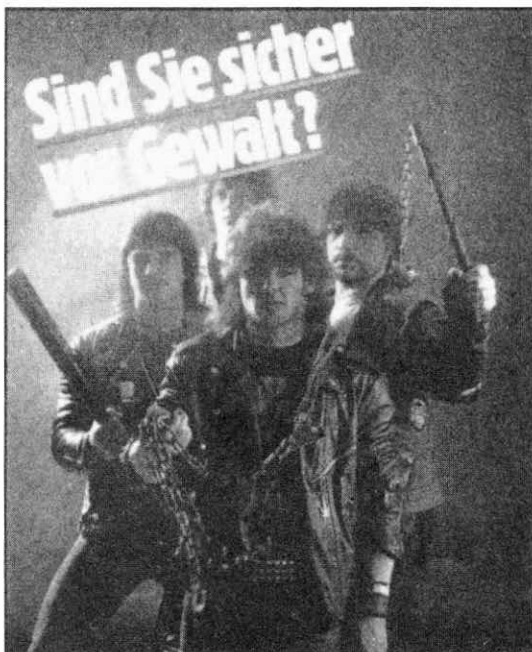
Der neue Fehlgriff.

Geantwortet hat das Landeskriminalamt des Landes Baden-Württemberg und nahm wie folgt Stellung zu unserem Schreiben:

„... Ihre Interpretation von einer Diskriminierung **der** Motorradfahrer in Gesamtheit ist, auch unter Berücksichtigung der von Ihnen

vorgebrachten Verbandsinteressen, einseitiger als die polizeiliche Information aus dem entsprechenden Pressebericht: dort ist ausdrücklich davon die Rede, daß sich Straßenräuber ihren Opfern von hinten nähern - zu Fuß **oder** auf motorisierten Zweirädern. Die Informationsdienste des kriminalpolizeilichen Vorbeugungsprogramms verfolgen das Ziel, auf der Grundlage polizeilicher Erfahrungen und Erkenntnisse, die Bürger über Risiken ihrer Sicherheit aufzuklären und so zum Schutz vor Straftaten beizutragen. Individuelle oder pauschale Diskriminierungen sind uns fremd. Ein einzuhaltendes Mindestmaß an Objektivität sollte Ihnen jedoch gebieten, von emotionalen und pauschalen Vorverurteilungen, wie Hetzkampagne und Verleumdung, Abstand zu nehmen.

Ein ständiges Bemühen um Objektivität veranlaßte uns übrigens, das Plakatmotiv „Sind Sie sicher vor Gewalt“ in der Gestaltung zu ändern, obwohl auch hier erst über eine willkürliche Zuordnung aus unbehelmteten Trägern von Turnschuhen und schweren Lederjacken zwangsläufig Motorradfahrer werden konnten.



Das alte, bekannte, diskriminierende Plakatmotiv.

Sind Sie sicher vor Gewalt?



**Wir wollen,
daß Sie sicher leben.
Ihre Polizei.**

Das neue Motiv.

Für uns Motorradfahrer ist es beruhigend zu wissen, daß die Polizei um Objektivität bemüht ist. Wir hoffen, daß dies in Zukunft so bleibt. Oder?

Renaud Rahier

VER(un)SICHERUNG

2. Kapitel: Vereinsunfallversicherung

In der letzten BALLHUPE informierte ich über die BVDM-Vereinshaftpflichtversicherung als die wichtigste Versicherung für den Verband.

Heute möchte ich etwas zu der wichtigsten Versicherung für jedes Mitglied in unserem Verein schreiben, der **Unfallversicherung**.

Unfallversichert ist annähernd jeder Arbeitnehmer durch die gesetzliche Unfallversicherung, aber nur für Unfälle, die während der Arbeit, also im beruflichen Bereich passieren. Für die Freizeit, immerhin fast 2/3 des Tages, besteht hieraus kein Versicherungsschutz.

Dies kann aber die private Unfallversicherung bieten. Aufgabe der Unfallversicherung ist es, die finanziellen Auswirkungen von Unfällen mit Hilfe der vereinbarten Versicherungsleistungen aufzufangen. Man kann vereinbaren:

Todesunfallentschädigung

Stirbt der Versicherte innerhalb eines Jahres an den Folgen eines Unfalles, wird die volle versicherte Todesunfallentschädigung fällig.

Invaliditätsentschädigung

Wenn man durch die Folgen eines Unfalles innerhalb eines Jahres ganz oder teilweise dauernd die Arbeitsfähigkeit verliert (Invalidität), zahlt die Versicherung bei Vollinvalidität die volle, bei Teilinvalidität den dem Grad der Invalidität entsprechenden Teil der vereinbarten Invaliditätssumme als Kapital oder wahlweise als Rente aus.

Krankentagegeld

Wenn man durch einen Unfall arbeitsunfähig ist, zahlt die Versicherung für jeden Tag den vereinbarten Tagessatz.

Krankenhaustagegeld

Ist nach einem Unfall eine stationäre Behandlung erforderlich, so zahlt die Versicherung das vereinbarte Krankenhaustagegeld.

Genesungsgeld

Im Anschluß an einen Krankenhausaufenthalt zahlt die Versicherung das vereinbarte Genesungsgeld.

Übergangsentschädigung

Ist man andauernd seit sechs Monaten nicht arbeitsfähig wird eine festgelegte Entschädigungssumme ausbezahlt.

Alle diese Leistungen kommen natürlich nur bei Unfall zur Auszahlung, es heißt ja auch UNFALLversicherung.

Eine gute, umfassende Unfallversicherung schützt **Rund um die Uhr**. Sie ist natürlich auch die Teuerste. Und das ist der springende Punkt bei der BVDM-Unfallversicherung, die jedes Mitglied besitzt, beitragsfrei versteht sich.

Unser Versicherungsschutz sieht etwas anders aus, als eben geschildert.

Wir sind versichert wie folgt:

Nur bei Freizeitunfällen, also nicht bei der Arbeit. Allerdings generell beim Motorradfahren, nicht aber bei Fahrtveranstaltungen mit Kraftfahrzeugen, bei denen es sich auf die Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit ankommt und den dazugehörigen Übungsfahrten.

Und nur den Todesfall, mit einer Summe von 1300,— DM.

Das ist nicht viel Versicherungsschutz aber er kostet ja auch kaum etwas.

Zur Zeit bin ich allerdings dabei, den bestehenden Vertrag zu überarbeiten und einen besseren Schutz zu erreichen.

Wer aber solange nicht auf höheren Versicherungsschutz warten will, dem kann geholfen werden.

Meine Anschrift steht auf der letzten Umschlagseite der BALLHUPE!

In der nächsten Ausgabe werde ich aber ausführlich über die Möglichkeit der individuellen Vertragsgestaltung für eine Unfallversicherung berichten.

Harald Platz
Versicherungs-Service

GLÜCK- WÜNSCHE



Hochzeit auf dem Dorfe

Angelika und Jürgen Leidig traten am Samstag, den 30. Juli 1988, in der Dorfkirche Hellmannshofen in den heiligen Stand der Ehe.

Nach der Trauung erwartete sie vor der Kirche ein Spalier aus 50 Motorrädern der Horex- und Gespannfreunde Mainkling e.V.

Die drei Kilometer lange Strecke vom Altar zur Festplatte fuhr das frisch vermählte Paar im Horex-Regina-Gespann, begleitet von einer bunten Schar Motorräder.



Auf diesem Wege wünschen wir Euch, liebe Angelika, lieber Jürgen, für Euren gemeinsamen Lebensweg alles Gute.

Die Horex- und Gespannfreunde Mainkling.

Den Gratulationen Eurer Freunde möchten wir uns gerne anschließen. Mögen alle Eure Wünsche in Erfüllung gehen.

Die Redaktion

RECHT



Gespanne und STVO

Einspurig oder zweispurig, daß ist hier die Frage!

Manche Fahrschulversionen sind da ganz einleuchtend und einfach, aber auch genauso falsch. „Man ziehe das Gefährt durch den Schnee und sehe, wieviele Spuren es nebeneinander hinterläßt“. Demnach ist ein Gespann zweispurig. Falsch, es ist einspurig.

Die Straßenverkehrsordnung wurde zu Zeiten geschaffen, in denen es noch möglich war, ein Motorrad solo und als Gespann zu fahren. Das Boot wurde quasi als Anhänger gesehen, der jederzeit abzukoppeln war.

Zur derzeitigen rechtlichen Situation:

§ 5 STVZO stuft Motorräder, ausdrücklich auch mit Beiwagen, mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm oder mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h in die Führerscheinklasse eins ein.

Erläuterungen hierzu:

Definition: Krafträder sind zweirädrige Kraftfahrzeuge, deren Räder in einer Spur laufen, auch mit Beiwagen. (VkB1. 73, 903).

Diese Definition ist zwar logisch nicht zu fassen, aber amtlich.

Weiter wird gesagt:

Es gibt Dreiradkraftfahrzeuge, die einige, für Krafträder typische Baumerkmale aufweisen, ohne Beiwagenmotorräder zu sein. (Anmerkung: Gedacht ist u. a. an „Trikes“). Sie haben entweder vorn oder hinten zwischen zwei Rädern eine Ladefläche oder sogar Personensitze. Diese Fahrzeuge sind also dreispurig. Sie zählen nicht zu den Krafträdern, sondern sind LKW oder PKW.

Wechseln wir einmal die Verordnungen und sehen nach, was die Straßenverkehrsordnung zum Problem Zwei- oder Einspurigkeit, zu Solomaschinen oder Beiwagenmotorrädern sagt. Wie sind diese Fahrzeuge im Straßenverkehr gestellt, welche Rechte bzw. Pflichten haben sie?

Gemäß § 15 STVO (Liegenbleiben von Fahrzeugen) müssen nur mehrspurige Fahrzeuge

nach dem Liegenbleiben in bestimmter Art und Weise gesichert werden. Ein Motorrad mit Beiwagen, das in einzelnen Ausführungen durchaus fast PKW-Breite erreicht, unterliegt nicht der gesteigerten Sicherungspflicht, obwohl es kein ungefährlicheres oder geringeres Hindernis darstellt.

§ 15a STVZO verbietet das Abschleppen von Motorrädern, also auch solche mit Beiwagen, obwohl hier auf Grund der Bauweise differenziertere Regelungen möglich wären.

Im Rahmen des Überholverbotes (Zeichen 276) werden Motorräder mit Beiwagen wieder den PKW gleichgestellt. Sie dürfen auch nicht überholt werden. Aus dieser Regelung erwächst bei etlichen Gespannfahrern die Forderung nach einer Führerscheineuregelung in Richtung der Klasse drei für Gespanne.

In der Gesamtschau entsprechender Normen läßt sich sagen:

Die Vorteile, die Motorräder u. U. durch die Neuregelung der STVO in ohnehin geringem Aufwand genießen, gelten auf Grund der Beschaffenheit oder ausdrücklich für Gespanne nicht. Sie lassen sich also tatsächlich nicht unter die Rubrik „einspuriges Fahrzeug“ fassen, obwohl es rechtlich derzeit so gesehen wird.

Insofern muß ich meine Ausführungen zu den Änderungen der STVO in der letzten BALLHUPE, Ausgabe 3/88, in einem Punkt richtigstellen. Zeichen 251, Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge, wendet sich eindeutig nicht an Motorräder mit Beiwagen, sondern - so die amtliche Begründung des Bundesrates, an die Streitfrage, ob Zugmaschinen unter den Begriff der „Kraftwagen“ fallen.

Die Straßenverkehrsordnung, so der Wille des Gesetzgebers, soll so transparent sein, daß auch der nicht besonders geschulte Bürger sich über seine Rechte und Pflichten im Straßenverkehr informieren kann. Die Frage nach der Mehr- oder Einspurigkeit, nach der Deutung von Verkehrszeichen, die Frage nach der Logik bestimmter Normen, alles das macht deutlich, daß von Transparenz keine Rede sein kann. Die Straßenverkehrsordnung ist nicht das Finanzrecht, nicht das Vertrags- oder Kartellrecht. Sie muß so logisch und einleuchtend bleiben, daß man auch ohne vorherige Konsultation eines Anwalts mit ruhigem Gewissen sein Fahrzeug bewegen kann.

Günter Heumann

Elefantentreffen Fotowettbewerb

Zum Elefantentreffen '89 schreibt der BVDM einen Fotowettbewerb aus. Es winken interessante Preise. Die Sieger werden durch das Besucherpublikum der Motorräder '89 in Dortmund ermittelt.

Teilnahmebedingung:

Motiv: Das BVDM-Elefantentreffen, inklusive An- und Abreise.

Format und Anzahl:

Pro Teilnehmer werden zwei Bilder zugelassen. Das Format muß zwischen 18x24 cm und 20x30 cm liegen. Gewertet werden nur Papierbilder in Farbe oder Schwarzweiß. Jedes Bild muß auf der Rückseite die komplette Adresse des Einsenders enthalten. Siehe Muster.

Haftung:

Für auf dem Postweg verlorengegangene Einsendungen oder beschädigte Bilder übernimmt der BVDM keine Haftung. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Fotos werden am besten zwischen zwei starke Pappdeckel gelegt und in einem festen Umschlag verpackt. Für die Rücksendung der Bilder bitte entsprechendes Porto beilegen.

Verwertungsrecht:

Mit dem Einsenden der Bilder erklärt sich der Teilnehmer damit einverstanden, daß der BVDM die Fotos benutzen kann. Einsendeschluß ist der 13. Februar 1989. Es gilt der Poststempel.

Bewertung:

Eine Jury trifft eine Vorauswahl. Die Siegerfotos werden mit Hilfe von Stimmzetteln von den Besuchern der Motorräder '89 in Dortmund ermittelt. Die Preisverleihung findet am Sonntag, dem 5. März 1989, um 16.00 Uhr in der Westfalenhalle statt.

Angaben, die auf der Rückseite der eingesandten Fotos stehen müssen.

Am besten kopiert Ihr dieses Muster und klebt es auf die Fotos.

MUSTER

Name _____

Vorname _____

Straße _____

PLZ / Ort _____

Alter _____

Telefon _____

Ich versichere, das uneingeschränkte Verwertungsrecht am Bild zu besitzen und übertrage diese dem BVDM für Veröffentlichungen. Die abgebildeten Personen sind mit einer Veröffentlichung einverstanden.

Unterschrift _____

Die Bilder sind an die BVDM-Geschäftsstelle, Rudolfstraße 19, 5100 Aachen zu schicken.

Renaud Rahier



BÜCHER *mit* BENZINGERUCH

Der Spezial-Versand für Auto-u. Motorradfahrer

Elmar Schröder

D-5860 Iserlohn, Düinger Mühle 19

Tel. (02371) 41778

BUCHTIP



Grafik: Danny Riepenhusen, 13 Jahre.

Ganz klar, Weihnachten steht vor der Tür!

Das Wetter, der Kalender und die massive Werbung für Buchneuerscheinungen beweisen, daß der 24. Dezember unaufhaltsam näher rückt. Diesem Ereignis wollen wir an dieser Stelle Tribut zollen und Euch eine Reihe interessanter Bücher vorstellen.

„Motorradfahren“

Im Tomus-Verlag erscheinen „Die Fröhlichen Wörterbücher“, in ihnen werden Begriffe aus vielen Sportarten neu definiert.

Dorothea Jokutsch (Text) und Peter Ruge (Zeichnungen) machten sich nun daran, Begriffe aus dem Bereich des Motorrades in eindeutig zweideutiger Weise zu erklären.

Eine gelungene Symbiose von feinsinnigem und deftigen Humor bringt Peter Ruge in seinen Zeichnungen unter, zweimal hinsehen schadet nicht!

Dorothea Jokutsch beweist mit hintergründigem Humor, daß sie viel Ahnung von der Szene hat, sie schaut dahinter, kennt Technik und Leute und bringt den Leser, der sein Hobby nicht zu ernst nimmt, zum Schmunzeln.

Preis unter 20,- DM, erhältlich im Buchhandel.

J. Becher

Trial - Akrobatik auf zwei Rädern

von Felix Krahnstöver und Harry Niemann

Als Ende der 50 Jahre „Das Motorrad“ den Trialsport in Deutschland propagierte, gab es in England schon nationale Meisterschaften in dieser Sportart.

Beim Trial kommt es nicht auf Höchstgeschwindigkeit und Schräglage an, Trial ist „Akrobatik auf zwei Rädern“.

Der Motorradbuch-Verlag hat jetzt ein umfassendes Handbuch herausgebracht, worin Felix Krahnstöver und Harry Niemann eine detaillierte Anleitung zur Schulung bieten. Schilderung von Wettbewerben, Technik der Maschinen und deren Beherrschung, dies alles flott und spannend geschrieben, machen das Buch auch für Fahrer eines Straßenmotorrades interessant.

J. Becher

Kawasaki

Historie - Modelle - Technik 1961-1988
von Reiner H. Nitschke und Mike Barke

Erst 1961 erschien Kawasaki als Motorradhersteller auf dem Markt und vier Jahre später begann man zielstrebig auch den internationalen Markt zu erobern.

Ein Kawa-Buch aber hat bis heute gefehlt, das haben sich auch Reiner H. Nitschke, den wir als Partner unserer Deutschlandfahrt kennen, und Mike Barke gesagt und sich mit Akribie daran gemacht, dieses Buch zu schreiben. Jedes Mororrad wird mit allen technischen Daten und Abbildung vorgestellt, Stärken und Schwächen werden aufgezeigt, so daß das Kawabuch zum idealen Berater beim Kauf einer neuen oder gebrauchten Maschine dienen kann.

Erschienen im Motorbuch-Verlag, Stuttgart.

J. Becher

Motorradfahrwerke heute

von Tony Foale und Vic Willoughby

Eine Fülle Fotos und Zeichnungen kennzeichnen dieses Buch rund um das Spezialthema Motorradfahrwerke. Sehr detailliert werden die Auswirkungen von Änderungen der Fahrwerksgeometrie anhand von Berechnungen und den Erfahrungen vergangener Zeiten dargestellt.

Das Buch ist keine Nachttischlektüre. Der Anspruch geht tiefer. Als Basis für eine fundierte Wissensvertiefung in diesem Bereich bietet es sich an. Technisches Verständnis und ein gewisses Maß an physikalischen Grundkenntnissen wird vorausgesetzt. Wer damit ausgestattet ist, und Interesse an theoretischen Abhandlungen hat, findet in diesem Buch eine gute Gelegenheit, sein Wissen über Motorradfahrwerke zu vertiefen.

Das Buch hat auf 183 Seiten 203 Abbildungen und kostet 36,— DM. Erhältlich ist es im Fachhandel oder beim Motorradbuchverlag, Stuttgart.

Jörg Riepenhusen

Faszination Motorrad-Grand-Prix von Johannes Damm

Schon eh und je bemühten sich die Motorradler um sportlichen Lorbeer. Alljährlich treten sie auf der Bühne des Grand Prix zur Neuaufgabe der Beantwortung der Frage an, wer denn nun das beste Material und die schnellste Gashand hat.

Interessant und einfühlsam schildert Johannes Damm die Entwicklung des Motorradrennsportes, ohne sich übermäßig lange an diesem Thema festzubeißen. Die Kapitel umfassen sowohl die technische als auch die soziale Entwicklung des Sports.

Dabei darf natürlich nicht vergessen werden, den Zipfel des Vorhanges vor den Organisationen mitsamt Anhang zu lüften.

Speziell im Bereich der Königsklasse, der Maschinen mit bis zu 500 Kubik, werden die schillerndsten Figuren vergangener Tage und der Gegenwart skizziert. Lebendig schildert Johannes Damm die Schlaglichter der verschiedenen Karrieren.

Eines sollte man aber nicht erwarten, wenn man sich das Buch kauft. Die Ergebnisse der letzten Grand-Prix-Saison gehören nicht zum Lieferumfang.

In gebundener Form sind für dieses Buch mit 214 Seiten und 100, teils mehrfarbigen Abbildungen, 39,— DM zu bezahlen. Erhältlich im Fachhandel oder im Motorradbuch-Verlag.

Jörg Riepenhusen

Handbuch praktische Motorradtechnik von Heinrich Riedl

Dem Fehlerteufel auf die Spur helfen, das hat sich der Autor Heinrich Riedl bei seinem Buch als Ziel gesetzt. Das Buch ist geprägt von einer Vielzahl Tabellen zur Störungssuche.

Von der Aufmachung her ist alleine schon zu erkennen, daß es kein Buch zum Schmökern ist. Jedes Bauteil eines Motorrades wird typenungebunden Stück für Stück beschrieben. Montagearbeiten sind penibel in kleinen Schritten dargestellt. Wer sich an die vorgegebenen Reihenfolgen hält, hat eine gute Chance Fehler zu vermeiden.

Das Buch kann zwar kein Werkstatthandbuch ersetzen, weil die speziellen Einstelldaten fehlen. Dafür ist die Schilderung der technischen Abläufe durch die Schematisierung aber sehr gut überschaubar und dadurch hervorragend nachzuvollziehen.

Untermauert werden die praktischen Ratschläge durch eine gut verständliche theoretische Grundlage.

Für Hobbybastler ein gutes Werk, vor allem, wenn man mit der eigenen mehr oder weniger systematischen Fehlersuche auf dem Kriegsfuß steht.

Für immerhin 76,— DM bekommt der Kunde 335 fest gebundene Seiten mit 181 s/w-Fotos und 282 Zeichnungen. Herausgegeben wird das Buch von der BLV Verlagsgesellschaft München.

Jörg Riepenhusen

Das Schrauberhandbuch von Bernd L. Nepomuck und Udo Janneck

Diese Buchreihe schildert nicht anhand von Tabellen und Listen das korrekte Vorgehen beim Schrauben, sondern im laufenden Text. Das aber umso anschaulicher.

Vor der Aufnahme einer bestimmten Reparaturarbeit gelesen, hilft diese Lektüre das bisweilen grauselige Kauderwelsch mancher Werkstatthandbücher zu verstehen.

In allgemeiner Form werden die gängigsten Wartungs- und Reparaturarbeiten vorgeführt. Typische Arbeiten sind oft an typischen Modellen beschrieben.

Einen breiten Raum nehmen die technischen Grundlagen ein, warum das Teil nun so funktioniert und nicht anders. Vor allem dadurch wird das Verständnis für eine besondere Reparatur geweckt.

Anschauliches und reichhaltiges Wissen auf 420 Seiten mit jeder Menge Skizzen, Zeichnungen und Tabellen sind für 39,80 DM zu haben. Herausgegeben wird das Buch vom Verlag Moby Dick.

Jörg Riepenhusen

Erfahrung kommt von Fahren

von Ernst Leverkus

Klacks hat wieder zugeschlagen. Im bewährten und bekannten Stil plaudert der Altmeister aus dem Nähkästchen.

Seine auf unzähligen Kilometern gewonnenen Erfahrungen, seine aus unliebsamen Bodenberührungen gezogenen Konsequenzen und die Lehren aus den „Jugendsünden“ bilden die Basis dieses Buches.

Freimütig wird von einigen Fehlern erzählt. Jedoch sieht man dahinter immer den augenzwinkernden Klacks, der zeigt wie man es nicht machen sollte.

Zwischen all den Erzählungen und Anekdoten findet der Leser wertvolle Sicherheitstips. Unter anderem ist ein breites Kapitel dem Gespannfahren gewidmet. Ernst Leverkus vergißt dabei nicht, auf den BVDM-Leitfaden hinzuweisen.

Einige vergnügliche und lehrreiche Stunden in Papierform sind für 39,- DM nicht teuer. Dafür hat man ja auch 214 Seiten in gebundener Form mit 70 Abbildungen in der Hand. Zu erhalten ist das Buch im Fachhandel oder beim Motorradbuch-Verlag.

Jörg Riepenhusen

Künstler vor!

In der BALLHUPE möchte ich gerne ein paar neu Blocküberschriften einführen.

Dazu habe ich zwei Bitten an Euch:

- Schickt mir bitte einige Entwürfe oder schreibt mir eure Ideen.
- Wer die Entwürfe in eine handwerklich saubere Form umsetzen kann, melde sich bitte bei mir.

Dank Euch!

Jörg Riepenhusen

AKTUELL

99

99

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) lädt zum

Yamaha-Schrauber-Seminar

ein. Der Hattinger Yamaha-Händler ZSB Brandt und der Generalimporteur Mitsui veranstalten ein technisches Seminar über Wartungsarbeiten, Probleme und Finessen an Yamaha-Motorrädern.

Ort der Veranstaltung ist:

Jugendbildungsstätte Welper
Rathenaustraße 59a
4320 Hattingen 14.

Stattfinden wird das Seminar an dem Wochenende

17. bis 19. Februar 1989.

Anreise am 17. ab 18.00 Uhr,

Abreise am 19. gegen 13.00 Uhr.

Für eine fundierte Wissensvermittlung, zwei Übernachtungen (inkl. Bettwäsche), acht Mahlzeiten, einem interessanten und geselligen Rahmenprogramm, Seminarunterlagen und und und sind

100,- DM zu zahlen.

Dieser Betrag ist mit der Anmeldung auf das Konto Nr. 11729 332 bei der Sparkasse Hattingen (BLZ 430 510 40), zu überweisen, oder in Form eines Verrechnungsschecks beizulegen. Die Anmeldung ist verbindlich. Eine Erstattung des Betrages erfolgt nur bei Absage durch den Veranstalter.

Nähere Informationen liefert:

Hubert Finkeldey
Sprockhöveler Straße 23
4320 Hattingen
Telefon 023 24 - 3 22 74.

Anmeldeschluß ist der 10. Februar 1989.

Mein Kommentar

Ständiges Trommelfeuer neuer VerOrdnungen oder kurz STVO genannt.

Die ECE R 22/02 Helmnorm wird nun mit einjährigem Übergang Pflicht. Betrogen sind die, die sich von Superangeboten haben verleiten lassen und Ladenhüter gekauft haben. Ich habe Glück: Der Helm, den ich vor drei Jahren gekauft habe, hat den entsprechenden Aufnäher.

Doch warum muß hier wieder einmal der Endverbraucher die Zeche zahlen?

Sollen wir Motorradfahrer durch erzwungene Helmkäufe die Wirtschaft ankurbeln, oder sogar durch Bußgelder das Haushaltsloch stopfen?

Warum wird eine solche Norm nicht einfach nur den Herstellern und Importeuren auferlegt. Dadurch dauert die Umstellung zwar etwas länger, stiftet aber keine Unruhe. Zumal in ca. drei Jahren die ECE R 22/03 in Kraft tritt. Was kommt dann auf uns zu?

Die aktuelle Norm hat auf jeden Fall ihre Tücken. Helme der Größen bis 46/48 und über 64/65 haben die Norm nicht und werden sie unter ECE 22/02 nie bekommen. Es gibt für diese Größen keine Prüfnorm und Prüfvorrichtung. Was aber ist mit den Fahrern? Werden die etwa immer Geld dabei haben müssen? Es zeigt sich mal wieder, daß nichts und niemand perfekt ist.

Kritisch betrachtet soll gezielt das Zweirad von der Straße geholt werden. Durch Maßnahmen wie Stufenführerschein ohne Direkteinstieg, Versicherungspreise oder Versuche, die Fahrer in unbequeme einteilige Protektorkombis zu stecken. Damit verleidet man uns den Spaß auf zwei Rädern ganz bestimmt. Die Frage ist, ob wir zu den Ritterrüstungen dann auch Lanze und Schwert tragen dürfen. Bis dahin ist aber noch viel Wasser den Rhein runtergeflossen und wir werden nicht locker lassen. Dennoch kenne ich keine bessere Lösung als im kompletten Leder zu fahren, nur, wie die auszusehen hat, möchte ich selbst bestimmen.

Viel Spaß in und ohne Rüstung.

Renaud Rahier

Meinung: Der ECE-geprüfte Helm

Alle Jahre wieder: Neue Vorschriften für Motorräder und deren Fahrer rufen zahlreiche Proteste der Betroffenen hervor. Das war zum Beispiel bei der Einführung der Helmpflicht so, das war zum Beispiel bei der Einführung des Stufenführerscheins so, und das ist jetzt so, da alle Motorradfahrer spätestens 1990 einen ECE-geprüften Helm tragen müssen.

Eine grundsätzliche Skepsis gegenüber den Regelungen in Straßenverkehrs- und Straßenverkehrszulassungsordnung ist sicher angebracht, sofern diese motorisierte Zweiräder betreffen. Immer wieder hat man das Gefühl, daß da Theoretiker am Werke sind, die aus Unkenntnis oder mangelndem Verständnis für spezifische Probleme des Motorradfahrens den Spaß daran immer mehr reduzieren.

Doch alle Skepsis darf nicht blind machen. Es gibt auch vernünftige oder zumindest verständliche Gesetze und Vorschriften; die Erweiterung der Helmpflicht auf ECE-geprüfte Helme gehört meiner Meinung nach dazu.

Diese Vorschrift richtet sich schließlich zuallererst an diejenigen, die die seit langem bestehende und nicht mehr umstrittene allgemeine Helmtragepflicht durch Benutzung von minderwertigem oder veraltetem Material oder durch Verwendung absurder „Schüsseln“ (Feuerwehrhelm, Fliegerhaube, ...) unterlaufen und damit sich selbst und anderen zum Teil gravierende Nachteile verschaffen - nicht nur in finanzieller Hinsicht.

Die große Mehrheit der Motorradfahrer hat längst akzeptiert, daß ein optimaler Schutz für Fahrer und Beifahrer gewährleistet sein muß. Ein optimaler Helm gehört unstrittig dazu, auch der beste Helm hat nur eine begrenzte Lebensdauer, und - gute Helme sind bereits seit längerem ECE-geprüft. Für manche Helme kann man den Prüfsticker sogar noch nachträglich bekommen.

Zum Schluß noch ein Satz zur immer wieder strapazierten Frage der „Gleichberechtigung zwischen Motorrad- und Autofahrern“: Der PKW-Fahrer, der sich mit einem Bindfaden an seinem Fahrersitz festbindet, erfüllt die Gurttragepflicht nicht, und niemand käme auf die Idee, dies zu beklagen.

Peter J. Großheimann

Räng-däng-däng



Oben: Erich Foß von der Firma Zweirad Röth erläutert spezielle Zweitaktprobleme.

Die blaue Zweitaktwolke hing am Wochenende 21. - 23. Oktober 1988 über der Jugendbildungsstätte Welper. MZ-Fahrer, tatsächliche und potentielle, trafen sich zum MZ-Schrauber-Seminar.

In zwangloser und lockerer Atmosphäre wurden Erfahrungen, Probleme und Lösungen diskutiert und vorgeführt. Erich Foß von der Firma Zweirad Röth, dem neuen und engagierten Importeur der ostdeutschen Marke, lieferte eine Fülle wertvoller Informationen in souveräner Manier.

Die Möglichkeiten der Jugendbildungsstätte sorgten für die rechte Abrundung der Veranstaltung. Nach einem gemeinsamen Grillabend am Samstag trafen sich die Teilnehmer zu einem gemütlichen Bier (auch zwei, drei oder...) im hauseigenen Café, das ganz im Stile einer Kneipe gehalten ist.

Das Seminar schlug so gut ein, daß zwischen den Anwesenden und Herrn Foß gleich Einigung über ein Fortsetzungsseminar erzielt wurde. Stattfinden wird dieses im nächsten Jahr.

Jörg Riepenhusen



Rechts: Seine Erläuterungen trafen auf großes Interesse.

Fotos: Jörg Riepenhusen

DIE LÄNDERECKE

– Notizen aus der Provinz –

4. Gavia-Treffen 1988

So sehr ich auch die BALLHUPE durchblättere, einen Hinweis auf das 4. Gavia-Treffen war nirgends zu finden. Als ich dann auf der Deutschlandfahrt in Adenau Willi Keuser traf, erfuhr ich von ihm, daß vom BVDM kein Treffen mehr stattfindet. Wir fragten uns: „Warum soll man sich das Treffen von einigen kaputt-reden lassen? Sollte, nur weil der Gavia-Paß jetzt asphaltiert ist, alles vorbei sein“?

Willi beschloß die Sache selbst in die Hand zu nehmen, hatte er doch noch einige Adressen der Teilnehmer vom Vorjahr. Und so bekam jeder eine schöne Einladungskarte geschickt.

„Laßt mich nicht alleine auf dem Paß Euer BMW-Willi“ stand drauf. So ca. sechzig folgten der Einladung und statt Schotter erwartete viele am Freitag Schnee und Eis.

Diejenigen die samstags erst anreisten hatten mehr Glück, denn die Sonne weckte mit ihren warmen Strahlen alle Lebensgeister. Man sonnte sich oder unternahm einen Ausflug in die nähere Umgebung.

Doch wo blieb unser BMW-Willi?

Gegen Mittag trudelte er dann endlich ein. Ein Motorschaden war die Ursache für die Verspätung.

Abends wurde dann eng zusammengedrückt, um bei einem Glas Rotwein Erfahrungen und Erinnerungen auszutauschen. Am offenen Kamin kam schnell Stimmung auf. Willi hielt eine kleine Begrüßungsrede und schenkte jedem einen schönen Gavia-Treffen-Aufkleber. Außerdem verlost er sechs schöne „Gavia-Gläser“ und der größte Club bekam einen Wandteller. Damit er aber nicht mit ganz leeren Koffern nach Hause fahren mußte, überreichte ich ihm im Namen aller einen Erinnerungspokal.

Alle waren sich einig auch nächstes Jahr am ersten Septemberwochenende zu kommen. Wer also Interesse am Gavia-Treffen hat, soll sich den Termin gut merken, denn in Hinsicht auf das weitere Bestehen des Treffens wurde beschlossen, den Termin nicht mehr zu veröffentlichen.

Andreas Prieß

BVDM-Sommertreffen

Ausrichter gesucht

Der BVDM wird ab dem nächsten Jahr ein Sommertreffen für Mitglieder durchführen.

Die Veranstaltung soll ein zwangloses Zusammensein werden. Ihr bekommt die Gelegenheit, andere BVDM-Mitglieder kennenzulernen. Vorstandsmitglieder sind dabei, so daß Ihr mit ihnen reden könnt, ohne gleich die Atmosphäre einer Jahreshauptversammlung zu haben.

Der Ablauf soll folgendermaßen aussehen: Jeweils ein anderer BVDM-Verein sorgt für die Durchführung. Er bereitet ein geeignetes Gelände vor und beschafft genügend Verpflegung. Ein großartiges Programm soll nicht ausgetüftelt werden. Gemütlichkeit ist angesagt.

Das Treffen wird nur in der BALLHUPE bekanntgegeben. Karl-Heinz Preß machte auf der JHV einen guten Vorschlag, wie die Teilnehmerzahl bestimmbar wird. Der Treffensort wird erst nach Einsendung eines gewissen Betrages mitgeteilt. Der Betrag wird später beim Treffen vergolten.

Für die erste Veranstaltung suchen wir jetzt einen geeigneten Ausrichter. Wer Interesse hat, kann sich gerne mit mir in Verbindung setzen, damit weitere Einzelheiten besprochen werden.

Jörg Riepenhusen

Zuständigkeitsbereiche und Adressen für Schriftwechsel

Jörg Riepenhusen

Bodelschwinghstraße 17b
4400 Münster

Telefon 02501 - 13322

02501 - 24877 Ø (Ansagedienst)

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

Renaud Rahier

Rudolfstraße 19

5100 Aachen

Telefon 0241 - 54515 Ø

003287 - 866164

Geschäftsstelle:

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

Herbert Johnen

Grevenbroicher Straße 106

4150 Krefeld

Telefon 02151 - 305529

BVDM-Service

Margot Wittke

Aldekerker Straße 14a

4150 Krefeld

Telefon 02151 - 712297

Beitrag, Adressenänderung, Clubwechsel,
Vorstandsdaten, Ausweise, Neuaufnahmen
und Kündigungen

Postscheckamt Hannover

Konto-Nr. 256566 - 309 (BLZ 25010030)

Sparkasse Krefeld

Konto-Nr. 94000262 (BLZ 32050000)

Edgar Müller

Am Osthof 13

4780 Lippstadt 15

Telefon 02945 - 5150

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

Harald Platz

Heinrichstraße 23

5520 Bitburg

Telefon 06561 - 12362 oder 12852

BVDM-Versicherungsservice

Impressum

Ballhupe: – Nachrichtenblatt des BVDM –

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

**Redaktion
und
Layout:** Jörg Riepenhusen
Bodelschwinghstraße 17b
4400 Münster-Hiltrup
Telefon 02501 - 13322

Werbung: Rolf Trost
Scharnstraße, 4232 Xanten
Telefon 02801 - 2295

Druck: trost-druck xanten

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

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Autoren in Heft 4/88:

Henning Knudsen
Renaud Rahier
Horst Orlowski
Andrea Altepöst
Harald Platz

Margot Wittke
Stephan Lumma
Peter J. Großheimann
Klaus-Werner Olderdissen
Fritz Leidig
Günter Heumann
J. Becher
Hubert Finkeldey
Andreas Prieß
Danny Riepenhusen
Ralf Schweitzer
Michael Tubes
Jörg Riepenhusen

Mitarbeiter an Heft 4/88:

LV Rhein-Ruhr
und viele
andere mehr

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

Das Elefantentreffen 1989 ...

... der Ort im Bayerischen Wald ...

... ist Thurmansbang-Solla!!!

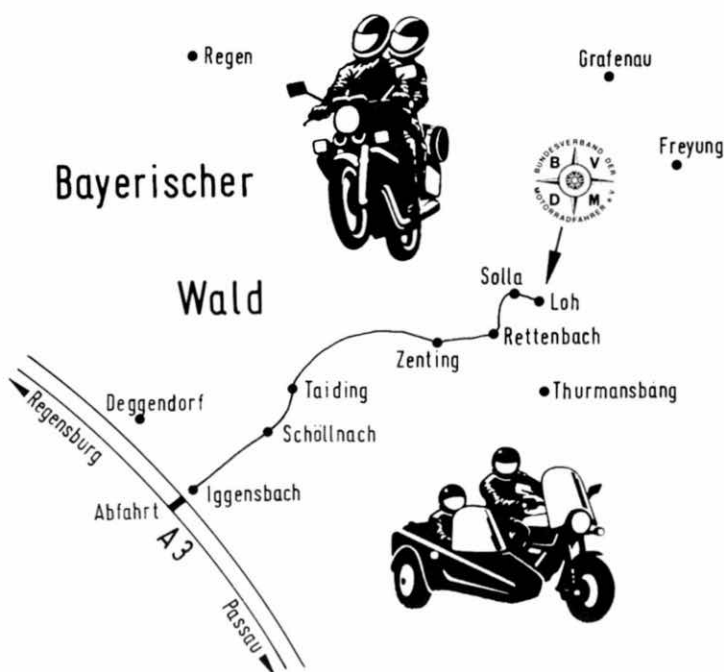
Termin:

27. - 29.01.89

Der Weg zum Elefantentreffen führt über die Bundesautobahn A 3, Regensburg-Passau. Die Abfahrt Iggenbach ist die günstigste.

Der weitere Weg führt über Schöllnach, Taiding, Zenting, Rettenbach nach Solla. Das Treffengelände ist im Ortsteil Loh. Die Anfahrt ist weiträumig ausgeschildert.

Helfer melden sich bitte bei der Geschäftsstelle, Rudolfstr. 19, 5100 Aachen.



Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

Herausgeber:

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