

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. 2/1989



NEU!
BVDM-Schutzbrief
für In- und Ausland

NEU!
Eine Woche Motorrad-
Freizeit mit dem BVDM

METZELER-Motorradreifen

... nicht umsonst die Nr. 1 in Deutschland

Superkombinationen für Superschnelle:

Vorderrad: ME 33 Laser, Hinterrad: Perfect ME 99 A.
Vorderrad: ME 33 Laser, Hinterrad: ME 55 A Metronic



Hochleistungsreifen für
höchste Beanspruchung.
Maschinenbezogen auch in
MBS-Gürtelbauweise.

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

Vorderrad: ME 33 Laser CompK MBS – Hinterrad: ME 1 CompK MBS
Vorderrad: ME 1 Front CompK MBS – Hinterrad: ME 1 CompK MBS



CompK-MBS-Gürtelreifen.
Maschinen- und
einsatzbezogen optimiert.

Spitzenduo für Super-Tourer:

Vorderrad: Marathon Front
Hinterrad: ME 88 Marathon Euro MBS



Extrem hohe Kilometer-
Leistung bei
höchster Auslastung.

Enduro-Profile für jeden Enduro-Einsatz und alle Enduro-Klassen:

Enduro 1: Allround-Profil für Vorder- und Hinterrad

Enduro 2: Hinterrad für schnelle Enduro-Maschinen

Enduro 3: Der Super-Enduro für Vorder- und Hinterrad,
dimensionsbezogen bis zu 210 km/h



Überzeugend
auf der Straße und
im Gelände.

Moto-Cross-Reifen für jedes Gelände und Rennsportereinsatz:

z. B. Vorderrad: MXR 299, Hinterrad: MXR 199



Die Spezialisten
für extrem
weiches Gelände.

METZELER-Motorradreifen
gibt es in 36 Profilen
und über 300 Ausführungen!

METZELER



Intelligentes Fahren fängt mit den Reifen an.

METZELER Reifen GmbH · Postfach 500 430 · D-8000 München 50

Größer, schöner, besser?!

Nun ist die „Große“ da!!



Jörg Riepenhusen

Nach 11 Jahren hat das Erscheinungsbild der BALLHUPE wieder entscheidende Veränderungen erfahren. Sowohl in der Größe, als auch in der Aufmachung hat sich viel getan.

Nicht geändert hat sich hingegen der Name der BVDM-Mitgliederzeitung. „BALLHUPE“ wurde von fast allen Einsendern der Anfrage in der letzten Ausgabe weiterhin gewünscht. Ich denke, das ist auch gut so.

Inhaltlich ist die BALLHUPE den bisherigen Weg zu qualitativ besseren Artikeln weitergegangen. Neue Kontakte wurden geknüpft, um künftig noch aktueller und noch informativer berichten zu können.

Den heutigen Stand unserer Zeitung verdanken wir all den engagierten Mitgliedern, die sich immer wieder vor die Schreibmaschine setzen und ihre Erfahrungen zu Papier bringen. Ihre Namen lest ihr häufig in der BALLHUPE, natürlich auch in dieser Ausgabe.

Aber auch diejenigen, die sich vielleicht nur einmal in ihrem Leben zu einem Beitrag entschließen konnten und können, sind eine wertvolle Unterstützung bei der Zusammenstellung einer ausgewogenen Mitgliederzeitung.

Es wäre unrealistisch, zu erwarten, daß die BALLHUPE mit den großen kommerziellen Zeitungen konkurrieren kann und will. Obwohl wir bisweilen aktueller und

genauer als so manche Fachzeitschrift waren, können wir dies aus personellen und finanziellen Gründen nicht dauernd erreichen.

Im Reigen der übrigen Motorradverbandzeitungen braucht sich die BALLHUPE jedoch vor nichts und niemandem zu verstecken.

Die Finanzen waren auch ein Grund für die Umstellung auf das größere Format. Wir hoffen, so die eine oder andere Firma für ein Inserat gewinnen zu können. Dadurch entlasten wir die Verbandskasse um ein paar Mark, was wiederum anderen Aktivitäten zugute kommt.

Voraussetzung für ein erfolgreiches Werben um Anzeigenkunden ist jedoch ein ansprechend gestaltetes Umfeld. Und das läßt sich leichter und besser im vorliegenden Format machen. Nicht zuletzt seid Ihr aber die Nutznießer. Denn Ihr sollt mehr Lesevergnügen mit der BALLHUPE haben.

Diese Ausgabe ist nun quasi unser Pilotprojekt. Bestimmt werde ich noch einige Detailänderungen vornehmen. Konstruktive Kritik ist dabei jederzeit erwünscht.

Jörg Riepenhusen

Aktuell

Streckensperrung „Nienstedter Paß“	Seite 3
Streckensperrung „Priorei“	3
Streckensperrung „Haus Scheppen“	4
Einladung zur Jahreshauptversammlung 1989	4
Tag des Motorradfahrers 1989	4
1. BVDM — Sommertreffen 1989	5
Verleih von Messe- und Infomaterial	5
Führerscheinneuregelung in der EG?	6

Zeitgeschehen

Alan Carr †	8
Ergebnisse „Die motorrad(un)freundliche Stadt“ 1988	8
Wie der TÜV prüft, von der TÜV-Seite	9
Besuch aus Schweden in der Redaktion	10
Lei(d)tplankenprotektoren und Fahrverhalten	10
Hearing zum Thema Helmverschlüsse in Dortmund	11
Ergebnisse des Fotowettbewerbs „Elefantentreffen“	12

Bildungsveranstaltungen

Yamaha-Technik-Seminar, wie es war	13
Neue Seminare in diesem Jahr	13
Motorradfreizeit 1989	13

Termine

	14
--	----

Kleinanzeigen

	16
--	----

Ratgeber

Der BVDM-Schutzbrief	18
Haftpflichtversicherung und Schadenregulierung	18
Die Privatunfallversicherung	18

Buchtips

Schermer's MOTORRAD KATALOG 1989	19
GEBRAUCHT MOTORRAD UND ZUBEHÖR Katalog 1989	19
Schutz vor Diebstählen	19
Geld sparen beim Einkauf	20

Technik

Motorradhersteller und Abgasvorschriften	20
--	----

Leserbriefe

	21
--	----

BVDM-Service

	23
--	----

Preisausschreiben

„Die motorrad(un)freundliche Stadt 1989“	24
--	----

Reisen

Ungarnfahrt 1989	25
Pannenhilfe	25

Neues von den Pressestellen

	26
--	----

Sport

Ausschreibung „Pfadfindertrophäe 1989“	27
BVDM-Sportpokal	27
Enzian-Rallye 1988	28
Ergebnisse der Sportwettbewerbe 1988	28

WICHTIGE ADRESSEN

Geschäftsstelle

Zentrale Adresse für alle Fragen
Renaud Rahier, Rudolfstraße 19, 5100
Aachen, Tel.: 0241 - 54515 oder
003287 - 866164

BVDM-Versicherungsservice

Für alle Fragen zu Versicherungen
Harald Platz, Heinrichstr. 23, 5520 Bit-
burg, Tel.: 06561 - 12362 oder 12852

Mitgliederverwaltung, Beiträge

Margot Wittke, Aldekerkerstraße 14 a,
4150 Krefeld, Tel.: 02151 - 712297,
Sparkasse Krefeld (BLZ 320 500 00)
Konto-Nr. 94 000 262

Sport-Touristik-Wettbewerb

Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780
Lippstadt 15, Tel.: 02945 - 5150

IMPRESSUM

BALLHUPE: Magazin des BVDM

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstr.
17 b, 4400 Münster-Hiltrup, Tel.:
02501 - 13322 o. 24877 (Ansage-
dienst)

Autoren in Heft 2/89:

Renaud Rahier, Peter J. Großheimann,
Rolf Trettin, Ulrich Meier, Ernst Lever-
kus, Klaus Baumeister, Grünter Heu-
mann, Hubert Finkeldey, Harald Platz,
Wolfgang Ostkamp, Henning Knud-
sen, Willy Reuter, Edgar Müller, Martin
Brede, Andrea Altepost, Norbert Wan-
ke, Jörg Riepenhusen, Claudia Rie-
penhusen

Anzeigen:

Graphisches Atelier + Verlag Wilhelmi-
ne E. Hagemann, Lengsdorfer Haupt-
straße 35, 5300 Bonn 1, Tel.: 0228 -
254116, Telefax 0228 - 252709

Layout: Michael Hagemann, Bonn

Druck: Buch- und Offsetdruckerei E.
Seidl GmbH, 5300 Bonn 3

Namentlich benannte Artikel geben
nicht unbedingt die Meinung der Re-
daktion wieder.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag
enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe,
Belegexemplar erbeten.

Titelbild: Endlich steht die Sonne wie-
der etwas höher am Himmel. Da läßt
es sich wieder gut motorradfahren. Fo-
to: Jörg Riepenhusen

Die nächste Ballhupe erscheint am 8.
August 1989. Redaktionsschluß für die
nächste Ausgabe ist der 6. Juli 1989

Streckensperrungen Nienstedter Paß

Der Nienstedter Paß bei Hannover soll an Sonn- und Feiertagen für Motorräder gesperrt werden. Dazu eine Stellungnahme von Detlef Garberding vom Initiativkreis zur Öffnung des Nienstedter Passes.



... Trotz massiver Informations- und Aufklärungsarbeit, sowie sonntäglich stattfindender Motorrad demonstrationen am Niederstedter Paß, womit wir das Fahrverbot praktisch außer Kraft setzen, zeichnet sich noch keine Lösung des vorhandenen Problems ab.

Auf der einen Seite des Deisters, in Barsinghausen, steht der Großteil der Bevölkerung auf unserer Seite und verurteilt eine Streckensperrung. Auf einer Bürgerversammlung, die extra zum Thema „Nienstedter Paß“ einberufen wurde, stellte sich heraus, daß die überwiegende Mehrzahl der Anlieger/-innen eine Tempo-30-Regelung für alle Kfz, wie sie vor der Sperrung bestand und seit der Verfügung des Ministeriums seltsamerweise wieder aufgehoben worden ist, der Ausgrenzung einer Minderheit vorzieht.

Auf der anderen Seite des Deisters, in Nienstedt, ebenfalls Anfahrtstrecke zum Nienstedter Paß, sind die Fronten schon härter. Dort hatten wir (der Initiativkreis, Anm.d.Red.) am 20. März zu einer Diskussionsveranstaltung mit dem Thema „Nienstedter Paß“ eingeladen. Wie sich herausstellte, steht die dortige Bevölkerung einer Streckensperrung fast uneingeschränkt positiv gegenüber. Der Hauptkritikpunkt, der immer wieder zu hören war, ist der Lärm, den die Motorräder verursachen. Mir scheint jedoch, daß es sich eher um eine grundsätzliche Motorradfeindschaft handelt, da noch nicht einmal die Bereitschaft, über eine mögliche Kompromißlösung zu diskutieren, vorhanden war.

In einem uns zugespielten Brief des Kultur- und Verkehrsvereins Nienstedt an den niedersächsischen Verkehrsmi-

nister wird z.B. von den Motorrad demonstrationen als „Aggressivität durch Masse“ gesprochen.

Wir geben uns mit den betroffenen Anwohner/-innen nicht zuletzt soviel Mühe, da wir der Ansicht sind, daß eine Aufhebung des Fahrverbotes gegen den Willen der Bevölkerung nur eine unbefriedigende Lösung darstellen würde.

Es scheint ohnehin so, daß uns das Thema „Nienstedter Paß“ noch etwas länger beschäftigen wird. Der niedersächsische Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr hat dem Initiativkreis nach langem Hin und Her für den April zwar ein Gespräch zugesichert, doch im vorausgegangenen Briefwechsel durchblicken lassen, daß er lieber den Ausgang des von uns angestregten Gerichtsverfahrens abwarten würde.

Für uns gilt es nun, den öffentlichen Druck weiter zu verstärken und die verantwortlichen Stellen, neben ihrer überaus schlechten rechtlichen Position, moralisch zu diskreditieren. Also Aktionen zu planen und durchzuführen, die eigentlich in die Zuständigkeit von staatlichen Stellen fallen, z.B. Leitpfostenschützer anbringen, Aufklärungsarbeit leisten und für das Verständnis und die Tolerierung kleiner gesellschaftlicher Gruppen zu werben, und dabei immer gleichzeitig das Fahrverbot als Pranger für die zuständigen Behörden zu nutzen.“

Detlef Garberding bittet in seinem weiteren Brief die BVDM-Mitglieder um aktive Mithilfe. Diese ist unter anderem durch eine Teilnahme am Paßtreffen am 20./21. Mai in Barsinghausen-Egestorf möglich. *Jörg Riepenhusen*

„Priorei“

Im Rahmen der Spendenaktion für Lei(d)tplanckenprotektoren versuchte der BVDM eine Wiederöffnung der gesperrten „Priorei“ — Strecke zu erwirken.

Am 1.12.1988 haben die Verbände dem Oberkreisdirektor des Ennepe-Ruhr-Kreises ein Angebot unterbreitet, um die Priorei zu entschärfen und für Motorradfahrer wieder zu öffnen.

Hier ist nun auszugsweise die Antwort: „... Besonders folgeschwer waren diese Kradunfälle, wenn die gestürzten Kradfahrer wegen der hohen Geschwindigkeit gegen bzw. unter die Leitplanken katapultiert wurden. Da der Freiraum zwischen der Unterkante der Leitplanken und der Oberfläche des Randstreifens durchschnittlich 55 bis 65 cm beträgt, rutschte ein über die Fahrbahn schleudernder Kradfahrer unter der Leitplanke her. Die Ummantelung der Schutzplanckenposten mit Anpralldämpfern stellt zwar einen verbesserten Schutz für von der Fahrbahn abkommende Motorradfahrer dar; eine Einflußnahme auf die Unfallursache ist durch die Montage von Anpralldämpfern allerdings nicht möglich.

Den Motorradfahrern, die seinerzeit die folgeschweren Unfälle verursacht haben, ging es wohl kaum um die Bereisung der landschaftlich reizvollen Strecke zwischen Breckerfeld und Priorei. Ihr Ziel war — und ist es wohl auch noch — offensichtlich, einen weiteren Motorradtreff nach dem Vorbild „Hohensyburg“ zu etablieren. Die aus der Vergangenheit bekannten unerfreulichen Begleiterscheinungen, wie z.B. die privaten Motorradrennen, werden demnach auch in Zukunft nicht ausbleiben. Hierbei gefährden die Kradfahrer nicht nur sich selbst, sondern auch andere unbeteiligte Verkehrsteilnehmer. ...

Aus den o.a. Gründen soll es im Einvernehmen mit dem Landesstraßenbauamt Hagen und der Kreispolizeibehörde Schwelm bei der Sperrung der L 701 für Motorräder bleiben.“

Diese Argumente sind reine Auslegung, denn Motorradfahrer sind keine Hirnamputierten. Sie fahren nicht mit

dem Ziel, sich und andere zu gefährden.

Es mag vielleicht richtig sein, daß die Protektoren nicht die Unfallursache zu bekämpfen. Auch verhindern sie nicht in jedem Fall die schlimmen Unfallfolgen. Es gibt dazu aber Alternativen, wie der Abbau der Planken oder eine doppelte Planke. Diese Überlegungen werden jedoch immer wieder verworfen. Entweder ist die Sicherheit für die Blechkisten nicht gegeben, oder es kostet zuviel.

Ein weiterer Grund liegt in der Tatsache, daß alle Statistiken entweder furchtbar veraltet sind, oder falsch ausgelegt werden. Die erhöhte passive Sicherheit in PKW, welche in vielen Fällen eine Schutzplanke überflüssig werden läßt, wird nicht berücksichtigt. Auch werden die Augen vor den ständig sinkenden Unfallzahlen der motorisierten Zweiräder verschlossen.

Wie es weitergehen wird, steht in den Sternen. *Renaud Rahier*

Einladung zur JHV 1989

Am 7. Oktober 1989 findet die Jahreshauptversammlung im Bundesleistungszentrum für den Kanusport in Augsburg statt. Dazu lädt der MC Königsbrunn ein. Aus der Erfahrung des letzten Winterfestes bei den Königsbrunnern erwartet uns wieder eine angenehme Atmosphäre und eine gute Organisation.

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

Anträge an die JHV müssen bis zum Redaktionsschluß der BALLHUPE 3/89 beim Geschäftsführer vorliegen. Die Tagesordnung und der Lageplan erscheinen in der nächsten BALLHUPE.

Bitte bedenkt dabei, daß in diesem Jahr wieder Vorstandswahlen sind. In diesem Jahr müssen einige Vorstandsposten neu besetzt werden. Horst Orłowski erklärte bereits bei der letzten JHV in Alsfeld, daß er nicht wieder kandidieren werde. Jutta Hölzel wird

Weiterhin freie Fahrt zum „Haus Scheppen“

Das geplante Nachtfahrverbot für Motorräder auf den Zufahrtsstraßen zum „Haus Scheppen“ am Essener Baldeysee, einem seit Jahren beliebten Motorradfahrertreffpunkt, wird es nicht geben!

Mit einem entsprechenden Schreiben beantwortete das Straßenverkehrsamt der Stadt Essen einen Brief des Rechtsanwaltes Dr. Günther König, den die „Motorradfreunde Haus Scheppen“ mit der Wahrung ihrer Interessen beauftragt hatten.

Nach Prüfung der vorgetragenen Argumente und Rücksprache mit dem

Regierungspräsidenten sah sich das Amt veranlaßt, von der geplanten Maßnahme abzusehen.

Die „Motorradfreunde Haus Scheppen“ bedauern, daß erst die Einschaltung eines Rechtsanwaltes die ungerechtfertigte Sperrung verhindern konnte. Vorherige intensive Versuche, eine gütliche Einigung zu erreichen, scheiterten sowohl gegenüber dem Straßenverkehrsamt als auch gegenüber der Bezirksvertretung des Essener Bezirkes IX.

Motorradfreunde Haus Scheppen
Peter J. Großheimann

ebenfalls nicht mehr dabei sein. Es ist nicht auszuschließen, daß damit die Reihe noch nicht zu Ende ist.

Macht Euch bis dahin schon einmal Gedanken über würdige Nachfolger.

Die Vermittlung von Zimmern übernimmt:

Volkmar Schultz-Igast, Augsburg Str. 29B, 8901 Königsbrunn

Der LV Rhein-Ruhr bietet eine Fahrt im angemieteten Bus ab Düsseldorf an, damit Kosten gespart werden können und Motorradfahrer, die bereits abgemeldet haben, leichter nach Augsburg kommen. Info bei

Heinz Sauerland,
Telefon: (0 28 44) 8 54

Für den Vorstand Jörg Riepenhagen

Der „Tag des Motorradfahrers“

Den diesjährigen Tag des Motorradfahrers stellte der BVDM unter die Überschrift „Öl und Kraftstoff auf der Fahrbahn“.

Öl und Kraftstoff, insbesondere Diesel, auf der Fahrbahn — das sind die Schreckgespenster für jeden Motorradfahrer. Ein Autofahrer kann sich kaum vorstellen, wie blitzartig das Zweirad wegrutscht, wenn ein Ölfilm den Kontakt zwischen Reifen und Straßenoberfläche unterbricht. Dabei wird die Mehrzahl der Ölschichten auf den Straßen durch Unachtsamkeit und Nachlässigkeit beim Betanken von Pkw und Lkw verursacht.

Der BVDM stellte deshalb 1989 den „Tag des Motorradfahrers“ am 6. Mai unter dieses für Zweiradfahrer immer aktuelle Thema. Mit speziellem Infomaterial wandten wir uns an die Autofahrer. In Fußgängerzonen und auf Markt-



DVR

Motorradfahrer danken für Sorgfalt beim Tanken!



plätzen wurde es verteilt und um Vorsicht beim Tanken gebeten.

Rolf Trettin

BVDM-Sommertreffen 1989

Die „Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder (IGEM) Wöbbel“ lädt zum 1. BVDM-Sommertreffen am 9. — 11. Juni 1989 ein.

Wie Ihr alle schon in der letzten BALLHUPE gelesen habt, ist die Wahl des ausrichtenden Clubs auf uns gefallen. Diese „Ehre“ spornt uns jetzt natürlich an, für Euch ein schönes Treffen auszurichten.

Es soll ein gemütliches Treffen werden, ohne großes Rahmenprogramm und Aktionen am laufenden Band. Das ist ganz in unserem Sinne, denn auch wir wollen nicht nur vorbereiten, versorgen und aufräumen, sondern uns zwischendurch auch mal unter die Leute mischen, und am Treffen „teilnehmen“! Darunter wird aber auf keinen Fall die Versorgung leiden.

Als Teilnahmegebühr müssen wir leider 10,— DM von BVDM-Mitgliedern und 15,— DM von Nichtmitgliedern verlangen, weil wir für die Anmietung des Zeltplatzes zur Kasse gebeten werden. Beifahrer, Beiwagenpassagiere (Kinder, Hunde, Hühner usw.) zahlen NICHTS! Einen kleinen, kostenlosen Aufkleber als Erinnerungsstück an das 1. Sommertreffen wird es wohl auch geben.

Das Treffen findet auf einer riesigen Wiese statt, die sonst als Jugendcampingplatz für Stadtkinder genutzt wird. Aus diesem Grunde gibt es dort auch ein festes Gebäude, in dem eine Küche, ausreichend Toiletten, Waschbecken und Duschen, sowie ein Aufenthaltsraum untergebracht sind. Also kann auch bei Regenwetter noch einiges gemacht werden.

Wer von Euch auf außergewöhnliche Speisen und Getränke angewiesen ist,

sollte sich etwas davon mitbringen! Ansonsten können wir aber alle kulinarischen Probleme lösen.

Wir haben folgenden Magenfahrplan gedacht: Würstchen vom Grill, Bauchfleisch im Brötchen, Erbsensuppe, belegte Brötchen mit Wurst und Käse, zum Frühstück auch mit hausgemachter Marmelade, Honig oder Nutella. Als Lippische Spezialität haben wir „Pikkert“ in die Karte aufgenommen. Das ist eine Art Pflannekuchen, den man sowohl mit Marmelade, als auch mit Leberwurst essen kann. Das Originalrezept stammt von Oma Klenke, zubereitet wird es von ihrer Enkelin „Zausel“!



Das Gelände bei einem anderen Treffen. Foto: Uli Meier

Auf dem Getränkesektor müssen Bier, Cola, Fanta, Wasser, Kaffee und Tee ausreichen. Getränke mit hoher Drehzahl bieten wir nicht an.

Das alles bieten wir Euch zu Selbstkostenpreisen an, denn wir richten diese Treffen nicht aus, um unsere Kassen zu füllen, sondern um neue Leute kennenzulernen, mit denen wir ein schönes Wochenende verbringen können.

Selbstverständlich besorgen wir auch einen großen Haufen Einwegpaletten, um Feuer zu machen, und um Sitzbänke ums Feuer zu bauen. Habt aber bitte Verständnis dafür, daß wir kein lautes Bierzelt aufbauen und Schlammflöcher für Euch vorbereiten. Parkplätze für Autos haben wir auch nicht anzubieten!

Solltet Ihr jetzt vom 9. bis 11. Juni immer noch zu uns kommen wollen, dann schickt einen adressierten und

frankierten (Drucksache) Rückumschlag an folgende Adresse:

Ulrich Meier
Friedenstalstr. 25
4938 Schieder-Schwalenberg

Ihr bekommt dann umgehend eine Einladung, auf der eine Kartenkopie und eine Skizze zeigen, wie Ihr uns findet.

Eine große Bitte haben wir noch an Euch: Bitte, bitte ruft ca. 14 Tage vor dem Treffen an und sagt, mit wievielen Leuten Ihr kommt! Es wäre ärgerlich für Euch und bitter für uns, wenn auf einmal zu wenig Brötchen oder so da wären! Es ist immer schade, wenn auf eine abgeschickte Einladung 10 Leute kommen und wir wissen das nicht und daher nicht vorausschauend einkaufen können. Vielen Dank dafür im Voraus.

Im Auftrag der IGEM Wöbbel
Ballermeier

Massig Material

Neue Möglichkeiten für BVDM-Mitglieder, an Messe-, Ausstellungs- und Infomaterial zu kommen!

Seit ein paar Wochen haben sich neue aktive BVDM-Mitglieder gefunden, einen Teil der reichlichen BVDM-Arbeit zu übernehmen.

Renate und Rene Kegelmann sammeln, lagern, katalogisieren und verleihen BVDM-Material. Das Angebot reicht vom Infozettel über Spannbänder und Ordnerwesten bis hin zum gerade im Bau befindlichen kompletten Infostand. Der besondere Vorteil ist die zentrale Anlaufstelle. Nun muß nicht mehr lange überlegt werden, wer denn nun wohl was haben könnte.

Bei den Beiden kann eine Materialliste angefordert werden, auf der auch die Verleihbedingungen genannt sind.

Sobald alles sinnvolle Material aus allen Ecken des BDVM dorthin gebracht wurde, kann eine Übersicht erstellt werden, die ab der nächsten BALLHUPE dauernd abgedruckt wird.

Die Adresse lautet:
Renate und Rene Kegelmann
Dorfstraße 28
5970 Plettenberg
Telefon: (023 91) 106 57

Jörg Riepenhusen

Stufenführerschein 1992 — Das Schreckgespenst der EG?

Bei der Eröffnung der IFMA 1988 fand der Bundesverkehrsminister, Dr. Jürgen Warnke, viele positive Worte für die Motorradfahrer. Unter dem Eindruck sinkender Unfallzahlen verwies er u.a. auf den im selben Jahr voll in Kraft getretenen Stufenführerschein. Rückläufige Unfallzahlen — gerade unter den Motorradfahrern — seien, so der Minister, ein Beleg für ein hohes Sicherheitsbewußtsein. Es sei daher zu prüfen (was auch im Rahmen eines Forschungsprojekts der Bundesanstalt für Straßenwesen geschieht), ob der Stufenführerschein in seiner jetzigen Ausarbeitung auch weiterhin Bestand haben könne. Dr. Warnke wörtlich: „Wir halten nichts von Übermaßregelungen“.

Genau diese Worte waren schon 1984 in der Empfehlung einer Expertenkommission zum Stufenführerschein auch zu finden; dennoch verlangten die Bundesländer damals eine Verschärfung der Maßregelung und verlangten u.a. ein Verbot des Soforteinstiegs.

Aufgemuntert durch die Ministerworte schrieb unser Führerscheinreferent Ralf Schweitzer im Januar dieses Jahres einen Brief an den Bundesverkehrsminister mit neuen Vorschlägen zu einer Abänderung der jetzigen Regelung. Auf Grund der heute vorliegenden Erkenntnisse sollte ein DirektEinstieg nach Vorerfahrung mit anderen Fahrzeugen (d.h. mit allgemeiner Verkehrserfahrung) z.B. mit 25 Jahren möglich sein. Der Aufstieg in die höhere Klasse, heute mit erneuter Schulung und Prüfung verbunden, könnte durch die Teilnahme an einem Sicherheitstraining erreicht werden.

Der Bundesverkehrsminister hat mit Datum vom 27.2.89 unseren Brief beantwortet. Er findet unsere Vorschläge überlegenswert (es fällt nochmals das Wort von der Übermaßregelung, die der heutige Verkehrsminister genau sowenig wie sein Vorgänger wünscht). Dr. Warnke verweist aber erneut auf die notwendige Zustimmung der Bundesländer mit dem Hinweis, daß er zur

Zeit keine politische Möglichkeit sieht, den Stufenführerschein zu ändern. Man müsse die Ergebnisse der BAST-Untersuchung abwarten und dann neu entscheiden. Er fordert uns daher auf, in Zusammenarbeit mit anderen Motorradverbänden und dem Institut für Zweiradsicherheit, eigene Untersuchungen anzustellen, um mit entsprechendem Nachdruck die Richtigkeit unserer Vorschläge zu belegen.

Mitten in diese eigentlich positiv zu beurteilende Entwicklung platzt nun die EG-Kommission mit einem Vorschlag für einen europäischen Stufenführerschein. Schon seit den 70er Jahren gibt es Bemühungen in diese Richtung. Seit Anfang der 80er Jahre wird an einem konkreten Vorschlag gearbeitet, der — für den Bereich der Klasse 1 (EG-Bezeichnung „A“) — den ursprünglichen bundesdeutschen Vorstellungen weitgehend entsprach.

Vor einigen Wochen bekamen wir dann plötzlich einen neuen, überarbeiteten Vorschlag auf den Tisch. (KOM88 705 endg. Fassung). Dieser Vorschlag ist in den für uns entscheidenden Punkten nicht wiederzuerkennen. Die Neufassung sieht vor: 1. eine Stufe bei 400 ccm oder 35 kW (47 PS); 2. soll kein DirektEinstieg mehr möglich sein (mindestens 2-jährige Vorerfahrung in der nächstniedrigeren Stufe); 3. wird allen EG-Ländern diese Regelung zur Pflicht auferlegt, d.h. es sind keine nationalen Alleingänge möglich.

Nicht nur wir sind durch diese Nachricht aufgeschreckt worden. Auch der deutsche Verkehrsminister sieht sich durch den EG-Vorschlag überfahren. Wie ist es dazu gekommen?

Schon vor einiger Zeit meldeten sich die englischen Motorradfahrer bei uns. Sie sind zuerst auf die Veränderung aufmerksam worden. Sie haben allerdings auch am meisten zu verlieren: in England gibt es noch keinen Stufenführerschein und die Motorradfahrer dort wollen auch keinen. Mit dem Referenten für EG-Fragen des englischen

Motorradverbandes BMF, Stephen Prower, stehe ich seitdem im engen Briefkontakt. In ausführlichen Anfragen und Stellungnahmen an die EG-Kommission und an die englischen Parlamentarier versucht er herauszufinden, was hinter der ganzen Geschichte steckt. Stephen Prower war auch schon bei der Kommission in Brüssel. Er vermutet, daß entweder Übersetzungsfehler die Ursache für die Abänderungen sind, daß die Beamten in Brüssel eigenmächtig die Vorschläge geändert haben (sie kamen ihm nicht sonderlich motorradfreundlich vor), oder das eins oder mehrere Länder Druck auf die Kommission ausgeübt haben.

Die deutsche Seite hat zunächst Einspruch gegen den Kommissionsvorschlag erhoben. Der Anspruch auf eine Pflichtübernahme würde allein schon eine völlige Neuschreibung der Straßenverkehrsordnung zur Folge haben (der Kommissionsvorschlag befaßt sich ja nicht nur mit dem Motorradführerschein). Außerdem stellt eine Stufung bei 35 kW keine Leistungsbegrenzung dar. Die vorgebrachten Einwendungen auch der übrigen EG-Länder erneut auf einen Nenner zu bringen, wird bei weitem den von der Kommission festgesetzten Zeitrahmen sprengen: Der EG-Stufenführerschein sollte ab 1. Juli 1990 gültig sein. Daran wird, nach Aussagen aus dem Verkehrsministerium, mit Sicherheit nichts werden.

Wir werden uns also weiterhin bemühen, mit sachlichen und überzeugenden Argumenten eine für uns befriedigende „Abmilderung“ des jetzigen Zustandes zu erreichen. Eine völlige Aufhebung der heutigen Regelung werden wir wohl kaum erreichen können, dazu ist der politische Widerstand einfach zu groß; aber der EG-Schein schießt ohne jeden Zweifel weit neben das Ziel — und es ist gut zu wissen, daß der Bundesverkehrsminister hier mit uns ein und derselben Auffassung ist.

Henning Knudsen

Bewährte Einzylinder für preisbewußte Einsteiger.



Die SRX 600

Klassisch-sportliches Konzept. Unverwechselbares Design. Einsteiger und Umsteiger staunen: ein super Preis-Leistungs-Verhältnis. Überschaubare Technik: luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor mit 4 Ventilen und obenliegender Nockenwelle. Trockensumpfschmierung. In zwei Versionen: 20 kW (27 PS) und 33 kW (44 PS). 5 Gänge. Mit Yamaha-Duo-Intake-System. Doppelschleifenrahmen aus Rechteckprofil. Bremsanlage mit 3 geschlitzten Scheiben und Doppelkolbenbremszangen. Unverbindliche Preisempfehlung: 6.390,- DM inkl. Nebenkosten und Mehrwertsteuer.



Die SR 500

Urwüchsige Straßenmaschine mit verchromten Schutzblechen und Speichenrädern. Bewährter, luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor mit obenliegender Nockenwelle und CDI-Zündung. 5 Gänge. 20 kW (27 PS). Trockensumpfschmierung. Stahlrohrrahmen. Mit Scheibenbremse vorn. Ideal für Einsteiger. Unverbindliche Preisempfehlung: 5.990,- DM inkl. Nebenkosten und Mehrwertsteuer.



Die XT 500

Die klassische Enduro. Hohe Zuverlässigkeit, übersichtliche Technik. Auch hier der bewährte, luftgekühlte Einzylinder-Viertakt-Motor mit obenliegender Nockenwelle, 20 kW (27 PS). Fünffach verstellbare De-Carbon-Federbeine hinten. O-Ring-Kette. Unverbindliche Preisempfehlung: 6.610,- DM inkl. Nebenkosten und Mehrwertsteuer.

Die SRX 600, SR 500 und XT 500 sind Longlife-Modelle mit unverwechselbar starkem Charakter zu vernünftigen Preisen. Übrigens können alle Modelle über unseren Bankpartner CC-Bank finanziert werden.



YAMAHA

Die Yamaha. Sich selbst erleben.

Mitsui Maschinen GmbH, Yamaha-Division, Grünstraße 44, 4005 Meerbusch

Alan Carr †

Alan Carr, der Feuerwehrmann aus Birmingham/GB, ist tot. In der Nacht vom 30. zum 31. Januar 1989 verunglückte er mit seiner R 80 im Alter von 62 Jahren nach seiner durch mehrere Zwischenaufenthalte bei Freunden in Deutschland und Luxemburg unterbrochenen Rückreise vom Elefantentreffen tödlich — nur noch etwa 50 Kilometer von seinem Haus in Birmingham entfernt.

Sein vor ihm fahrender Birminghamer Freund Mike Spiers sah im Rückspiegel seiner K 100 hinter sich den Scheinwerfer von Alans BMW plötzlich zur Seite schwenken. Als Mike daraufhin umdrehte, fand er die R 80 am Straßenrand liegen, in Fahrtrichtung weit vor Alan selbst, der ohne erkennbare äußere Verletzungen bewußtlos ebenfalls an der Seite lag. Zwei Stunden nach der Einlieferung ins Krankenhaus trat der Tod infolge innerer Verletzungen ein. Alan hatte das Bewußtsein nicht wieder erlangt. Bis zur Stunde, in der ich dieses zu Papier bringe, war die Unfallursache nicht zu ermitteln. Übermüdung oder Alkohol kann ausgeschlossen werden. Alan trank nicht, und beide Fahrer hatten noch wenige Minuten vorher eine Kaffepause gemacht. Die



Nachforschungen nach den Ursachen dieses rätselhaften Unglücks waren noch nicht abgeschlossen.

Mit Alan haben wir einen unserer besten Freunde verloren, der schon seit Anfang der 60er Jahre mit seinem alten BSA-Gespann (seinem „Schiff“) regelmäßig zum Elefantentreffen kam. Später erfüllte er sich seinen BMW-Traum.

Er mochte seine deutschen Motorrad-Freunde sehr, unter denen viele BVDM-Mitglieder waren, z.B. „die Castropers“, außerdem besuchte er sehr oft seinen Stuttgarter Feuerwehr-

Kollegen Lothar Richter und dessen Familie sowie viele andere. Er war oft mit uns zusammen, und wir hörten seine drolligen Motorrad-Abenteuer immer wieder — mit der Zeit wurde daraus eine Legenden-Sammlung köstlichster Art.

Als Angehöriger der Britischen Rheinarmee lernte er schon früh Deutschland und die deutschen Motorradfahrer kennen, und die Zuneigung zu den deutschen Motorradfreunden und zu unserem Land prägte seine Welt, Reisen und Kontakte. Oft kam er im Spätsommer auch zum Gespanntreffen am Ebnisee.

Motorradfahren war für ihn mehr als nur eine Freizeit-Betätigung. Es war sein Lebenselixier, und damit gewann er seine vielen Freunde, die ihn nun bitter vermissen werden.

Wir wollen versuchen, seiner Familie, seiner Frau Edith und seinen Söhnen Garry und Nigel, mit der Versicherung Trost zu geben, daß wir Alan nie vergessen. Er war eine positive Persönlichkeit ganz besonderer Art, weil er in seinem harten Beruf als Feuerwehrmann in der Industrie-Metropole Birmingham nicht nur Menschen das Leben rettete, sondern weil er uns und seinen Motorradfreunden so viel Freude schenkte.

Ernst „Klacks“ Leverkus

Auch im Jahr 1988 suchte der BVDM wieder nach der motorradfreundlichsten Stadt in Deutschland.

Preis ausschreiben

Vom hohen Norden, von Travemünde und Kiel, bis tief in den Süden nach Konstanz, reichten die Namen der Städte, die mit den Augen der Motorradfahrer beurteilt wurden. Manch böse Überraschung können Motorradfahrer immer noch in vielen Städten erleben.

Eine ganz dicke „Zitrone“ verdient dabei die Stadt Grünberg in Oberhessen. Ein Motorradparkplatz wurde zugunsten einer Autoabstellfläche ersatzlos entfernt. Ein anderer Stampo-parkplatz für Motorräder fiel im Zuge einer Verkehrsberuhigung einem Parkverbotschild zum Opfer. Dabei werden

verkehrsberuhigende Maßnahmen teilweise nur sehr schlecht gelöst. So sind beispielsweise an einigen Stellen Straßenschwellen so hoch und steil, daß sogar Autos dort schon Spoiler verloren. Solche Stolperstellen werden bisweilen nicht angekündigt.

Auch die fehlende Ankündigung von Stahlplatten auf der Fahrbahn und schlecht verlugter Längsrillen in Kurven trägt nicht unbedingt zur Sicherheit der Motorradfahrer bei.

Vielen, vornehmlich jüngeren Motorradfahrern, wird ein Dorn im Auge sein, daß die Zufahrt zu einer Disco für Motorräder gesperrt wurde!!

Nicht minder schlecht kam Nienburg/Weser weg. Auch dort fielen Motorradparkplätze zugunsten einer Fußgängerzone ersatzlos weg. An anderen Stellen bringt das Abstellen von Motorrädern entweder die Blockade eines kompletten Autoparkplatzes mit sich, oder die Maschine mußte widerrechtlich auf einer Verkehrsinsel abgestellt werden. (s. Bild).

Abseits der Hauptwege findet sich der ortsunkundige Motorradfahrer oft in einer chaotischen Verkehrsführung wieder. Es kann ihm passieren, daß er in Sichtweite seines Zieles vom „rechten Weg“ abweichen muß.

Der Einsender der Schilderung der Zustände in Nienburg schloß seinen Bericht mit dem Satz: „Am besten weiträumig umfahren!“

Einen ganz dicken Klops leistet sich Baden-Baden. Dort ist ein Motorradparkplatz so irreführend ausgeschildert, daß fast jedes Motorrad falsch abgestellt wird. Der Einsender beob-

achtete, wie innerhalb von einer halben Stunde an 8 Maschinen 8 Knöllchen gesteckt wurden. Auch so kann der Kämmerer sein Stadtsäckel füllen!

Immer wieder tauchen die Kritikpunkte kleinkarierte Behördenhaltung, Streckensperrungen und Nachfahrverbote auf (Rodenbach, Kiel, Travemünde, Prien/Chiemsee). Die Behördenhaltungen lassen sich sicher von jedem Einzelnen durch penetrantes Nachbohren und Zum-nächsten-Vorgesetzten-weitergehen ein wenig kurieren.

Bei soviel Schatten muß aber auch irgendwo Licht sein. So zum Beispiel in Konstanz, wo das Personal der kommunalen Fährlinie den Motorrädern gegenüber durchaus positiv eingestellt sind und die Fahrer zuvorkommend behandeln. Dort gibt es auf allen größeren Parkplätzen abgeteilte Stellplätze für Motorräder, die kostenlos zu benutzen sind.

Sehr gelobt wurde die Stadt Mönchengladbach. Die dort herrschenden guten Straßenzustände und die klare Verkehrsregelung setzen sich sogar bis in die Außenbezirke fort. Über die dortige Verwaltung (Stadt, Polizei) wird berichtet, daß sie sich den Motorradfahrern gegenüber korrekt und tolerant verhalten. Dies gerade am Treffpunkt Alter Markt, der bei schönem Wetter fast zur Motorradausstellung wird.

Wie erfolgreich das Engagement der Motorradfahrer, vor allem der örtlichen Clubs sein kann, liefert das Beispiel der motorradfreundlichen Stadt 1987, Münster. Der größte Verein, der Mot-Treff Kotten mit seiner besonderen Hintergrundsituation als Träger freier Jugendpflege, brachte schon einige Vorschläge auf die Schreibtische der Stadtverwaltung, die auch in die Wirklichkeit umgesetzt wurde.

Plakativ genannt seien da die nunmehr erfolgenden Warnungen vor Stahlplatten auf der Fahrbahn, die Ausgabe kurzer Kennzeichenkombinationen an Motorradfahrer, die Montage von Leitplankenprotektoren und die Errichtung eigener Motorradparkplätze im Stadtkern, neben der großzügigen Duldung des Parkens außerhalb der Parkplätze.

Gemeinsam gehen die Stadtverwaltung und der Mot-Treff nun auf die Suche nach einem Verkehrsübungsplatz für Motorräder.

Nienburger Park(un)-möglichkeit.

Foto: Norbert Warnke



Um anderen Städten ein Zeichen zu setzen, und um Euch, die Motorradfahrer und -vereine, zu motivieren, am Ball zu bleiben, wird die Stadt Münster nach 1987 auch 1988 mit dem Preis „Die motorradfreundliche Stadt“ ausgezeichnet.

Über die Preisverleihung berichtet die BALLHUPE im nächsten Heft. Die Gewinner — unter den Einsendern wurde u.a. ein Reifengutschein verlost — wurden schriftlich benachrichtigt. *Jörg Rippenhusen*

In der letzten BALLHUPE erzählte ein Mitglied des BVDM über seine ganz speziellen Erfahrungen mit dem TÜV. Nun könnt Ihr lesen, was ein TÜV-Prüfer dazu sagt.

Wie der TÜV Motorräder prüft

Fast jedes Fahrzeug, das auf unseren Straßen fährt, muß regelmäßig auf seine Verkehrssicherheit und Vorschriftenmäßigkeit überprüft werden. So will es der Gesetzgeber. Diese Hauptuntersuchungen (HU) werden von Fachleuten der Überwachungsorganisationen durchgeführt.

Da viele Motorradfahrer oft über Probleme beim TÜV — oder das, was sie dafür halten — klagen, soll hier die Hauptuntersuchung etwas genauer erklärt werden. Wir wissen alle, daß fast jeder Motorradfahrer ein echter Technikfachmann ist, man sollte aber davon ausgehen, daß ein TÜV-Mann ein echter Prüf-Profi ist, der auch über Hintergründe wie z.B. Rückrufaktionen, Gesetzesänderungen u.ä. informiert ist.

Zu Beginn jeder Prüfung wird natürlich anhand der Fahrgestell-Nr. kontrolliert, ob Fahrzeug und Papiere zusammenpassen. Außerdem wird auf Manipulationen an der Fahrzeug-Identifizierungsnummer geachtet (Es soll nämlich Leute geben, die Fahrzeuge klauen).

Wenn ein Fahrzeug neu in den Verkehr kommt, ist es vorschriftsmäßig ausgerüstet. Bei der HU wird überprüft, ob die Vorschriftenmäßigkeit noch besteht, oder ob der Halter das Fahrzeug verändert hat. Verändern im Sinne der StvZO heißt, Teile ab- oder anzubauen oder zu verändern, deren Beschaffenheit vorgeschrieben ist oder deren Umbau zu einer Gefährdung anderer führen kann. Da Motorradfahrer Individualisten sind, sind auch die Fahrzeuge oft erheblich umgebaut. Schon Koni-Federbeine oder ein anderer Lenker führen aber zum Erlöschen der Betriebserlaubnis. Umrüstungen können natürlich nach Begutachtung

BUCH-NEUHEITEN

BUCH-NEUHEITEN

-mail order-

E SCHRODER

Düingsen Mühle 19 • D-5860 Iserlohn
Telefon: (0 23 71) 4 17 78

durch einen amtl. anerkannten Sachverständigen in die Fahrzeugpapiere eingetragen werden.

Meist als unnützes Zubehör werden Rückstrahler, Radabdeckungen, Soziushaltegriffe oder seit neuestem ganze Blinkanlagen angesehen und abmontiert. Solche Teile sollten natürlich bei der HU vorhanden sein.

Bei der Überprüfung der Verkehrssicherheit spielt in erster Linie der Verschleiß durch den Betrieb des Fahrzeugs eine Rolle. Neben der obligatorischen Beleuchtungsprüfung werden noch eine erhebliche Anzahl anderer Bauteile auf einwandfreie Funktion geprüft.

So wandert das Auge des Prüfers über Rahmen und Räder um nach Beschädigungen oder Anrissen zu suchen. Schon ein leichter Unfall kann Beschädigungen an diesen Teilen hervorrufen.

Die Steuerkopflager stehen auf der Mängelhäufigkeitsliste ganz oben. Gerade diese Lager sind es aber, die das Zweirad einwandfrei geradeaus fahren lassen. Eine funktionsfähige Diebstahlsicherung ist selbstverständlich. Weitere für die Fahrsicherheit wichtige Teile sind die Rad- und Schwingenlager. Die Bremsbeläge und Reifen werden auf Verschleiß, die Handhebel auf richtiges Spiel überprüft. Die Spannung der Speichen bzw. der feste Sitz der Nieten soll bei den Rädern beachtet werden. Oft werden nach Montagearbeiten die Schraubensicherungen (an Achse, Bremsanker, Bremsbelag u.a.) vergessen.

Diese Standardmängel werden ergänzt durch Spezialitäten wie angebrochene Lenker oder Bremshebel, durchgerostete Auspuffanlagen, ölen- de Motoren oder undichte Bremsleitungen, die aber zum Glück recht selten vorkommen.

Am Ende jeder HU sollte die Fahrprobe durch den Prüfer stehen. Dabei wird auf Geradeauslauf, sichere Bedienbarkeit und die Bremswirkung geachtet.

Wenn man davon ausgeht, daß jeder Halter sein Fahrzeug nach bestem Wissen für die HU vorbereitet, wundert es doch, daß noch so viele Mängel festgestellt werden müssen. Wichtig für den Vorführenden ist sein weiteres Verhältnis zu dem Krad. Will er es verkaufen, soll die Plakette möglichst billig drauf, d.h. es ist ihm recht, wenn Män-

gel übersehen werden, für deren Behebung er nicht mehr herangezogen wird. Soll das Fahrzeug gekauft werden, so soll natürlich auch wirklich alles gesehen und bemängelt werden. Solche wirtschaftlichen Gesichtspunkte sind dem Prüfer fremd. Er prüft nur die Technik des Fahrzeugs. Nachdem die Hauptuntersuchung mit der Zuteilung der Prüfplakette beendet ist, darf der TÜV DM 27,36 berechnen. Für eine Prüfung der Verkehrssicherheit sicherlich nicht zu viel.

*Klaus Baumeister
amtl. anerkannter Sachverständiger
für den Kraftverkehr*

Anmerkung:

Dem TÜV zufolge sind Motorräder oftmals in einem besseren Zustand als Autos. Der Anteil an Motorrädern mit erheblichen Mängeln liegt bei 11%, der bei den Autos bei 20%. Mehr als doppelt so oft werden Autos wegen technischer Mängel aus dem Verkehr gezogen.

Begegnung der nordischen Art

Besuch aus Schweden in der BALLHUPEN-Redaktion

Direkt nach Ostern trudelten Fredrik Lundgren und Birger Tommos von der Redaktion der „MC-Folket“, dem Nachrichtenblatt des SMC, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, bei mir ein.

Der SMC ist von der Zielsetzung her eine dem BVDM vergleichbare Organisation. Daher verliefen die Gespräche bei Fondue und Wein interessant und informativ.

Der erste Kontakt war auch in Rich-



tung weiterer Besuche und eventueller gemeinsamer Aktionen sehr vielsprechend.
Jörg Riepenhusen

Lei(d)tplankenmontage

Das bloße Entschärfen von Leitplankenträgern ist noch kein Garant für ein sicheres Motorradfahrvergnügen. Diese Maßnahme muß sein Fortsetzung auch und gerade im Kopf der Fahrer finden.

Auch im Kreis Recklinghausen sollen Stürze mit dem Motorrad in plankenbewehrten Kurven nicht mehr mit derart gravierenden Folgen begleitet sein, wie sie nun einmal durch den ungepolsterten Kurvenschutz hervorgerufen werden. Herr Mertens von der Straßenmeisterei des Kreises sicherte anläßlich einer Protektorenmontage auf der L 612, Ortseinfahrt Flaesheim, zu, auch weitere gefährliche „Sturzkurven“ zu entschärfen. Dabei zeigte er durchaus Eigeninitiative. Im Einzelfall reiche es aus, wenn man ihm die Protektoren liefere.

Vorausgegangen war diesem Versprechen eine Montageaktion des LV Rhein-Ruhr im BVDM unter reger Beteiligung der örtlichen Presse und der WAZ.

Die Geschichte der jetzt entschärften Kurve liest sich wie ein Gruselroman. Klaus fährt an einem schönen Sonntag, wie mit ihm so viele Gesinnungsgenossen, mit seinem Motorrad Richtung Haltern. Ziel der Reise ist der dortige Motorradtreff. Der schnellste Weg dorthin führt Klaus auch durch die bewußte Kurve. Sie befindet sich auf einer gut ausgebauten Strecke. Es han-

delt sich um eine langgezogene Linkskurve, die vor einer Ampel endet.

Bei der in diesem Bereich erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h ist die Kurve völlig ungefährlich. Nur verführt der breite Ausbau zu flotterer Fahrweise. Hinzu kommt noch, daß die Straße direkter Auslauf der Stadtautobahn ist, und das Gefühl einer Schnellstraße vermittelt.

Ohne Zweifel fuhr Klaus zu schnell.

Beim durchfahren der Kurve kam er von der Fahrbahn ab, geriet in die Leitplanken und wurde dabei tödlich verletzt.

Protektoren können nicht die Fahrweise beeinflussen. Klaus wäre bei vorhandenen Plankenschützern nicht langsamer gefahren. Es kann nicht oft genug gesagt werden, daß Motorradfahren im Kopf anfängt, und nicht im Bauch. Vorhandene Protektoren hätten

aber bestimmt die Schwere der Verletzungen gemindert. Klaus hätte möglicherweise den Unfall überlebt.

Wir können die Einstellung der Fahrer nicht ändern, aber wir können unseren Teil dazutun, um die Sturzfolgen so gering wie möglich zu halten. Vielleicht denkt ja der Eine oder Andere beim Anblick der Protektoren mal daran, warum die Dinger dort hängen. Schön wäre's.

Günter Heumann

Hearing des Ifz in Dortmund:

Forderung nach Vereinheitlichung von Helmverschlüssen

Die Sachlage ist klar: einem verunglückten Motorradfahrer muß der Helm abgenommen werden, damit Erste Hilfe geleistet werden kann. Ob Druckastenschloß, Doppel-D-Ring, Klemmrolle, in die Helmschale integriertes Schloß oder aufklappbare Frontpartie - selbst erfahrene Rettungssanitäter haben z.T. große Probleme, den jeweiligen Verschluss zu öffnen oder ihn gar zu finden. Dies zeigt eine kleine Umfrage unter Rettungssanitätern des Roten Kreuzes, durchgeführt von der Medizinischen Hochschule Hannover. Dabei wurde das Druckastenschloß am besten bewertet. Die größten Schwierigkeiten treten beim Doppel-D-Ring und bei der Klemmrolle auf. Hier können sogar z.T. größere Zeitverzögerungen entstehen, wodurch der Verletzte natürlich zusätzlich zu leiden hat.

Angesichts dieser Tatsachen und einer ständig steigenden Anzahl von z.T. sehr unterschiedlichen Verschlussmöglichkeiten hatte das Institut für Zweiradsicherheit (Ifz) anlässlich der Motorräder '89 in Dortmund Helmhersteller, Wissenschaftler, Notärzte und nicht zuletzt die Motorradverbände zu einem Hearing eingeladen, um erneut der allerdings nicht ganz neuen Forderung nach einer Vereinheitlichung der Ver-



Druckastenschloß

Aufkleber
Bestell-Nr. H 2



Druckastenschloß und aufklappbares Kinnteil

Aufkleber
Bestell-Nr. H 1



Walzen-Verschluss

Aufkleber
Bestell-Nr. H 4



Doppel-D-Ring-Verschluss

Aufkleber
Bestell-Nr. H 3

schlußsysteme mehr Nachdruck zu verleihen.

In der Diskussion stellte sich schnell

heraus, daß diese Forderung kaum aufrechterhalten ist. Die Helmhersteller wiesen deutlich darauf hin, daß eine Festschreibung auf ein (oder zwei) System(e) jede sinnvolle Neu- und Weiterentwicklung behindern würde, so wie dies,

durch die ECE-Regelung bedingt, schon bei der gesamten Helmneuentwicklung leider der Fall ist. Auch die Entscheidung, welches unter den vielen System das Bessere ist, wäre schon schwierig. Dabei darf auch nicht übersehen werden, daß z.B. der alte Klemmrollen-Verschluss als solcher ja kein schlechter Verschluss ist.

Als Ergebnis des Hearings lassen sich folgende Forderungen an die Helmhersteller zusammenfassen: Für eine Öffnung im Notfall ist ein Druckastenschloß am besten geeignet. Das eigentliche Zuziehen des Kinnriemens kann dennoch weiterhin mit z.B. einer Klemmrolle gemacht werden. Zur deutlichen Erkennbarkeit soll die Druckaste rot sein und von einem ansonsten roten Helm deutlich abgesetzt sein. Da der beste Helm nichts nützt, wenn er nicht fest am Kopf angezogen ist, sollte der Verschluss so beschaffen sein, daß es unangenehm oder gar unmöglich ist loszufahren, solange der Verschluss nicht ordnungsgemäß eingerastet ist.

Wer persönlich befürchtet, daß ihm in Falle eines Falles der Helm nicht oder nur sehr schlecht vom Kopf genommen werden kann, kann beim Ifz kleine Aufkleber mit den hier dargestellten Piktogrammen zum Selbstkostenpreis von DM 1,-/Stück bestellen. (Bitte Bestellschein verwenden).

Bitte schicken Sie mir _____ Aufkleber Bestell-Nr. _____

_____ Aufkleber Bestell-Nr. _____

Außer einem ausreichend frankierten und an mich adressierten Freiumschlag liegt für jeden bestellten Aufkleber 1,00 DM in Briefmarken bei.

Meine Adresse:

Bitte gleich absenden an das

INSTITUT FÜR
ZWEIRADSICHERHEIT e.V.
Westenfelder Str. 58
4630 Bochum 6

Foto-Wettbewerb Elefantentreffen

Sieger und Gewinner

Zum diesjährigen Elefantentreffen rief der BVDM zu einem Fotowettbewerb auf. Die eingesandten Bilder wurden auf dem BVDM-Stand anlässlich der „Motorräder 1989“ in Dortmund präsentiert. Die Besucher entschieden durch Stimmzettel, welches Bild am besten gefiel.

Hier sind nun die ersten 3 unter 27 vorgestellten Bildern. Abgestimmt haben 1218 Besucher.

1. Platz: Jens-Peter Bonse, Krefeld. Er gewann einen Satz Bridgestone-Reifen.

2. Platz: Martin Völkner, Frankfurt. Sein

Gewinn war ein Helm.

3. Platz: Andreas Bongard, Mettmann. Er erhielt ein Paar Motorradstiefel.

45 Sachpreise wurden insgesamt verteilt. Von den Wählern erhielten die Erstplatzierten:

1. Ralf Hehmann: Thermokombi

2. Thomas Matthes: Helm

3. Stefan Gehder: Regenkombi

Ein besonderer Dank gebührt den folgenden Unternehmen für das Bereitstellen schöner Preise: Bridgestone, Hein Gericke, Nürburgring GmbH., Johnson Wax, Lohré, Krawehl, Aral, Esso, Basdorf, LSL, G + F, Leviator, Magura, Joy und Schuh.

Renaud Rahier



Jens-Peter Bonse erhält seinen Preis. Foto: Andrea Altepost



Der BVDM-Stand in Dortmund. Wählen und gewinnen war angesagt. Foto: Andrea Altepost

Links: Das Siegerbild! Foto: Jens-Peter Bonse

Links unten: Der zweite Platz! Foto: Martin Völkner



Yamaha — Technikseminar

25 Yamaha-Fahrer aus dem gesamten Bundesgebiet waren angereist, um sich in der Jugendbildungsstätte Welper am Wochenende 17. bis 19. Februar 1989 ausführlich über die Technik ihrer Motorräder zu informieren.

9 und mehr Stunden Anfahrzeit hatten einige Teilnehmer hinter sich, als sie den ersten Imbiß in der Jubi Hattingen und anschließend das erste Bier in der hauseigenen Kneipe zu sich nahmen.

Am Samstag begann die Wissensvermittlung auf dem Gebiet der Fahrwerkstechnik. Sach- und fachkundig erläuterte Herr Lawrentz, Kundendienstleiter des Generalimporteurs Mitsui, die Probleme. Die Einflüsse der verschiedenen Fahrwerkskonstruktionen und -einstellungen auf das Fahrverhalten wurden den Zuhörern deutlich gemacht.

Die Fehlersuche und die Schadensdiagnose bei Störungen und Pannen

Der Sonntagmorgen stand nach einem ausgiebigen Frühstück ganz im Zeichen von Wartung, Pflege und Erörterung von möglichen Schadensursachen. Ulli Moll, Mechaniker der Firma Zweiradsport Brand aus Hattingen, beantwortete konkrete Fragen der Teilnehmer zu ihren Yamahas.

Nach dem abschließenden Kaffee trinken am Sonntagnachmittag waren sich alle darüber einig, daß sie auf ein informatives und interessantes Wochenende in der Jubi Welper zurückblicken können. *Hubert Finkeldey*

Honda-Technik-Seminar Suzuki-Technik-Seminar

Am bekannten Ort, in der Jugendbildungsstätte in Hattingen-Welper, findet am Wochenende 25. — 27.08. 1989 ein technisches Seminar über Honda-Motorräder statt. Für Rat und Tat stehen Vertreter des Importeurs, der Honda Deutschland GmbH, bereit.

Ein paar Wochen später, am 27. — 29.10. 1989 treffen sich interessierte Suzuki-Fahrer. Auch hier stehen Vertreter des Importeurs, der Suzuki Motor GmbH Deutschland, Rede und Antwort.

Elektrik-Seminar für Motorradfahrer

Am Wochenende 22. — 24.09. 1989 findet in 7154 Althütte-Lutzenberg ein Elektrik-Seminar für Motorradfahrer statt. Ralf Zehender wird über die Grundprinzipien von elektrischen Anlagen, die Fehlersuche, das Lesen von Schaltplänen und die Pannenhilfe berichten.

Das Seminar findet im Ferienheim Haus Lutzenberg statt.

Die begrenzte Teilnehmerzahl erhält für 150,— DM, BVDM-Mitglieder 140,— DM, viel Wissen, 8 Mahlzeiten, ein Bett und einiges mehr pro Nase.

Nähere Informationen

und Anmeldungen bei:

Hubert Finkeldey, Sprockhöveler Str. 23, 4320 Hattingen, Telefon: (0 23 24) 3 22 74.

Motorradfreizeit 1989 vom 24. — 29. Juli 1989

Der BVDM veranstaltet erstmalig eine Motorradfreizeit mit einem umfangreichen Programm und „Full Service“.

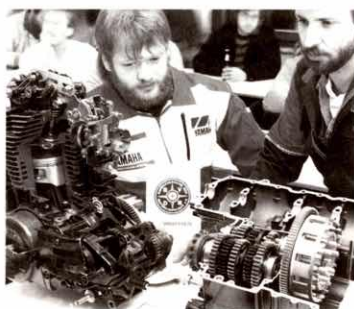
Zum Programm gehört ein Seminar über Motorradtechnik. Darin sollen Fragen zum Thema „Das Motorrad — ein High-Tech-Produkt?“ erörtert werden. Praktische Schraubertips sollen dabei nicht zu kurz kommen.

Die durchaus reizvolle Lage des Veranstaltungsortes Hattingen am Rande des Ruhrgebietes bietet die Möglichkeit, eine „Bildersuchfahrt durch das Ruhrgebiet“ zu starten, an der alle Freizeitteilnehmer mitmachen können. Bei dieser Gelegenheit soll das Ruhrgebiet in allen „Lebenslagen“ erfahren werden.

Der Höhepunkt der Woche wird das Fahrertraining auf dem Nürburgring sein. Unter der Anleitung erfahrener Motorrad-Moderatoren werden die Teilnehmer in aktiver Verkehrssicherheit geschult. Dafür hat der BVDM den Nürburgring angemietet.

Damit alles in angenehmer Atmosphäre von statten geht, sind die Beteiligten in der Jugendbildungsstätte Welper untergebracht. Vollpension, Grillfeste bei Lagerfeuer und Bier, ein Mechaniker für Notfälle, Kinderbetreuung, falls erforderlich, und so weiter gehören zum selbstverständlichen Service.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Deshalb melden sich alle Interessierten möglichst schnell bei Hubert Finkeldey. Dort erfährt Ihr auch weitere Einzelheiten, den genauen Preis, der bei Redaktionsschluß noch nicht feststand und die Anmeldemodalitäten.



Viel Neues erfuhren die Teilnehmer des Yamaha-Technik-Seminars. Foto: Finkeldey

rundeten das Technikprogramm für diesen Tag am Nachmittag ab.

Nach dem Abendessen wurde dann die Diskussion über dieses und jenes Fahrwerksproblem unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen von Reifengröße zu Grillsteaks und von Gabelöl zu Bier bis tief in die Nacht weitergeführt.

Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle 14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein Klönschnackabend statt. Termine für 1989: 21.05., 04.06., 18.06., 02.07., 16.07., 30.07., 13.08., 27.08., 10.09., 24.09., 08.10., 22.10., 05.11., 19.11., 03.12., 17.12. Info: Johann de Vries, Altschwoogstr. 30, 2956 Veenhusen, Tel.: 04954 - 2875 oder Friedhelm Trautwein, Ringstr. 8, 2958 Ostrhauderfehn, Tel.: 04952 - 61286

Mittwochs

Jeden **1. Mittwoch im Monat** treffen sich Motorradfahrer zwanglos zum BVD - Mittwochstreff in der Jugendherberge Wipperfürth. Info: Bernd Karasch, Voßwinkeler Straße 7, 5063 Overath, Tel.: 02206 - 81063

Motorradfreunde Klönschnack -Treff

in HH Sternschanze. Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00 bis 12.00 Uhr.

Motorradfahrerstammtisch

jeden **1. Sonntag im Monat** findet ein Motorradfahrerstammtisch der Horex- und Gespannfreunde Mainkling im Gasthaus „Eiche“ in Mainkling statt. Info: Fritz Leidig, Hauptstr. 31, 7189 Mainkling, Tel.: 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, Kloster Straße 19, 5272 Wipperfürth, Tel: 02267 - 5607

Stammtisch in München

Jeden 1. Freitag im Monat in „Burg Schwaneck“, Morassienstr. 16 (Nähe Isartorplatz / Europäisches Patentamt), Zeit 20.00 Uhr. Info: Martin Vogelmann, Karwendelstr. 17, 8000 München 70, Telefon: 089 - 775308

Tourentreff Sonntags zwischen 10.00 und 12.00 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, 14

Meistersingerstr. 50 in 4300 **Essen 13**-Kray Leithe statt. Info: Ulrich Trilling, Telefon: 0234 - 330078

Motorradfahrertreffpunkt

Jeden Dienstag um 20.00 Uhr trifft sich die **Motorrad-Interessen-Gemeinschaft Soest** in der Gastwirtschaft Dieckmann in **Soest**, Jakobstraße 12, bei der Post. Info: Burkhard Gudd, Einsteinstr. 12 4760 Werl, Telefon: 02922 - 81444

19.-21.05.1989 Davert-Treffen

in Münster-Süd. Info: 02501 - 3802 o. 5015 ab 18.00 Uhr

20.05.1989

Westfalenfahrt des MC Geist Wadersloh.

Wertungsveranstaltung für den BVD - Sportpokal 1989. Info: Edgar Müller, Telefon: 02945 -5150

20.-21.05.1989

Paß-Treffen des Initiativkreises zur Öffnung des Nienstedter Passes in Barsinghausen/Egestorf, mit Musik Spielen, Andacht, Protest-Corso. Info: Telefon: 0511 - 575883

25.-28.05.1989

Enzian-Rally des MC Sauerland. Info: Bernd Keggenhoff, Telefon: 02933 - 6526

26.-28.05.1989

Jumbo Run Finland, Oittaa - Camping, about 25 km from Helsinki. Info: Robert Malmström, Vantaanrinne 12 A 32, SF-01730 Vantaa, Finnland

30.06.1989

Beiratssitzung des LV Nordlichter um 20.00 Uhr in der „Kurbel“ in Kiel, Hummelwiese 20. Die Einladung erfolgt auch in der Mai-Turbo. Info: Jörg Chemnitz, Telefon: 0431 - 672812

09.-11.06.1989

BVDM-Sommertreffen. Ausrichter ist die IGEM Wöbbel. Nähere Informationen im Innenteil.

09.-11.06.1989

6. Herkulestreffen der Kasseler Motorradfreunde (kein Markentreffen). Info: Petra Müller, Ernst-Reuter-Str. 61, 3503 Lohfelden 1, Telefon: 0561 - 572736 (bei Hanke)

09.-11.06.1989

7. ITÄPYÖRÄRALLI für alle, die an Motorrädern aus Osteuropa interessiert sind. Veranstaltungsort: Salusjärvi bei Orimattila, 60 km nördlich von Helsinki. Info: Kolhoosin Rythi, c/o Jörgen Mandell, LVK 3 D 47, SF-00140 Helsinki

10.06.1989

Behindertenfahrt des MC Sauerland. Info: Bernd Keggenhoff, Telefon: 02933 - 6526

16.-18.06.1989

9. Sommertreffen des MC Ossenlock Info: MC Ossenlock, Postweg 95, 4446 Riesenbeck, Telefon: 05454 - 392, dienstags ab 20.00 Uhr

16.-18.06.1989

BVDM-Deutschlandfahrt Wertungsveranstaltung für den BVD - Sportpokal 1989. Info: Heinz Sauerland, Telefon: 02844 - 854

16.-18.06.1989

1. Internationales Motorradtreffen des MC Lesachtal in Liesing/Lesachtal, Kärnten, Lagerfeuer, Rundfahrt, Musik etc, Nenngeld 15,-DM. Info: Mc Lesachtal, Postfach 200, A-9653 Liesing/Lesachtal/Kärnten, Österreich.

16.-18.06.1989

Motorradtreffen des MC DE BURSCHEN, Live-Musik (Sidewinder), Spiele, gemütliches Beisammensein, das Treffen ist in Nattenheim ausgeschildert. Info: Ralf Ferner, Hauptstr. 27, 5521 Nattenheim, Telefon: 06569 - 301

16.-18.06.1989

3. Int. Motorradtreffen des MC Tespe in Tespe auf dem alten Platz. Info: Telefon: 04176 - 1334

30.06.-02.07.1989

Motorradtreffen des MC Diestedde. Info: Ralf Pilkmann, Telefon: 02520 - 506

30.06.-02.07.1989

Motorradtreffen des MC Geist-Wadersloh. Info: Wilfried Happe, Telefon: 02520 - 1425

01.-02.07.1989

19. Heidjer-Treffen des MC Lüneburger Heide. Info: Frank-M. Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklak, Telefon: 04852 - 7161

07.-09.07.1989

Sicherheitstraining mit ABS-BMW in Haltern, Kosten 120,-DM, nur 15 Teilnehmer möglich! Info: Uwe Reitz, Im Fort Montebello 4, 6503 Mainz-Kastel

08.07.1989 (Änderung1)

„Die Fahrt“. Orientierungsfahrt.

Wertungsveranstaltung für den BVDM-Sportpokal 1989. Info: Frank Jokisch, Quettinger Str. 239, 5090 Leverkusen 3

14.-16.07.1989

21. Saaristoajo-Archipelago Concentration. Info: Turun Mp, c/o Jari Putus, Rätälänkatu 6, SF-20840 Turku

20.08.1989 (Änderung!)

Sommer-Ori des MC Geist Wadersloh Wertungsveranstaltung für den BVDM-Sportpokal 1989. Info: Edgar Müller, 02945 - 5150

25.-27.08.1989

Honda-Technik-Seminar in der Jubi Hattingen-Welper. Info: Hubert Finkeldey, Telefon: 02324 - 32274

08.-10.09.1989

Wutzen-Rally der MF Friesenheim. Info: Edgar Müller, 02945 - 5150

Frühlingsausfahrt zum ersten Treffen. Foto: J. Riepenhusen

23.-24.09.1989

Reblaus-Treffen in der Eifel. Info: Ingo Bläske, Meisenheimer Weg 7, 4000 Düsseldorf 1

30.09.1989

Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt in Insul-Dümpelfeld. Wertungsveranstaltung für den BVDM-Sportpokal 1989. Info: Bernd Keggenhoff, Telefon: 02933 - 6526

07.10.1989

Jahreshauptversammlung des BDVM im Bundesleistungszentrum für den Kanusport in Augsburg. Info: BVDM-Geschäftsführer

07.10.1989

Odenwald-Treffen Auf der Tromm. Info: Siegfried Skarke, 06253 - 4368

13.-15.10.1989

MZ-Technik-Seminar in der Jubi Hattingen-Welper. Info: Hubert Finkeldey, Telefon: 02324 - 32274

13.-15.10.1989

5. Herbsttreffen der „Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbel“. Jeder, der schon einmal da war, erhält eine persönliche Einladung. Wer sonst noch interessiert ist, wendet sich an: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel.: 05233 - 5795

27.-29.10.1989

Suzuki-Technik-Seminar in der Jubi Hattingen-Welper. Info: Hubert Finkeldey, Telefon: 02324 - 32274

02.-04.02.1990

Elefantentreffen 1990 in Thurmansbang-Solla im Bayerischen Wald.

05.-06.05.1990

Gespannfahrerlehrgang in der Nähe von Brunsbüttel. Info: Frank-Michael Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklak

24.-29.07.1989

Motorradfreizeit '89 des BVDM. Nähere Informationen siehe im Innenteil. Info: Hubert Finkeldey, Telefon: 02324 - 32274

28.-30.07.1989

Luxemburg -Ori Kautenbach. Wertungsveranstaltung für den BVDM-Sportpokal 1989. Info: Ingo Bläske, Meisenheimer Weg 7, 4000 Düsseldorf 1

19.08.1989

Bildersuchfahrt Schwerte-Refflingsen des MC Ruhrtal. Info: Edgar Müller, 02945 - 5150

16.-17.09.1989

Hexentreffen der Elefantentreiber Lippe in Lemgo. Info: Hans Dieter Stadie, Telefon 05246 - 3747

22.-24.09.1989

Elektrikseminar für Motorradfahrer in 7154 Althütte-Lutzenburg. Info: Hubert Finkeldey, Telefon: 02324 - 32274

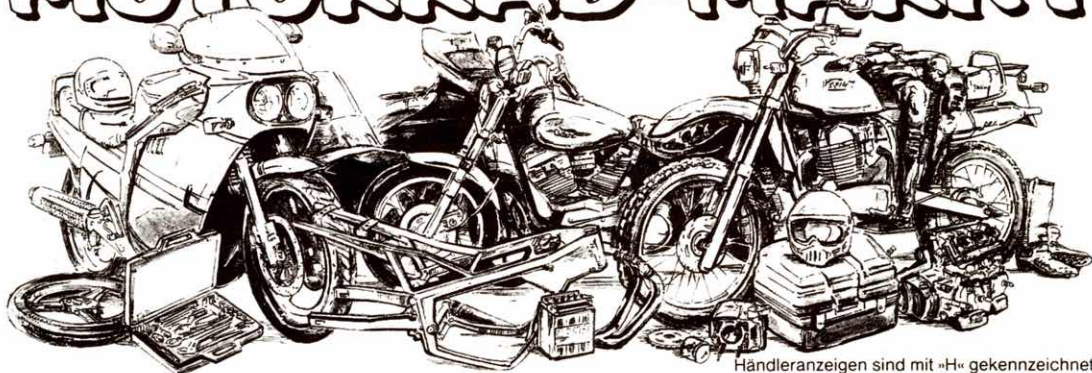
23.09.1989

Geschicklichkeitsturnier der Motorradfahrenden im Dekanat Wiesbaden-Wallau. Info: Uwe Reitz, Im Fort Montebello 4, 6503 Mainz-Kastel



Viele weitere Treffetermine in ganz Europa auf Anfrage bei der Redaktion BALLHUPE!!

MOTORRAD-MARKT



Händleranzeigen sind mit »H« gekennzeichnet.

Verkaufe: **Honda CX 500 C**, 50 PS, 2 Jahre TÜV, Optisch und technisch 1a, 1.800,-DM. Kontakt: Elisabeth Trautner, Bundesstr. 53, 2051 Kröppelshagen, Tel.: 04104 - 1529

Suche: für englische **Triumph**, Bj. ca. '60, Räder 18" bzw. 19". Evtl. Tausch gegen 17"-Räder. Kontakt: Klaus Baumeister, Neue Rodenbeeke 6, 3257 Springe 7, Tel.: 05041 - 61790

Verkaufe: aus Restposten **Neureifen:** je 1 Stück Veith 3.25-19; Bridgestone 3.25-19; von Conti: Super Twin 130 V-17; RB 2 3.25 H-19sl; RB 2 3.50 H-19 sl; K 112 4.50-17 sl; K 112 4.00 H-18 sl; Gelände 4.00-18. Abholpreis 60,-DM je Stück. Kontakt: Willy Reuter, Am Opphof 32, 5600 Wuppertal 1, Tel.: 0202 - 7530 54

Verkaufe: **Moto Guzzi 850 T 5**, Bj. 4/86, 27.500 km, sehr guter Zustand, reichhaltiges Zubehör, Preis VB 6.900,-DM. Kontakt: Peter Lang, Hersfelder Tor 30, 6325 Grebenau, Tel.: 069 - 7380982

Verkaufe: **Yamaha TR 1**, EZ 5/82, 33.000 km, Preis VS. Kontakt: Konrad Straub, Großkitzighofen 15, 8939 Lamerdingen, Tel.: 08248 - 1695

Suche: **MOTORRAD-Kataloge**, die ersten 3 Ausgaben (vor 1974), **Spielzeug-Motorradmodelle aus Metall**. Kontakt: Gebhard Hogrefe, Joseph-Haydn-Str. 22, 6390 Usingen, Tel.: 06081 - 16376

Verkaufe: **Moto Guzzi CF Falcone 500 mit Beiwagen**, Bj. '52, 26,4 PS, handgearbeiteter Seitenwagen, restauriert, funktionsfähig, sehr guter Zustand, Preis komplett 12. Mill. Lire /ca. 16.790,-DM), einzeln je 6 Mill. Lire; **Parrilla Superlusso 125** Bj. '50, unrestauriert und funktionstüchtig, kann auf Wunsch aber vor Ort hergerichtet werden. Preis 1 Mill. Lire (= 1.400,-DM); **Guzzino 65**, Bj.52, unrestauriert, funktionsfähig, ausschließlich Originalteile, Preis 2,5 Mill. Lire (= 3.500,-DM);

Verkaufe: **Moto Guzzi 850 T 3 California-Gespann mit Delphin Seitenwagen.**, generalüberholt, mit Zubehör, 10.500,-DM. Kontakt: Klaus-Günther Anton, Obergasse 4, 6390 Usingen 1, Tel.: 06081-15534

Moto Guzzi Galletto 192, Bj. '52, 7,5 kW, restauriert, funktionsfähig, sehr guter Zustand, Ersatzrad vorne, ausschließlich Originalteile, Preis 6 Mill. Lire, (= 8.400,-DM); **Ducati 450 Scrambler**, Bj. '70, 27 PS, unrestauriert, funktionsfähig, Preis 1,5 Mill. Lire (2.100,-DM); **Vespa 125**, Bj. '54, restauriert, funktionsfähig, sehr guter Zustand, Preis 1,5 Mill. Lire (2.100,-DM); **Alpino 48**, Bj. 40; 2-Gang-Handschialtung, wassergekühlt, Einzelstück, alles Originalteile, restauriert, funktionsfähig, aber ungeputzt, 5 Mill. Lire (7.000,-DM). Kontakt: Claudia Riepenhusen, Via Giuseppe Timo 70, 98060 Oliveri, (Messina), Sizilien oder Jörg Riepenhusen, Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster, Tel.: 02501 - 13322

Verkaufe: **2-2-Auspuffanlage**, orig. BMW, für R 80, R 80 G/S und ST (altes Modell), kompl. mit Anbausatz für G/S plus geändertem Hauptständer und Sturzbügel, VB 750,-DM; **Damen-Lederkombi**, blau/weiß, nur viermal getragen, Schwabenleder, Gr. 36/38, Frühlingspreis 550,-DM. Kontakt: Hanspeter Seeger, Tel.: 07223-8656, ab 18.00 Uhr, rufe zurück.



Alpino 48. Foto: Claudia Riepenhusen

Verkaufe: **Vollverkleidung** Habermann für CX 500 und Euro, VB 300,-DM; **Windschild Speed 7 S 5000**, VB 100,-DM, **27-PS-Nockenwelle für Honda CB 400-450**, VB 50,-DM, **Fackelmann-Kombi**, Gr. 48, schmal und schlank, VB 100,-DM. Kontakt: Peter Heinhold, Bodelschwinghstr. 17 a, 4400 Münster, Tel.: 02501 - 13721



Moto Guzzi Galletto 192. Foto: Claudia Riepenhusen

Verkaufe: **Motorradstiefel**, HG, Gr. 36, weiß, 1/2 Jahr alt, fast neu, VS Kontakt: Günter Heumann, Oppelner Str. 8, 4370 Marl, Tel.: 02365 - 17648

Verkaufe: Damenlederkombi, neuwertig, Condor, Gr. 36, rot/weiß, **Handschuhe**, **Strechgurt**, VB 400,-DM. Kontakt: Wolfgang Schmidt, Bonner Str. 94, 5000 Köln 90, Tel.: 0221-619709

Verkaufe: Metzeler Laser 120/90 18 H 65, neu, 100,-DM. Kontakt: W. Ostkamp, Ringstr. 11. 4446 Riesenbeck, Tel.: 05454-7747

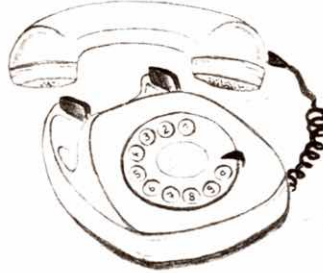
Verkaufe: von Schlachtfest **Moto Guzzi T 5**: Rahmen mit Brief, Tank, Lenker, Blechkoffer, Sturzbügel, Hinterrad, Kleinteile; von **MZ ETS 150**: Rahmen mit Brief und diverse Kleinteile, 30,-DM; **Moped DKW Hummel**, Bj. 52, mit Papieren; **Suche: Handbuch oder Reparaturanleitung** mit Einstellenden o.ä. für **Moto Guzzi Nuovo Falcone** (Ersatzteilkatalog habe ich!). Kontakt: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel.: 05233-5795

Suche: Konis für Honda CB 400 F. Kontakt: Andrea Altepost, Rudolfstr. 19, 5100 Aachen, Tel.: 0241-54515

Private Kleinanzeigen für BVDM-Mitglieder kostenlos

Neues vom Bande!!!

Der BVDM-Ansagedienst mit aktuellen Informationen zum Thema Motorrad.



Rufnummer: 02501-24877

BVDM-Mitglieder haben die Möglichkeit, eigene Ansagen in Auftrag zu geben. Beispiel: Ein BVDM-Verein führt ein Treffen ohne persönliche Einladung durch. Es ist dann schwer, den Interessierten kurzfristige Änderungen mitzuteilen. Ein Hinweis in der Ausschreibung auf den Ansagedienst ermöglicht es jedem Teilnehmer, kurz vorher noch einmal anzurufen, um abzuhören, ob sich etwas geändert hat, oder ob die Veranstaltung gar abgesagt wurde. Mitteilungswünsche bitte an die Redaktion.



haveba

Die Handschuhe für Motorradfahrer.

Unter dem bewährten Markenzeichen **haveba** präsentiert der schwäbische Lederhandschuh-Hersteller Melchinger für die Saison 1989 eine komplett neue, innovative Kollektion von Motorrad-Handschuhen der Spitzenklasse.

Dazu gehören Handschuhe aus Softrindleder, aus Ziegenleder, aus Hirschleder oder aus dem besonders reißfesten Känguruleder. Verwendet werden aber auch modernste Kunststoffe als Obermaterial, als Futter, Wärmeisolierung oder als Schutz gegen Hitze und Abrieb. Dabei kann **haveba** Top-Qualität und handwerklich perfekte Verarbeitung garantieren.

haveba-Handschuhe für Motorradfahrer gibt es für jeden Einsatzzweck und für alle Jahreszeiten. Fordern Sie den kostenlosen Prospekt und den Händlernachweis an:

haveba GmbH & Co KG, Postfach 1352, 7430 Metzingen, Telefon 071 23/2034



Schutzbrief für Motorrad/Auto im In-/Ausland

Nach langem Suchen und einigen Verhandlungen habe ich jetzt, frühzeitig genug für die Urlaubssaison, einen Schutzbrief ausgemacht, der offensichtlich gut ist.

Er bietet für einen Jahresbeitrag gleichzeitig Schutz für alle auf den Versicherungsnehmer zugelassenen Fahrzeuge, d.h. für uns Motorradfahrer, die wir meistens auch einen Pkw haben, Absicherung für beide Fahrzeuge. Er gilt in Deutschland und dem Rest der (europäischen) Welt.

Der Inhaber dieses Schutzbriefes ist natürlich auch berechtigt an der bargeldlosen Pannenhilfe teilzuhaben, die zwischen den Versicherern und den Hilfsorganisationen vereinbart wurde. Bei Redaktionsschluß liegen mir verbindliche Informationen zum Beitrag noch nicht vor, und so will ich mich hierzu auch noch nicht äußern, aber soviel sei schon gesagt, er wird um die 60,-DM liegen.

Wer Interesse hat, bitte bei mir melden.
BVDM-Versicherungsservice Harald Platz, Heinrichstr. 23, 5520 Bittburg, 06561 - 12852

P.S.: Der Versicherungsservice macht vom 6. Juli bis 13. August 1989 Urlaub. Bitte regelt Eure Versicherungsangelegenheiten (Schutzbriefe, Veranstalterhaftpflicht, etc.) möglichst noch vorher. Für den Fall, daß Ihr nach dem 6. Juli doch noch eine Veranstaltung anmelden wollt, schreibt mir zumindest. Eine Antwort kann ich verständlicherweise nicht sofort geben, aber Ihr wart die Anmeldefrist dennoch.

Motorrad-Haftpflichtversicherung

Selber zahlen ist manchmal besser

Auch für Motorradfahrer kann es unter Umständen billiger sein, einen Haftpflichtschaden selbst zu bezahlen, um dafür keinen Rabattnachteil in Kauf nehmen zu müssen.

Bei Schäden bis 1.000,- DM ist die Versicherungsgesellschaft verpflichtet, dem Versicherungsnehmer die genaue Regulierungshöhe mitzuteilen. Er hat dann sechs Monate Zeit, sich zu entscheiden, ob er den Betrag seiner Versicherung zurückzahlt, um dadurch seinen Rabatt zu retten.

Von vielen Versicherern und von ei-

Ver(un)sicherung 3. Kapitel: Privatunfallversicherung

Angekündigt hatte ich dieses Thema bereits in der BALLHUPE 4/88, Zeitmangel war der Grund, weshalb es in der Ausgabe 1/89 nicht zu lesen war. Aber nun will ich doch endlich etwas sagen über die

private Unfallversicherung.

Unsere Gruppenunfallversicherung für BVDM-Mitglieder ist nur eine reine Todesfallversicherung mit einer Leistung von 1.300,-DM im Falle des Falles. Der BVDM bietet aber für Interessierte die Möglichkeit, sich höher zu versichern, mit einer individuellen Vertragsgestaltung, zugeschnitten auf die Bedürfnisse des Einzelnen. Das heißt, nicht jeder braucht gleichhohe Versicherungssummen, weil nicht jeder die gleichen Ansprüche und Versorgungsprobleme hat. Hierzu einige Beispiele:



Nach solchen Unfällen ist leider oft eine Unfallversicherung bitter nötig. Foto: Jörg Riepenhusen

Todesunfallentschädigung:

Ein Junggeselle ohne Schulden braucht hier keine hohe Absicherung, ein Familienvater, gerade beim Bauen, dagegen schon.

Invaliditätsentschädigung:

Sie kann eigentlich nicht hoch genug sein, denn eine lebenslängliche Behinderung kostet auch ein Leben lang Geld; ein umgerüsteter Pkw ist nötig, die Treppen im Haus müssen auf schiefe Ebenen umgebaut, die sanitären Anlagen verändert werden usw.

Krankentagegeld:

Für den, der ohnehin Lohnfortzahlung erhält, ist es nicht unbedingt nötig; der aber, der auf Montage arbeitet und Auslösung und Spesen mit nach Hause nimmt, kann es gut gebrauchen.

Krankenhaustagegeld:

sollte jeder haben, denn nach dem neuen Gesundheitsreformgesetz kosten die ersten 14 Tage im Krankenhaus pro Tag 10,-DM aus eigener Tasche. Oft wird die Krankenhaustagegeldversicherung zur reinen Bereicherung abgeschlossen, dies sollte man nicht tun. Schließlich kostet sie ja auch Geld.

Übergangsentschädigung:

Für den, der extreme finanzielle Verluste erleidet, wenn er länger als 6 Monate durch einen Unfall krank ist, empfielt sich der Abschluß dieser Versicherung. Wer aber eine Krankentagegeldversicherung hat, benötigt diesen Schutz nicht unbedingt noch zusätzlich.

So, und wenn jetzt jemand mit diesen genannten Begriffen nichts mehr anfangen weiß, also deren Bedeutung vergessen hat, nehme die BALLHUPE 4/88 zur Hand und schlage nach. Oder er wende sich vertrauensvoll an mich.

**BVDM-Versicherungsservice
Harald Platz**

Buchtips

Rührig zeigte sich in den letzten Wochen Franz Josef Schermer's MOTORRAD TECHNIK VERLAG was das Veröffentlichen von Katalogen angeht. Die beiden neuesten Kreationen stelle ich Euch hier vor.

Schermers Motorrad Katalog 1988

Der Motorradmarkt wächst trotz aller Unkenrufe, vielleicht weniger in die Höhe, sondern mehr in die Breite, aber so ist das, wenn man in die Jahre kommt. Außerdem wird eine Unterscheidung der einzelnen Modelle anhand charakteristischer Designmerkmale zunehmend schwieriger, sehen wir mal von der DR Big ab.

Böse Zungen behaupten, moderne Motorräder unterschieden sich nur noch durch die Farbgebung. Vielleicht deshalb ist der vorliegende neue Kata-

log auf seinen 164 Seiten komplett vierfarbig.

In relativ katalogtypischer Weise wird das '89er Angebot der großen Hersteller präsentiert. Dabei gibt sich der Katalog recht aufgeräumt.

Was ihn aber von anderen Druckerzeugnissen vergleichbarer Machart abhebt, ist der wahrlich umfassende Adressenteil. Über 2000 Anschriften und Telefonnummern, z.B. sämtlicher offizieller Markenhändler, sortiert nach Postleitzahlen, können eine große Hilfe sein.

Zum Lieferumfang gehört noch ein wenig Kaufberatung und auch einige Kurztests fehlen nicht.

Einen gravierenden Mangel hat der Katalog aber: Im Teil der wichtigen Adressen rund ums Motorrad fehlen die Verbände und Organisationen. Tststs.

Zum Preis von 10 Märker ist der Katalog im guten Zeitschriftenhandel oder beim Motorrad Technik Verlag, Straußstaffel 3, 7000 Stuttgart 1 zu bekommen.

Jörg Riepenhusen

Gebraucht-Motorrad- und -Zubehör-Katalog 1989

Schon im letzten Jahr firmierte ein Produkt des Schermerschen Verlages unter diesem Titel. Waren im letzten Jahr noch einige Mängel in den Berichten festzustellen, so ist das Erscheinungsbild in dieser Ausgabe wesentlich „runder“.

Eingebettet in eine (typisch) große Menge Anzeigen finden sich Artikel zu allen Problemen des Motorrad- und Zubehörkaufes.

Auch ein 100.000-km-„Test“ findet sich in dieser Ausgabe. Eine Yamaha XJ 650 war diesmal der Dauerläufer. Es finden sich auch wieder eine Reihe Kurztests verschiedener gängiger Fahrzeuge des Gebrauchtmotormarktes.

Abgerundet wird der Katalog durch ein „Reise-Special“, in dem Reiseveranstalter vorgestellt werden, und einem Adressenanhang mit 700 Anschriften von Händlern und Hertsellern.

Der Gebraucht-Motorrad- und -Zubehör-Katalog 1989 mit seinen 164 teils farbigen Seiten ist für 10,- DM im guten Zeitschriftenhandel oder direkt beim Motorrad-Technik-Verlag, Straußstaffel 3, 7000 Stuttgart 1 zu haben.

Jörg Riepenhusen



An dieser Stelle wird Günter Heumann aus seinem Berufsalltag einige nicht nachahmenswerte Beispiele unrechtmäßiger Eigentumsübertragung schildern. Jedem, der vorhat, irgendwann einmal ein Motorrad zu verkaufen, sei die Lektüre dringend empfohlen.

Das Kuckucksei

Ein eben solches wurde einem stolzen Besitzer einer Kawasaki GPZ 1100 aus dem Raum Haltern in Form eines allzu wißbegierigen Käufers ins Nest gelegt. Und das kam so:

Seiner Kawa überdrüssig veröffentlichte „Dieter“ im Reviermarkt, einer großen Anzeigenzeitung aus dem Ruhrgebiet, ein Verkaufsinserat. Prompt meldete sich ein Interessent bei ihm. Der potentielle Käufer wollte natürlich nicht die „Katze im Sack“ kaufen. Da aber das Motorrad nicht zugelassen war, reichte dem gesetzestreuen Mitmenschen auch der bloße Motorenklang. Man ist ja nicht so. Aber draufsitzen können muß man ja schließlich auch noch. Was nützt es, wenn nach so einem Kauf die Knie zum Kinn zeigen, und das Gesäß eine Linie mit der gedachten Achse zum Polarstern bildet.

Also setzte sich unser Kaufinteressent auch noch auf das Motorrad, bei laufendem Motor versteht sich. Was dann geschah, verschlug „Dieter“ die Sprache.

Ehe er noch eingreifen konnte, kippte der Kunde das Motorrad vom Ständer und genehmigte sich eine nicht abgesprochene Probefahrt ohne Wiederkehr. Die Kawasaki ist seitdem weg und „Dieter“ ist um eine Erfahrung reicher.

Dabei hatte er gar nicht mit so einer Entwicklung rechnen können. Sein Kunde kam in lockerer Bekleidung und ohne Helm daher. So ganz untypisch für jemanden, der beabsichtigt, ein Motorrad zu fahren.

Motorräder werden das ganze Jahr über verkauft, und die gezeigte „Arbeitsweise“ ist derart dreist, daß nicht nur „Dieter“, sondern eine ganze

Menge anderer Leute auch noch darauf hereingefallen wäre. Da ja bekanntlich Erfahrung auch den nicht Rechtschaffenden klüger macht, kann ich mir vorstellen, daß die beschriebene Masche schon vorher erfolgreich erprobt worden ist.

Wie kann man sich vor solchen Machenschaften schützen?

Sicher gibt es viele denkbare Möglichkeiten. Man kann aber auch nicht jedem privaten Motorradkäufer so begegnen, als hätte er Kabelklemmen und Seitenschneider in der Tasche. Es ist aber sicher nicht unhöflich, wenn man die Maschine in der Garage „anschmeißt“ und dabei möglichst so plazierte, daß eine unerwartete Probefahrt

vor der Mauer enden würde. Soll eine Probefahrt durchgeführt werden, was ja nun verständlich ist, dann wird der ehrliche Interessent bestimmt nichts dagegen haben, während der Zeit seiner Abwesenheit seinen Personalausweis zu hinterlegen. Eine solche Maßnahme bremst verbotene Phantasie ungemein.

Günter Heumann

Noch mehr Geld gespart!

Die Firma „get a way“, Ausrüster für Weltenbummler, Fr.-Puchta-Str. 2 in 8580 Bayreuth bekundet ihre Solidarität zum BDVM und gewährt allen BVDM-Mitgliedern einen Preisnachlaß. Die Angebotspalette reicht vom Schlafsack bis zur Gore-Tex-Bekleidung. Eine Korrektur zum Hinweis auf die Firma Detlev Louis in der letzten BALLHUPE ist notwendig. Nachdem Mitglieder freudigst Louis-Geschäfte

stürmten, stellten sich die Mängel im System heraus.

Der versprochene Preisnachlaß kann von der Louis-Zentrale nur für die Louis-Filialen, nicht jedoch für die Depots ausgesprochen werden. Dort hilft nur das Gespräch mit dem Inhaber und ein Hinweis auf die Regelung in den Filialen.

Bei Bestellungen über den Versand bedarf es eines vorherigen Anrufes in

der Zentrale, um den Rabatt zu sichern. Clubs können auch über einen Clubsammelbesteller tätig werden. Eine lange und ausführliche Liste von Firmen, die ebenfalls allen Verbandsmitgliedern Rabatte gewähren, gibt es gegen einen adressierten und frankierten Rückumschlag bei Frank-Michael Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklak.

Renaud Rahier

Abgase

Wir wollten es genauer wissen. Das hatte schon in der letzten BALLHUPE gestanden. Abgasgrenzwerte an sich und deren Einhaltung oder Nichteinhaltung sagen für sich noch nicht viel aus. Es gibt noch viel interessantere Fragen, von größerer Tragweite:

- Mußten für Neuzulassungen 1989 bereits technische Änderungen vorgenommen werden? Welcher Schrauber wüßte das nicht gern?
- Sind bei der Verschärfung der Werte bauliche Veränderungen geplant bzw. erforderlich (vgl. BALLHUPE 1/89)?
- Ist die Entwicklung eines Katalysators für Motorräder sinnvoll, möglich oder gar vorgesehen?
- Sind Preiserhöhungen durch technische Änderungen zu erwarten?
- Gibt es Vergleichszahlen oder -messungen mit Pkw, mit und ohne Katalysator? In der letzten BALLHUPE hatten wir noch behauptet, Motorräder seien logischerweise umweltfreundlicher als Autos.

Mit den aufgeführten Fragen wurden folgende Firmen „beglückt“: Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha und BMW. Während es für Suzuki die gestellte Problematik nicht zu geben scheint — zumindest hielt man eine Antwort nicht

für nötig — äußerten sich die den anderen Hersteller erschöpfend.

Recht kurz fiel das Statement von Yamaha aus. Alle Viertaktmodelle erfüllten zur Zeit die Norm, bei den Hochleistungszweitakttern gebe es Probleme. Den Tourenfahrer wird das freuen, den Pseudo-Mang weniger. Und siehe da, auch bei Yamaha denkt man über den Katalysator nach — und über eine Preiserhöhung für Deutschland, da es nur dort entsprechende Abgasvorschriften für Motorräder gibt.

Mehr tun mußte da schon Kawasaki. Für alle Modelle 89 wurden die Vergaser geändert. Leistungseinbrüche wurden befürchtet. Bauliche Veränderungen seien bis jetzt noch nicht erforderlich, wurde erklärt. Entsprechende Test stünden aber noch aus. Auch Kawasakis Vordenker liebäugeln mit dem Kat, allerdings weniger ausschließlich als andere Hersteller. Daß ein solches Engagement mit Preiserhöhungen verbunden sein dürfte, daran lassen auch die Kawasaki-Ingenieure und Kaufleute keinen Zweifel. Über die Höhe schweigt man sich — verständlicherweise — zum jetzigen Zeitpunkt noch aus.

Äußert sich Yamaha nicht zu den Vergleichenden Motorrad — PKW, so gibt Ka-

In der letzten BALLHUPE wurde die sich verschärfende Situation für die Hersteller und Motorradfahrer aufgrund der neuen Abgasgrenzwerte angerissen. Mittlerweile liegen die Aussagen fast aller großen Anbieter vor.

wasaki hier zu bedenken, daß ein solcher Vergleich äußerst problematisch erscheine, da Motorenkonzeptionen und Übersetzungsverhältnisse nicht vergleichbar seien.

Von Vergaser- und Zündanlagenveränderungen spricht auch Honda. Bei einer weiteren Verschärfung der behördlichen Zahlenspiele sollen noch Zusatzluftsysteme geschaffen werden. Im Gegensatz zu anderen Herstellern geht Honda bei der Frage nach dem Sinn oder Unsinn eines Katalysators auf einige zweiradspezifische Probleme ein. Neben den grundsätzlich bei solchen Motorabluftensorgen auftretenden Nebenerscheinungen wie höherem Verbrauch und Leistungseinbußen (Pseudorennern ade?) gebe es noch weitere, die eher mit der baulichen Besonderheit des Motorrades zusammenhängen: Der zur Verfügung stehende Platz für den Einbau eines solchen Gerätes sei naturgemäß kleiner als beim Pkw. Aber gerade die Anordnung des Katalysators im System habe entscheidenden Einfluß auf die Wirksamkeit.

800° am Kat

Kopfzerbrechen bereitet Honda auch die vom Kat ausgehende Hitze. Bei 800 Grad Celsius schmelzen nicht nur Herzen, sondern auch Kunststoff (davon hat Honda reichlich), Kombi und Beinbehaarung dahin.

Deutlicher als die anderen Hersteller spricht Honda von Preiserhöhungen, die ohne Zweifel zu erwarten seien. Auch fielen sie im Vergleich höher aus als beim Pkw. Nur über die Höhe schweigt auch hier der Genießer.

Was den Vergleich Motorrad — Pkw angeht, so ist man auch bei Honda ob einer solchen Gegenüberstellung nicht glücklich.

Am weitaus umfangreichsten bedachte uns der bundesdeutsche Hersteller einer Nobelmarke. Erfreulich hier, daß zur Einhaltung auch verschärfter Werte überhaupt keine Veränderungen erforderlich waren. Tourenkonzeption hat auch Vorteile. Denn dementsprechend sind auch keine Preiserhöhungen zu erwarten. Tröstlich bei der nicht gerade billigen BMW-Kollektion.

Daß man bei BMW den Kat hochhält, versteht sich von selbst, hat das Haus doch bereits angekündigt, eine K 100

mit Abgasentgifter ab Werk auf den Markt bringen zu wollen.

Einen Emissionsvergleich zwischen Motorrädern und PKW hält man auch in München für wenig aussagekräftig. Dennoch gibt man zu bedenken: Motorräder verbrauchen nur 1% des in der Bundesrepublik verkauften Kraftstoffes. Der Anteil am Gesamtfahrzeugbestand beträgt lediglich 4%. Transistorzündanlagen und Einspritzung tragen auch zur Umweltfreundlichkeit bei, sind doch so Abgaswerte zu erzielen, die um 70% unter den künftigen Grenzwerten liegen.

Zur umfassenden Information — und zur Verwirrung des graphisch und mathematisch Unkundigen — legte man bei BMW noch alle Zahlen, Statistiken und Fahrzyklen der Europäischen Gemeinschaft bei, quasi als Bonbon. Auf einzelne Werte detailliert einzugehen, würde jedoch den Rahmen dieses Artikels sprengen.

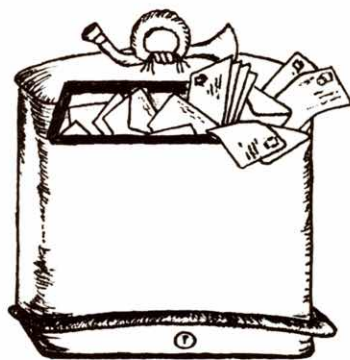
Preis wird klettern

Eindeutig zeigt diese Anfrage bei den Firmen: auch kleine, versteckte Änderungen im Gesetz können langfristig große Wirkungen haben und sind es wert, mehr als nur nebenbei erwähnt zu werden. Die Abgasgrenzwerte werden uns mehrere Änderungen beschicken. Der Preis wird, wie sollte es anders sein, klettern, nur über die Sprosse ist man sich noch nicht einig. Die Technik wird sich bei den meisten Herstellern ändern müssen, was wiederum den höheren Preis bedingt. Positiv erscheinen mir zwei Aspekte:

- Wir werden unseren Beitrag zum Umweltschutz leisten können, und sei es auch nur ein Solidarbeitrag.
- Pseudorennmaschinen mit Hochleistungsmotoren werden ihr Kratzen mit den neuen Werten haben, was unserem Ruf sicher nicht abträglich ist.

Und als krönender Abschluß noch die offizielle Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr, für uns abgefaßt am 22.2.1989. Man freut sich, daß auch der BVDM grundsätzlich einen Umweltschutzbeitrag der Motorradfahrer unterstützt — und kündigt gleich für 1990 die nächste Verschärfung der Grenzwerte an. Damit sich dieser Beitrag auch lohnt.

Günter Heumann



Zum Beitrag „Haben wir was zu sagen?“ von Rolf Trettin in der BALLHUPE 1/89

Der BVDM aus meiner Sicht

Konstruktive Kritik ist angesagt. So will auch ich etwas dazu beitragen. Der BVDM versteht sich als Interessenvertretung für Motorradfahrer. Offiziell darf er diesen Titel auch ruhig führen, denn er ist zur Zeit der einzige in dieser Richtung beim Deutschen Bundestag eingetragene Verband.

In der Realität reicht aber diese Tatsache alleine nicht aus, um einem solchen Anspruch gerecht zu werden. Sollte eine offizielle Interessenvertretung nicht in allen Fragen, die Motorradfahrer betreffen, gehört und damit in ihre Kompetenz z.B. in verkehrspolitischen Fragen anerkannt werden?

Tatsächlich werden Verordnungen und Gesetze meist ohne die Basis, die „normalen“ Motorradfahrer, erlassen. Zum Teil ist das sogar unser eigenes „Verschulden“, denn die entscheidenden Termine finden werktags und nicht nach Feierabend oder am Wochenende statt. Zu Zeiten also, an denen kaum jemand von uns die Möglichkeit hat, daran teilzunehmen. Wenn ehrenamtliche Mitarbeiter aktiv werden können, haben die Entscheidungsträger meist frei. Wichtige Informationen erreichen uns oft zu spät.

So hat es den Anschein, als ob der BVDM krampfhaft hinterherhinkte. Diese Probleme ehrenamtlicher Tätigkeit sind bekannt und lassen sich so ohne weiteres auch nicht ändern.

Dennoch ist es nicht so, als ob wir wichtige Dinge ständig verschlafen würden. Ich möchte klarstellen, daß der BVDM eben nicht immer nur hinterherläuft. Oft hören wir Vorwürfe, uns

zu bestimmten Themen nicht zu äußern. Es kursieren Gerüchte wie:

-„Motorräder, die älter als 20 Jahre sind, werden demnächst aus dem Verkehr gezogen, weil sie den Lärmschutzverordnungen nicht mehr entsprechen und die neuen Abgasgrenzwerte nicht einhalten.“

-„Protektorenkombis werden in absehbarer Zeit vorgeschrieben und Knie-schützer nach englischem Vorbild werden Pflicht.“

-„Mit der kommenden ECE 2203 werden Jet-Helme nicht mehr zugelassen.“

usw. usw. usw.

Warum wir dagegen nicht Sturm laufen, hat einen sehr einfachen Grund: Alle diese Behauptungen stimmen nicht!

Was die ECE 2203 betrifft: Diese Norm ist bereits verabschiedet und Jet-Helme sind weiterhin zugelassen. Die ECE 2204 ist bereits in Arbeit und wird sich nur mit Visieren befassen.

Kurz und gut, entgegen der Panikmache unter Motorradfahrern, die hoffentlich bald aufhört, haben wir als BVDM sehr wohl gute Informationen von den Stellen, „die es wissen müssen“!

Unser „Hinterherlaufen“ hat, soweit vorhanden, auch einen internen Grund. Es scheint manchmal so, als hätte der BVDM erschreckend wenig Aktive. Stimmt das wirklich, oder ist einfach nur die Koordination zwischen ihnen so schlecht, daß der Eine nicht weiß, was der Andere leistet? Viele Probleme sind sicherlich durch geographische Entfernungen bedingt. Ein Verband ist nun mal kein Ortsverein. Einige entstehen aber offenbar auch durch das etwas einseitige Selbstverständnis mancher Mitglieder, die „keinen Wert darauf legen, etwas mit Kuttenträgern zu tun zu haben“, weil sie schließlich „ruhige Fahrer“ seien. Oder andere, die auf Buntkombis schimpfen. Die Liste ließe sich beliebig fortsetzen.

Mir ist es gleichgültig, ob diejenigen, für die ich in der Geschäftsstelle arbeite, Buntkombis oder Kutte tragen, Chopper oder Rennreplika fahren. Was ich mache, das mache ich für alle. Und diese Tatsache ist entscheidend, wenn wir weiterhin etwas erreichen wollen, die Tatsache, daß wir alle etwas gemeinsam haben, nämlich den Spaß am Motorradfahren. Lagerbildung kann nur schaden. Der BVDM ist

für alle da - deshalb ist er Interessenvertretung!

Ich hoffe, damit manche(n) zum Nachdenken angeregt zu haben.

In diesem Sinne, Renaud Rahier

Erfahrungen mit der Leitplankenprotektoren-Aktion

Schon wieder Lei(d)tplancken

Nachdem wir unser Sommertreffen 1988 unter der Prämisse „Geld für Protektoren“ veranstaltet hatten, und bei Gästen und Freunden hierfür rege Unterstützung fanden, begann die eigentliche „Aktion Lei(d)tplanckenprotektoren“.

Bestellung beim Vorstand, Geldüberweisung, Vorsprache bei Landes- und Kreisstraßenbauamt, sachliche und fachliche Aufklärung der zuständigen Herren über Sinn, Zweck und technische Modalitäten der Aktion, schriftliche Wiederholung der Vorsprache — Pause —

Jetzt, nach über einem halben Jahr, bedingt durch Mißverständnisse innerhalb des Vereines, Lieferschwierigkeiten, ... (alles in allem nicht mehr rekonstruierbar), endlich Konkretes. Protektoren werden geliefert, Rücksprache mit Straßenbauämtern, Ortstermin. Der Montagetermin wird festgelegt, die Presse wird verständigt.

Der große Tag: Sicherheitswesten, Baustellenschilder, Baustellenfahrzeug mit Rundumleuchten sind von der

Stadtverwaltung gestellt, Spaten, Werkzeuge und Protektoren werden verladen und los geht's.

Übrigens, ein schönes Erlebnis, mal wieder so viele Mitglieder auf der Straße zu sehen.

Die Montage der Protektoren selber, ein Kinderspiel.

Sinn und Notwendigkeit von Protektoren werden erst jetzt so richtig bewußt. Wie widerstandsfähig so ein Stahl-Doppel-T-Träger doch ist. Verständnisloses Kopfschütteln über falsch montierte Sigma-Pfosten. Die Presse dokumentiert alles fotografisch, jedoch wohl mehr für das Archiv, wie sich später herausstellt.

Dann ein Tiefschlag gegen unser Selbstverständnis: Ein Anwohner fragt angesichts der mitgeführten Spaten, ob wir unter die Grünen gefallen wären. Motorradfahrer einmal anders?

Die erwartete Presseresonanz war ernüchternd. Neben der Kürze der erschienenen Artikel war besonders die Aussage von einer „Minderung der Unfallgefahr durch Protektoren“ ein Stein des Anstoßes. Auch hier die Erfahrung: Besser selber machen!

Weitere Reaktionen: Unser Dorfscherriff lobt unser Engagement und fragt, wer denn das bezahlt, und warum.

Fazit: Und wenn's nur eine Schramme ist, die durch die Protektoren verhindert wird — es hat sich gelohnt und soll weitergehen.

*Es grüßen die Ossenlocker
Wolfgang Ostkamp*



Motorradfahrer und Verwaltung in vorbildlicher Kooperation.

Foto: Wolfgang Ostkamp

Für jeden etwas

Leistungspakete des BDVM

Die Mitgliederstruktur des BDVM weist drei große Gruppen auf. Der BDVM ist natürlich versucht, für jede der verschiedenen Gruppen ein geeignetes und interessantes Angebot zusammenzustellen, das ständig erweitert wird.

Leistungspaket für Einzelmitglieder:

- viermal jährlich eine BALLHUPE frei Haus;
- vergünstigter Einkauf über den BDVM-Service;
- vergünstigter Einkauf bei vielen Händlern;
- geringerer Eintritt bei BDVM-Veranstaltungen;
- Veranstalterhaftpflichtversicherung, kostenlos über den Mitgliedsbeitrag;
- Gruppenunfallversicherung, kostenlos über den Mitgliedsbeitrag (gilt nicht für Kooperative Mitglieder);

- Einzelunfallversicherung zu günstigen Konditionen (gilt nicht für Kooperative Mitglieder);
- In- und Auslandsschutzbrief für alle auf den Halter zugelassenen Fahrzeuge (Motorrad und Auto, oder mehrere Motorräder) zu einem günstigen Preis;
- kostenlose Beratung in Versicherungsfragen;
- Hilfestellung bei Veranstaltungen;
- aktuelle Ansagen über den BDVM-Ansagedienst, mit der Möglichkeit, Hinweise zu eigenen Veranstaltungen geben zu lassen;
- und natürlich die Interessenvertretung.

Zusätzliches Leistungspaket für Vereine:

- Mitgliederverwaltung und Beitragserhebung für die Vereine auf Wunsch;
- Information durch Rundschreiben;
- Arbeitsmittel (Papier, Stempel, etc.) größtenteils kostenlos;
- Versorgung der Vereinszeitung mit aktuellen Informationen über den BALLHUPE-Agentur-Dienst, kostenlos;

Zusätzliches Leistungspaket für Kooperative Mitglieder:

- vergünstigte Anzeigen in der BALLHUPE;
- es darf mit der Mitgliedschaft im BDVM geworben werden;
- Information durch Rundschreiben;
- Unterstützung bei Veranstaltungen;
- Versorgung der Vereinszeitung mit aktuellen Informationen über den BALLHUPE-Agentur-Dienst, kostenlos;

Jörg Riepenhusen

Der BDVM-Service hat eine neue Adresse!

Bestellungen bitte richten an:
BDVM-Service

Winfried Schachtschneider
Via Salza Irpina 20
4236 Hamminkeln
Telefon: (028 52) 36 99

Nach wie vor liefert der BDVM-Service nur gegen Vorkasse (Scheck oder Überweisung). Bei Nachnahme wird 5,- DM Bearbeitungsgebühr berechnet, dazu kommen 1,70 DM Zustellgebühren

Bankkonto: Verbandssparkasse Wesel
(BLZ 356 500 00) Nr. 815 506

Postgirokonto: Postgiroamt Frankfurt
(BLZ 500 100 60) Nr. 200 65-607

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens

4. erweiterte Auflage



Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Folgende Artikel sind für Mitglieder erhältlich:

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens 4. Auflage	16,00 DM
Kryptonite Bügelschloß	110,00 DM
BDVM-Aufkleber, weiß reflektierend (bei Einzelbestellung)	1,00 DM 1,50 DM
BDVM-Aufkleber, eckig, Motiv: Gespann- oder Tourenfahrer (bei Einzelbestellung)	1,00 DM 1,50 DM
BDVM-Anstecknadeln	3,00 DM
Urkunde DIN A 4 (ab 10 Stück)	1,50 DM 1,00 DM

Das Preisausschreiben geht weiter...

Der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM) sucht die

Motorrad(un)freundliche Stadt

Helfen Sie dem BVDM herauszufinden, in welcher Stadt etwas für die Motorradfahrer getan wird, und wo noch etwas verbessert werden muß! Unter allen Einsendern werden wertvolle Sachpreise verlost!

Teilnahmebedingungen: Sie schreiben uns die positiven und negativen Erfahrungen, die Sie in Ihrer Stadt gemacht haben. Dazu einige Beispiele:

- Motorradparkplätze (mit Lagebeschreibung, baulichem Zustand, Fremdbenutzung durch Autofahrer, Auslastung).
- Leitplanken (werden überflüssige und gefährliche Leitplanken entfernt oder entschärft?)
- Ausbesserung von Straßenschäden (werden Längsfugen vermieden! Sind Baustellen ausreichend gesichert!)

- Fahrverbote für Motorräder?
- Kuchenblech-Nummernschilder?
- Willkürliche Behandlung von Motorradclubs.

Ihre Beiträge brauchen keine künstlerisch wertvollen Arbeiten darzustellen, sie sollen schlicht und einfach informativ sein; ergänzende Fotos sind herzlich willkommen.

Senden Sie Ihre Erfahrungen bis zum **31. August 1989** an:
Jörg Riepenhusen
Stichwort „BVDM-Preisausschreiben“
Bodelschwinghstr. 17b, 4400 Münster-Hiltrup

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Alle Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

Ihre Erfahrungen werden dem BVDM eine wesentliche Unterstützung in dem Bemühen sein, Einfluß auf eine motorradfreundliche Verkehrspolitik zu nehmen.

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

Machst Du mit?

Dann schicke die Beitrittserklärung an die:

BVDM-Mitgliederverwaltung
Aldekerker Straße 14a
4150 Krefeld

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 Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes gespeichert.

Pannenhilfe

Ansprechpartner in Deutschland gesucht

Der schwedische Motorradfahrerverband SMC bringt alljährlich einen Treffen- und Terminkalender heraus. In einem Teil dieses Kalenders sind Adressen von Motorradfahrern aus allen europäischen und vielen sonstigen Ländern, die sich bereiterklären, im Pannennfall Hilfestellung zu geben. Die Idee ist in Deutschland seit seligen Kradnetz-SOS-Zeiten nicht unbekannt.

Wer hilfsbereit ist, und die nordischen Freunde unterstützen möchte, der schreibe, möglichst in englisch, an:

**MC-Folket, Virebergsv. 28,
S-171 40 Solna, Schweden.**

Dabei wäre es sinnvoll, folgende Hinweise zu geben:

„B“ für eine Abschleppmöglichkeit,

„R“ für Reparaturmöglichkeit,

„Ö“ für Übernachtungsmöglichkeit.

Und natürlich Eure Adresse mit Telefonnummer. Danke.

Jörg Riepenhusen

Hier können Deine Reiseberichte stehen. Schöne Fahrtenziele oder interessante Routen wollen wir unter dieser Rubrik präsentieren.

Foto: Jörg Riepenhusen



Ungarnfahrt 1989

Und das ohne Gepäckprobleme

Wer hat Lust, in der Zeit vom 16.8. bis 2.9.1989 mit dem Motorrad eine Tour quer durch Ungarn zu unternehmen?

Erstes Ziel ist das 12. Pannonia-Motorradtreffen in Sopron, bei dem gezeltet wird. Ansonsten ist für Übernachtungen in Hotels und den Gepäcktransport gesorgt.

Nähere Auskünfte ab 18.00 Uhr unter der Telefonnummer: (02536) 1726, Achim Weinkauff, oder ab 20.00 Uhr unter (02331) 73289, Jürgen Berger.



Purzel — wartet wie immer auf den Start. Foto: Jörg Riepenhusen

Detlev Louis

In einer extrem flachen „Box“, nicht größer als eine Scheckkarte, bietet Detlev Louis ein Messer, Dosenöffner, Korkenzieher und Kapselheber an. Bei der geringen Größe braucht das Utensil bei keiner Fahrt zu fehlen. Bestell-Nr.: 10 003024 Preis: 7,90 DM, Detlev Louis Motorradvertriebsges. mbH, Süderstr. 129, 2000 Hamburg 26

ÖMTK '89

Der Österreichische Motorrad Termin Kalender 1989 ist fertig! Eine Fülle Termine von Treffen in Österreich und einigen anderen europäischen Ländern, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, helfen dem Interessierten bei der Urlaubsplanung und Wochenendgestaltung.

Clubs und sonstige Veranstalter werden gebeten, sich schon jetzt mit ihren '90er Terminen zu melden.

Preis: 15,-DM inkl. Porto für 84 Seiten Information. Klaus Kapfer, Siglgasse 26, A-2700 Wiener Neustadt

Archiv Verlag

In langer, aufwendiger Arbeit wurde in privaten Sammlungen, Archiven und Museen nach Bilddokumenten und Fakten recherchiert.

Was dabei herauskam, ist eine Sammlung von bisher zum großen Teil unveröffentlichten Fotografien, Bildern und Zeichnungen, die jetzt originalgetreu im Motorrad-Archiv wiedergegeben werden. Das Motorrad-Archiv ist eine bibliophil gestaltete Loseblatt-Sammlung. Der Sammler startet mit der Anfangssammlung in einem schwarzen Kunstledereinband. Danach erscheinen monatlich jeweils fünf thematisch in sich abgeschlossene Sammelblätter. Eine Auflagenlimitierung und eine, auf den Namen des Sammlers ausgestellte Besitzurkunde garantieren Werterhalt und Exklusivität dieser Dokumentation.

Interessenten können die Anfangssammlung für 10 Tage unverbindlich zur Ansicht anfordern und sich damit den noch gültigen Subskriptionsvorteil sichern. Die Anfangssammlung und die danach monatlich erscheinenden fünf Sammelblätter kosten dann jeweils 24,80 DM (inkl. Porto und Verpackung) statt später 33,-DM.

26

Zu beziehen ist das Motorrad-Archiv nur über den Archiv-Verlag, Kocherstr. 2, 3300 Braunschweig, Telefon: 0531 - 8091-111

Schuberth

Schuberth-Motorradtraining am Nürburgring. Termine: a). 25.-28.06.1989, b). 27.-30.08.1989 Anmeldeschluß: a). 15.05.1989 b). 15.07.1989 Kosten: 595,-DM pro Person, darin enthalten sind: Ausbildungsprogramm, 3 Übernachtungen mit Vollpension, Aufwärmer, Aufkleber, Startnummer, ein Schuberth-Helm.

Ausschreibung und Anmeldung bei: Schubert Helme GmbH, Postfach 5029, 3300 Braunschweig

Kawasaki

Die letzten Modelle der Z 1300 sind nun auf dem Markt.

Ein Aufkleber „Legendary 6“ zielt den Tank der Kawasaki Z 1300 DFI des Modelljahrganges 1989.

Vor 10 Jahren, bei der Präsentation auf der IFMA in Köln, war es ein vielbestauntes Objekt.

Die Jahre brachten einige Veränderungen, z.B. die elektronische Benzineinspritzung.

Für das Modelljahr 1989 lief nun die letzte Serie dieses in Aussehen und Technik nahezu unveränderten Tourenmotorrades in den Werkshallen vom Band. Die letzten 200 Exemplare werden noch nach Deutschland kommen.

Metzeler

Es gehört schon fast zur Pflichtlektüre jedes engagierten Motorradfahrers: Das Technische Reifenhandbuch von Metzeler, besser bekannt als die „Bibel des Motorradfahrers“, das alljährlich auf den aktuellen Stand gebracht wird. Die Ausgabe 1989 ist soeben erschienen.

Sie enthält eine lückenlose Tabelle aller in Deutschland angebotenen Maschinen mit den dazu passenden Reifentypen und -dimensionen sowie des vorgeschriebenen Luftdruckes. Dazu gibt es Reifenkunde, Hinweise auf gesetzliche Regelungen, jede Menge praktische Tipps und nützliche Adressen.

Gegen eine Schutzgebühr von 3,50 DM in Briefmarken ist die „Bibel“ zu haben bei: Metzeler Reifen GmbH, Abt. Poststelle, Gneisenaustr. 15, 8000 München 50

Pirelli

Mit einer 48-seitigen Info-Broschüre wendet sich Pirelli an die Zunft der Zweiradfahrer. Der Pirelli Reifen-Guide '89 gibt Bereifungsempfehlungen für fast alle Motorräder und vermittelt ei-



nen Einblick in die unterschiedlichen Konstruktionen, Größen und Profile sowie die richtige Montage und Pflege der Reifen. Das kostenlose Büchlein, mit mehreren Aufklebern, wird vom Reifen- und Motorradfachhandel bereitgehalten oder ist direkt bei Pirelli in 6128 Höchst/Odenwald anzufordern.

verkehrs reporter

Die Bundesautobahnen sind die einzigen Straßen in Europa, auf denen kein starres Tempolimit, sondern eine Richtgeschwindigkeit von 130 km/h gilt. Allerdings sind nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums etwa 20 Prozent der Gesamtautobahnstrecke von 8.600 Kilometern durch Baustellen oder aus Umwelt- und Sicherheitsgründen tempolimitiert. Freie Fahrt gibt es in Deutschland nur auf 1,3 Prozent der Straßen. Wie die Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelt hat, liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Autobahnen bei 128 Stundenkilometern.

Harley-Davidson

Harley-Davidson hat eine neue 500er-Einzylinder entwickelt. Die MT 500 ist für militärische Zwecke entwickelt und wird bereits produziert. Der Motor verkräftet verbleiten oder unverbleiten Sprit mit niedriger Oktanzahl. Ein 5-Gang-Getriebe und eine offen laufende O-Ring-Kette besorgen die Kraftübertragung.

Alle von der NATO geprüften Treib- und Schmierstoffe sind freigegeben. Die Ersatzteile haben NATO-Teilenummern. Preise und einen möglichen Liefertermin teilt Harley-Davidson in der nächsten Zukunft mit.

Pfadfinder — bitte melden!

Die Ausschreibung der dies-jährigen Pfadfindertrophäe.

1989 findet diese Sportveranstaltung zum 24. mal statt. In drei Wertungsgruppen (WG) stehen wieder interessante Suchaufgaben zur Wahl:

WG I: Naturschutzgebiete, über 10 Quadratkilometer groß;

WG II: Wasserkraftwerke;

WG III: Prähistorische Fundorte.

Jeder angefahrene Kontrollort wird einzeln bewertet, und zwar in Luftkilometern ab dem Startort. So lassen sich auf nur einer Urlaubsreise eine Menge Wertungspunkte einfahren, selbst Wochenfahrten können etwas einbringen, vorausgesetzt man hat gut geplant.

Es gibt weder Klasseneinteilungen, noch Terminbeschränkungen. Nur das Suchgebiet ist begrenzt auf Europa. Zwischen Westirland und der Wolgamündung, und vom Nordkap bis Sizilien dürfen sich die Pfadfinder auf die Suche machen. Auskunft über die Einzelheiten gibt die Ausschreibung. Diese kann ab sofort angefordert werden bei:

PS-Die Motorrad-Zeitung
Postfach 103 828
7000 Stuttgart 10

Man kann in nur einer, aber auch in mehreren Wertungsgruppen melden, jedoch wird jedoch für sich gewertet.

Dazu gibt es eine separate Damenwertung! Und am Schluß gibt es für die Gewinner nicht nur den üblichen Pokal, sondern auch interessante Sachpreise.

Übrigens, wer bei den Pfadfindern mal reinschnuppern möchte: Die Siegerehrung für die Veranstaltung 1988 ist am Abend des 3. Juni im Gasthof „Zur Post“ in Adnet bei Hallein in Österreich, nicht weit von Salzburg.

Willy Reuter

Die Zukunft der Pfadfinder

Der bisherige Veranstalter, insbesondere der bisherige Organisator, werden die Veranstaltung in diesem Jahr zum letzten Mal durchführen. Der BVDM wird in die Breische springen, damit der traditionsreichen Pfadfindertrophäe nicht ein unnötiges Ende droht.

Für die Organisation und die Auswertung werden aus den Reihen unserer Mitglieder aktive Helfer gesucht! Wer Spaß und Interesse hat, der melde sich bitte bei mir.

Jörg Riepenhusen

Der BVDM-Sportpokal ist ein überregionaler Wettbewerb, bei dem sieben Veranstaltungen als Wertungsläufe festgesetzt werden. Die fünf Besten werden gewertet, die Übrigen beiden sind Streichergebnisse. Die Fahrten haben in etwa den gleichen Austragungsmodus. Zeitlich werden die Wertungsfahrten so ausgesucht, daß circa alle 4 Wochen eine stattfindet.

Beifahrer werden nur in Gespannen mitgewertet. Pro Wertungslauf sind 20 Punkte zugrunde gelegt. Die

BVDM-Sportpokal '89

Zwischenergebnisse werden in der BALLHUPE bekanntgegeben. Die Teilnahme steht jeder Motorradfahrerinnen und jedem Motorradfahrer frei.

Abschluß ist die Siegerehrung mit Sachpreisen und Pokalen im Oktober 1989, zu der alle Teilnehmer eingeladen werden. Die Fahrtleitung für den Sportpokal übernimmt der BVDM-Sportwart, und er besucht möglichst alle Veranstaltungen.

Welche einzelnen Wettbewerbe zu den Wertungsläufen zählen, könnt Ihr dem Terminteil in dieser BALLHUPE entnehmen.

Die interessierten Veranstalter von Wertungsläufen im nächsten Jahr sollen sich bitte schriftlich bei mir melden.

Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

BVDM-Deutschlandfahrt '89

Motorradfahrer sind gerne unterwegs. Aber hin und wieder fehlt es vielleicht an einem schönen Fahrtziel, oder man wünscht sich etwas Wettbewerb, ohne schnellsein zu müssen.

Für beides sorgt seit mehr als 10 Jahren der BVDM mit der Deutschlandfahrt. Bei diesem Wettbewerb spielt der Zeitfaktor keine Rolle, gefragt ist vielmehr das „Tourenköpfchen“.

An der BVDM-Deutschlandfahrt kann **jeder** Motorradfahrer teilnehmen. Während der Veranstaltungstage 16. und 17. Juni 1989 besteht die Aufgabe der Teilnehmer darin, sich aus einer großen Zahl vorgegebener besetzter und unbesetzter Kontrollstellen im Fahrtgebiet (Zielort ist in diesem Jahr die Gemeinde Möhnesee-Körbecke) eine möglichst günstige Route zusammenzustellen. Dazu müssen an den Kontrollstellen noch einige Fragen beantwortet werden.

Ausschreibungen sind bei:

Heinz Sauerland, Dr.-Guischard-Str. 7, 4134 Rheinberg 3-Orsoy zu haben.

Rolf Trettnin

15 Jahre Enzian-Rallye

Weniger der sportliche Ehrgeiz als das gemütliche Beisammensein der Gleichgesinnten prägt seit vielen Jahren die Enzian-Rallye.

Jedes Jahr, so an Fronleichnam, sagen die Leute im Zillertal: „Die Motorradler sind wieder da!“

Die Enzian-Rallye des MC Sauerland ist 15 Jahre alt. Ein stolzes Jubiläum, woran man sieht, wie beliebt die Fahrt ist. 15 Jahre Aufwand und Mühe unseres 1. Vorsitzenden Bernd Keggenhoff und seiner Frau Barbara sind auch ein Grund dafür, ihnen an dieser Stelle zu danken.

Wer schon einmal eine Fahrt dieses Ausmaßes ausgearbeitet hat, der weiß, wieviel Arbeit das macht. Wir alle wissen es zu schätzen, und allen, die mitgefahren sind, hat es Spaß gemacht. Es ist nicht die Rallye allein, die das ausmacht. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit und immer wieder das gemütliche Beisammensein machen viel aus.

Fast die Hälfte der Teilnehmer kommt schon am Sonntag vor dem Rallye - Wochenende mit Kind und Kegel ins Zillertal und nutzt die Gelegenheit für einen Kurzurlaub.

Donnerstags ging es dann wieder nach Ingolstadt, wo zwischen 10.00 und 13.00 Uhr ab Cafe „Wolf“ am Baarer-See zur bewerteten Zielfahrt gestartet werden kann. Dieses mal mußte das Wort „Almdudler“ angefahren werden, was gar nicht so einfach war.

Es waren wieder schöne Strecken und Motorradsträßchen dabei; besonders die Mautstraße nach Eng - davon schwärmten alle.

Um 19.00 Uhr waren dann alle pünktlich in Zell am Ziller, dem Ziel. Manche kamen zwar in der letzten Minute, es reichte aber noch.

Am Freitagnachmittag, ab 13.00 Uhr, war dann der Start zur Orientierungsfahrt auf dem großen Parkplatz in Zell. Es ging im Minutenabstand los. Der Wettergott meinte es gut. Es ist gar nicht einfach, jedes Jahr eine Ori auf den paar Straßen im und um's Zillertal auszuarbeiten. Nach Möglichkeit sollen dieselben Straßen auch nicht mehrmals befahren werden. Deswegen fuhrten wir mehr oder weniger am Inn entlang in Richtung Innsbruck. Bei Fritzens-Wattens überquerten wir den Inn und fuhrten auf der anderen Seite über Schwaz mit mehr oder weniger Schleifen zurück. Inzwischen war die Sonne herausgekommen, und auf der gegenüberliegenden Seite leuchteten die schneebedeckten Berge des Karwendels. Es war ein wunderbares Panorama - vor uns auf den Wiesen die Frauen, die Heu machten und dahinter die leuchtenden Berge.

Die Chinesen-Rallye hatte schon am Anfang der Ori stattgefunden, so daß wir nicht mehr so sehr aufpassen mußten und gemütlich zum Ziel fahren konnten, ohne jagen zu müssen.

Dank des Computers, den unser Clubkamerad Martin Wessels zur Verfügung gestellt hatte, waren die Ergebnisse in einer Stunde ausgerechnet. Um 21.00 Uhr konnte unser „Asbach“ in den überfüllten und überheizten „Zellerstuben“ mit der Siegerehrung beginnen. Sie wurde von Bernd „Asbach“ Keggenhoff wieder mit seiner humorvollen, enzianträchtigen Art ausgeführt. Es tat der Freude auch keinen Abbruch, daß die Damensiegerin Barbara Reuß zweimal aufgerufen werden mußte. Wahrscheinlich kam das vom vielen Enzian.

Am Samstag war beim Enzian-Sepp auf der Grindel-Alm der Abschiedsabend. Da wurde dann auch die Miß „Enzian“ gewählt (sie ist natürlich in jedem Jahr ein Mann gewesen). Es ging darum, bei freiem Oberkörper einen BH auf Zeit an- und abzulegen. Gegen 24.00 Uhr wurden wir dann mit der Poppietenbahn abgeseilt. Es war für die Teilnehmer ein unvergeßliches Ereignis.

Jedenfalls danken wir den Veranstaltern für eine so schöne Fahrt.

Martin Brede

Ergebnisliste

Gesamtwertung	
1. Manfred Paehr	473,6 Punkte
2. Strauß/Kaiser	473,7 Punkte
3. Barbara Reuß	473,9 Punkte
4. Jürgen Prass	474,0 Punkte
4. Schmidt/Kipstuhl	474,0 Punkte

Mannschaftswertung

1. MC Sauerland II (Prass, Hoffmann, Bötcher/Schulte, Pfeiffer)	1437,7 Punkte
2. MC Sauerland I (Strauß/Kaiser, Brede/Sprave, Schneeberger/Schulte, Michalski/Michalski)	1438,2 Punkte
3. E.T.L. (Landolt, Burda, Wiedemann, Grotebrune)	1443,1 Punkte

BVDM-Clubmeisterschaft

Ergebnisse 1988

- Arne Bartel, Meldorf,
Yamaha XJ 750, 381,0 Punkte.
- Peter Malina, Celle,
BMW R 80 ST, 360,7 Punkte.
- Heinz Kammermann, Wadersloh,
Yamaha XS 1.1. SW, 345,2 Punkte.
- Matthias Seydel, Wietze,
Honda CB 750, 328,4 Punkte.
- Horst Seydel, Wietze,
BMW R 80 RT, 323,1 Punkte.
- Wilfried Happe, Wadersloh,
Kawasaki GPZ 1000, 280,8 Punkte.
- Alfons Kammermann, Wadersloh,
Honda CX 500, 263,1 Punkte.
- Heinz Wibberg, Lippstadt,
Moto Guzzi Cal., 252,2 Punkte.
- Wilhelm Hopmann, Rinteln,
BMW R 65, 196,6 Punkte.

- Hartmut Franke, Celle,
Honda CB 750 F, 157,2 Punkte.

Sportwettbewerb

Ergebnisse 1988

- Martin Brede, Sundern,
BMW K 100 RT, 96,06 Punkte.
- Edgar Müller, Lippstadt,
Yamaha XJ 900; 79,93 Punkte.
- Jürgen Prass, Sandhausen,
BMW K 100 RS, 70,37 Punkte.
- Manfred Paehr, Unna,
Kawasaki GPZ 550, 19,63 Punkte.

Touristikwettbewerb 1988

Ergebnisse 1988

- Johann de Vries, Veenhusen,
BMW R 65, 749,2 Punkte.

- Uwe Schwope, Neuglassau,
BMW R 100, 637,8 Punkte.
- Günther Ahrens, Königshügel,
Honda CB 750, 484,8 Punkte.
- Karsten Heumann, Detmold,
Honda CBX 650, 468,0 Punkte.
- Willi Keuser, Monheim,
BMW R 45, 413,2 Punkte.
- Martin Brede, Sundern,
BMW K 1000 RT, 388,1 Punkte.
- Andrea Altepost, Aachen,
Honda CB 400 F, 373,3 Punkte.
- Uwe Goldammer, Wuppertal,
BMW K 100 RT, 337,9 Punkte.
- Jürgen Prass, Sandhausen,
BMW K 100 RS, 333,5 Punkte.
- Jörg Riepenhagen, Münster,
Yamaha XJ 750 Seca,
332,8 Punkte

Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens

4. erweiterte Auflage

Edmund Peikert, Eduard-Max Schmidt, Gunnar Carell
und Axel Koenigsbeck - Namen, die jeder Motor-
radfahrer kennt - sind die Autoren dieses
Grundlagenwerkes zum Gespannfahren.

Auf über 150 Seiten werden
die Hintergründe des Gespannfahrens
durchleuchtet. Wer neu die Freude am Gespann
sucht, findet hier eine ausführliche Beschreibung
der Fahrtechniken, eine Fülle an Informationen zur Einstellung
und Kontrolle und einen Übersichtskatalog mit den Daten vieler Seitenwagen.



Der Leitfaden ist zum Preis von DM 19,50 inkl. Porto, Verpackung und
MwSt. (BVDM - Mitglieder DM 16,-), gegen Vorkasse (Scheck o. Überweisung)
zu beziehen beim:

BVDM-Service, Herbert Johnen, Grevenbroicher Straße 106, 4150 Krefeld,
Raiffeisenbank Uerdingen-Fischeln, (BLZ 320 604 45), Konto-Nr. 2 171 241 017

**Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.**



Herausgeber:

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

**Daß immer mehr Flaschen
aus dem Verkehr
gezogen werden,...**



**...ist ein Ergebnis
gemeinsamer
Arbeit.**

Deutscher Verkehrssicherheitsrat **DVR**
Obere Wilhelmstr. 32, 5300 Bonn 3, Tel.: 0228/40001-0

**Bundesverband
der Motorradfahrer e.V.**

