

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes

der Motorradfahrer e.V. 3/1989



**Erstmals!
Lederleasing
für Kinder!**

**Aktuell:
Lebensrettung
für 19,- DM**

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

Über den Sinn



Jörg Riepenhusen

In der letzten Zeit gab es den einen oder anderen Beitrag in der BALLHUPE über den Sinn und das Selbstverständnis des BVDM. Es wird niemand bestreiten, daß Reflexionen durchaus ein brauchbares Mittel für effektiveres Arbeiten sind.

Nun soll jedoch nicht nur hinterfragt werden. Hin und wieder ist eine Antwort auch nicht zu verachten.

Es gab in den letzten Monaten unter anderem zwei bemerkenswerte Aktionen des BVDM, die allen Motorradfahrern zugute kommen sollten. Ich meine die Spendenaktion für Lei(d)tplanckenprotektoren, die weitgehend auf unserem Mist gewachsen ist und den diesjährigen „Tag des Motorradfahrers“. Dessen Motto „Motorradfahrer danken für Sorgfalt beim Tanken!“ betrifft uns Zweiradler ja sehr hautnah.

Es gab Kritiken zu dem Thema. Es würde den Autofahrer nicht ansprechen. Es wäre nur ein unbedeutendes Randthema. Hieß es.

In dieser BALLHUPE steht nun ein Bericht, der dem Thema des „Tages des Motorradfahrers“ posthum seine Berechtigung zuerkennt.

Gemeint ist der Bericht von Bernd's Unfall. Als er am 6.6.1989 mit seinem Motorrad stürzte, war eine Dieselspur auf der Fahrbahn im Spiel. Ohne Vorwarnung fand er sich auf der Straße wieder. Das beweist die Berechtigung des gewählten Themas.

Zu seinem Glück war der Lei(d)tplanckenträger, gegen den er rutschte, jüngst mit einem Pro-

tektor ummantelt worden. Das rettete ihm das Leben. Bernd konnte noch am selben Tag die Polizei anrufen, damit diese für einen Ersatz der zerstörten Protektoren sorgte, den der BVDM mittlerweile bereitstellte.

Diese Protektoren verdankt Bernd nicht zuletzt dem BVDM, der sich seit über 15 Jahren und damit als erste von allen heute beteiligten Institutionen, mit der Entschärfung dieser Fallen beschäftigt.

Der BVDM als Interessenvertretung hat also seinen Sinn.

Jörg Riepenhusen



Dieser Protektor im Gegenwert von 19,— DM ist der Lebensretter.

Foto: Jörg Riepenhusen

Aktuell	Seite
Lebensrettung für 19,- DM	3
Einladung zur Jahreshauptversammlung 1989	4
Einladung zur Bundesbeiratssitzung	4
AMA und BVDM arbeiten zusammen	4
Neue ECE-Norm für Helme	5
Streckensperrungen	5
BVDM-Service	6
Zeitgeschehen	
Preisverleihung „Die motorradfreundliche Stadt 1988“	7
BVDM-Frühlingsfest	8
BVDM-Sommertreffen	9
Bildungsveranstaltungen	10
Termine	11
Panoptikum	12 + 17
Kleinanzeigen	13
Ratgeber	
Buchtips	14
Motorradiebstähle	14
BVDM-Schutzbrief	17
Kinder auf Motorrädern, Teil 1	18
Technik	
Technik der Bremsen, Teil 1	15
Hasentips	16
Motorräder überwintern	25
Von den Pressestellen	19
In eigener Sache	
Verleihservice, Lederleasing	20
Sport	
Deutschlandfahrt 1989	21
Der BVDM-Sportwart	22
Reisen	
Abseits der Straßen durch die Alpen	23
40 Tourentips	25

IMPRESSUM

BALLHUPE

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion: Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster - Hiltrup, Telefon: 02501 - 13322 oder 24877 (Ansagedienst)

Chefredakteur: Jörg Riepenhusen (JR)

Redakteure: Peter J. Großheimann (pgj), Günter Heumann (G.H.)

Autoren in Heft 3/89: Henning Knudsen, Heinz - G. Specht, Renaud Rahier, Hubert Finkeldey, Rainer Keienburg, René Kegelmann, Sigrid Briel

Anzeigen: Graphisches Atelier + Verlag Wilhelmine E. Hagemann, Lengsdorfer Hauptstr. 35, 5300 Bonn 1, Telefon: 0228 - 254116, Telefax 0228 - 252709

Layout: Michael Hagemann, Bonn

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

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe, Belegexemplar erbeten.

Titelbild:

Familiäre Atmosphäre auf dem 1. BVDM-Sommertreffen 1989.

Foto: Jörg Riepenhusen

Die nächste BALLHUPE erscheint am 7. November 1989. Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist der 28. September 1989.

WICHTIGE ADRESSEN

Geschäftsstelle

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

BVDM-Versicherungsservice

Für alle Fragen zu Versicherungen
Harald Platz, Heinrichstr. 23, 5520 Bitburg,
Telefon: 06561 - 12362 oder 12852

BVDM-Service

Verkäufe aller Art

Winfried Schachtschneider, Via Salza Irpina,
4236 Hamminkeln, Telefon: 02852 - 3699

Mitgliederverwaltung, Beiträge

Margot Wittke, Aldekerker Str. 14 a, 4150 Krefeld 1, Telefon: 02151 - 712297,
Sparkasse Krefeld (BLZ 320 500 00), Konto 94 000262

Sport, Touristik, Wettbewerbe

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

Ein Leben für 19,- DM

Der folgende Bericht zeigt, welcher geringen finanziellen Aufwand es erfordert, ein Leben zu retten.

6. Juni 1989. Abends. Halb neun. Bernd und sein Freund tuckern noch eine gemütliche Runde durch das Sauerland. Ihr Weg führt sie über die L 683 von Altena in Richtung Hemer. Bernd kennt diese Strecke wie seine Hosentasche, fährt er sie doch täglich zur Arbeit.

Kurz hinter Evingsen, in einer bergauf-führenden Rechtskurve erwischt es ihn. Blitzartig schmiert die Maschine über beide Räder weg. An eine Reaktion ist nicht zu denken.

Hinter seiner Maschine herrutschend geht es über die Gegenfahrbahn, genau auf die Leitplanken zu. Bernd sieht die Träger auf sich zukommen. Ein Ausweichen ist nicht mehr möglich.

Dann, der erwartete Schlag. Einen Moment liegt Bernd benommen am Straßenrand. Der erste klare Gedanke gilt dem eigenen „Check-up“. Ist alles noch dran, läßt sich alles noch bewegen?

Für Bernd unfassbar, aber nichts ist gebrochen, alles läßt sich noch bewegen. Nur eine Prellung an der Schulter bereitet Beschwerden. Aber noch nicht einmal ein blauer Fleck ist zu sehen.

Was war geschehen? Bernd fuhr auf glatter, trockener, sauberer und breiter Strecke um eine Kurve, die weit mehr als die gefahrenen 80 Stundenkilometer verträgt. Als Familienvater, der mit 29 aus den Flegeljahren heraus ist, gehört er zu den ruhigeren Vertretern bundesdeutscher Motorradfahrer. Sein Tourer XS 850 unterstützt diese Feststellung. Das plötzliche Wegschmieren der Maschine läßt eine Fremdeinwirkung vermuten. Eine wenige Minuten später vorgenommene Untersuchung dieser, der vorherigen, sowie der folgenden Kurve zeigte Dieselspuren.

Ganz in der Nähe ist eine Spedition mit eigener Zapfanlage für Dieselkraftstoff. Die betriebseigene Tankstelle ist aber als solche kaum zu erkennen. Dort stehen Lkw, die auf der linken Fahrzeugsseite montierte Tanks haben. Aus denen kann es in Rechtskurven prima herauskleckern.

Bernds Glück war, daß erst vor relativ kurzer Zeit an dieser Strecke Protektoren montiert worden sind.

Einige Tage später stand Bernd wieder in der Kurve. Diesesmal jedoch galt seine Anwesenheit einem anderen Zweck. Der BVDM hatte ihm zwei neue Protektoren mitgebracht, die er selbst anstelle der zerstörten Schützer montierte. Zwei Protektoren, Gesamtpreis inklusive Transport und aller Nebenkosten 38,- DM. Solch einer, für 19,- DM, hat ihn vor schlimmen Verletzungen, wenn nicht gar vor dem Tod, bewahrt.

Dieser Unfall zeigt deutlich, wie wichtig

die Arbeit des BVDM ist. Erst jüngst haben wir durch die Faltblätter zum „Tag des Motorradfahrers“ um mehr Vorsicht beim Tanken. Die von uns bereitgestellten Protektoren, Ergebnis der letztjährigen Spendenaktion, helfen, Leben zu retten.

Wie wichtig diese Arbeit sein kann, zeigt ein anderer Unfall. Am 23.3.1989 prallte Stefan M. nach einem Sturz mit dem Helm gegen einen Leitplanken-träger. Der Helm saß optimal, jedoch spaltete die scharfe Kante des Trägers die Helmschale und die Schädeldecke. Stefan verstarb noch an der Unfallstelle an den Folgen eines Genickbruchs. In den grausam trockenen Berichten offizieller Stellen steht in solch einem Fall, daß dem Sozialprodukt ein Schaden von 1.990.000,- DM entstand. 19,- DM hätten viel menschliches Leid verhindern können. (JR)



In dieser Kurve stürzte Bernd. Man kann die gute Straßenoberfläche erkennen.

Foto: Jörg Rippenhusen



Bernd bei der Montage des Ersatzprotektors an dem Träger, gegen den er prallte.

Foto: Jörg Rippenhusen

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, am 7.10.1989 ab 19.00 Uhr an der ordentlichen Jahreshauptversammlung des BVDM im Bundesleistungszentrum für den Kanusport in Augsburg teilzunehmen.

Die Tagesordnung:

- 1.: Berichte des 1. Vorsitzenden, des 1. Geschäftsführers, des Schatzmeisters und des Sportwartes;
- 2.: Berichte der Kassenprüfer;
- 3.: Berichte der Referenten und Ausschußvorsitzenden; wenn die Berichte nicht mündlich vorgetragen werden können, müssen sie rechtzeitig an den Geschäftsführer geschickt werden, der sie dann verliest;
- 4.: Ernennung des Versammlungsleiters;
- 5.: Entlastung des Bundesvorstandes;
- 6.: Neuwahl des Bundesvorstandes für zwei Jahre;

In diesem Jahr sind einige Vorstandsposten neu zu besetzen. Es haben Horst Orlowski (1. Vorsitzender), Edgar Müller (Sportwart) und Jutta Hölzel (2. Geschäftsführerin) ihren Rücktritt erklärt. Macht Euch bitte schon vorher Gedanken über eine würdige und geeignete Nachfolge.

- 7.: Neuwahl von zwei Kassenprüfern;
- 8.: Anträge;

Es liegen folgende Anträge vor:

Ernennung von Horst Orlowski zum Ehrenvorsitzenden. Begründung: Mündlich durch den Antragsteller.

Der BVDM soll sich vermehrt im professionellen Motorradsport engagieren. Begründung und Konzeptvorstellung mündlich durch den Antragsteller.

- 9.: Verschiedenes

Der Weg zum Bundesleistungszentrum für den Kanusport führt ab der Autobahn A 8, Abfahrt Augsburg - Ost, über die Nordtangente Richtung Innenstadt. Nach der Überquerung der Lech biegt man rechts ab in die Berliner Allee. Dieser ist bis zum Ende zu

folgen. Dort schließt sich die Straße „Am Eiskanal“ an. Ab da ist das Bundesleistungszentrum ausgeschildert.

Im Bundesleistungszentrum sind 2- und 3-Bett-Zimmer zum Preis von 25,- DM pro Person für Ü/F zu erhalten. Die Vermittlung übernimmt Volkmar Schultz - Igast, Augsburg Str. 29 b, 8901 Königsbrunn. Bestellungen bittet schriftlich an Volkmar zu richten.

Im Auftrag des Vorstandes
Jörg Riepenhusen

Gesamtvorstands- und Bundesbeiratssitzung

Am 7.10.1989 treten der Gesamtvorstand und der Bundesbeirat des BVDM in der Zeit von 15.00 bis 18.00 Uhr im Bundesleistungszentrum für den Kanusport in Augsburg zusammen.

Alle Vorstandsmitglieder, Referenten und Koordinatoren der Landesverbände, Ortsclubs und Interessengemeinschaften sind eingeladen.

Tagesordnung:

- 1.: Bericht über das Elefantentreffen, den Tag des Motorradfahrers, die Deutschlandfahrt und weitere vergangene Veranstaltungen;
 - 2.: Diskussion über die zukünftige Gestaltung dieser und anderer Veranstaltungen und neue Vorschläge.
- Bringt bitte gute Ideen mit.
Für den Vorstand
Jörg Riepenhusen**

Bereits in der letzten Ausgabe der BALLHUPE bot die Arbeitsgemeinschaft motorradfahrender Ärzte Deutschlands — AMA — BVDM — Vereinen ihre Unterstützung bei der Durchführung eigener Veranstaltungen an. Nun hat sich die Basis der Zusammenarbeit noch vertieft.

AMA und BVDM arbeiten Hand in Hand

Auf der Juni-Tagung der AMA konnten die auf der IFMA 1988 begonnenen Gespräche zwischen den Geschäftsführern des BVDM und der AMA zu einem erfreulichen Ergebnis gebracht werden.

Die Mitgliederversammlung der AMA ist in Uslar dem Vorschlag ihres Geschäftsführers gefolgt, mit dem BVDM eine gegenseitige, beitragsfreie Verbands-Mitgliedschaft zu vereinbaren, um auf diese Weise die praktisch längst geübte Kooperation offiziell zu machen.

„Nach außen“ darf das zugleich als Signal verstanden werden, daß sicherheitsbewußte Motorradfahrer/-innen sinnvollerweise am selben Ende des Taues ziehen und ihre Kräfte nicht unnötig zersplittern sollten.

AMA und BVDM stehen in keinem Wettbewerb zueinander, sondern ergänzen sich in hohem Maße, weil weitgehend ähnliche oder gleiche Ziele auf

unterschiedlichen Wegen angestrebt werden. Die Tatsache, daß einige Motorradfahrer sowohl in der AMA als auch im BVDM mitarbeiten, unterstreicht das deutlich.

So übernehmen beispielsweise, wie schon zum Elefantentreffen 1989, zwei AMA-Ärzte den Notfalldienst ehrenamtlich, was die BVDM-Kasse entlastet.

Ebenfalls schon länger zwischen den Geschäftsführern des BVDM und der AMA im Gespräch und auf der jüngsten AMA-Tagung vereinbart ist ein gemeinsamer, praxisorientierter Vorstoß im Bereich der Ersten Hilfe nach einem Unfall. Details dazu, wenn das Projekt zu Beginn der Saison 1990 praxisreif ist. Beide Organisationen arbeiten gleichermaßen daran — ein gutes Beispiel gegenseitiger Ergänzung. Die Hauptgeschäftsstelle der AMA hat inzwischen neue, größere Räume bezogen. Die neue Adresse lautet:

AMA e.V.
c/o Pressebüro Specht
Grüne 22 A
7801 Hartheim / Freiburg
Telefon: 07633-13566

Regionalclubs oder Einzelmitglieder des BVDM können ihre Anfragen direkt an die Geschäftsstelle der AMA richten. Soweit Ärzte oder andere Experten der AMA für Veranstaltungen, Diskussionsrunden usw. gefragt sind, empfiehlt sich eine frühzeitige Voranfrage. Heinz-G. Specht (AMA)

Die neue ECE-Norm für Helme

Keine Veränderung des Helmgesetzes

Ab Beginn des nächsten Jahres verlangt der Gesetzgeber von den Motorradfahrern das Tragen eines ECE-geprüften Helmes. War bisher nur von der ECE 22/02 die Rede, so gibt es seit einiger Zeit die ECE 22/03. Was ist an der neuen Norm anders und welche Folgen hat das?

1. Bisher konnten nur Helme in den Größen 50 - 62 geprüft werden. Nun sind auch die Größen ab 48 bis 64 erlaubt. Das ist z.B. wichtig, wenn man Kinder auf dem Motorrad mitnehmen will. Bisher paßten ca. 50% aller 3-jährigen in einen 50er-Helm. Jetzt können noch mehr Kinder einen geprüften Helm tragen.

2. Der Abstreiftest wird in der ECE 22/03 festgeschrieben. Bei 10% aller Unfälle mit schweren Verletzungen konnte festgestellt werden, daß der Helm schon vor dem Aufprall verloren ging. Der Abstreiftest berücksichtigt natürlich nicht die Unterschiede der menschlichen Anatomie, so daß auch weiterhin gilt, vor einem Helmkauf zuerst selbst den Abstreiftest durchzuführen.

3. Von geringer Bedeutung ist die Festlegung, daß man das Visier nur bis zu einer begrenzten Höhe aufklappen darf, damit der Winddruck am Kopf nicht zu groß wird.

Die Prüfung nach ECE 22/03 gilt ab sofort (die 1/2-jährige Übergangsfrist ist verstrichen). Für Benutzer ist lediglich wichtig, daß er auch weiterhin jeden Helm mit ECE 22/02 kaufen und tragen kann — Hauptsache ist die Prüfung nach ECE 22. Henning Knudsen

Streckensperrungen

Schwammenauel am Rursee

Einige Verwaltungen holen mal wieder zum Schlag gegen Motorradfahrer aus. Dieses Mal ist auch der Kölner Regierungspräsident Antwerpes, bekannt durch die Autobahnspernung bei Nebel, beteiligt.

Seit vielen Jahren ist die Staumauer des Rursee bei Schwammenauel beliebter Sonntagstreff von Motorradfahrern aus Nah und Fern.

Doch die Anwesenheit der Zweiradfreunde ist vielen ein Dorn im Auge. Es begann mit der Verbannung der Motorradfahrer aus dem unmittelbaren Bereich der Staumauer (absolutes Halteverbot). Die Motorradfahrer zogen somit zum nächsten Parkplatz. Auch dort wurde vereinzelt ein Knöllchen verteilt, da man die Einfahrt versperre.

Doch der Höhepunkt steht nun bevor. Wiederholt wurden Stimmen in verschiedenen Verwaltungen, bis hin zum Regierungspräsidenten, laut, die die Sperrung der Strecke für Motorradfahrer forderten.

Unfälle, bedingt durch Raserei bei der An- und Abfahrt des Treffs, sollen eine Sperrung rechtfertigen. Es stimmt, daß die Strecke auf der L 15 im Bereich Km 1,4 bis Km 2,6 nicht ungefährlich ist. Zwei ernstzunehmende Kurven, gesäumt von Leitplanken, sind als Un-

Vorsicht Motorradfahrer Lebensgefahr!

Etwas weiter steht eine Tafel mit dem Streckenverlauf.

Angeblich sollen diese Tafeln und auch sonstige Appelle der Behörden nicht wirken. Motorradfahrer würden dort weiterhin hirnlos rasen. Diese Vorwürfe haben uns veranlaßt, die Strecke abzugehen.

Die Leitplanken weisen nicht viele Unfallschäden auf. Im direkten Kurvenbereich sind IPE 140 - Träger montiert. Es konnten keine ausgewechselten Träger gefunden werden. Daraus kann man durchaus schlußfolgern, daß dort kaum Unfälle erfolgen, denn sonst wären dort IPE 100 - Träger zu sehen. 140er - Träger werden nicht mehr verwendet. 140 Leitplankenprotektoren sind vorhanden. Davon sind 41 Stück unbrauchbar. Die Schäden an den Protektoren liefern aber auch keine Hinweise auf Motorradunfälle.

Danach haben wir uns den gesamten Sonntagnachmittag an die Strecke gesetzt und die Motorradfahrer beobachtet. Es wurden ca. 70 Motorräder pro Stunde gezählt. Wir konnten subjektiv keine Raser ausmachen. Die Motorradfahrer hielten sich durchaus im Rahmen der vorgeschriebenen 50 km/h. Das konnte von den durchfahrenden Autofahrern leider nicht behauptet werden.

Entweder waren wir an der falschen Strecke, oder hier stimmt etwas nicht. Die Zukunft wird uns aufklären. Wir erwarten die Stellungnahme des Regierungspräsidenten Antwerpes. Fortsetzung in der nächsten BALLHUPE. Renaud Rahier

...und im Odenwald

(JR) Von einer drohenden Streckensperrung im Odenwald weiß Hubert Finkeldey zu berichten. Die Bewohner der Orte Ober- und Unter-Hintersklingen, sowie von Hüttenthal haben beim Rat der Gemeinde Mossautal auf Sperrung der B 460 (Heppenheim-Fürth, weiter nach Michelstadt) für Motorradfahrer gedrängt.

Zur Begründung geben die Odenwälder an, ihre Ruhe, und die der Feriengäste, sei durch lautstarke Motorrad-



fallbrennpunkte bekannt und entsprechend markiert. So steht dort eine große Hinweistafel mit dem Vermerk:

pulks gestört. Auch würde überhöhte Geschwindigkeit der Motorradfahrer ein Risiko bedeuten.

Aus den bisher bekannten Fakten kann der Schluß gezogen werden, daß aber vorwiegend die wirtschaftlichen Gründe ausschlaggebend sind. Feriengäste hätten sich angeblich unter Berufung auf Motorradlärm aus der Gegend zurückgezogen.

Anstatt nun die wenigen schwarzen Schafe herauszufiltern, will man pauschal alle Motorradfahrer von der Straße verbannen. Eine leider immer wieder geübte, aber völlig unqualifizierte

Maßnahme. Auch in der Region gibt es schon gesperrte Strecken.

Noch ist das Kind nicht in den Brunnen gefallen. Wenn sich jetzt die Motorradfahrer dieses Gebietes zusammentun, können sie eine weitere Sperrung vielleicht verhindern.

BVDM-Mitglieder aus der Region: Schließt Euch zu einer Interessengemeinschaft zusammen. Sprecht mit den Heizern, redet mit den Einwohnern.

Als Kontaktadresse bietet sich Hubert Finkeldey, Sprockhöveler Str. 23, 4320 Hattingen 13, Telefon: 02324-32274 an.

Übungsgelände gesucht

Immer wieder erreichen uns Anfragen nach öffentlichen oder privaten Übungsgeländen in verschiedenen Teilen unserer Republik. Manchmal können wir weiterhelfen, hin und wieder müssen wir leider mit den Schultern zucken. Wer für diesen Zweck geeignete Gelände nennen kann, schreibe doch bitte, mit Kontaktadresse, an die Redaktion BALLHUPE, Bodelschwinghstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup. Danke!

Technisches Merkblatt Krafträder mit Beiwagen

Ein Merkblatt des Bundesministerium für Verkehr erreichte Anfang Juli den BVDM zur Stellungnahme.

Es geht darin um Zulassungsbedingungen für Krafträder mit Beiwagen. Die Experten im BVDM prüfen derzeit den Inhalt und müssen bis zum 15.8. d.J. ihre Stellungnahme abgeben.

Vorab: Die Anleitung erscheint auf den ersten Blick großzügig.

Das ist so; denn sie soll den deutschen Zulassungsbehörden als Anleitung dienen.

EG-Führerschein - Neue Vorschläge des Industrieverbandes VFM

Die Vorschläge der EG-Kommission zum einheitlichen europäischen Führerschein (wir berichteten in BALLHUPE 2/89) haben nicht nur unter Motorradfahrern große Unruhe ausgelöst: auch die deutschen Hersteller und Importeure wollen diesen EG-Lappen nicht in der vorgeschlagenen Form akzeptieren. Der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie (VFM) hat — wie wir auch — in einem Schreiben an die EG eigene Vorschläge gemacht, die wir hiermit zur Diskussion stellen:

1. Aufwertung der Klasse 4: 50 cm³ und 50 km/h ab 15 Jahre.

2. Leichtkraftrad mit 125 cm³, leistungsbegrenzt mit 10 Kw, bis 100 km/h, ab 16 Jahre erlaubt. Die 80er war von Anfang an eine Fehlgeburt; 125 cm³ ist vielerorts in Europa schon Standard.

3. Ein Führerschein der Klasse 1, verbunden mit der Auflage, daß erst ab 20 Jahre ein leistungsbegrenztes Motorrad gefahren werden darf; keine neue Prüfung — Direkteinstieg möglich. Das entspricht weitestgehend auch unserer Forderung und beinhaltet auch weiterhin eine Stufung.

Leid(t)planken - Montagetermine - Aus der Spendenkiste

Am Samstag, 3.6.1989, montierten Motorradfahrer an der B 19 zwischen Dörzbach und Künzelsau 120 Protektoren, z.T. aus eigenen, z.T. aus unseren Spendenmitteln.

Die I.G. Wermelskirchener Motorradfahrer installierten an der K 18 Protektoren aus dem Spendentopf. Die K 18 ist in Teilbereichen für Motorradfahrer gesperrt. Um eine Ausdehnung der Sperrung zu verhindern, wird die Strecke zwischen Dabringhausen und Hilgen mit 250 Protektoren abgesichert. Henning Knudsen

BVDM-Service

Winfried Schachtschneider
Via Salza Iripina 20
4236 Hamminkeln
Tel.: 02852/3699

Der BVDM-Service liefert 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
Kto.-Nr.: 815 506
oder
Postgirokonto
Postgiroamt Frankfurt
BLZ.: 500 100 60
Kto.-Nr.: 200 65-607

Folgende Artikel sind für Mitglieder erhältlich:

— Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens	16,00 DM
4. erweiterte Auflage	
— Kryptonite-Bügel-schloß	110,00 DM
— BVDM-Aufkleber, weiß reflektierend	1,00 DM
bei Einzelbestellung	1,50 DM
— BVDM-Aufkleber, eckig	
Motiv: Gespann- oder Tourenfahrer	1,00 DM
bei Einzelbestellung	1,50 DM
— BVDM-Anstecknadeln	3,00 DM
— Urkunde DIN A 4	1,50 DM
ab 10 Exemplaren	1,00 DM



Vor über 2.500 Motorradfahrern in Münster's guter Stube wird das Ergebnis des Preisausschreibens verkündet. Foto: Günter Heumann

Motorradfreundliches Münster

Preisübergabe an die Stadt Münster vor einer grandiosen Kulisse.

Bereits zum zweiten Mal nach 1987 wurde der Stadt Münster der Titel „Die motorradfreundliche Stadt“ verliehen.

Vor über 2.500 Motorradfahrern nahm Heinz Lichtenfeld, Bürgermeister, aus der Hand von Jörg Riepenhusen die Auszeichnung entgegen.

Als Ergebnis des BVDM-Preis-

schreibens erhielt Münster von motorradfahrenden Männern und Frauen das Prädikat, weil die Stadtväter in besonderem Maße auf ihre Wünsche und Probleme eingehen. So wird beispielsweise auf die glatten und sturzgefährlichen Stahlplatten im Bereich von Baustellen hingewiesen. Die Entschärfung gefährlicher Leitplankenträger hat man weiter ausgedehnt. Die Zulassungsstelle gibt für Motorräder kurze Kennzeichenkombinationen aus, damit keine großen „Kuchenbleche“ montiert werden müssen. Weiterhin wurde ein Motorradparkplatz eingerichtet, ein weiterer ist in Vorbereitung. Besonders bemerkenswert ist die Unterstützung der Stadt für den „Mot-Treff Kotten“, der erst dadurch seine als Träger freier Jugendpflege selbstgestellte erzieherische Aufgabe erfüllen kann. Nun sucht man gemeinsam ein geeignetes Gelände für einen Motorradübungsplatz.

Nach Ansicht des BVDM zeigt das Beispiel Münster in hervorragender Weise, daß Städte und Gemeinden auch mit relativ geringen Mitteln auf bauartbedingte Besonderheiten des motorisierten Zweirades und die Probleme der Fahrer und Fahrerinnen eingehen können.



Bürgermeister Heinz Lichtenfeld wird ein Teller als Anerkennung an die Stadt Münster überreicht. Foto: Günter Heumann

BFDM-Frühlingsfest

(JR) Jahrelang gehörte das Winterfest zur Konstante im BVDM-Terminkalender. Die nachlassende Beteiligung, vor allem bei weniger zentral gelegenen Veranstaltungsorten, bewog den Bundesbeirat 1987, das Winterfest in ein Frühlingsfest umzuwandeln und den Termin in den April zu verlegen. Eine Beteiligung von annähernd hundert Besuchern gab den Entscheidungsträgern von damals recht.

Auf Einladung des MC Sauerland waren am Wochenende 22./23. April BVDM-Mitglieder aus allen Teilen der Bundesrepublik nach Sundern gekommen. Fahrzeuge aller Art standen um



Viele Ehrenpreise wurden vergeben. Hier scharen sich die Gewinner der Hochsauerlandfahrt um Bernd Keggenhoff vom MC Sauerland.



die Schützenhalle in Sundern-Stemel. Meistbestauntes Gefährt war allerdings ein Three-Wheeler mit Moto Guzzi-Motor. Sieht man doch so etwas auch nicht alle Tage.

Der Nachmittag bescherte den anwesenden Vorständlern und interessierten Einzelmitgliedern eine Bundesbeiratssitzung, auf der verschiedene wichtige Aspekte der BVDM-Arbeit besprochen werden konnten. Derweil hatten die anderen Besucher die Gelegenheit, an der Hochsauerlandfahrt teilzunehmen.

Der festliche Teil des Abends begann mit der obligatorischen Preisverleihung an die Gewinner der verschiedenen Sportwettbewerbe des BVDM. Viele glänzende Pokale fanden strahlende Abnehmer.

Zu den Klängen der Livemusik eröffnete Bernd Keggenhoff die große Tombola. Gleich drängten sich die Gäste um die Losverkäufer, denn manch interessanter Preis winkte.

Wer wollte, konnte kräftig das Tanzbein schwingen. Wem der Sinn nicht so sehr danach stand, der versuchte, sich mit seinem Nachbarn zu unterhalten, was aber bisweilen durch die Wattstärke der Lautsprecher erschwert wurde.

Den Organisatoren des MC Sauerland gebührt der Dank für eine gute Rundum-Versorgung. Solche Veranstalter und der spätere Termin sind auch in Zukunft Garanten für besuchenswerte Frühlingsfeste.



Motorradmotoren brummen zum Saisonauftakt durch Sundern-Stemel. Ziel war das BVDM-Frühlingsfest.

Fotos: Jörg Riepenhusen

Gehöriges Aufsehen erregte der Three-Wheeler.

Fotos: Jörg Riepenhusen



Das 1. BVDM-Sommertreffen

Rund 100 Motorradfahrer bevölkerten die Zeltwiese im ostwestfälischen Blomberg. Einige nette Überraschungen erwarteten sie.

Der Gemütlichkeit Tribut zollen, das sollte das Motto des ersten BVDM-Sommertreffens sein. Für die erste Veranstaltung in einer hoffentlich langen Reihe von BVDM-Sommertreffen hatte

sich als Ausrichter die IGEM Wöbbel gefunden.

Die gekonnte Organisation zeigte sich dem Besucher, nachdem er den Platz gefunden hatte, schon an der Art des Geldumtausches. Auf dem Gelände konnte man mit Plastikchips Würstchen, Bier, Kaffee oder sein Morgenbrötchen erstehen. Der besondere

Clou daran war, daß die nicht benötigten Chips vor der Abfahrt wieder zurückgegeben werden konnten, gegen Bargeld. Was man nicht verzehrte, war kein Verlust. Die IGEM hatte davon den Vorteil, nicht 3 verschiedene Kassen führen zu müssen.

Nachdem der erste Hunger und Durst zu wahrhaft günstigen Preisen gestillt worden waren (ein Steak 2 Mark vierzig, ein Bier, 0,33 Liter Bügelflasche, für einzwanzig), trieben die meisten die Härtinge in den angenehm weichen Boden.

Am prasselnden Lagerfeuer wurden die ersten Kontakte geknüpft, bis es dann irgendwann auch den letzten in den Schlafsack zog.

Der Samstag war beherrscht vom guten Wetter. Mehr träge als rege räkelten sich die Gäste in der Sonne. Wer nicht zur Ruhe kam, waren die eifrigen Wöbbeler. Richtig zu tun bekamen sie, als es den Pickert gab, einen leckeren Pfannekuchen, nach uraltem Rezept.

Am Nachmittag sorgte ein Kunstflieger von einem nahegelegenen Flugplatz mit seinen Übungsloops und Kapriolen für eine spannende Einlage.

Der Riesenberg alter Paletten wurde am Abend bis auf ein Minimum reduziert. Teilweise lösten sie sich sprichwörtlich in Rauch auf, teilweise fanden die vielen anwesenden Kinder darin ein herrliches Baumaterial für Hütten und Burgen.

Sonntagsmorgens sorgte Petrus dafür, daß die Wöbbeler bald einen geräumten Platz hatten und ihre wohlverdiente Ruhe fanden. Ein paar Liter Wasser aus der Himmelsschleuse verhinderte ein zu kräftiges Stauben der Straße. Böse Zungen behaupteten, daß der Regen nur damit zusammenhänge, daß ein gewisser BALLHUPEN-Mensch am Vortag etwas von Regentanz erzählt hätte. Stimmt gar nicht. Nur weil der Erbseneintopf nicht ganz aufgegessen wurde, hat es geregnet. Ansonsten hatten die Wöbbeler nur noch ein halbes Brötchen über. Das nenne ich eine gute Kalkulation. Hier hat sich das System der vorherigen Anmeldung als richtig herausgestellt.

Bleibt festzuhalten, daß das Wochenende bei Veranstalter und Besuchern einen rundum positiven Eindruck hinterlassen hat. Diese Zufriedenheit soll bei den BVDM-Sommertreffen Tradition werden.

(JR)

Guzzi — bis ins Detail

Keine Frage blieb unbeantwortet beim Moto-Guzzi-Technik-Seminar des BVDM in Hattingen. Heinz Georg Valentin, Verkaufsleiter bei der Deutschen Motobecane, hatte keine Mühe, auch tiefere Geheimnisse von Moto Guzzi-Motorrädern zu durchleuchten. Selbst erfahrene Guzzi-Fahrer gaben einmütig zu Protokoll: „Tadellos, das müßt Ihr noch mal machen!“

Auf jeden Fall wird der BVDM sich darum bemühen. Der Erfolg, dank hervorragender Unterstützung vom Guzzi-

Spezialisten Valentin, verpflichtet uns dazu.

Einsteiger und alte Hasen konnten gleichermaßen viel Wissenswertes mit nach Hause nehmen. Ein reichlicher Austausch von Erfahrungen und Erlebnissen mit den italienischen Zweizylindern gab's dann abends in der hauseigenen Kneipe.

Nachdem alle reichlich Bier getankt hatten, und mehr oder weniger sicher ins Bett gefunden hatten, muß es der im Foyer aufgestellten Mille GT wohl zu still geworden sein. Mitfühlende Guzzisten erbarmten sich ihrer und nahmen

sie mit auf die gute Stube. Immerhin, das Haus hat keinen Aufzug, und die Zimmer liegen im ersten Stock. Hinter vorgehaltener Hand erklärte man mir, Guzzi-Fahrer seien nun mal sehr mitfühlend, und da hätte man, äh, nun ja...

Hubert Finkeldey

Technik-Seminare Honda, MZ, Suzuki, Elektrik

Am bekannten Ort, in der Jugendbildungsstätte Hattingen-Welper, findet am Wochenende 25.-27.09.1989 ein technisches Seminar über Honda-Motorräder statt. Für Rat und Tat stehen Vertreter der Honda Deutschland GmbH zur Verfügung.

Ein paar Wochen später, vom 13.-15.10.1989, treffen sich interessierte MZ-Fahrer, um im letzten Seminar erworbenes Wissen zu erweitern, oder um gänzlich neue Erkenntnisse zu gewinnen. Quell der Informationen ist der MZ-Importeur Röth.

Im gleichen Monat, in der Zeit vom 27.-29.10.1989, geht es an das Eingemachte der Suzuki-Motorräder. Hier stehen Gesandte der Suzuki Motor GmbH Deutschland Rede und Antwort.

Am anderen Ort, im Ferienhaus Haus Lutzenberg in 7154 Althütte Lutzenberg, wird Rolf Zehender für die Seminarteilnehmer den Schleier der Geheimnisse der Motorradelektrik lüften. Für alle Seminare gilt, daß die Teilnehmer für 150,- DM, BVDM-Mitglieder zahlen 140,- DM, viel Wissen, acht Mahleiten, ein Bett und einiges mehr erhalten.

Nähere Informationen und Anmeldung bei: Hubert Finkeldey, Sprockhövelerstr. 23, 4320 Hattingen 13, Telefon: 02324-32274



Ein Wochenende lang standen Guzzis im Mittelpunkt der Gäste der Jubi Welper

Foto: Hubert Finkeldey

Technik zum Anfassen und Reingucken gesucht

Die Technik-Seminare des BVDM erfreuen sich mittlerweile einer großen Beliebtheit bei allen Motorradfahrern. Um technische Details aber noch besser zu veranschaulichen, werden nun Modelle gesucht.

Das heißt, es werden Unfallmaschinen, Motoren, E-Teile, Vergaser und einfach alle anderen Teile gesucht, an denen man etwas erklären kann. Also seht doch mal nach, ob Ihr Euch nicht von dem einen oder anderen Teil trennen könnt.

Wer etwas Brauchbares gefunden hat, der melde sich bitte bei Hubert Finkeldey, Sprockhövelerstr. 23, 4320 Hattingen 13

Gespannkauf ist Vertrauenssache.

Wir wollen auch Ihr Vertrauen gewinnen.

Als EML-Vertragsimporteur liefern wir das komplette Programm an Umbausätzen und Gespannen.

Informieren Sie sich unverbindlich und kostenlos über unsere Preise und unsere Sonderangebote an gebrauchten Gespannen.

FALK HARTMANN®

Ihr Partner wenn es um Gespanne geht!

Motorrad- und Beiwagenservice · Altegasse 4—6 · Postfach 14 65 · 6507 Ingelheim am Rhein · Tel. (0 61 32) 23 73



Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle 14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein **Klönssnackabend** statt. Die weiteren Termine für 1989: 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, Telefon: 04954-2875 oder Friedhelm Trautwein, Ringstr. 8, 2958 Ostrhauderfehn, Telefon: 04952-61286

Mittwochstreff

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

Motorradfreunde Klönssnack-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, Telefon: 07959-634

Freunde-Treffen

Alle 14 Tage treffen sich die BMW-Freunde MC Oberberg freitags, ab 19.30 Uhr, in der Cafeteria Mühlenberg in Wipperfürth. Info: Jörg Fischer, Kloster Straße 19, 5272 Wipperfürth, Telefon: 02267-5607

Stammtisch in München

Jeden 1. Freitag im Monat in „Burg Schwaneck“, Morassienstr. 16 (Nähe Isartorplatz / Europäisches Patentamt), Ab 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 Baldeyensee in Essen-Werden. Um rücksichts-

volle Fahrweise wird gebeten. Info: Ulrich Trilling, Telefon: 0234-330078

Motorradfahrertreffpunkt

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

IG CX/GL 500

Jeden Donnerstag um 19.00 Uhr trifft sich die IG CX/GL 500 im „Haus Hubertushöhe“ in Essen-Kupferdreh, im Sommer zudem noch sonntags ab 10.00 Uhr. Info: Stephan Lumma, Im Ortfeld 10, 4300 Essen 14, Telefon: 0201-589944

Gespannfahrerstammtisch

Ab 04.09.1989 trifft sich die Interessengemeinschaft Gespannfahrer im BVDM an jedem ersten Montag im Monat um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Darmstädter Hof“ in 6094 Bischofsheim, Darmstädter Straße 44 zum zwanglosen Beisammensein. Interessierte Zwei- und Dreiradfahrer sind herzlich willkommen. Info: Horst Treber, Telefon: 06144-8428

Motorradfahrerfrühstück

Jeden Sonntag ab 10.00 Uhr treffen sich Motorradfahrer im „Haus Hubertushöhe“ in Essen, Rodberger Straße (B 226), Richtung Velbert, zum Motorradfahrerfrühstück.

19.08.1989

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

19.08.1989

Muceluscusrallyt in Kagerod, Schweden. Info: Hibideskus Mucelures MCC, Box 172, S-261 22 Landskrona

20.08.1989

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

08.-10.09.1989

Tändsticksträffen auf dem VMCK Camp in Bankeryd, Schweden. Info: Vätterbygdens MCK, Box 20, S-551 02 Jönköping

15. - 17.09.1989

5. Vogelsberger Gespanntreffen in Windhausen bei Alsfeld. Info: Familie Petsch, Dotzelrod 3, 6320 Alsfeld 1, Telefon: 06631 - 3138.

15.-17.09.1989

20. Int. Hexentreffen der Elefantentreiber Lippe bei Lemgo. Info: Karsten Heumann, Hiddeserstr. 134, 4930 Detmold 17, Telefon: 05231-89907

22.-24.09.1989

11. Sandlochtreffen des MC Mammut Bergisch-Gladbach. Die früheren Gäste erhalten eine gesonderte Einladung. Weitere Besucher erhalten nähere Informationen bei: Bernd Karasch, Voßwinkeler Str. 7, 5063 Overath, Telefon: 02206-81063 oder Edgar Boog, Am Brink 15 a, 5270 Gummersbach, Telefon: 02261-61699

22.-24.09.1989

Elektrikseminar für Motorradfahrer in 7154 Althütte-Lutzenberg. 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

23.-24.09.1989

Gespannfahrerlehrgang für Anfänger des LV Saar der Motorradfahrer e.V., Anmeldungen bis 01.09.1989 bei Klaus R. Arpert, Schmittsdell 2, 6620 Völklingen 12, Telefon: 06898-40207

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

29.09.-01.10.1989

Hartmann-LBS-Gespann-Ausfahrt. Ab Aisfeld / Oberhessen führt die Tour durch den Taunus. Info: Falk Hartmann, Postfach 1465, 6507 Ingelheim.

06. - 08.10.1989

BVDM-Gespannfahrerlehrgang für Anfänger in Wermelskirchen. Info: Heinz Wieland, Bücherner Straße 14, 5060 Bergisch-Gladbad 1.

07.10.1989

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

07.10.1989

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

08. - 10.09.1989

5. Wikingertreffen des MC Kiel direkt an der Kieler Förde. Genaue Unterlagen und Anmeldeunterlagen bei Jörg Chemnitz, Dubenhorst 6, 2300 Kiel.

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 Wöbbel“. 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, Telefon: 05233-5795

14.10.1989

Gedenkfahrt der IG Blauer Punkt von Köln zum Altenberger Dom. Neuer

Treffpunkt! 14.00 Uhr treffen sich die Teilnehmer am Kölner Südverteiler, 14.30 Uhr startet der Korso, 15.30 Uhr ist der Gottesdienst. Info: Jens-Peter Bonse, Telefon: 02151 - 55251 oder Ingolf Schulz-Weihrauch, Telefon: 0221 - 782342.

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 Thurmbang-Solla im Bayerischen Wald.

05.-06.05.1990

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

19.-23.09.1990

IFMA in Köln, 19. und 20. nur für Fachbesucher

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

Panoptikum

Wenn schon kein Gepäckträger, denn schon...



In lockerer Folge wird die BALLHUPE an dieser Stelle eine Sammlung von Sehenswürdigkeiten (Panoptikum) und seltener Anblicke liefern.

Verkaufe: Moto Guzzi V 65 (SP), ohne Verkleidung, rot, Bj. '85, 26.000 km, Werkstattbuch, Koni, Ölwanne, Ring. Probefahrt bedingt möglich. VB 4.300,- DM. Info: R. Hampel, Dorfstr. 29 a, 3008 Garbsen 4, Telefon: 0511-625805

Verkaufe: BMW R 75/6, Bj. '76, 60.000 km, Sommerfahrzeug, perlmuttweiß-metallic, S-Cockpit, bestens gepflegt, TÜV 3/91, 4.000,- DM. Info: Dorothee Bengart, Telefon: 02204-61955

Verkaufe: Polo-Lederkombi, Gr. 50, rot-weiß-blau, einteilig, gut erhalten, 350,- DM. Info: Dorothee Bengart, Telefon: 02204-61955

Fundsachen!

Beim Elefantentreffen 1989 wurden etliche Schlüssel, ein schwarzer, linker Damenhandschuh, ein großes, rot-braunes Halstuch („Gin Renoir“) und vieles mehr gefunden. Wer etwas vermisst, rufe bitte voller Hoffnung die Geschäftsstelle, 0241-54515 an.

Verkaufe: Dnepr/BMW R 50, 26 PS, 2 Jahre TÜV und Honda CJ 250 T, 17/27 PS, 2 Jahre TÜV, 17.000 km. Info: Telefon: 02852-3699

Der schwedische Motorradverein „Rainbreaker's Touring Club“ aus Falköping sucht eine Motorradfahrergruppe aus Deutschland. Diese Gruppe gehört zu einem Verein aus Oldenburg in Holstein. Sie machten eine „surprise tour“ durch Südschweden, mit Besuch der Glashütte in Smaland und der Bastelwerkstatt „Slöjdvärnen“ in Gullabo. Dort wurde ihnen von einem Mitglied der Rainbreaker's TC, c/o Eriksson, Karlfeldtsgratan 25, S-521 32 Falköping, Schweden, wendungen. Der Schriftwechsel kann in deutscher Sprache erfolgen. Redaktion BALLHUPE

Verkaufe: Honda CX 500 Euro, rot, Lenkerverkleidung, Zubehör, TÜV 5/91, 40.000 km. Info: Wolfgang Heinhold, Bodelschwingstr. 17 a, 4400 Münster-Hiltrup, Telefon: 02501-13721

NEUE DIMENSIONEN in der Motorradbekleidung



- Sie wollten schon immer einen Fahrzug, der Ihnen paßt!
 - sie wollten die Farben, die Sie mögen!
 - Und auf einen zusätzlichen Regenkombi wollten Sie verzichten, und die vielen Pullover haben Sie schon immer gestört!
- Warum fordern Sie nicht einfach Unterlagen an bei:



Für PLZ-Gebiet 1-6:
Peter Heinze
In der Eck 2, 6301 Heuchelheim,
Tel: (0641) 634 19, Fax: (0641) 634 84
Für PLZ-Gebiet 7-7, sowie A+CH:
A. Baudrex, Waldhauserstraße 5,
8196 Beuerberg, Tel. (08179) 8123

Verkaufe: HG-Windschild, für BMW R 45/65, 20,- DM. Info: Günter Heumann, Oppelner Str. 8, 4370 Marl, Telefon: 02365-17648

Verkaufe: Honda CX 500-Lefevre-Gespann, ATM 25.000 km, TÜV neu, Vollverkleidung, SW-Tank, Koffer, Topcase, Heizgriffe uvm., ab Ende September zu verkaufen, Preis VS. Info: Jörg Riepenhusen, Bodelschwingstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup, Telefon: 02501-13322

Verkaufe: Suzuki DR 125 S, TÜV fällig, teilweise zerlegt, an Bastler günstig abzugeben. Info: Jörg Riepenhusen, Bodelschwingstr. 17 b, 4400 Münster-Hiltrup, Telefon: 02501-13322

Verkaufe: Kawasaki GPZ 750 R, schwarz, 3.000 km, offene Version, EZ 7/88, neuwertig, sehr gepflegt (Scheckheft), unfallfrei, über 250 km/h, Preisabsprache und Probefahrt bei Torsten Damrath, Telefon: 05341-14734 oder 43149

Suche: Sitzbank für Moto Guzzi T 3 oder T 4. Info: Horst Treber, Telefon: 06144-8428

Verkaufe: von BMW R 100 RT, Rahmen mit Brief, Gabel, Räder; Honda XL 500 SB, Motor defekt, Preis VS. Info: Joachim Jonath, Königsstr. 105, 4132 Kamp-Lintfort, Telefon: 02842-30404, ab 19.00 Uhr

Vorderrad für Moto Guzzi Le Mans, komplett mit Bremsscheiben und ME 33, DM 520,-, HG-Highway-Jacke, Gr. 46, schwarz, neuwertig, DM 140,-, Tel. 06222-54507

Verkaufe: „Das Motorrad“, Jahrgänge 1968 - 1980 zu Büchern gebunden, insgesamt 18 Stück. „Das Motorrad“ von 1981 - 1987 komplett ohne Einbindung. Alle Bücher und Hefte sind in sehr gutem Zustand. Auch als Archiv für Vereine geeignet. Preis VS. Info: H.P. Schading, Telefon: 02557 - 7061.

Verkaufe: „Das Motorrad“, Jahrgänge 1968 - 1980 zu Büchern gebunden, insgesamt 18 Stück. „Das Motorrad“ von 1981 - 1987 komplett ohne Einbindung. Alle Bücher und Hefte sind in sehr gutem Zustand. Auch als Archiv für Vereine geeignet. Preis VS. Info: H.P. Schading, Telefon: 02557 - 7061.

... die Reiselust gibt's kostenlos!

Und alles andere ist gar nicht so teuer!
Übrigens: Wir führen auch Belstoff und Barbour!

Katalog kostenlos anfordern.

get-a-way
Ausrüstungen für Weltenbummler
Fr.-Puchta-Str. 2, D-8580 Bayreuth
Tel. (0921) 82458

Buchtips

Zum Beginn der Reisezeit brachte der Motorbuch Verlag zwei neue Exponate heraus, die das Fernweh im Sattel zum Thema haben.

MOTORRAD Tourenbegleiter Europa

Ein handliches Buch in einem ansprechenden Umschlag hält der potentielle Käufer beim ersten Kontakt in der Hand. Aber wie so oft, die Schale täuscht.

Der Inhalt hält bei weitem nicht das, was der Umschlag verspricht. Glaubt man dem Vorwort, dann soll es sich um einen Reisebegleiter handeln, der Motorradfahrern wertvolle Unterstützung fernab der Heimat liefert.

Dazu dient ein umfangreicher Teil mit Händleradressen, insgesamt 70 von 178 Seiten. Nur, es sind ausnahmslos deutsche Händleradressen, und die nützen im übrigen Europa im Falle einer Panne gar nichts.

Die verbleibenden 100 Seiten sind in großer Schrift mit weiteren mehr oder eher weniger brauchbaren Tips gefüllt.

Die absolute Krönung aber stellen die Pannentips für unterwegs dar. Ein Beispiel bei Fehlern an der Schaltung: „Kann man nicht mehr zurückschalten, ist oft die Schaltrückholfeder gebrochen. Man stelle das Krad auf den Sattel, drehe es also um und lege den gewünschten Gang ein (2. oder 3.). Vor dem Start aber das Motorrad wieder auf die Räder stellen. Sonst kann die Reise noch lange dauern.“ Kommentar überflüssig!

Weiter wird empfohlen, Kettenglieder durch Schlüsselringe, Bremsflüssigkeit durch Motoröl oder aber fehlende Luft im Reifen durch Gras, Lumpen oder Kleidungsstücke zu ersetzen.

Es ist schade um den verschenkten Stauraum, falls jemand dieses Buch mit auf Reisen nimmt. 19,80 DM, die besser angelegt werden können.

Extratouren Spanien

Mit Auto und Motorrad abseits der Hauptstraßen

von Reiner H. Nitschke

Von ganz anderer Qualität ist der Reiseführer über die Iberische Halbinsel, den der in Tourenfahrerkreisen bekannte Reiner H. Nitschke vorlegt.

Mit hervorragenden Bildern, lebendigen Streckenbeschreibungen und einem Vorspann, der auf die Mentalität der Einwohner Spaniens einstimmt, liefert dieses Buch dem Spanienneuling, aber auch dem, der schon mehrmals dort war, interessante Leseunden.

Nicht von ungefähr nennt der Motorbuch Verlag dieses Buch in seinem Presstext einen „Reiseverführer“. Dazu ist es tatsächlich geeignet.

Wen es nach Spanien zieht, der sollte die bei dem eingangs beschriebenen Buch eingesparten 19,80 DM in die 36,- DM für dieses Werk investieren. Die 144 bedruckten Seiten mit 24 doppelseitigen Farbfotos gibt es im Fachhandel oder beim Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 7000 Stuttgart 1.

SPORT MOTORRAD Katalog 1989

Was Kataloge anbetrifft, gibt sich Franz-Josef Schermer (mo) schon seit einiger Zeit recht rührig. Sein neuestes Exponat ist der SPORT MOTORRAD Katalog 1989.

Nach eigenen Aussagen erfüllt er sich damit einen Herzenswunsch. Er scharfe dabei namhafte Autoren wie Ernst „Klacks“ Leverkus, Dr. Harry Nie-

mann oder Alan Cathcart um sich. Entstanden ist dabei ein 116 Seiten starkes Werk, das über Modelle, Veranstaltungen, Fahrtechnik und Renngeschehen informiert.

Dabei gehen die Berichte über die Rennfahrer-„Schulen“ Yamaha- und Aprilia-Cup, über die SoS und BoT und die Sponsoren schon ins Eingemachte.

Die Erweiterung des reinen Katalogteiles um diese Hintergrundinformationen macht den Katalog erst recht interessant. Die vielen guten, durchgehend vierfarbigen Bilder werden das Auge des Sport-Freundes erfreuen.

Abgerundet wird der Katalog durch einen Terminteil, der aber sehr bald an Aktualität verliert. Nun ja, dafür hat Schermer ja noch mo.

Für 9,80 DM ist der Katalog im guten Fachhandel zu erhalten. Drei Mark mehr kostet es, läßt man ihn sich vom MOTORRAD-TECHNIK-VERLAG, Straußstaffel 3, 7000 Stuttgart 1 zuschicken. (JR)

Der Coup

Bei solchen Nobelmarken wie Porsche, Mercedes und BMW war es schon bekannt, jetzt greift der überregionale Diebstahl offenbar auch auf besonders attraktive Motorräder japanischer Hersteller über.

(G.H.) Wie bei den Autos, so wird auch hier umfrisirt und ins Ausland verschoben. Der Abtransport auf einem LKW ist leichter als bei der vierrädrigen Konkurrenz, mit der der Dieb immerhin ein Stück fahren muß und sich so eher der Gefahr aussetzt, erwischt zu werden. Zielgruppe der Schieberbanden sind nicht nur die Händler mit ihren einladenden Schaufenstern, sondern auch private Anbieter, die ihr gutes Stück natürlich möglichst detailliert mit allen Extras und Anschrift anpreisen.

Eine absolute Sicherheit gibt es nicht. Nur sollten wir es solchen Banden so schwer wie möglich machen. Der Händler wird durch Alarmanlagen, Vergitterung der Fenster und Wachschutz einiges bewirken können. Am Ausstellungscharakter des Schaufensters kann auch er aus wirtschaftlichen Gründen nichts ändern.



Für den Privatmann sind solche Sicherungen zu teuer. Ihm hilft möglicherweise die Überlegung weiter, wie denn wohl die beschriebenen Banden, die sich ja in dem avisierten Ort gar nicht auskennen, ausgerechnet auf seine Garage kommen können.

Damit wären wir beim schon zitierten Inserat. Wer genau mitteilt, wo sein Fahrzeug zu sehen ist, gibt es auch für ungewollte Besichtigungen frei. Inter-

essant sind für die Gegner des legalen Einkaufs nur besonders attraktive Stücke. Warum also per Zeitung aller Welt mitteilen, daß man nicht nur ein Motorrad der Marke XY hat, sondern daß dieses Teil auch noch mit.... versehen ist. Ein eleganter Hinweis ohne Einzelheiten reicht auch und lockt die ungebetenen Kunden nicht so an.

Zu guter Letzt sollte man auch darauf achten, wem man etwas anbietet. Kei-

nem steht das „Kainszeichen“ auf der Stirn, an der gebotenen Freundlichkeit wird es bei den Schieberprofis auch nicht mangeln. Nur interessieren sie sich auch für Dinge wie Transportmöglichkeiten und kommen in der Regel auch nicht aus dem Ort.

Zugegeben, das sind nur wenige Anhaltspunkte, aber wenn sie im Einzelfall einmal greifen, haben wir unser Ziel schon erreicht.

Die Redaktion BALLHUPE möchte einmal in einem etwas größeren Umfang Aufklärung über Motorradbremsen betreiben. Dabei soll es nicht nur darum gehen, einzelne Handgriffe der Wartung zu erläutern, sondern auch die Grundlagen dazu zu vermitteln. Wir werden also in zwei Etappen berichten:

Die Bremse, das kostenlose Heizwerk?

Teil I

Ein Exkurs von Rainer Keienburg

Bremsen von Motorrädern werden bei jedem Verzögerungsvorgang zu kleinen „Heizwerken“. Denn dabei entsteht Wärme, die aus der Umwandlung der Bewegungsenergie in Reibung resultiert. Das spart im Winter zwar keinen Ofen, erklärt aber einige der nachfolgend geschilderten Zusammenhänge.

Die Bremsleistung liegt in der Regel an der Vorderradbremse bei 60% und an der Hinterradbremse bei 40%. Klartext gesprochen, hinten bremst es sich weniger.

Bei älteren Maschinen findet man häufig rein mechanische Bremsen. Dagegen verlangen modernere Motorräder wegen ihrer hohen Geschwindigkeiten auch hohe Verzögerungen, die durch zwei hydraulische Bremsen erzeugt werden. Eine dritte Möglichkeit ist eine hydraulisch/mechanische Bremsenkombination, wobei sich der mechanische Teil an der Hinterradbremse befindet. Auf diese Weise wird die Gefahr des Überbremsens verringert.

Die Betätigung der Bremsanlagen durch Hand und Fuß kann auf zwei Arten zur Bremseinheit weitergeleitet werden:

- a) mechanisch,**
- b) hydraulisch.**

Bei der mechanischen Bremse kann die Übertragung der Bremskraft über

Seilzug bzw. über Bremsgestänge erfolgen. Beide Teile bedürfen ständiger Pflege, damit die eingesetzte Hand- und Fußkraft in den mechanischen Teilen nicht vollends in Reibung umgesetzt wird. Letztlich wäre dann ein immenser Kraftaufwand erforderlich, um überhaupt Bremswirkung zu erzeugen. Wer sein Bremsgestänge nicht pflegt, läuft also Gefahr, daß er zwar viel Kraft am Bremshebel verschwendet, die Wirkung aber minimal bleibt. Durch regelmäßiges Fetten und Ölen der mechanischen Teile wird dieser Kraftaufwand herabgesetzt. Zudem erhöht die Pflege die Lebensdauer der gesamten Anlage.

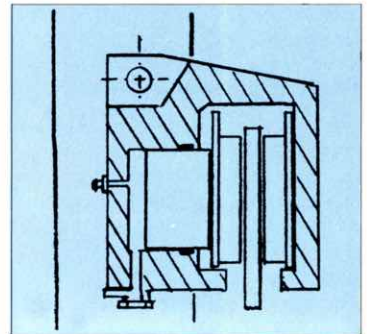
Bei der hydraulischen Bremse wird die Bremskraft durch ein inkompressibles Fluid, sprich Bremsflüssigkeit, übertragen. Pascal läßt grüßen. Diese Bremsanlagen sind wartungsärmer und fast unempfindlich gegen Witterungseinflüsse.

Scheibenbremsen, und was es so gibt: Im folgenden werden drei Vertreter näher vorgestellt:

- **Pendelsattelbremse**
- **Schwimmsattelbremse**
- **Festsattelbremse**

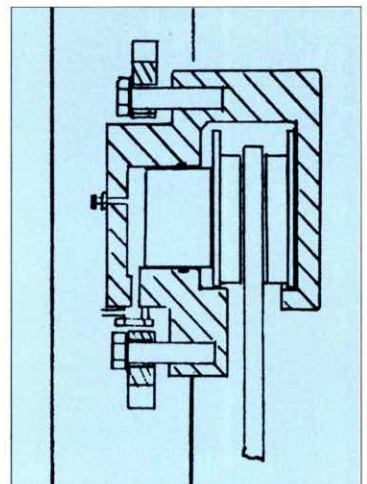
Pendelsattelbremse

Dieser Typ findet sich nur als Vorderradbremse. Bei ihm dreht sich der gesamte Bremssattel um einen zentralen Punkt. Eine spezielle Sattelhalterung



am unteren Teil des Gleitrohres der Vorderradgabel ermöglicht die Montage des Sattels. Der Bremssattel selber ist aus einem Stück gefertigt. Ein O-Ring stützt den äußeren Bremsklotz am Bremskolben. Der innere Bremsklotz dagegen wird durch die Zange des Bremssattels gehalten.

Nachteilig wirkt sich die Pendelbewegung des Sattels auf die Abnutzung der Bremsklötze aus. Sie nutzen sich schräg ab.



Schwimmsattelbremse

Sie findet Verwendung als Hinterradbremse mit einem Bremskolben und als Vorderradbremse mit zwei Bremskolben.

Der Bremskolben bewegt sich im teilbaren Gehäuse der Bremszange. Am Gleitrohr der Vorderradgabel wird ein Teil des Sattels befestigt, je nach Verwendung auch mit dem Bremsattelhalter am hinteren Rahmenteil. Durch Betätigung des Bremshebels lassen sich beide Bremsklötze infolge horizontaler Verschiebungen an die Scheibe pressen.

Festsattelbremse

Sämtliche Teile außer den Bremskolben und den Bremsklötzen sind fest am Gleitrohr der Vorderradgabel verschraubt. Die beiden sich gegenüberliegenden Bremskolben arbeiten gegeneinander, so daß kein Biegemoment entsteht, das in der Lage wäre, den Sattel zu verdrehen. Da die Bremse robust ist, wird sie oft an Vorderradschwinge sowie an Hinterrädern montiert. So können auch die Fahrer schwerer Maschinen und Gespanne ordentlich den „Anker werfen“.

Mechanische Bremsen oder Trommelbremsen

Weniger im Trend des "Hightech" liegen die Trommelbremsen, die vornehmlich an klassischen Motorrädern, Enduros oder kleinen Straßenmaschinen zu finden sind. Ihr Vorteil liegt in der verhältnismäßig geringeren Gefahr der Überbremsung.

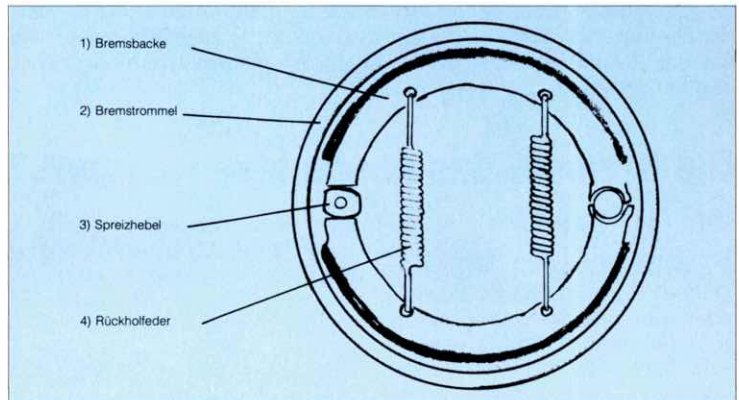
Erwähnenswert ist die Selbstverstärkung bzw. Servowirkung der Trommelbremse. Es wird ein Drehmoment erzeugt, das die Bremsbacke in die

Trommelrundung drückt, welches zu einer Erhöhung der Bremswirkung führt.

Ein Nachteil ist die Gefahr des Fading, ein Nachlassen der Bremswirkung bei steigender Erwärmung. Durch die „geschlossene Bauart“ der Trommelbremse wird eine Abfuhr der Wärme erschwert.

Die bekanntesten Trommelbremsarten sind:

- die Simplexbremse und
- die Duplexbremse.



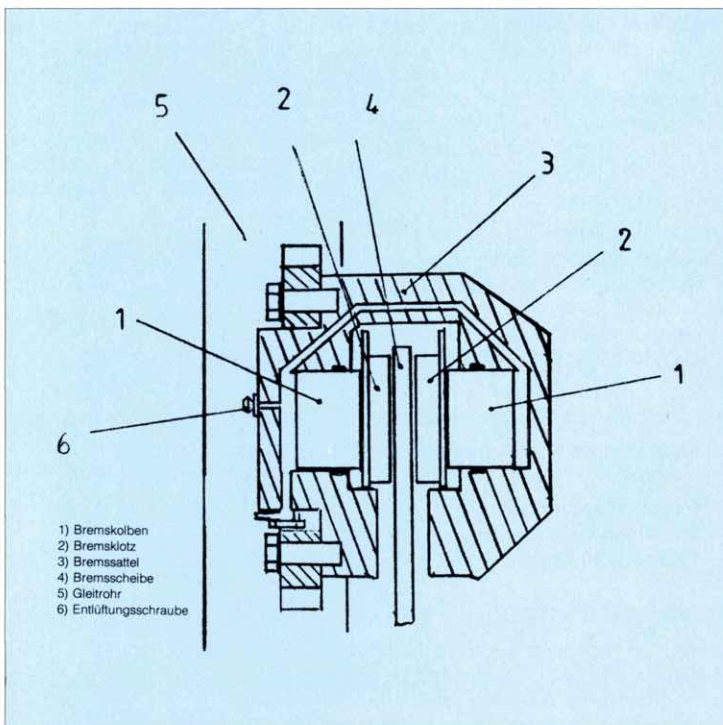
Simplextrommelbremse

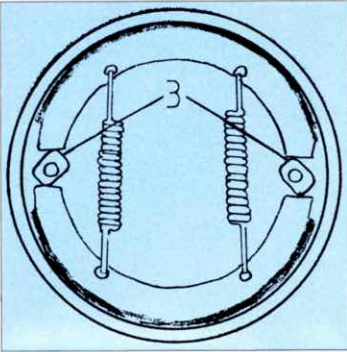
Die einfachste Bauart der Trommelbremse ist die Simplexbremse mit einer auflaufenden und einer ablaufenden Bremsbacke. Ein Spreizhebel oder Keil sorgt für das Spannen der Backen um einen festen Drehpunkt. Die Selbstverstärkung ist hier nur in geringerem Ausmaß festzustellen. Infolge der einseitigen Betätigung durch den Keil ist eine ungleichmäßige Belagabnutzung nicht zu vermeiden.

Duplextrommelbremse

Sie ist eine Trommelbremse mit zwei auflaufenden Bremsbacken. Aus diesem Grunde sind zwei Spreizhebel bzw. Keile erforderlich. Sie besitzt durch die beiden auflaufenden Bremsbacken eine gute Servowirkung und erzielt somit eine größere Bremswirkung als die Simplexbremse. Zwei Rückholfedern sorgen nach dem Lösen der Bremse für die Rückstellung der Bremsbacken in die Ruhelage.

Soweit zum Exkurs über Bremsarten. Natürlich richten sich Pflege und





Wartung auch danach, welche Bremse im eigenen Fahrzeug verbaut wurde. Jetzt wird es interessieren, wie man seine Bremsen pflegt und einstellt. Auf diese Fragen soll im zweiten Teil eingegangen werden. □

Hasentips

Zahnpasta eignet sich bestens als Putzmittel angelaufener Motorradteile. Auf Grund der Zusammensetzung der Schlemmkreide wirkt die Substanz wie ein Scheuermittel. Eine Umweltgefährdung ist dabei weitestgehend ausgeschlossen, denn sonst würden sich wohl Millionen Menschen nicht täglich

das Zeug aufs Gebiß schmieren. Eine besonders gründliche Reinigung verkalkter Ecken erreicht man bei Verwendung des dazugehörigen Werkzeuges, der Zahnbürste.

Tankrucksäcke sind ja allen Motorradfahrern wohl bekannt. Aber selbst beim altbewährten Elefantenboy wird das Unterteil nach ein paar Jahren immer platter, die Wände geben zusehends nach. Ein schmaler Streifen Alublech, so breit, wie die Wände hoch sind, läßt sich mit Hilfe von Schraubzwingen, einer Bohrmaschine und einer Poppnietenzange leicht innen an den Seitenwänden befestigen. Das Aluminium gibt so weit nach, daß es sich den runden Formen anpassen läßt. Bei ordentlicher Ausführung sehen sogar die Nieten außen auf dem Tankrucksack schmuck aus.



BVDM-Schutzbrief

Er ist da, der BVDM-Schuttbrief! Der richtige Weg für die Mitglieder des BVDM. In Zusammenarbeit mit dem KVDB-Automobilclub bietet der BVDM über seinen Versicherungsservice das begehrte Papier für viele Lebenslagen an. Und das sind die Leistungen:

- Pannenhilfe bis zu 200 DM der Kosten;
- Abschlepphilfe bis zu 300 DM;
- Bergungskosten in voller Höhe;
- 50 % Beteiligung an den Kosten von Wildschadensunfällen bis zu einer Gesamtsumme von 500 DM;
- Glasbruch, soweit von anderen nicht ersetzt, mit einer Beteiligung von 50 DM;
- Ersatzteilversand, auch nach Haparanda;
- Beteiligung an Parkschäden mit 50% der Kosten, maximal 500 DM;
- Technische Beratung in Zusammenarbeit mit der DEKRA;
- Krankenrücktransport mit allen anfallenden Kosten;
- Kostenübernahme für Folgekosten bei Fahrzeugdiebstahl oder Unfall bzw. Panne;
- KFZ-Rückführung kostenfrei;
- Rückführung der Kinder mit Begleitperson;
- Reiseinformationen;
- Notfalkredit und Zolllkosten sowie Kosten der Rechtsberatung im Ausland bis 100 DM;
- KVDB-Notruf rund um die Uhr;

Und das für alle auf das versicherte Mitglied zugelassenen Kraftfahrzeuge, zum Preis von 60 DM! Die Leistung überzeugt.

Die erforderlichen Unterlagen sind zu erhalten bei dem

BVDM-Versicherungsservice
Harald Platz, Heinrichstr. 23, 5520
Bitburg



Der Fahrer des „Iron Eagle“ kann ruhig kurze Beine haben, ob er auch einen eisernen Hintern benötigt, zeigt erst ein ausführlicher Streckentest. Fotos: Jörg Riepenhusen

Panoptikum

Viele Eltern haben den verständlichen Wunsch, ihre Kinder auf längeren oder kürzeren Motorradtouren mitzunehmen. Bei vielen verantwortungsbewußten Eltern taucht dabei immer wieder die Frage auf: „Was kann ich meinem Kind zumuten?“ Das nachfolgende Interview soll darüber Aufschluß geben.

Kinder auf Motorrädern

Das Thema ist nicht neu. Es gibt Reiseberichte, die auch das Verhalten von mitgenommenen Kindern umschreiben. Was bisher fehlte, war eine rein medizinische Aufklärung von Eltern und Verantwortlichen zu diesem Thema, losgelöst vom Stimmungsbild der Reise.

Der Gesetzgeber sieht ein Mindestalter für Kinder auf Motorrädern nicht vor, sondern verlangt bis zu einem Alter von sieben Jahren einen „besonderen“ Sitz. Da das auf Motorrädern sinnvoll nicht zu bewerkstelligen ist — schließlich lösen sich angeschnallte Kinder im Ernstfall nicht vom Fahrzeug — ergibt sich so tatsächlich eine gewisse Altersgrenze.

Die medizinische Betrachtung sollte sich an Kindern ab sieben Jahren orientieren. Das Problem der Bekleidung stellt sich allerdings auch dann. Abgesehen vom ohnehin geforderten Helm lassen Lederkombi, ein Nierengurt und entsprechendes Schuhwerk die Mitnahme erst verantwortbar erscheinen.

Die Sozialsfrage ist auch immer eine Frage nach dem richtigen Motorrad. Das gilt insbesondere für die Mitnahme von Kindern. Tourenmaschinen mit einer schützenden Verkleidung sind zweifellos geeigneter als Pseudorenner in Schale.

Da das medizinische Risiko aber immer bleibt, wollen wir einen Arzt zu Wort kommen lassen, der selbst Motorrad gefahren hat, also auch beurteilen kann, welche Belastungen auf das Kind im spezifischen Fall zukommen können. Dr. Bartels vom Marienhospital in Marl stellte sich freundlicherweise unseren Fragen:

Redaktion: Als Einstieg in das Thema sollten wir mit den heute so häufig diskutierten Umweltbelastungen beginnen und dabei insbesondere die Fragen stellen, die sich direkt auf den Fahrbetrieb eines Zweirades im Straßenverkehr beziehen:

Reagieren Kinder besonders empfindlich auf Hitze oder Kälte?

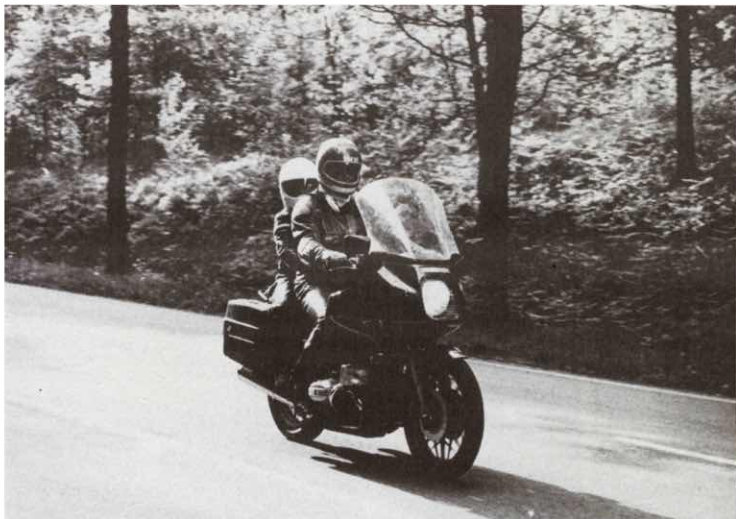
Gibt es Untersuchungen hinsichtlich der Smogbelastung bei Kindern, z.B. durch Abgase unter dem Helm im Stau?

Dr. Bartels: Es ist sicher richtig, daß Kinder auch bei relativ extremen Witterungsbedingungen draußen spielen. Wenn es aber dabei, oder bei anderer Gelegenheit zu organischen Schädigungen, z.B. der Nieren, kommt, hat das im Hinblick auf das weitere Leben

gere Pausen erforderlich, Wegstrecken müssen kurz sein.

Es gibt jetzt eine neue Studie aus Baden-Württemberg unter der Leitung des Hygieneinstitutes Düsseldorf, die nachweist, daß Kinder, die einer höheren Smogbelastung ausgesetzt sind, z.B. an oder auf einer stark befahrenen Straße, deutlich häufiger an Erkrankungen der Atemwege leiden. Das heißt für unser Thema, daß unbedingt eine höhere Aufnahme smogbelasteter Luft vermieden werden sollte, zumal diese auch noch stark mit Schwermetallen verunreinigt ist.

Damit kommen wir zu einem anderen Punkt. Staus sollte man grundsätzlich umgehen. Das macht man als Motorradfahrer ohnehin meist. Gerät man dennoch in einen Stau, sollte man



oft weitreichende Konsequenzen. Insgesamt ist bei Kindern der gesamte Stoffwechsel noch nicht so widerstandsfähig wie bei Erwachsenen.

Da Kinder vor allem einen sehr empfindlichen Flüssigkeitshaushalt haben, muß gerade auf ausreichende Zufuhr von Flüssigkeit bei Fahrten und warmem Wetter geachtet werden. Auch bei Kindern jenseits des siebten Lebensjahres spielt diese Problematik noch eine Rolle.

Redaktion: Sie empfehlen also häufigere Pausen, insbesondere mit erhöhter Flüssigkeitszufuhr?

Dr. Bartels: Vom Körperlichen her gesehen ist das die eine Forderung. Man muß aber auch dem Bewegungsdrang Rechnung tragen. Es sind häufi-

nicht den „Stop and Go“ Verkehr mitmachen, sondern die Fahrt mit einer kindgerechten Beschäftigung unterbrechen. Ein Verbleiben in den Staubelastungen ist für das Kind mit Sicherheit schädlich. Es fühlt sich in einer Zwangssituation, auch mit entsprechender körperlicher Belastung.

Zusammenfassend muß man sagen, daß Kinder auf Abgase, wenn sie einmal incorporiert sind, erheblich empfindlicher reagieren als Erwachsene. Das liegt am kleineren Verteilungsvolumen. Erwachsene lagern Umweltgifte im Fettgewebe ab. Das ist bei Kindern nicht im gleichen Maße möglich.

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe der BALLHUPE (GH)

Därr Expeditionsservice

Därr, Ausrüster für Fernreisende mit Motorrad, Auto, Fahrrad und Rucksack, hat den neuen „DÄRR-KATALOG '88/89“ herausgebracht. Das umfangreiche Werk präsentiert das Programm des leistungsfähigen Unternehmens. Der Katalog ist kostenlos auf schriftliche oder telefonische Anfrage beim Därr Expeditionsservice, Theresienstr. 66, 8000 München 02, Telefon: 089-282525 zu haben.

MOTALIA

Seit dem März 1989 bietet der Verlag Hasselbrink eine neue Zeitung für Italofreaks an. Monatlich erscheint MOTALIA und informiert über die Szene italienischer Motorräder. Das Abonnement kostet 35,- DM. Ein Probeheft kann für 4,- DM in Briefmarken angefordert werden. Bestellungen an: Verlag Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel.

HUK-Verband

Seit dem 1. Juni 1989 erhalten Fahrer motorisierter Zweiräder eine deutlich höhere Nutzungsausfallentschädigung, wenn ihr Fahrzeug nach einem Unfall längere Zeit in der Werkstatt verbringt.

Voraussetzung ist, daß das Fahrzeug nicht nur im Freizeitbereich genutzt wird, also z.B. auch für Fahrten zur Arbeit. Für Motorräder über 750 ccm Hubraum und über 50 PS gibt es z.B. 41,50 DM täglich.

BMW

Fünf speziell ausgerüstete K 100 LT verstärken ab sofort die Flotte der Servicemobile des BMW Bereitschaftsdienstes. Sie sind zur Hilfeleistung für BMW Auto- und Motorradkunden von April bis Oktober im Einsatz und ebenfalls über die Telefonnummer 0130-3332 zum Ortstarif über die Bereitschaftszentrale zu erreichen.

A.S.S.

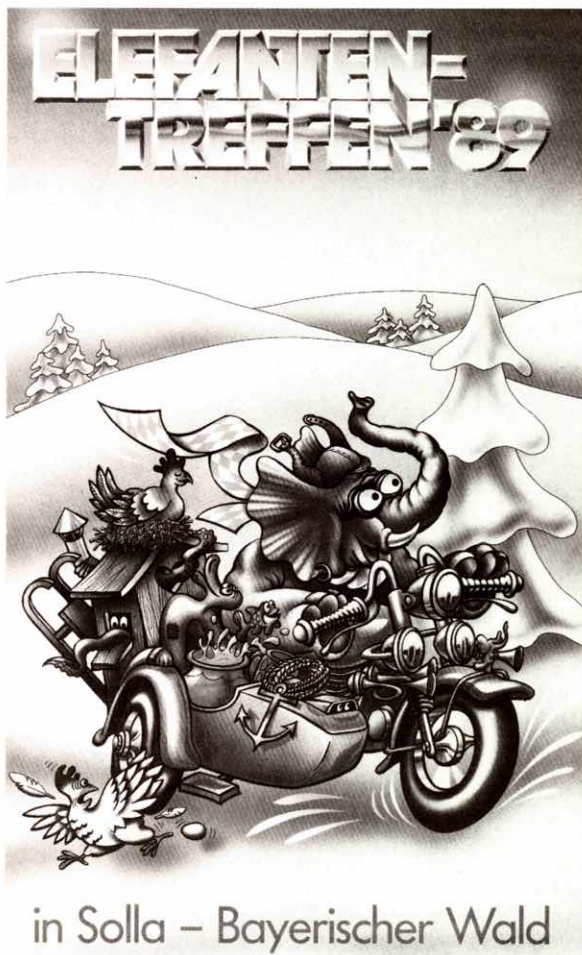
Tausende von Motorradfahrern tragen Helmvisiere mit Schleif- und Kratzspuren ergab eine Untersuchung der Forschungsgemeinschaft „Auto, Sicht, Sicherheit“ (A.S.S.), Köln, beim Motorradtag in Offenburg. Mit einem Streulicht-Meßgerät wurde nachgewiesen, daß bei 14 von 58 geprüften Visie-

ren der Verschleiß soweit fortgeschritten war, daß die Fahrt eher einem Blindflug glich.

Das Oberlandesgericht Hamm entschied, daß Helmvisiere mit einer bestimmten Streulicht-Untergrenze bei Dunkelheit und Regen nicht mehr als Tempo 30 km/h erlauben. Unter dieses Limit sind 10 der in Offenburg geprüften Visiere gekommen. Die A.S.S. vermutet, daß rund 17 Prozent aller bundesdeutschen Motorradfahrer mit Helmvisieren unterwegs sind, die „...auch den „allgeringsten“ Anforderungen an Durchsichtigkeit nicht mehr entsprechen.“

MOTORRAD TECHNIK VERLAG

Der neue MOTORRAD TEST Katalog 1989 ist auf dem Markt. In weit mehr als 100 Kurztests mit allen wichtigen



Das Elefantentreffenvideo ist zum Preis von 65,- DM, zuzüglich Versand und Portokosten, per Nachfrage bei AV Atelier GmbH, Spitalstr. 10, 8352 Grafenau zu beziehen, Filmdauer: ca. 30 min.

technischen Daten aktueller Modelle informiert das Werk über den deutschen Markt. Bewertet wurden Motor, Fahrwerk, Fahrleistungen, Kosten und Ausstattung der jeweiligen Maschine. Ein ausführlicher Gespannteil und eine Auflistung der billigsten Versicherungen pro Leistungsklasse runden den Katalog ab.

Der Katalog ist im Zeitschriftenhandel für 10,- DM zu haben, oder direkt beim MOTORRAD TECHNIK VERLAG, Straußstaffel 3, 7000 Stuttgart 1, dann mit 3,- DM Portoanteil.

Verleihservice

Es ist soweit, wir haben einen Verleihservice, oder besser gesagt, wir bauen ihn auf. Denn momentan haben wir hauptsächlich jede Menge guter Ideen und wenig Material.

Das wird sich aber schnellstens ändern! Es gibt bei uns Info-Material, Fahnen, Spannbänder, Schau- und Bildtafeln, Projektoren und vieles mehr.

Wer also Interesse hat, bitte melden, er bekommt eine Verleihliste, die sich auf dem neuesten Stand befindet.

Auch bei speziellen Wünschen werden wir versuchen, zu helfen! Und für Vorschläge zur Verbesserung unseres Programmes sind wir ebenfalls dankbar.

Somit wären wir auch gleich bei unserer ersten Bitte. Da bestimmt viele am „Tag des Motorradfahrers“ und während der Deutschlandfahrt 1989 Fotos gemacht haben, wären wir dankbar, wenn wir aus den gefertigten Serien jeweils

1. das interessanteste bzw. schönste Foto

2. das lustigste Foto

bekommen würden, damit wir unser Bildtafelangebot vergrößern können. Bitte nicht vergessen, Namen und Anschrift auf dem Foto zusätzlich anzugeben.

Für die Mitarbeit möchten wir schon im voraus danken. Um es nicht zu vergessen:

Der Verleihservice des BVDM ist für Mitglieder kostenlos!

Renate und René Kegelmann



Ordentliche Lederklamotten für den hoffnungsvollen Nachwuchs zu bekommen ist schwer. Der BVDM will helfen. Foto: Günter Heumann

Lederleasing

Kinder auf Motorrädern, ein Thema in dieser Ausgabe und ein Problem für alle Eltern, auch solche, die es werden wollen, sofern sie Motorradambitionen hegen. Dabei fangen die Schwierigkeiten bereits bei den Grundvoraussetzungen an, der richtigen Bekleidung. Entweder passen die Kombis von der Stange den Kleinen nicht bzw. 12 Jahre lang, oder aber sie sind zu teuer. Da Kinder nun mal wachsen, was mit natürlichen Gegebenheiten zusammenhängen soll, sind Kombikosten im Grunde auch laufende Kosten, im wahrsten Sinne des Wortes.

20

Um dem abzuweichen, sind wir auf die Idee des Lederleasing gekommen. Guterhaltene Lederkombis in Kindergrößen sollen zu einem akzeptablen Preis verliehen werden. Sind die Kinder herausgewachsen oder aber besteht kein Bedarf mehr, werden die Kombis zurückgegeben und stehen dem nächsten zur Verfügung. Bei ausreichendem Lagerbestand wird das Problem Kinderkombi so weitgehend aus der Welt geschafft.

Natürlich brauchen wir einen ansehnlichen Bestand an Bekleidung, damit die Idee sinnvoll umgesetzt werden kann. Wer also diverses Leder, Stiefel, Handschuhe, Nierengurte usw. in den Schränken hängen hat, und nicht

weiß, wohin damit, der gebe sie doch bitte beim Verleihservice ab.

Kinder, Jugendliche und Eltern werden begeistert sein. Der Abgebende setzt den Preis fest, den die Bekleidung noch an Wert hat, z. B. 200 DM. Dann wird diese Kombi zu einem Betrag von 10 DM im Monat verliehen. Er erhält dieses Geld so lange, bis die Kombi bezahlt ist. Danach geht das Leder in das Eigentum des BVDM über. Weitere Einzelheiten können erfragt werden bei unserem

Verleihservice
René Kegelmann
Dorfstr. 28
5970 Plettenberg
Tel.: 02391/10657

Deutschlandfahrt 1989

(p/jg) Am vorletzten Juni-Wochenende war es wieder soweit: Rund 250 Motorradfahrerinnen und -fahrer starteten zur zwölften „BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer“, dem Aushängeschild der BVDM-Sportereignisse schlechthin. Hervorragende Organisation, sehenswerte Landschaften und meist erfahrungswerte Straßen und Sträßchen sorgten einmal mehr für eine rundum gelungene Veranstaltung, auch das wie im Vorjahr herrliche Wetter trug seinen Teil dazu bei. Trotz des nötigen Urlaubstages meldeten sich 250 Teilnehmer. Allerdings ist die Deutschlandfahrt allemal einen Urlaubstag wert.

Die Deutschlandfahrt wird vom BVDM veranstaltet, um interessierten Motorradfahrerinnen und -fahrern Gelegenheit zu geben, verschiedene Landschaften der Bundesrepublik Deutschland aus neuen Blickwinkeln kennenzulernen.

Aus Motivationsgründen wird die Fahrt im Rahmen eines Wettbewerbes veranstaltet. In dem Wertungsheft, das allen Teilnehmern zwei Wochen vor Fahrtbeginn zugestellt wird, sind insgesamt 60 Orte ausgewiesen, aus denen sich der Teilnehmer seine Fahrtroute zusammenstellt.

Nach der Devise „Touren statt Rasen“ mußten für die zurückgelegten Strecken Mindestzeiten eingehalten werden. Damit war einer der Hauptkritikpunkte der Vorjahre beseitigt, die Maßnahme wurde auch allgemein sehr positiv beurteilt.

In diesem Jahr reichte das „zu erfahrende“ Gebiet von Aachen bis hinter Münster und von Siegen bis Kleve. Zu den Hauptkontrollen gehörten bekannte Motorradfahrertreffpunkte wie der Gasthof „Bikers Rast“ in Windeck-Dattenfeld. Die Spanne der Nebenkontrollen reichte vom Transformatorenhäuschen in Krudenburg (bei Hünxe) über verschiedene Aussichtstürme bis zum „Druidenstein“ im Siegerland.

Zielort war am Samstag die Gemeinde Körbecke am Möhnesee, am Mittag mußten dort die Wertungshefte abgegeben werden.

Die Gemeinden rund um den Möhnesee haben übrigens ein besonderes Verhältnis zum Motorrad und seinen Fahrerinnen und Fahrern: Ein besonders schlechtes! Daher war es für die Organisatoren schwierig, den Abschluß der Deutschlandfahrt an diesem schönen Fleckchen durchzuführen. Dank der massiven Unterstützung durch Herrn Döring (Kulturring Körbecke), Herrn Sasse (Leiter des Fremdenverkehrsamtes) und Herrn Sukkel (Platzwart des Campingplatzes) konnten die Verhandlungen mit den Verantwortlichen aber erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Anstrengungen haben sich gelohnt, wieder einmal ging eine Veranstaltung des BVDM erfolgreich gegen pauschale Vorurteile bezüglich Motor-

radfahrern an. Fahrtleiter Heinz Sauerland konnte bei seiner Begrüßungsansprache vor der Siegerehrung auch stolz feststellen: „Man hat uns nicht bemerkt!“

Nach dem Öffnen des Campingplatzes staunten die übrigen Gäste des Platzes nicht schlecht, als ein Motorrad nach dem anderen auf die große, von Bäumen unterteilte Wiese zu fuhr und anschließend Dutzende von Zelten wie Pilze aus dem Boden schossen. Der Campingplatz war übrigens einige Kilometer von der Möhneseehalle entfernt, ein Buspendelverkehr ermöglichte aber allen Teilnehmern gefahrloses Feiern auch mit Promille.

Am Abend traf man sich dann in der Halle zum — ausgezeichneten — Abendessen und zur Siegerehrung. Nachdem jeder reichlich satt war, begrüßten Heinz Sauerland und Herr Döring die Anwesenden, daran schloß sich die Siegerehrung an. Das Ende der Siegerehrung war zugleich das Ende des offiziellen Programms am Samstagabend, doch für manch einen wurde die Nacht noch sehr viel länger...

Am nächsten Morgen ging die Deutschlandfahrt 1989 mit einem gemeinsamen Frühstück — ein reichhaltiges Büffett, dazu unendlich viel Kaffee oder Tee — zu Ende; die letzten Postgrußkarten wurden eingeworfen und eine leckere Leberwurst nach Hausmacherart gekauft. Heinz Sauerland bedankte sich noch einmal bei den Teilnehmern, den Helfern und bei den Betreibern der Möhneseehalle: Praselsender Beifall aller Anwesenden machte die allgemeine Zufriedenheit mehr als deutlich.

Alle Plazierten der Deutschlandfahrt auf einen Blick. Günter Heumann



Ein Leckerbissen besonderer Art bot sich den verbliebenen Teilnehmern und Helfern bei der Begehung der Staumauer. Innendrin wohlgemerkt. Der Leiter des Möhneseekraftwerkes, Herr Klahn, ließ es sich nicht nehmen, die Motorradfahrer persönlich durch die Anlage zu führen.

Jürgen Kardaszewski, Im Beisen 55c, 4370 Marl, hat während der diesjährigen Deutschlandfahrt einen bemerkenswerten Videofilm gedreht, den viele Fahrtteilnehmer bereits nach der Siegerehrung in der Möhneseehalle Körbecke sehen konnten.

Der Film kostet 30,- DM, inklusive Portokosten und Videokassette. Die Lieferung erfolgt nur gegen Verrechnungsscheck.

BVDM-Sportwart

(p/jg) Die kommende BVDM-Jahreshauptversammlung im Oktober wird einige Veränderungen im BVDM-Vorstand mit sich bringen, schon allein deshalb, weil sich nicht alle Vorstandsmitglieder zur Wiederwahl stellen werden.

Auch der BVDM-Bundessportwart wird sein Amt abgeben: Nach sechs arbeitsreichen Jahren hört Edgar Müller auf. Solange wie er hat noch niemand diese Funktion ausgeübt, und wenn Edgar nicht freiwillig verzichten würde, stände seiner Wiederwahl sicher nichts im Wege. Die Gründe für den Abschied liegen im privaten Bereich, denn die Aufgaben des Sportwartes sind arbeitsintensiv und zeitraubend. Sowohl am Schreibtisch im stillen Kämmerlein, als auch „unterwegs“, nicht nur dann, wenn es Sportveranstaltungen vorzubereiten und durchzuführen gilt.

Welche Aufgaben umfaßt eigentlich die Funktion „Bundessportwart“? Sicher zu viele, um sie hier alle aufzuzählen. Daher eine kleine Auswahl:

Unter seiner Regie findet zum Beispiel der Jahres-Touristik-Wettbewerb des BVDM statt. „Unter seiner Regie“ heißt, daß der Sportwart die Ausschreibungen erstellt, Nennungen entgegennimmt, die Wertung durchführt und schließlich die Preisverleihung — einschließlich der Preise, versteht sich —



Edgar Müller Foto: Günter Heumann

organisiert. Der Idealfall wäre natürlich, daß ein fester Helferstamm unter Leitung des Sportwartes tätig ist, doch in der Realität ist das nicht immer so.

Ebenfalls als Jahreswettbewerb wird der „BVDM-Sportpokal“ ausgetragen, der sich aus verschiedenen Einzelveranstaltungen — z.B. der „BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer“ — zusammensetzt. Die übergreifende Organisation und Koordination obliegt dem Bundessportwart, ebenso die Siegerehrung.

Neben den genannten Veranstaltungen werden im BVDM-Sport zahlreiche weitere Einzelwettbewerbe ausgetragen, viele davon unter Mitarbeit des Bundessportwartes. Im Bedarfsfall sollte er übrigens als Berater zur Verfügung stehen, denn die Durchführung einer Orientierungsfahrt oder einer Bil-

dersuchfahrt ist nicht mit der linken Hand zu erledigen.

Die Veranstaltungen aus der Hand Edgar Müllers haben in den letzten Jahren einigen Raum im Terminteil der BALLHUPE eingenommen, darauf kann an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden. Es soll allerdings nicht verschwiegen werden, daß es bei solchen Unternehmungen auch den einen oder anderen „Frust“ gegeben hat, besonders, wenn nach zeitraubenden Vorbereitungen nur drei oder vier Teilnehmer begrüßt werden konnten...

Da ist es um so erfreulicher, daß Edgar dem BVDM nicht völlig verloren geht. Wie in der Vergangenheit — erinnert sei besonders an das in seiner Amtszeit entstandene „Handbuch für den Aufbau einer tourensportlichen Veranstaltung“ — wird er auch in Zukunft den Interessierten seine Erfahrungen zu-

kommen lassen. Und als Veranstalter interessanter Fahrten — besonders „seines“ Clubs, des MC Geist Wadersloh — wird er noch oft genug in Erscheinung treten.

Übrigens sei nicht verschwiegen, daß dem Bundessportwart die Sportwarte und Fahrleiter aller BVDM-Vereine unterstützend an die Seite gestellt sind. Man trifft sich regelmäßig zu Sportwartssitzungen und bespricht anstehende Aufgaben. Doch die ehrenamtlich tätigen „Funktionäre“ wohnen über das gesamte Bundesgebiet verstreut, was die Sache sehr erschwert und eine Aufgabenteilung oder Delegation manchmal unmöglich macht. Edgars Nachfolger muß neben Erfahrung im tourensportlichen Bereich sehr, sehr viel Idealismus und genügend Zeit mitbringen.

Abseits der Straßen...



Als ich vor Jahren das Gavia-Treffen initiierte, war der Grundgedanke, eine Zusammenkunft von Endurofahrern zu schaffen, von Fahrern, die sich zutrauten, auch extreme Bergfahrten zu bewältigen, die Erfahrungen austauschen und einfach ein paar Stunden unter Gleichgesinnten sein wollten.

Es kam anders, durch den Ausbau des Gavius war für mich der Sinn dahin.

Wir, das waren drei Endurofahrer und zwei Offroadfahrerinnen, wir suchten uns andere Ziele. Ziele aus dem Denzel, z.B. den höchsten für Motorradfahrer anfahrbaren Berg, den Chaberton, und den Sommeiller, den höchsten „Auto“-Berg abseits der Straßen. Wohlgemerkt, nicht über asphaltierte Wege, sondern über Stock und Stein, zerfallene Stege, dunkle Tunnel und Schnee und Eis. Es wurde eine einmalige Tour, acht Tage voller Erlebnisse.

Ausgangspunkt war der Campingplatz Faverges. Die letzten düsteren Wolken eines nächtlichen Höllengewitters trübten am nächsten Tag bei der Fahrt über die 2500 Meter hohe Kammstraße der Assietta den vielgerühmten Blick links und rechts in die Täler. Dafür aber entdeckte Oliver mit seiner XT ein Fort, das auf keiner Karte vermerkt ist und dessen abgerutschte Anfahrt

Mit der Enduro über die höchsten Pässe, ein Traum für viele Flachlandgeschädigte. Foto: Volker Briel

für die Autos nicht zu schaffen war, aber wofür hat der Mensch Beine?

In Oulx machten wir Quartier auf dem dortigen Campingplatz, es ist ein idealer Ausgangspunkt für Fahrten auf Chaberton, Sommeiller, Jafferau und Bousson, Namen, die ein gewisses Leuchten in die Augen von Endurofreaks zaubern. Volker auf TDR und Dietmar auf XT, mit denen wir uns für Dienstagmorgen an der Einfahrt zum Chaberton in Fenils verabredet hatten, waren tatsächlich schon da und auf dem Weg „nach oben“.

Wie fast alle Neulinge verfuhrten wir uns auf den ersten Kilometern, statt dem breiteren Weg scharf nach rechts zu folgen, fuhren wir geradeaus den schmalen Weg durch Sträucher und Gestrüpp, überquerten das tiefe, steinige Bachbett und begannen zu zweifeln, als es extrem steil wurde. Und tatsächlich, Oliver hatte die XT abgelegt und deutete uns gestikulierend an, daß hier kein Weiterkommen sei. An Wenden war nicht zu denken, also zurück zum Bach. Der richtige Weg erschien uns dann völlig leicht, bis dann nach

etwa sechs Kilometern im einspurigen Linksbogen für die Wagen das Aus kam. Wir gingen das Stück zu Fuß ab, zweifelten, beratschlagten und ließen die Vernunft siegen. Nun konnte sich Oliver ganz auf sich selbst konzentrieren und den König der Enduroberge angehen, er machte sich auf den Weg, um oben Volker und Dietmar zu treffen. Der Mont Chaberton ist 3136 Meter hoch, auf seinem Gipfel befindet sich die Ruine eines vor 39 Jahren zerstörten Forts. In 70 Kehren überwindet der serpentinreiche, schmale, oft ausgesetzte Schotterweg den großen Höhenunterschied von 1850 Metern! Die letzten, extrem engen Kehren machen auch für Enduromotorräder oft ein Umsetzen, genannt Reversieren, nötig. Straßenmotorräder, die mehr oder weniger hinaufgequält werden, haben es hier besonders schwer. Oben auf dem Gipfelplateau, das die Ausmaße eines Fußballplatzes hat, treffen sich die Begeisterten, die meinen, daß man hier einfach gewesen sein muß. Ein großartiger Blick auf eisbedeckte Drei- und Viertausender läßt alle erst einmal ganz still werden.

Am nächsten Morgen stand der Jafferau auf dem Programm, das Wetter war gut, was eine unbedingte Voraussetzung für dieses Unternehmen ist.

Denn der 2801 Meter hohe Berg ist auch im Sommer nicht immer anfahrbar. Wasser, Eis und Schnee nagen unablässig am Gestein, und repariert wird nichts. Auswaschungen, Verschüttungen und Abrutsche können Probleme bringen und ein Erreichen der halbzerfallenen Festung unmöglich machen. Wir kamen vom Salbertrand hoch, fuhren an der Wegegabelung zum Mont Pramand geradeaus und standen kurz darauf am Eingang des berühmt-berüchtigten rund 900 Meter langen Tunnels. Totale Finsternis umfing uns. Wasser kam von oben und tropfte eiskalt auf uns herab, der Boden war ein Bachbett; Löcher und Unebenheiten machten das Fahren für alle schwierig.

Der relativ lange Weg zum Gipfel verlief ohne Schwierigkeiten, und oben wurden wir mit einem herrlichen Rundumblick belohnt. Für mich war das der eigentliche Höhepunkt unserer Fahrt: Die Natur pur, einsame Gipfel, Wege ohne Beton und Asphalt, Wasser und Schnee, die das Vorwärtkommen erschweren, und dann das Gefühl, es zu schaffen und soviel Schönheit erleben zu dürfen. Das ist es, was mich hierher zieht.

Der Tag war noch jung — frühes Aufstehen lohnt sich! — und die Zeit reichte noch für den Sommeiller, als wir wieder im Tal waren. Wir hatten Widersprüchliches gehört: Die Anfahrt ist möglich — die Anfahrt ist nicht möglich. Wir würden sehen. Das schmale Sträßchen zwischen Bardonecchia und Rochemolles war nun asphaltiert, auch der Weg bis zum Rifugio Scarfiotti mit dem eindrucksvollen Wasserfall im Hintergrund brachte keine Probleme. Die folgenden 16 engen Kehren verlangten schon große Aufmerksamkeit, und als dann die Punta Sommeiller ins Blickfeld kam, erkannten wir einige Schneefelder, die den vor uns hiergewesenen wohl Schwierigkeiten gemacht hatten. In einem großen, tiefen Schneefeld blieb ich auch prompt stecken. Mit Hilfe der Begleiter kam ich wieder flott, und wir erreichten alle zusammen in 2991 Metern Höhe den Lac Sommeiller. Es war ein erfolgreicher Tag, das Wetter und die Fahrzeuge hatten uns nicht im Stich gelassen, und so taten wir uns im „Basislager“ mit anderen Endurofahrern zusammen und krönten das Ganze mit einem Grillfest.

Der Col de Bousson, der Lago Nero und die beiden anderen kleinen Bergseen in gut 2000 Metern Höhe waren unsere nächsten Ziele. Aber selbst für die Motorräder war das Fort auf dem Bousson nicht zu erreichen. Es hatte geregnet in der Nacht, der steile Abrutsch war schmierig und glatt, und lebensmüde waren Oliver, Volker und Dietmar auch nicht. So wählten wir den weniger schwierigen Weg vom Lago Nero aus zu den kleinen, verwunschenen Bergseen. Wie groß war unser Erstaunen, hier in dieser Höhe und Kargheit Seerosen zu finden, keinen Baum und keinen Strauch, nur verfilzte, moosige Erdkrume, und dann ein Teich voller Blumen! Dafür hatte sich auch diese strapaziöse Anfahrt gelohnt.

Wir hatten in den wenigen Tagen, die uns zur Verfügung standen, viel gesehen, viel erlebt, uns waren Augenblicke vergönnt, an die wir immer gerne zurückdenken werden. Auch hatte sich die gemeinsame Fahrt von Enduro und Offroadfahrzeugen bewährt. Wir werden in diesem Jahr wieder unterwegs sein, wer sich anschließen will, sollte sich mit der Redaktion in Verbindung setzen. (Sigrid Beck)

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.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Überwintern, aber richtig —

(G.H.) Bald beginnt wieder des Motorradfahrers schlimmste Zeit, der Winter. Kälte, Eis, Schnee und Salz hindern die meisten von uns daran, „durchzufahren“. Wer trotzdem zu den ganz „Harten“ gehört, hat oft im Frühjahr mit den Folgen eigenen Durchhaltevermögens zu kämpfen. „Rost“ heißt das Zauberwort im Volksmund, „Korrosion“, flüstert der Fachmann. Weil Rost nicht nur häßlich, sondern auch ausgesprochen teuer werden kann, stellt sich die Frage:

Wie motte ich mein gutes Stück im Winter ein? Was ist sinnvoll und nützlich, was überflüssig?

genau arbeiten will, kann jetzt noch einmal im Monat mit einem geeigneten Werkzeug die Kurbelwelle durchdrehen, damit Ventile und Kolben öfter ihre Position wechseln.

Batterie

Wer nicht gerade im Wohnzimmer parkt, muß seine Batterie ausbauen. Sie sollte danach möglichst bei Raumtemperatur trocken gelagert werden. Die Empfehlung, sie turnusmäßig zu entladen und wieder zu laden, wird von den Herstellern mit gemischten Gefühlen aufgenommen. BMW hält diesen Arbeitsvorgang alle vier Wo-

genheber. Die Frage des erhöhten Reifendrucks wird wieder unterschiedlich beantwortet. Honda hält das für überflüssig, bei BMW empfiehlt man, den Druck um etwa 0,5 Bar zu erhöhen.

Öl und Kühlwasser

Kühlwasser kann vernachlässigt werden, wenn das Motorrad frostgeschützt steht. Ist das nicht der Fall, muß Frostschutz aufgefüllt werden.

Das Öl sollte man nach dem Winterschlaf und vor der ersten Fahrt wechseln. Wer das vorher macht, sollte wissen, daß Öl auch ohne Ausfahrt altert und dann im Frühjahr wiederum ausgetauscht werden muß. Eine unnötige Arbeit und Geldausgabe.

Kettenantrieb

Wer ein kettenangetriebenes Motorrad sein eigen nennt, muß auch diesem teuren Teil Pflege angedeihen lassen. Die Kette muß gereinigt und wieder gefettet werden, damit nicht Rost die Verbindung der Glieder zerfrißt oder die O-Ringe zerstört.

So vorbereitet, läßt es sich gut schlafen. Nicht nur das Motorrad kann beruhigt dem Frühjahr entgegensehen, auch der stolze Besitzer. Ein Hinweis noch für ganz Ungeduldige: Auf keinen Fall darf das Motorrad während des Schlafes unsanft geweckt und gestartet werden. Die ganze Mühe ist dann umsonst gewesen.



Reinigung

Selbstverständlich dürfte es sein, daß man das Motorrad vor dem langen Schlaf gründlich wäscht, konserviert und an den korrosionsgefährdeten Stellen mit einem Ölfilm versieht. Elektrische Verbindungen müssen getrocknet und mit Sprühöl behandelt werden. Schließlich gehen wir ja selber auch nicht ungewaschen ins Bett, oder?

Zylinder

Die Kerzen werden herausgeschraubt. In das Kerzenloch sprüht man jetzt auch etwas Sprühöl. Das soll Rostansatz an Ventilen und Kolbenringen verhindern. Danach gehören die Kerzen natürlich wieder in ihre angestammten Öffnungen. Auch ihre Gewinde sollten zuvor leicht geölt werden. Wer ganz

chen für gut, bei Honda vertraut man darauf, daß auch längeres Liegenlassen dem Stromspender nicht schaden dürfte.

Tank und Vergaser

Damit der Tank nicht rostet, soll er bis an den Rand gefüllt werden. Das gilt auf keinen Fall für die Vergaser. Sie müssen entleert werden. Benzin kann „umschlagen“, Fachleute sprechen auch von „verreisen“. Es bildet sich aus dem Benzin eine dickflüssige, breiige Masse, die Schwimmernadelventile verstopft.

Reifen

Beide Reifen des Motorrads sollten entlastet werden. Das erreicht man entweder mit Holzkeilen unter dem Rahmen bzw. Motorblock oder aber mit einem stufenlos verstellbaren Wa-

40 Tourenvorschläge

(pig) Nicht an jedem Wochenende gibt es eine „Deutschlandfahrt“, gelegentlich muß sich der Tourenfahrer auch selbst Gedanken über das Ziel einer Motorradausfahrt machen.

Die Broschüre „Mit 40 Touren auf Technikspuren“ der Informationszentrale der Elektrizitätswirtschaft e.V. (IZE) stellt unter dem Oberbegriff „Technik“ in Wort und Bild 40 interessante Objekte vor.

Interessenten erhalten die Broschüre kostenlos unter folgender Adresse:

IZE, „Technik-Touren“, Postfach 700561, 6000 Frankfurt 70

Herausgeber:

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

MOTORRAD-MAGAZIN mo

BMW

BMW R 80 G/S	12/84
Paris - Dakar	9/85
BMW K 75 C	1/84
BMW K 100 RS	6/86
BMW R 80 mit 1000 cm³	4/86
Fahrwerkstuning	
BMW K 75 + K 100	9/86
BMW R 80 G/S Tips +	
Tricks	3/87
BMW Markentest	4/87
BMW R 100 GS + R 80	
+ R 65 GS	10/87
BMW K 75 RS WÜDO	10/87
BMW R 100 RT	12/87
BMW K 100	4/88
BMW R 65 GS	5/88
BMW K 75 C	6/88
BMW R 100 GS 20.000 km	
Wüste	1/89
BMW K 1	6/89
BMW R 100 GS	
Paris-Dakar	6/89

Honda

Honda SH 80 Roller	7/85
Honda MTX 80 R	3/85
Honda TLR 200 Trial	6/85
Honda CB 450 N	12/85
Honda NS 400 R	6/85
Honda XL 350 R	4/85
Honda XL 600 LM	9/85
Honda CX 500 EML- Gespann	5/84
CX 500: Tips und Tricks	6/84
Honda XBR 500	12/85
Honda VF 1000 F	4/84
Honda VF 1000 R (neu)	7/85
Honda GL 1200 DX	4/84
Honda VFR 750 F zerlegt	5/86
Honda TLR 250	2/87
Honda CBR 1000 F	3/87
Honda CBR 600	6/87
Honda XL 600 V Transalp	7/87
Honda NH 50 Load	6/87
Honda VF 700 Magna	8/87
Honda VT 750 C	9/87
Honda VFR 750 R	10/87
Honda NX 650 Dominator	12/87
Honda GL 1500/6	
Goldwing	2/88
Honda VT 1100 C	3/88
Honda VT 600 C	1/88
Honda CBR 600 F	6/88
Honda NTV 650	7/88
Honda XRV 650	
Africa Twin	8/88
Honda VFR 750 R	9/88
Honda RS 250	9/88
Honda NX 250	9/88
Honda CBR 600 F	3/89
Honda VFR 750 F	6/89

Kawasaki

Kawasaki KLR 250	8/84
Kawasaki KLR 600	12/84
Kawasaki GPZ 400	5/85
	+ 1/84
Kawasaki LTD 450	3/84
Kawasaki GPZ 550	2/84
Kawasaki GPZ 600 R	1/85
Kawasaki Z 750 Sport	7/85
Kawasaki GPZ 900 R	2/84

Liebe Ballhupe-Leser!

Durch ständige Nachfragen nach Berichten und Tests in früheren mo-Hefen angeregt, haben wir diese Seite eingerichtet. Sie finden hier Tests, Langstreckentests, Maschinenbeschreibungen und Technik-Artikel der wichtigsten Motorradmodelle im MOTORRAD-MAGAZIN mo. Hier sind alle noch lieferbaren Hefte aufgeführt.

Kawasaki 1000 GTR	3/86
Kawasaki KMX 125	10/86
Kawasaki GPX 750 R	11/86
Kawasaki KLR 650	4/87
Kawasaki GPZ 500 S	6/87
Kawasaki GPZ 600 R	7/87
Kawasaki VN 1500 Vulcan	1/88
Kawasaki EL 250	1/88
Kawasaki ZX-10	2/88
Kawasaki EX 250 R Ninja	6/88
Kawasaki ZXR 750	3/89
Kawasaki KLR 650 Tengai	4/89
Kawasaki Z 1300 DFI	5/89

Moto Guzzi

Moto Guzzi 850 TS	1/84
Moto Guzzi V 75 - 61 PS	9/86
Moto Guzzi Le Mans III	
Gespann	12/86
Moto Guzzi V 65 Florida	6/87
Moto Guzzi Miller GT	8/87
Moto Guzzi California III	10/87
Moto Guzzi 850 GT	12/87
Moto Guzzi R 6 V	12/88
Moto Guzzi Le Mans V	1/88
Moto Guzzi R 6 V	7/89

Suzuki

Suzuki RG 250 Gamma	4/84
Suzuki RG 500 Gamma	8/85
Suzuki GSX-R 750	3/85
Suzuki GSX-R 750 Racing	9/85
Suzuki GSX-R 1100	12/85
Suzuki GSX 550 EU	7/85
Suzuki GSX 1100 EF	2/84
Suzuki DR 600 S	3/85
Suzuki LS 650	9/86
Suzuki DR 600	11/86
Suzuki VS 1400	9/87
Suzuki GSX-R 750	1/88
Suzuki GSX 600 F	2/88
Suzuki DR 750 Big	1/88
Suzuki GS 450 S	7/85
Suzuki LT 230 GE	4/88
Suzuki GSX 600 F	4/88
Suzuki GSX-R 750	4/88
Suzuki RG 500 Gamma	8/88
Rennmbau	
Suzuki GSX 1100 F	9/88
Suzuki DR 750 Big	9/88
Suzuki RG 250	12/88
Suzuki GSX-R 1100	2/89
Suzuki GSX 750 F	2/89
Suzuki GS 500 E	5/89

Yamaha

Yamaha DT 80 LC II	12/84
Yamaha DT 80 MxRS	2/84
Yamaha XT 350	4/85
Yamaha XT 500	12/84
	+ 7/85
Yamaha XT 600	5/84
Yam. XT 600 Ténéré	2/86
Yamaha RD 350 F	11/84
	+ 3/86
Yamaha RD 350 F +	
RD 350 YPVS	6/85
Yamaha RD 350 YPVS	
mit Bakker-Rahmen	2/84
Yamaha RD 350 Tips	2/84
und Tricks	
Yamaha RD 500 LC Tuning	5/85
Yamaha FZ 400 R	6/85
Yamaha FZ 750	2/85
	+ 9/85

Falls Sie eines (oder mehrere) haben möchten, nennen Sie uns den Maschinentyp und die gewünschte Heft-Nummer(n). Jedes bestellte Heft kostet 5 DM; darin enthalten sind Verpackung, Porto und Versand. Wir bitten um Vorkasse in Scheck, Bargeld oder Briefmarken. Sollte das gewünschte Heft wider Erwarten nicht mehr lieferbar sein, dann

liefern wir Ihnen den Artikel als Kopie. Jedes Blatt Kopie kostet 50 Pfennige; ein kompletter Artikel jedoch höchstens 5 DM. Sie erhalten dann den Differenzbetrag zurück. Bestellungen richten Sie bitte an:

MOTORRAD-MAGAZIN

mo

Leserservice

Evi Eger

Stäger-Staffel 3

7000 Stuttgart 1

Yamaha 125 Beluga	7/85
Yamaha SR 500	5/84
Moto Guzzi Le Mans IV	10/83
Yamaha XJ 500 Turbo	2/82
Yamaha XS 750 SE	2/81
Yamaha XV 1000 SE	12/84
Yamaha XV 1000 Virago	5/85
Yamaha FJ 1100	4/84
Yamaha RD 350 mit Kat	10/86
Yamaha ZZR 250 Renn-Kit	2/87
Yamaha SRX 6	
im Renntrimm	4/87
Yamaha-Markentest	5/87
Yamaha TDR 250	6/88
Yamaha SRX 600	6/87
Yamaha FZX 750 Fazer	7/87
Yamaha XV 535	4/88
Yamaha TDR 250	6/88
Yamaha SR 500 T	7/88
Yamaha FZR 1000	1/89
Yamaha XTZ 750	3/89
Yamaha FRZ 600	4/89
Yamaha XV 250	4/89
Yamaha XTZ 750	11/87
Super Ténéré	4/89

Vergleichstests

Honda VF 1000 F +	
Yamaha FJ 1100	4/84
Honda CBX 750 F +	
VF 750 F + Kawasaki GPZ 750 + Suzuki GSX 750 ES + Yamaha XJ 750	3/84
Honda CB 1100 R +	
Suzuki GSX 1100 S Katana	1/82
Honda XL 350 R +	
Yamaha XT 350 +	4/85
Honda VF 1000 F +	
Kawasaki GPZ 1100 +	
Suzuki GSX 1100 E +	
Yamaha FJ 1100	7/85
Honda XL 600 LM +	
Cagiva 650 Elefant	8/85
BMW R 60 G/S +	
Kawasaki KLR 600 +	12/84
Yamaha XT 500	
BMW R 65 R/R + R 80 RT + K 100 + K 100 RS + K 100 RT Lesertest	8/85
Cagiva 650 Elefant	
+ Guzzi V 65 Lario	5/85
Harley-Davidson Wide	
Glide + Yamaha XV 1000 SE	12/84
BMW K 100 RS +	
Honda VFR 750 F +	
Kawasaki GPZ 1000 RX +	
Suzuki GSX-R 1100 +	
Yamaha FJ 1200	9/86
BMW K 75 C + Moto Guzzi	
TS + Suzuki GS 1100 G	9/86
Yamaha SRX 6 +	
XT 600 + XJ 600	10/86
Honda XBR 500 +	
Yamaha RD 350 +	
Kawasaki GPZ 600 R	10/86
Kawasaki VN 750	
Chopper + Suzuki	
VS 750 Chopper	10/86
Suzuki VS 1400 +	
Harley Davidson 1340	
Softail + Yamaha XV 1000 Virago	2/87
Harley Davidson 883 +	
Yamaha XV 500 SE	2/87
Yamaha RD 350 +	
Kawasaki GPZ 305	2/87
Suzuki GSX-R 400 +	

liefern wir Ihnen den Artikel als Kopie. Jedes Blatt Kopie kostet 50 Pfennige; ein kompletter Artikel jedoch höchstens 5 DM. Sie erhalten dann den Differenzbetrag zurück. Bestellungen richten Sie bitte an:

MOTORRAD-MAGAZIN

mo

Leserservice

Evi Eger

Stäger-Staffel 3

7000 Stuttgart 1

BMW K 1 +
Yamaha FZR 1000

8/89

Langstreckentests (25.000 km oder 1 Jahr)

BMW R 80 ST	2/84
BMW R 80	3/86
BMW K 100 RS	11/84
Kawasaki GPZ 900 R	5/85
Harley-Davidson	
Electra Glide Classic	10/84
Yamaha FJ 1100	5/85
Honda XL 600 LM	10/86
Yamaha FZ 750	5/87
Honda CB 450 S	10/87
MZ ETZ 250 Gespann	3/88
Yamaha XT 600 Z Ténéré	7/88
Ducati 900 SS HR	10/88
Kawasaki GPZ 900 R	10/88
Kawasaki GPZ 500 S	12/88
Honda 600 Transalp	7/89

Exoten

Morini 350 Kangaro X2	1/85
Harley Wide Glide FXWG	12/84
Krauser BMW 1000	
Vierventiler	10/84
Ducati 1000 HR	10/84
Fantic Caballero 80	5/84
Harley Electra Glide +	
Harley Sport Glide FXRT	3/84
Benelli 654 Sport	3/84
Ducati 900 SS HR	1/84
Binotti YB 4 mit	
Yamaha FZ 750-Motor	9/86
Jawa 350	10/86
Gilera NGR 250	10/86
H.B.J. - Gespann mit	
Yamaha FJ-1100 Motor	10/86
Münch 1200 TTS	10/86
Yamaha V-max Gespann	11/86
Triumph X-75 Hurricane	3/87
Chang Xing 750 FY	5/87
Ducati 900 SS Desmo	6/87
EGLi Jawa Turbo 1400	8/87
Binotti YB 5 +	
Binotti DB 1 S	9/87
Harley Davidson	
Vintage Replica Gespann	9/87
Vier Honda 750	
Rennmaschinen	9/87
Ducati 750 Paso	10/87
Moko Yamaha 1000	10/87
Triumph 750 Bonneville	10/87
Yamaha FZR 400	10/87
Ducati 851 Otto Valve	11/87
Seesley Manx 500	11/87
BSA-Metisse	11/87
Kawasaki KR 750	11/87
Aprilia AF 1-125	12/87
Aprilia ETX 6.35	12/87
Harley Davidson Electra- Glide Sport +	
883 Sportster	1/88
+ 1200 Sportster	2/88
Ducati 250	4/88
Morini Camel 501/2	4/88
Morini Rebello 500	4/88
Ducati 750 F1	4/88
BOT Ducati 750 F1 +	
Kühne Ducati 1000 SS	4/88
Ducati 851 S	6/88
Aprilia Tuareg 600 Wind	1/89
Gilera Dakota 500	6/88
Gilera Saturno	
Belbin 500	7/88
Ducati 750 Sport	9/88
Binotti YB 4 IE	8/88
EGLi-BMW K 100	9/88
Morini 350 Dart	9/88
Laverda SFC 1000	11/88
Aprilia Tuareg 600 Wind	11/88
Moto Morini 501 New York	6/88
Ducati 851 S	1/89
Binotti YB 6 Exup	7/89

MOTORRAD-MAGAZIN

