

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. 1/1990



SPORT:
**Ein Meister stellt
sich vor!**

SERVICE:
**Alle
Clubadressen!**

Motorradfahrer sind kein ärztliches „Ersatzteillager“



Foto: Jörg Pieperhusen

Henning Knudsen

Immer aufs Neue sorgen Journalisten mit provokativen Äußerungen für Empörung und Aufregung unter den Motorradfahrern. Da beschwert sich zu Recht ein Motorradfahrer aus Kiel darüber, daß in einer SPIEGEL-TV-Sendung über Organtransplantation die Lage so dargestellt wird, als seien vor allem Motorradfahrer die Lieferanten von Spenderorganen; als warteten die Ärzte nur sehnsüchtig darauf, einen verunglückten Motorradfahrer für gehirntot zu erklären, damit sie ihn ausnehmen können: Hurra, schon wieder ein neues Ersatzteillager für sterbende Nicht-Motorradfahrer!

Eine sachliche Diskussion über das Für und Wider der Organtransplantation ist nicht immer leicht; zu viele verständliche Gefühle, zu viele Erwartungen, Hoffnungen und tragische Enttäuschungen sind für die Angehörigen der Opfer damit verbunden – für Spender und Empfänger.

Wer wollte leugnen, daß Motorradfahrer in der Tat einem größeren, rein körperlichen Verletzungsrisiko ausgesetzt sind und daher als Unfallopfer für eine Organspende in Frage kommen. Als die Italiener vor einigen Jahren über ein Transplantationsgesetz diskutierten, stellten sie fest, daß viele Spenderorgane von getöteten Zweiradfahrern kamen. Daraufhin führten sie die allgemeine Helmpflicht ein und beklagen seitdem einen Mangel an Spenderorganen.

Als wir Mitglied im Arbeitskreis Organspende wurden, hatten viele ein ungutes Gefühl, weil sie befürchteten, daß sie, bei diesem beklemmenden Gesprächsstoff, in uns zwangsläufig nur tote Motorradfahrer sehen könnten. Aber dem ist gar nicht so. Einen statistischen Nachweis, daß die meisten Spenderorgane von im Straßenverkehr getöteten Motorradfahrern stammen, gibt es nicht. Ich zitiere aus einem Brief von Prof. Dr. med. W. Schoeppe, im Arbeitskreis Organspende zuständig für die medizinische Fachberatung: „Etwa ein Drittel der Organspender erleiden den Gehirntod durch Hirnblutungen ohne Unfallursache ... Bei den zwei Dritteln der Spender ... handelt es sich keineswegs immer um

Verkehrsunfälle, so daß Sie von dieser Gruppe noch einmal, grob geschätzt, 10- 15% abziehen müßten. Von der verbleibenden Gruppe der Organspender (etwa 55% der Gesamtgruppe) sind zwei Drittel Automobilunfälle und ein Drittel Motorradunfälle, also im letzteren Fall ca. 18% aller Spender“.

Daß SPIEGEL-Journalisten oft genug unsachlich sind und danebengreifen, wußten wir ja schon immer – besonders wenn es um die Berichterstattung von motorradbezogenen Themen geht. Da kann man nur vermuten (wir wollen ja nicht unsachlich sein, oder?), daß das, wie so vieles aus dem Hause Springer, Methode hat. Da kann man nur rätseln, ob der betreffende Journalist gegen Organspender oder gegen Motorradfahren ist. Wenn er gegen Organspende ist, sollte er sich vielleicht erst eine Weile mit den kompetenten Fachgremien auseinandersetzen, wie z.B. dem Arbeitskreis Organspende. Wenn er gegen Motorradfahren ist, sollte er vielleicht erst einmal die Statistiken wälzen, wo er dann sehen wird, daß die Motorradfahrer seit mehreren Jahren die einzige Gruppe von Verkehrsteilnehmern ist, die rückläufige Unfallzahlen hat, z. T. in zweistelliger Höhe; dann sollte er sich mal Gedanken machen, ob es richtig ist, erwachsene Menschen, die Motorrad fahren wollen, von oben bis unten mit Ver- und Geboten zu belegen, während der gleichaltrige Pkw-Aspirant tun und lassen kann, was er will.

Auch Prof. Schoeppe hat, wie ich, Verständnis dafür, daß Journalisten provokativ sein müssen, wenn sie mit ihrer Berichterstattung etwas in Bewegung setzen wollen, aber – bitte – zumindest sachlich korrekt, damit wir in der Tat das bemängeln, was auch zu bemängeln ist. Ein Journalist, der die öffentlichen Medien dazu benutzt, seine mehr oder weniger begründeten und diffusen Zu- und Abneigungen anderen Leuten ins Gesicht zu spucken, hat wohl seinen Beruf gründlich verfehlt!

Vielleicht sollte er mehr Motorrad fahren – das beruhigt!

Henning Knudsen

Aktuell

	Seite
Meldungen — in Kürze	4
Einladung zur JHV 1990	5
Einladung zur Gesamtvorstandssitzung	5
Tag des Motorradfahrers 1990, Thema	5
IFMA 1990, erste Hinweise	5
Hearing des IfZ zum Stufenführerschein	6
Neue Aufgaben durch offene Grenzen	6
Keine ECE mehr bei Helmsprechanlagen	6
Der neue Umweltreferent stellt sich vor	7
Probleme mit Pirellireifen	8
Die Arbeitsgemeinschaft Streckensperrungen	10

Zeitgeschehen

Geschicklichkeitsturnier in Plettenberg	10
---	----

Ratgeber

Buchtips.	15
Tips.	14 und 16
Fahrbericht Honda Gold Wing 1500 mit EML-GTE	17
Verkleidungsprobleme mit der FJ 1200	18
Neue Leistungen des BVDM-Schutzbriefes	18

Sport

Vorstellung: Jörg Seel.	19
Deutschlandfahrt 1990.	20
BVDM-Sportpokal 1990	20

Service

Clubadressen	21
Vorstands- und Referentenadressen	23

Termine

Kleinanzeigen

Leserbriefe

Panoptikum

.	11
.	14
.	10
.	13

WICHTIGE ADRESSEN

Geschäftsstelle
Zentrale Adresse für alle Fragen:
René Kegelmann, Dorfstr. 28, 5970 Plettenberg, Telefon 02391- 10657

BVDM — Versicherungsservice
Für alle Versicherungsfragen
Harald Platz, Heinrichstr. 23, 5520 Bitburg, Tel. 06561-12362 oder 12852

BVDM — Service Verkäufe aller Art
Winfried Schachtschneider, Via Salza Irpina 20, 4236 Hamminkeln, Telefon 02852-3699

Mitgliederverwaltung, Beiträge, Vorstandsdaten, Clubwechsel
Margot Wittke, Aldekerker Str. 14a, 4150 Krefeld 1, Telefon: 02151-712297, Sparkasse Krefeld (BLZ 32050000), Konto 94000262

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

IMPRESSUM

BALLHUPE

Herausgeber: Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion: Bodelschwingstraße 17b, 4400 Münster — Hilstrup, Telefon: 02501-13322 oder 24877 (Ansagedienst)

Chefredakteur: Jörg Riepenhusen

Redakteure: Peter J. Großheimann, Günter Heumann

Autoren in Heft 1/90: Henning Knudsen, Bernd Karrasch, Bernd Luchtenberg, Wolfgang Schmeuser, Ralf Köhl, Willy Reuter, Harald Platz, Ingo Bläske

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

Grundlayout: Michael Hagemann, Bonn

Druck: trost-druck, Xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe, Belegexemplar erbeten.

Titelbild:

So viel Schnee hatten wir leider, Gott sei Dank schon lange nicht mehr.
Fotomontage: Winfried Brüggemann

Die nächste BALLHUPE erscheint am 12. Mai 1990. Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe ist der 5. April 1990.

Meldungen

Der Bundesverband der Motorradfahrer sucht für die

Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung 1990
– IFMA – in Köln

interessierte BVDM-Mitglieder in der Zeit vom 19. bis 23. September 1990 als **Standpersonal**, auch tageweise.

Wenn Du aktiv den BVDM unterstützen willst, redegewandt bist und auf andere Motorradfahrer zugehen kannst, rufe mich bitte bald unter der Telefon-Nummer 02206-81063 an.

Bernd Karrasch,
Voßwinkeler Straße 7, 5063 Overath

BVDM-Schrauber-Seminar für junge Leute

Am Wochenende 30. 3. bis 1. 4. 1990 veranstaltet die Jugendbildungsstätte Welper zusammen mit dem BVDM ein Schrauber-Seminar für junge Motorradfahrer/-innen von 18 bis 25 Jahre.

Für sagenhaft niedrige 45,- DM erwartet die Teilnehmer ein ganzes Wochenende voller Möglichkeiten, vorhandenes Technikwissen zu erweitern oder, für die Newcomer, ein Grundwissen zu erwerben. Damit nicht genug. Der Preis umfaßt auch Unterkunft und Verpflegung.

Der Umgang mit der Technik soll in der Theorie und in praktischen Übungen erlernt werden. Dazu steht ein Motorrad zur Verfügung, das im Laufe des Seminars neu aufgebaut wird.

Informationen liefert Hubert Finkeldey, Sprockhöveler Straße 23, 4320 Hattlingen 13. Anmeldungen an die Jubi Welper, Rathenastraße 59a, 4320 Hattlingen 14.

Moderatoren gesucht

Für das Ausarbeiten eines BVDM-Motorrad-Sicherheitstrainings brauchen wir geeignete Moderatoren. Wer Interesse an einer solchen Tätigkeit hat und meint, die nötige Qualifikation zu besitzen (Fahrlehrer, Pädagoge usw.), der kann sich bei Henning Knudsen, Biberweg 1, 5206 Neukirchen-Seelscheid 2, Telefon 02247-7386, melden.



Aufnäher gegen Streckensperrungen

Beim BVDM-Service, Via Salza Irpina 20, 4236 Hamminkeln, kann ein Aufnäher bestellt werden, der die Abneigung gegen Streckensperrungen kundtut. Der Aufnäher kostet 10,- DM. Die Hälfte des Kaufpreises dient zur Finanzierung des neugegründeten Aktionsbüros gegen Streckensperrungen.

JHV des LV Rhein-Ruhr

Der LV Rhein-Ruhr trifft sich am 2. März 1990, um 20.00 Uhr, im Clublokal Haus Egelsberg in Neukirchen-Vluyn, Ortsteil Luit, zur ordentlichen Jahreshauptversammlung.

Tagesordnung:

1. Bericht des 1. Vorsitzenden, des Geschäftsführers, des Schatzmeisters und eines Sportwartes;
2. Bericht der Kassenprüfer;
3. Neuwahl von zwei Kassenprüfern;
4. Anträge;
5. Verschiedenes.

Für den Vorstand
Heinz Sauerland

Terminkalender für Motorradtreffen

Seit fünf Jahren gibt es den „Österreichischen Motorradtreffen Terminkalender“, Anfang März 1990 erscheint erstmals auch ein eigener Terminkalender für die Bundesrepublik Deutschland. Zum Preis von 10,- DM (zzgl. Portokosten) kann der Kalender bestellt werden beim Motorradclub Crusader Austria, Siglgasse 26, A-2700 Wr. Neustadt, Tel. 0043-2622-511135 (abends).

Motorradfreunde Bidingen kämpfen um ihr Clubheim

In einigen hundert Arbeitsstunden haben sich die Motorradfreunde Bidingen ein schönes Clubheim geschaffen. Diesem droht nun per Beschluß der Gemeindeverwaltung das Aus. Um den Verein, und auch alle Motorradfahrer, in der Öffentlichkeit positiv darzustellen, planen die Motorradfreunde Bidingen für 1990 einige interessante Aktionen. Gedacht ist an einen Erste-Hilfe-Kurs, Patenschaft zu DDR-Motorradfahrern, ein Sicherheitstraining, einen Ausflug mit Behinderten und einen Alternachmittag.

Die Motorradfreunde bitten BVDM-Mitglieder aus der näheren und weiteren Umgebung um Unterstützung, und sei es nur durch Besuch der Veranstaltungen. Kontaktadresse ist Gunnar Teschke, Telefon 06042-1088, ab 16.30 Uhr.

BVDM-Frühlingsfest beim M.V. Gochsheim

Der M.V. Gochsheim lädt alle BVDM-Mitglieder und den Rest der motorradfahrenden Welt zum BVDM-Frühlingsfest am Wochenende 19. bis 21. Mai 1990 ein. Für Kurzweil und die Möglichkeit zum geselligen Quatschen sorgt der Verein. Den genauen Ort und eine Anfahrtskizze findet Ihr rechtzeitig in der nächsten BALLHUPE.

Informationen sind bei Arno Bachhofer, Untermenzinger Straße 79, 8000 München 50, Telefon 09721-63318, zu bekommen.

Helmnorm

Aufgrund einer Kritik des BVDM an der Bußgeldvorschrift zum Helmggesetz ab dem 1. 1. 1990 hat der Bundesminister für Verkehr mitgeteilt:

Für vor dem 1. 1. 90 gekauften Helme, die die Prüfkriterien der OMK, AFNOR, BSI sowie ISO 1511 erfüllen, können bei den Straßenverkehrsämtern Ausnahmegenehmigungen beantragt werden. Damit dürfen diese Helme weiterhin benutzt werden. Dies gilt aber nicht für die DIN 4848.

Weiter ist es jetzt erlaubt, daß vom Hersteller verlorengegangene ECE-Aufnäher nachträglich wieder angebracht werden dürfen. Das war bisher verboten.

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, am **21. 4. 1990, ab 19.00 Uhr** an der ordentlichen Jahreshauptversammlung des BVDM im **Schützenhaus Xanten**, Fürstenberg, teilzunehmen. Nachdem auf der letzten Jahreshauptversammlung beschlossen wurde, künftige Veranstaltungen dieser Art immer im Frühjahr abzuhalten, hofft der Bundesvorstand nun zu diesem neuen Termin möglichst viele Mitglieder begrüßen zu dürfen.

Direkt neben dem Schützenhaus kann gezeltet werden. Preiswerte Zimmer gibt es in Xanten aber auch. Zwecks Vermittlung von Zimmern setzt Euch bitte mit Heinz Sauerland, Dr.-Guischard-Str. 7, 4134 Rheinberg 3, in Verbindung.

Die sehr schöne Altstadt von Xanten, die Spuren der römischen Geschichte der Stadt, lohnen eine frühe Anreise und einen ausgedehnten Bummel.

Die Tagesordnung:

1. Bericht der Vorstandsmitglieder;
2. Bericht der Kassenprüfer;
3. Bericht 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 von zwei Kassenprüfern;
7. Anträge;
Es liegen folgende Anträge vor:
„Die Jahreshauptversammlung des BVDM soll zukünftig nur noch an einem Ort durchgeführt werden, und nicht in jedem Jahr an anderer Stelle.“ Die nähere Begründung erfolgt durch den Antragsteller.
9. Verschiedenes

Im Auftrag des Vorstandes
Jörg Riepenhusen

Einladung zur Gesamtvorstands- und Bundesratsbeisitzung

Am **21. 4. 1990** tritt der Gesamtvorstand und der Bundesbeirat des BVDM in der Zeit von 15.00 bis 18.00 Uhr im Schützenhaus Xanten 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 Veranstaltungen;
2. Diskussion über die zukünftige Gestaltung dieser und anderer Veranstaltungen und neue Vorschläge.

Bringt bitte gute Ideen mit.

Für den Vorstand
Jörg Riepenhusen

Der „Tag des Motorradfahrers“

Am Samstag, dem 5. 5. 1990, veranstaltet der BVDM zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Motorradzeitschrift mo wieder den „Tag des Motorradfahrers“

Sinkende Unfallzahlen bei Motorrädern trotz immer noch steigender Zulassungszahlen sind ein Beleg für Vernunft und Risikobewußtsein der Motorradfahrer. Aber sicherlich trägt auch der partnerschaftliche Umgang miteinander im Verkehr mit dazu bei, das Unfallrisiko zu senken. Seit Jahren ruft der BVDM daher am Anfang der Saison die Motorradfahrer dazu auf, sich in der Öffentlichkeit darzustellen. Für Partnerschaft und ein faires Miteinander im Verkehr im offenen Gespräch mit allen Verkehrsteilnehmern zu werben.

Am Samstag, 5. 5. 1990, ist wieder „Tag des Motorradfahrers“. Unter dem Motto: „Tauschen wir mal“ wollen wir in diesem Jahr auf die Besonderheit aufmerksam machen, daß von zehn Motorradfahrern neun einen PKW-Führerschein besitzen, von zehn Autofahrern aber nur einer einen Motorradführerschein. Für die meisten Motorradfahrer ist es daher leichter, sich auch in die Verhaltens- und Denkweisen des Autofahrers zu versetzen. Umgekehrt ist es jedoch schwieriger. Der „Tag des Motorradfahrers“ will auch in diesem Jahr mit dazu beitragen, gegenseitig entstehende Probleme in einem ehrlichen und offenen Gespräch vorurteilsfrei zu erörtern. Damit sollen Aggressionen und mangelndes Ver-

ständnis zwischen den so unterschiedlichen Verkehrspartnern Auto und Motorrad abgebaut werden.

Jeder, der ein Herz für Motorradfahrer hat, kann mitmachen, ob Clubs oder Einzelpersonen, Fahrschulen oder Tankstellen. Der BVDM stellt ausreichend Informationsmaterial in Form von Faltblättern, Plakaten und Aufklebern zur Verfügung. Es gibt vorbereitete Pressemitteilungen für lokale Zeitungen, sowie Tips und Hinweise zur Standgestaltung.

Anmeldung zur Teilnahme bitte an BVDM, Postfach 480138, 4400 Münster

IFMA 1990

1990 ist wieder IFMA-Jahr. In der Zeit vom 19. bis 23. September öffnet die Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) in Köln wieder ihre Tore. Die ersten beiden Tage sind für Fachbesucher reserviert.

In den letzten Jahren hat sich die IFMA als eine der größten Motorradausstellungen der Welt behaupten können. In diesem Jahr wird die Ausstellungsfläche und die Anzahl der Aussteller sehr stark expandieren. Gegenüber der letzten IFMA werden neben den Hallen 12 bis 14 die komplette Halle 10, wo der BVDM seinen Stand hatte, und Halle 9 und 11 als neue Fläche hinzukommen. Diese Expansion macht auch von der Organisation her weitreichende Umstrukturierungen notwendig.

Im Hinblick auf den Europäischen Binnenmarkt wird der internationale Charakter dieser Ausstellung hervorgehoben. Das Thema der IFMA 1990 wird sich mit dem Freizeitwert des Zweirades und dem Umweltschutz befassen. Diesen Themen wird sich auch der BVDM auf der IFMA stellen müssen.

Auf dem IFMA-Stand betreut der BVDM wie in den vergangenen Jahren den Motorradfahrer-Treffpunkt. Neben Ruhemöglichkeiten für den Ausstellungsbesucher informieren BVDM-Mitglieder über unseren Verband. Weiterhin werden bei uns Motorradfahrer über alle Bereiche des Motorradfahrens beraten und informiert. Für diesen Bereich werden noch interessierte Mitglieder als Helfer gesucht, siehe Aufruf bei den Meldungen.

Bernd Karrasch

Hearing des IfZ in Bonn

Stufen-Führerschein — nein danke!

Daß der Stufenführerschein keinen nennenswerten Einfluß auf die Unfallentwicklung bei den Motorrädern haben würde, das wurde schon vor dessen Einführung oft und deutlich genug gesagt. Das Institut für Zweiradsicherheit (IfZ) hat jetzt auf einem Hearing in Bonn Zahlen und Fakten präsentiert, die dies auch mehr als deutlich belegen.

Drei verschiedene Untersuchungen zur Wirksamkeit des Stufenführerscheins zeigen, daß in erster Linie altersbedingtes Risikoverhalten, Fahrleistung und damit verbundene Fahrerfahrung ausschlaggebend für die Unfallentwicklung sind. In keiner der vorgelegten Untersuchungen spielt die Motorleistung des Motorrades eine Rolle.

Während zwei Untersuchungen sich mit den Relationen zwischen Alter, Fahrleistung, Fahrerkarriere und Unfallentwicklung beschäftigen, stellt die dritte Untersuchung die entscheidende Frage: Wenn der Stufenführerschein, wie versprochen, eine Wirkung haben sollte, so müßte das ja deutlich aus der Unfallstatistik zu erkennen sein. Dies ist nicht der Fall.

Es wurden für die Altersgruppe der 18- und 19-jährigen die amtlichen Unfallzahlen von Nordrhein-Westfalen von 1984/85 (also vor dem Stufenführerschein) und die von 1986/87 (nach dessen Einführung) miteinander verglichen. Zwischen 1984 und 1987 ging die Zahl der Unfälle aller Motorradfahrer um 36,4% zurück, die der 18-jährigen aber nur um 26,2%, und die der 19-jährigen gar nur um 23,4%. Zieht man nun die Ergebnisse der beiden anderen Untersuchungen hinzu, so stellt man fest, daß die Anfänger mit den kleineren Motorrädern mehr fahren, als sie es vor dem Stufenführerschein getan haben, und dadurch zwangsläufig einem höheren Unfallrisiko ausgesetzt sind.

Der Leiter der Bonner Diskussionsrunde, Ministerialrat a.D. Helmut List, der maßgeblich an der Stufenführerscheinregelung mitgearbeitet hatte, ließ erkennen, daß es, selbst vor dem Hintergrund einer europäischen Stufenführerscheindebatte, wohl vor 1991 keine Veränderungen beim deutschen Stufenführerschein geben wird, weil erst dann die

offiziellen Begleituntersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen erwartet werden. Daß man dann über einen Direkteinstieg, so wie wir ihn gefordert haben, und wie er auch ursprünglich vorgesehen war, diskutieren kann, das wird wohl zu wenig sein, wenn man sich die Ergebnisse des IfZ-Hearings noch einmal vor Augen führt.

Henning Knudsen

Offene DDR-Grenzen

Neue Aufgaben für den BVDM

Überall konnte man es schon lesen und im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“: Die Grenzen sind offen — jeder kann in die DDR reisen, auch die Motorradfahrer, denen dies jahrelang, ohne jedwede Begründung, verboten war. Wie oft haben wir uns im Namen der Motorradfahrer bei den obersten Behörden der DDR und der Bundesrepublik darum bemüht, die Grenzen für Zweiradfahrer zu öffnen. Unser letzter Versuch war der offene Brief vom 13. 11. 1989 an die damalige neue Staatsführung unter der Leitung von Egon Krenz.

Wir freuen uns über die neuen Freiheiten, die sowohl den Ost- wie auch den West-Motorradfahrern zugute kommen. Das Elefantentreffen war eine erste wichtige ost-westdeutsche Begegnungsstätte. Die dort geknüpften Kontakte müssen ausgebaut werden. Jeder Motorradfahrer, aber besonders die Clubs, sind aufgefordert, die Verbindungen zu festigen, Freundschaften mit DDR-Clubs oder Einzelfahrern zu gründen, Einladungen zu gegenseitigen Besuchen und Treffen auszusprechen und wahrzunehmen.

Viele Menschen in der DDR haben verständlicherweise Angst vor dem Wort „Verein“. Wir können aber, ohne dabei bevormundend zu sein oder sein zu wollen, zeigen, daß eine Motorradgemeinschaft, in welcher Form auch immer, nur Vorteile bringt. Hier hat der Bundesverband der Motorradfahrer mit allen seinen Mitgliedern eine besondere Aufgabe. Wir sollten sie wahrnehmen.

Henning Knudsen

Schadensfreiheit als Bumerang

(G.H.) Eine durch die Redaktion auf Kreisebene durchgeführte Umfrage bei bekannten Fahrschulen mit akzeptablen Motorrad-Schulungsangeboten brachte es im Frühjahr 1989 ans Licht: Seit der Einführung des Stufenführerscheins sinken die Schülerzahlen für die Klassen 1a/b deutlich. Zu teuer ist der Spaß auf zwei Rädern geworden. Ein Hochdienen zur „großen Klasse 1“ braucht schon viel Verzicht oder aber Vaters Geldbeutel. Zumindest die Frage nach der Bereitschaft zum Verzicht scheint dabei auch ein Generationenproblem zu sein.

Am 24. 10. 89 erschien ein Artikel in der FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung), der sich mit dem Fahrschulproblem unter dem Aspekt der Fahrsicherheit und gesunkener Unfallzahlen beschäftigt. Die Versicherungsprämien für Motorräder sinken, so heißt es dort. Dies sei auf Grund der rückläufigen Schadensentwicklung auch mehr als verdient. Nur die Ursache dieser günstig erscheinenden Tendenz verdiene, mit Skepsis betrachtet zu werden. Die Auswirkungen des Stufenführerscheins ließen das Alter der aktiven Motorradfahrer steigen. Die unfallträchtige Jugend rücke nicht mehr nach.

Unsere Befürchtungen bei Einführung der neuen Führerscheinregelung scheinen sich auf fatale Weise zu bestätigen. Ist die Schadensentwicklung nur eine logische Folge der Gesetzgebung? Motorradfahrer werden seltener. Ein Stück Individualität scheint sich zu verabschieden. Schließen wir in Abwandlung eines berühmten Zitats: Erst wenn der letzte Reifen zerschissen und das letzte Motorrad verschrottet wurde, werdet Ihr sehen, was Ihr mit Euren Gesetzen angeordnet habt.

Gemeinschaftsproduktion

Das Erlöschen der ECE-Zulassung eines Helmes nach Einbau einer Helmsprechanlage rief verschiedene Organisationen auf den Plan.

(G.H.) In der letzten BALLHUPE berichteten wir über die Folgen des Einbaus bestimmter Helmsprechanlagen in ECE-geprüfte Motorradhelme. Zur Erinnerung: Müssen Helmsprechanlagen so eingebaut werden, daß dabei die Substanz des Helmes verletzt wird, erlischt die Prüfnorm. Das kann zumindest bei

Unfällen zu erheblichen Regreßforderungen der Versicherungen führen. Eine Ausnahme bildet lediglich die Helmsprechanlage der Fa. BMW. Dort wurden Helm und Anlage als Komplettsatz im Rahmen der Norm abgenommen und für gut befunden.

Wir baten die Redaktionen verschiedener Motorradmagazine, eine offensive und kontroverse Diskussion um den Verfall der ECE-Norm bei eingebauter Helmsprechanlage zu führen. Ziel war es, die Öffentlichkeit zu sensibilisieren, um negative Auswirkungen der Norm zu verhindern. Letztlich ging es auch um eine unseres Erachtens nicht gerechtfertigte Marktführerstellung.

MOTORRAD und die Zeitschrift MOTORRAD REISEN UND SPORT nahmen sich des Problems an und recherchierten zusammen mit uns.

Daß bei solcherlei Arbeit auch Dinge ans Tageslicht kommen, die gar nicht in unser demokratisches Selbstverständnis passen, zeigen einige Schriftwechsel und Reaktionen aus dem Bundesverkehrsministerium: Bei einer Diskussionsrunde unter Beteiligung der Presse und der Firma Baehr im Ministerium gab man sich ausgesprochen arrogant – und unwissend. Wie können es Bürger nur wagen, am Sinn bürokratischer Regelungen zu zweifeln? Außerdem sei man nicht der richtige Ansprechpartner. Was blieb, war ein Rückzug auf rechtliche Bestimmungen, gepaart mit sachlicher Inkompetenz.

Polizistenköpfe weniger wert?

Der ministerielle Hinweis auf die Beschlüsse eines Bund-Länder-Fachausschusses war dann mehr als nur peinlich. Denn dort steht im Protokoll vom 27./28. 9. 89 geschrieben:

„... Sofern es auf dem Markt keine ECE-geprüften Helme mit Funkausrüstung zu erwerben gibt, ist der Ausschuß mehrheitlich der Meinung, daß aus praktischen Gründen für die Polizei und für Fahrschulen nur dann Ausnahmen zugelassen sein können, sofern beim Einbau der Funkausrüstung nicht die Außenschale, sondern nur die Innenschale wenige mm abgearbeitet (abgeschält) wird. Nach Informationen durch ein Ausschußmitglied sollen bei BMW ECE-geprüfte Helme mit Funkausrüstung angeboten werden.“

Diese Feststellungen sind sachlich falsch. Die Helmsprechanlage der Fa. Hapra-Elektronik (BMW-Helmsprechanlage) wird mit zwei Schrauben an der Helmaußenschale befestigt. Dazu sind Bohrungen erforderlich! Die Innenschale braucht allerdings nicht abgearbeitet zu werden. Die Feststellungen sind aber auch unlogisch. Die ECE-Norm erlischt nämlich nur dann, wenn eben besagte Veränderungen wie u.a. das Abarbeiten des Styropors vorgenommen werden. Die Anzahl der Millimeter ist dabei uninteressant. Bei Helmen für Fahrschüler und Polizisten gilt also die „Sicherheit“ spendende ECE-Regelung nur begrenzt, gerade so, wie es „praktisch“ ist. Da zwingt sich förmlich die Frage auf, ob denn Köpfe von Fahrschülern und Polizisten weniger wert sind als die anderer Motorradfahrer? Oder wurde im Ministerium gar etwas nicht richtig durchdacht? Das kann bei dem Selbstverständnis unserer Bürokraten wohl kaum der Fall sein.

Wir versuchten, eine Stellungnahme aus dem Ministerium für diesen Artikel zu bekommen. Am 19. Oktober 89 schickten wir das erste Schreiben nach Bonn, am 5. Dezember das zweite. Beide blieben unbeantwortet. Wir könnten jetzt den Artikel 5 unserer Verfassung zitieren. Aber wir möchten uns noch mehr Peinlichkeiten ersparen.

Vorstellung Bernd Luchtenberg

Im Bereich Umweltschutz fehlte es dem BVDM bislang an einem kompetenten Mitarbeiter. Seit Bernd Luchtenberg hat sich dieses geändert. Hier zu seiner Person und zu seinen Zielen:

Warnung!

Ich warne jeden, allzu laut Anregungen und Kritik zu äußern. Er könnte gehört werden und etwas erreichen. Oder gar zum Referenten des Vorstandes ernannt werden!

So ging's mir mit dem Anliegen „Motorrad und Umwelt“. Ich bin 36 Jahre alt und fahre mit meiner Frau und unseren zwei Kindern wenig, dafür umso lieber Gesspann.

Beruflich plane ich als Diplomingenieur elektrische Ausrüstungen für Kraftwerksanlagen. In den letzten Jahren dienten die meisten Projekte der Verbesserung des Umweltschutzes.

Wir Motorradfahrer vertragen uns mit der Umwelt doch bestens, schließlich fahren wir am liebsten durch stille Dörfer, über kurvenreiche Land- und Bergstraßen. Wozu brauchen wir da einen Referenten?

Vielleicht, um die Umwelt zu fragen, wie sie sich mit uns verhält.

Nehmen wir den Benzinverbrauch und die Abgasemission. Sind wir da nicht die Waisenkinder gegenüber Kraftwerken und Autos? Leider wird unser Anteil immer größer, weil in diesen Bereichen große Anstrengungen zur Schadstoffminderung unternommen wurden, während beim Motorrad die Leistungssteigerung das alleinige Entwicklungsziel zu sein scheint.

Nehmen wir den Lärm: Da gibt es einige wirklich leise Motorräder – und der Rest hat eben den Sound, den wir alle so lieben. Und daß uns die Anwohner der beliebtesten Motorradstraßen überhaupt nicht lieben, hat damit sicher nichts zu tun, oder?

Den Sinn meiner Arbeit sehe ich darin, die Rolle des Motorrads in unserer Umwelt ins richtige Licht zu rücken.

Damit wir unsere Illusionen verlieren. Damit wir durch unser Fahrverhalten Verantwortung demonstrieren. Damit wir stichhaltige Argumente finden, um unser Hobby gegen unsachliche Anfeindungen zu schützen. Damit wir durch unser Kaufverhalten Presse und Industrie dazu anregen, Umweltbewußtsein nicht nur zu geloben, sondern auch mit Produkten beweisen.

Den Arme-Leute-Geruch sind wir Gott sei Dank losgeworden, den von Umwelt-Rowdies sollten wir von Anfang an vermeiden.

Ich möchte Euch bitten, mir eine Starthilfe zu geben:

Im Kfz-Brief sind Stand- und Fahrgeräusch eingetragen. Wenn mir jeder Leser die Werte seines Motorrades und seines Autos zum Vergleich mitteilt, kann ich daraus eine repräsentative Bestandsaufnahme ableiten. Bitte jeweils Hersteller, Typ, Hubraum, Leistung und Baujahr nicht vergessen!

Meine Anschrift:
Bernd Luchtenberg,
BVDM-Referent für Motorrad u. Umwelt, Emminghausen 70,
5632 Wermelskirchen 2

Die Pirellistory

von Günter Heumann

Sommer 1989. Andreas fährt mit seiner neuen K 100 RS-Sondermodell über die Autobahn. Aus Richtung Bayern will er nach Hause. Auf dem Sozius sitzt sein Freund Frank. Beide fühlen sich sicher. Die K 100 ist ein mittlerweile ausgereiftes Motorrad. Andreas fährt lange und viel, so etwa 20.000 Kilometer im Jahr. Er hat sich und seine Maschine im Griff. Und das weiß auch Frank.

Andreas setzt zum Überholen an. Zwischen 160 und 180 km/h zeigt der Tacho. Plötzlich ein leichtes Schlingern. Erst minimal, dann immer stärker. Andreas geht vom Gas. Nur keine abrupten Lenkbewegungen, keine Vollbremsung, ruhig versuchen, wieder nach rechts rüber zu kommen. Da war doch noch der Laster. Die K 100 schlingert immer stärker. Etwas fliegt hinten vom Reifen weg. Die Luft entweicht zusehends aus dem Hinterrifen. Etwa 500 Meter oder sogar mehr ist Andreas jetzt schon über die Bahn gependelt. Immer noch zeigt der Tacho 100 km/h. Der Randstreifen kommt näher. Zum Glück sind keine Leitplanken da.

Andreas: „Da konnte ich die Maschine nicht mehr halten. Das Heckteil schoß links an mir vorbei. Das Motorrad rutschte über den Asphalt und blieb auf einer Wiese liegen. Wir hatten Glück im Unglück. Wenn wir nicht mehr auf den Randstreifen gekommen wären oder uns Leitplanken im Weg gestanden hätten, es wäre alles viel schlimmer gekommen.“

Leicht verletzt sieht sich Andreas die Beschädigung an seinem Motorrad an. Der Hinterrifen ist zerfetzt. In Stücken hat sich die Lauffläche von der Karkasse abgelöst. Das also war es, was da weggefliegen war. Und dabei hatte er doch kurz vor dem Unfall an einer Tankstelle noch nach dem Reifen gesehen. So, wie er es immer macht, vor und während der Ausflüge.

Das Motorrad wird noch am Unfalltag zu BMW nach München gebracht. Dort montiert die hauseigene Werkstatt eine neue Felge. Ein Reifenhändler zieht einen neuen Reifen auf, wieder den serienmäßigen Pirelli MP 7 R, Größe 140/80 VR 17 TL. Ein Hochgeschwindigkeitsreifen, den BMW üblicherweise beim Sondermodell der K 100 RS '89 verwendet. Andreas kann mit dem nur sicherheitstechnisch reparierten Motorrad zu-



Foto: Winfried Brüggemann

mindest nach Hause fahren. Dort kontrolliert er, nach etwa 1000 Kilometern langsamer Autobahnfahrt, den neuen Reifen – und traut seinen Augen nicht. In Beulen löst sich wieder die Lauffläche. Die Reifengötter scheinen sich gegen Andreas gewendet zu haben. Er läßt wieder den Reifen umtauschen, allerdings nicht gegen einen Pirelli MP 7 R. Der Reifenhändler reklamiert bei Pirelli. Dort hat sich bis heute nichts geregelt.

Durch Zufall erfahren wir von der Geschichte, als wir Andreas stark beschädigtes Motorrad kurz nach diesem „Höllenritt“ in der Werkstatt stehen sehen und nach der Ursache des Unglücks fragen. Dabei sehen wir auch nach dem Vorderrad der Marke Pirelli, Gegenstück zum MP 7 R hinten. Siehe da, hier zeigen sich ebenfalls Risse in der Lauffläche. Tief im Grund schimmert die Karkasse durch. Auch dieser Reifen wird ersetzt.

Der „Unfallreifen“ ist mittlerweile in die Wanderjahre gekommen. Erst nahm sich ein Gutachter in Hamburg des zerstörten Stücks an. Dann sandte er den Pneu nach München. Dort war man beim TÜV 1983 schon einmal Zeuge von Pirelli-Lauftests. Wie berichtet mit identischem Verdacht. Ein Ergebnis der gutachterlichen Bemühungen liegt bis jetzt noch nicht vor. Statt dessen flüchtet man sich offenbar in Allgemeinplätze wie „zu wenig Luftdruck“ oder „der allgegenwärtige Nagel im Profil“. Ob es angesichts des zerstörten Reifens überhaupt noch zu einem befriedigenden Ergebnis kommt, erscheint uns fraglich.

Ein bedauerlicher Einzelfall oder ein Serienmangel, das wollten wir wissen. Innerhalb kürzester Zeit stellten wir durch eine Umfrage bei Händlern und an bekannten Motorradtreffs der Umgebung allein im Einzugsbereich von ca. 30 Kilometern um die Redaktion Test/Technik herum sechs weitere Fälle fest, in denen sich beim bezeichneten Reifen der Marke Pirelli das Profil von der Karkasse gelöst hatte. Immer fuhren die Betroffenen die K 100 RS-Sondermodell. Glücklicherweise war es nicht zu Unfällen gekommen. Die Schäden konnten durch die Aufmerksamkeit der Fahrer rechtzeitig bemerkt oder durch einen Wechsel der Reifen (Marke) beseitigt werden. Dieter T.: „Plötzlich löste sich bei meinem Vorderreifen Pirelli MP 7 R das Gummi. Eine richtige Beule war zu sehen. Die Kumpel am Treff haben mich noch darauf aufmerksam gemacht ...“ Auch Bernhard V. stellte bei seinem Pirelli MP 7 R Beulen unter der Lauffläche fest und tauschte die Bereifung.

Natürlich müßten sich die Probleme mit diesem Reifen auch bis zu – zumindest einigen – Reifenhändlern durchgesprochen haben. Folgerichtig bekommen wir einen Fall zu hören: „Bereits drei- oder viermal habe ich bei Kunden festgestellt, daß sich das Profil aus dem Hinterrifen löste.“ Und weiter: „Ich halte den Pirelli MP 7 R an der K 100-Sondermodell für gefährlich und verkaufe ihn nur widerwillig.“ Andere Reifenhändler gaben sich zurückhaltend oder streiten ab, etwas von der Sache zu wissen. Holert: „Wir

kennen das Problem nicht. Ein Rückruf der Firma Pirelli erfolgte bisher nicht."

Vom Problem am meisten betroffen ist die Firma BMW. Zwar kann der in Frage kommende Reifen auch bei anderen Fabrikanten aufgezogen werden. Dort wird er jedoch, eigenem Bekunden zufolge, zumindest nicht serienmäßig verwandt. BMW weiß von den hier geschilderten Schwierigkeiten mit der Serienbereifung an der K 100 RS (Sondermodell). Im weißblauen Hause setzte man sich auch für Andreas ein. Ob und welche Konsequenzen man in München zog, war bei Redaktionsschluß allerdings nicht bekannt. Hier bleibt nur das Prinzip Hoffnung.

Mag man in München gegenüber der Öffentlichkeit noch vornehme Zurückhaltung üben, so war das, was uns Herr Wüstenhöfer (Wüdo BMW-Dortmund) sagte, in Anbetracht der Anzahl der Fälle und des Gesamtzusammenhanges eher eine Frechheit: „Der Reifen muß vorne 3,0 und hinten 3,2 Bar Luftdruck haben, sonst wackelt er und die Lauffläche löst sich ab ... die haben alle zu wenig Luft drauf. Das sind Fehler der Kunden. der Reifen ist in Ordnung.“ Hier wird den Kunden schlicht und einfach Desinteresse an der eigenen Gesundheit unterstellt, und das in einem nicht mehr zu vertretenden Rundumschlag. Natürlich wissen wir auch um die Folgen zu geringen Luftdrucks in den Reifen. Das gilt für alle Reifenfabrikate und nicht nur für Pirelli.

Auch das Institut für Zweiradsicherheit Bochum stellt in einer Unfallforschung fest, daß in 40% aller Fälle zu wenig Luftdruck in den Reifen mit eine Ursache des Unfalls gewesen war. Diese Erkenntnisse stützt auch die Firma Dekra. Seltenerweise löst sich aber nur bei Pirelli in dieser Häufigkeit das Profil. Auch machen 40% der untersuchten Unfälle nicht 40% aller Unfälle und erst recht nicht 40% der Motorradfahrer aus. So relativiert sich jede Statistik an der Realität.

Motorradfahren ist nicht mit dem Alltagsgebrauch des Autofahrens zu vergleichen. Mögen Autofahrer sich in der Mehrzahl noch auf die richtige Wartung und Pflege in den Werkstätten verlassen, so interessieren sich Motorradfahrer in weit größerem Maße für technische Einzelheiten von Pflege und Wartung — auch was den Reifendruck angeht.

Zurück zu den „Profilverlusten“. Hier scheint Pirelli die unangefochtene Spitze

zu halten. Und man ist am Zuge. Unabhängig von Unfallgutachten und Reklamationen sollte der Firma die Sicherheit ihrer Kunden etwas wert sein. Und wenn dabei nur der Gedanke an den eigenen Geldbeutel als Motiv überwiegt.

Bereits einmal stand Pirelli im unrühmlichen Rampenlicht. Auch damals ging es

um Profilablösungen am Phantom Supersport. Die Zeitschrift MOTORRAD berichtete seinerzeit in der Ausgabe 14/1983 ausführlich darüber.

Wir haben Pirelli um eine Stellungnahme zum aufgezeigten Problem gebeten. Und das kam dabei heraus:

STELLUNGNAHME

Bezugnehmend auf die von Ihnen in obigem Artikel gemachten Aussagen möchten wir Ihnen zunächst versichern, daß Pirelli sehr hohe Anforderungen an die Qualität ihrer Produkte stellt. Dieses Ziel verfolgen wir während des gesamten Produkt-Lebenszyklus kontinuierlich von der Entwicklungsphase bis hin zur Marktbeobachtung.

Demgegenüber vermitteln Sie hinsichtlich unseres Produktes einen Eindruck, der nicht mit den uns vorliegenden Informationen übereinstimmt. Aufgrund praktischer Erfahrungen ist vielmehr davon auszugehen, daß die von Ihnen geschilderten Defekte nur bei zu geringem Luftdruck, Überladung oder sonstigem Dritteinfluß aufgetreten sein können ... und davon sind nicht nur unsere Produkte betroffen.

Insbesondere in bezug auf den erwähnten Unfall spricht übrigens alles

für einen Fremdeinfluß als Ursache für den Luftverlust, zumal der betreffende Reifen nach Ihren eigenen, im Artikel jedoch nicht erwähnten Recherchen ein Loch in der Karkasse aufgewiesen hat.

Eine vollständige Klärung der angesprochenen Fälle liegt sicherlich im allseitigen Interesse. Dazu müßten uns verständlicherweise aber erst detailliertere Informationen zugänglich gemacht werden. Noch aufschlußreicher wäre es, wenn uns — wie in derartigen Fällen üblich — eine Begutachtung der betreffenden Reifen ermöglicht werden könnte.

Darüber hinaus stehen wir auch gerne unter der Rufnummer 06163-712872 für alle weiteren Reifenfragen mit Rat und Tat zur Verfügung.

Pirelli Reifenwerke GmbH

BVDM-Service

Winfried Schachtschneider
Via Salza Iripina 20
4236 Hamminkeln
Telefon 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 35650000
Konto-Nr. 815506

oder

Postgirokonto
Postgiroamt Frankfurt
BLZ 50010060
Konto-Nr. 20065-607

Folgende Artikel sind für Mitglieder erhältlich:

- Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens 16,00 DM
- 4. erweiterte Auflage
- Kryptonite-Bügelschloß 110,- 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
- BVDM-Aufnäher 3,00 DM



Liebe Motorradfreunde!

Am Montag, dem 22. 12. 1989, bewiesen unsere Grettstadter Motorradspezies wieder einmal mehr, daß die Vorurteile gegen Farbenclubs nicht immer begründet sind. Die Jungens und Mädchen des Motorradclubs Wodan traten gegen den Hunger in der Welt mit einem Hardrock- Benefizkonzert an.

Die harten Jungs mit den weichen Herzen begründen ihr Engagement damit, daß ein Drittel der Weltbevölkerung im Überfluß leben kann, der Rest aber täglich um sein Überleben kämpfen muß. Nach einer Statistik der Welthungerhilfe, der der Erlös des Konzerts zur Verfügung gestellt wurde, sterben täglich 40.000 Kinder an den Folgen von Unterernährung, 580 Millionen Menschen hungern, und eine Milliarde Menschen leben unter dem Existenzminimum. Diese Bilanz des Grauens paßt nicht in die von friedvollen Weihnachtsliedern untermalte und von Kaufen und Schlemmen geprägte Adventszeit, sagten sich die Motorradfreaks, die ja noch immer häufig gegen das Vorurteil kämpfen müssen, sie seien rücksichtslos. Und das nur, weil sie sich in ihren Jeans und Motorradlederjacken, über die dann auch noch die Clubcolours gestreift werden, optisch vom „braven Bürger“ stark unterscheiden.

Der krasse Gegensatz zwischen der heilen Welt hier und den menschenunwürdigen Zuständen in der Dritten Welt war es, der in den Fans urwüchsigen Rock-sounds die Idee erwachsen ließ, kurz vor Weihnachten in der Grettstadter Sporthalle den Rock'n-Roll-Express anrollen zu lassen.

Dazu, daß er so richtig in Fahrt kam, trugen nicht nur die Motorradfahrer bei: Die TA-Roadshow sowie der örtliche Sportverein stellten Lichtanlage und Sporthalle kostenlos zur Verfügung. Über eintausend zahlende Besucher gerieten dann bei den Auftritten von „Downtown“, „Lady Rose“ und „Powerage“ in eine tolle Stimmung. Alle Bands traten ohne Gage auf und bewiesen damit, daß die Bezeichnung für Weihnachten als „Fest der Liebe“ keine hohle Phrase sein muß.

Wolfgang Schmeuser, Grettstadt

BVDM-Geschicklichkeits-turnier in Plettenberg

(G.H.) Die märkische Verkehrssicherheitswoche in Plettenberg nahm der BVDM am 21. 10. 89 zum Anlaß, zusammen mit der örtlichen Polizei ein Geschicklichkeitsturnier für Motorräder zu veranstalten. Etwa 70 Teilnehmer absolvierten bei gutem Wetter im Schweiß ihres Angesichts die ihnen abverlangten Übungen.

Gerhard Paßberg, Günter Pooch und Jürgen Duppe, alle von der Polizei Plettenberg, sowie René Kegelmann (1. Geschäftsführer BVDM) mit den Motorradfreunden Werdohl hatten sich einen Parcours ausgedacht, bei dem es nicht auf Geschwindigkeit, dafür aber auf sichere Fahrzeugbeherrschung ankam. War die Slalomstrecke noch leicht zu bewältigen, so schieden sich schon auf den Schrägbrettern, spätestens aber auf dem mit Pylonen abgesteckten „S“ die Geister. Insgesamt sieben Übungen mußten bewältigt werden.

Damit neben allem Ernst der Spaß nicht zu kurz kam, wurde die Veranstaltung mit einem Juxlauf beendet. Unbehelligt von Schikanen durften die Starter einen großen Kreis fahren. Einziges Handikap, der Sozius hielt 2 Becher mit Wasser in der Hand. Wer sich als Gießkanne betätigte, schied als Sieger aus. So manche Kombi brauchte danach nur noch getrocknet zu werden... Der Sieger durfte sich von innen begießen. Das erfolgreiche Paar (Kalich/Kalich), Ehe schmiedet eben doch, erhielt eine Flasche Sekt.

Wertvolle Preise erwarteten die Sieger des ernsteren Teils der Veranstaltung. Etliche Werkzeugkästen, gestiftet durch die Polizei, wechselten ihre Besitzer. Jörg Hoffmann (über 500 ccm), Andreas Drews (250-500 ccm), Dietmar Althoff (bis 250 ccm) und Thorsten Hillebrand (Mofa) hießen die stolzen Gewinner.

Zum Schluß noch ein besonderer Dank der Polizei und den Motorradfreunden Werdohl, die durch ihre Mitarbeit wesentlich zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben. Es war ein Tag der Werbung für das sichere Motorradfahren und die Partnerschaft im Straßenverkehr und damit auch ein gelungener Tag für den BVDM.

Arbeitsgemeinschaft Streckensperrung

Liebe Motorradfahrerinnen und Fahrer

wie Ihr ja bereits dem Kurzbericht über die Jahreshauptversammlung in der letzten BALLHUPE entnehmen konntet, hat die Versammlung beschlossen, eine Arbeitsgemeinschaft zum Thema Streckensperrungen zu unterhalten. Wie in der BALLHUPE auch des öfteren berichtet, greift das Streckensperrungsieber immer weiter um sich.

Um diesem entgegenzutreten und Maßnahmen innerhalb des BVDM und auch mit anderen Motorradfahrerverbänden zu koordinieren, wurde die Arbeitsgemeinschaft Streckensperrungen gegründet. Sie besteht zur Zeit aus Frank Oelmüller, Thomas Bauer und Ralf Kühli; alle aus dem Großraum München. Wir verstehen uns in erster Linie als Informationssammelstelle innerhalb des BVDM, hoffen aber, daß wir mit Eurer Mithilfe in Zukunft auch im Vorfeld von Streckensperrungen bereits eingreifen können.

Um diese Arbeit sinnvoll gestalten zu können, sind wir auf die Mithilfe von Euch allen sehr angewiesen. Denn nur, wenn wir rechtzeitig von den Problemstrecken erfahren, ist es überhaupt möglich, bei den zuständigen Behörden zu intervenieren bzw. die in der Nähe angesiedelten Clubs anzusprechen und die Öffentlichkeit auf die geplanten Maßnahmen hinzuweisen.

In Zukunft hoffen wir die Arbeitsgemeinschaft so weit aufgebaut zu haben, daß wir auf Anfragen von Euch mit fundiertem Wissen und Vorschlägen antworten können. Aber bis dahin ist es noch ein weiter Weg.

Für den Anfang suchen wir jemanden, der uns Informationen über die entsprechenden Rechtsgrundlagen der Verwaltungsgerichtsbarkeit geben kann. Auch der kleinste Hinweis kann sehr hilfreich sein.

Kontaktadresse: Arbeitsgemeinschaft Strecken- sperrungen

Ralf Kühli
Spitzwegstraße 78, 8000 München 70

Der neue Laden

Reparaturen von
Motorrad-
bekleidung

Der Lederdokter

Mo. 14.00-18.30 Uhr
Di.-Fr. 10.00-14.00 Uhr
15.00-18.30 Uhr
Sa. 10.00-13.30 Uhr

Kurfürstenstraße 34
4300 ESSEN 1

Tel 0201/27 03 31

Inh. Herr Büchsenschütz

Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum Ostrhauderfehn im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle 14 Tage sonntags ab 19.30 Uhr ein Klönschnackabend statt.

Info: Johann de Vries, Altschwoogstr. 30, 2956 Veenhusen, Tel. 04954-2875 oder Friedhelm Trautwein, Ringstr. 8, 2958 Ostrhauderfehn, Tel. 04952-61286.

Mittwochstreff

Jeden **1. Mittwoch im Monat** treffen sich Motorradfahrer zwanglos zum BVDM-Mittwochstreff in der Jugendherberge **Wipperfürth**.

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

Motorradfreunde Klönschnack-Treff

in **HH-Sternschanze**. Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00 bis 12.00 Uhr. Dieses Treffen gibt es bereits seit 1975!

Info: Joachim Kolloch, Tel. 040-6915387

BAB-Raststätten-Treffen

Jeden **1. Sonntag im Monat** von 10.00 bis 12.00 Uhr treffen sich Motorradfahrer auf den BAB-Raststätten in der gesamten Bundesrepublik. Diese Treffen finden seit 1980 statt. Es werden „Motorradtreff-Hobby-Manager“ gesucht.

Info: Joachim Kolloch, Tel. 040-6915387

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 BVDM-Freunde MC Oberberg freitags, ab 19.30 Uhr, in der Cafeteria Mühlenberg in **Wipperfürth**.

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

Stammtisch in München

Jeden **1. Freitag im Monat** in „Burg Schwaneck“, Morassienstraße 16 (Nähe Isartorplatz/Europäisches Patentamt), ab 20.00 Uhr.

Info: Martin Vogelmann, Karwendelstraße 17, 8000 München, Tel. 089-775308

Tourentreff

Sonntags zwischen 10.00 Uhr und 12.00 Uhr im Haus Scheppen am Baldeney-

see in **Essen-Werden**. Um rücksichtsvolle Fahrweise wird gebeten.

Info: Ulrich Trilling, Tel. 0234-330078

Jeden **Dienstag** um 20.00 Uhr trifft sich die Motorrad-Interessen-Gemeinschaft Soest in der Gastwirtschaft Dieckmann, **Soest**, Jakobistraße 12, bei der Post.

Info: Burkhard Gudd, Einsteinstraße 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 Orfeld 10, 4300 Essen 14, Telefon 0201-589944

Gespannfahrerstammtisch, Postleitzahl 6

Die Interessengemeinschaft Gespannfahrer im BVDM im Postleitzahlgebiet 6 trifft sich 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 Trebber, Telefon 06144-8428

Ortsclub Plettenberg

Jeden **ersten und dritten Freitag im Monat** trifft sich der BVDM-Ortsclub Plettenberg um 19.00 Uhr in der Gaststätte Schulte am Kahley, **Plettenberg**, Am Kahley 3. Interessenten sind herzlich willkommen.

Info: Klaus Rode, Maibaumstraße 55b, 5970 Plettenberg, Telefon 02391-13253

Monatsversammlung

der Kasseler Motorrad-Freunde: An jedem **letzten Freitag** im Monat um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Schöne Aussicht“ (an der Dönche).

Info: Ralf Simon, Fuldatalstraße 134, 3500 Kassel, Telefon 0561-873420 oder 875973

09.-11.02.1990

Wintertreffen des MC Geist Wadersloh.

Info: Winfried Happe, Tel. 02520-1425

10.02.1990

Wintergespannfahrt des MC Sauerland.

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

17.-18.02.1990

Motorradmarkt, Fleckviehhalle Fulda.

Info: Ingo Rübener, Tel. 02263-6524

01.-04.03.1990

Motorräder '90, Westfalenhallen Dortmund; die nach der IFMA bedeutendste Motorradausstellung in Deutschland wartet auch im neuen Jahrzehnt wieder mit einem umfangreichen Programm auf.

Info: Syburger Verlag GmbH, Telefon 02303-86529

09.-11.03.1990

Rabenkopftreffen des Unter-Taunus-Motorrad-Clubs.

Info: Norbert Guske, Reuterweg 17, 6209 Hohst-Breithardt

17.-18.03.1990, 10.00-18.00 Uhr

Motorradausstellung, Festhalle Weisweiler. Die Veranstaltung findet bereits zum siebten Mal statt und weist ein umfangreiches Programm auf.

Info: Motorrad-Freunde Eschweiler e.V., Goerdtsstraße 18a, 5180 Eschweiler

17.-18.03.1990

6th Spring Moto Meeting in Belgium, begrenzte Teilnehmerzahl, Voranmeldung erforderlich.

Info und Anmeldung: Moto 80 c/o Limbourg Michel, 7, Stiquot B-7471 Chausseé-Notre-Dame, Tel. 0032-67458757

30.03.-01.04.1990

Schrauber-Seminar für 18 bis 25 jährige.

Die Jubi Welper und der BVDM geben Gelegenheit, technisches Wissen zu erwerben und vorhandene Kenntnisse zu erweitern.

Info: Hubert Finkeldey, Sprockhövelerstraße 23, 4320 Hattingen 13, Telefon 02324-32274

31.03.-01.04.1990

Motorradmarkt, Eurogress Aachen.

Info: Ingo Hübener, Tel. 02263-6524

21.04.1990

Jahreshauptversammlung des BVDM im Schützenhaus Xanten. Nähere Einzelheiten siehe vorne in der BALLHUPE

21.04.1990

Anlaß-Gottesdienst der IG Blauer Punkt in Kürten. Um 15.30 Uhr bietet die „Aktion Blauer Punkt“ einen ökumenischen Motorradgottesdienst zum Beginn der Saison an.

Info: Jens-Peter Bonse, Telefon 02151-55251 «02151-505251»

20.-22.04.1990

Guzzi-Treffen. Personenkreis: Teilnehmer am Moto-Guzzi-Techniker-Seminar in Hattingen.
Info: Hubert Finkeldey, Sprockhövelerstraße 23, 4320 Hattingen 13, Telefon 02324 - 32274

28.04.1990

Orientierungsfahrt des MC Diestedde, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Gerd Pernat, Rottkampstraße 39, 4724 Wadersloh 3

29.04.1990

Fuchsjagd 1 der Kasseler Motorrad-Freunde.
Info: Ralf Simon, Fuldatalstraße 134, 3500 Kassel, Telefon 0561 - 873420 oder 875973

01.05.1990

Hochsauerlandfahrt des MC Sauerland, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Martin Brede, Auf der Platte 17, 5768 Sundern-Langscheid

01.05.1990

Motorradfahrer-Gottesdienst mit anschließender Fahrzeugsegnung. Der **MC Dukes Bitburg** lädt alle Interessierten ein. Sie treffen sich bis 14.00 Uhr in Bitburg/Eifel auf dem Bedaplatz und fahren von dort gemeinsam zum Gottesdienst.
Info: Harald Platz, Heinrichstraße 23, 5520 Bitburg, Telefon 06561-12362

05.05.1990

Tag des Motorradfahrers. Motto: Tauschen wir mal. (Weitere Hinweise an anderer Stelle).

05.-06.05.1990

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

06.05.1990, pünktlich um 10.00 Uhr

Gottesdienst auf dem Trautenhof NUR für Motorradfahrer.
Info: „C. u. M. - Christen unter Motorradfahrern“, Werner Berr, Tel. 09339 - 577

11.-13.05.1990

4. Int. Z 1300-Treffen in Dänemark. Fahrer der Kawasaki Z 1300 treffen sich am Fjeldstedvej 7, 9550 Mariager, Jütland. Das ist ca. 60 km nördlich von Århus und ca. 12 km östlich von Hobro. Die Anfahrt ist ausgeschildert.
Info: Kawasaki Z 1300-Club Denmark, Heine Snede, Norhedevej 41, DK-8600 Silkeborg, Telefon 0045 - 86855135

12.-13.05.1990

Auto- und Motorradsalon, Eissporthalle Wuppertal.
Info: Ingo Rübener, Telefon 02263 - 6524

13.05.1990

Bildersuchfahrt des MC Ruhrtal.
Info: Manfred Paehr, Mittelstraße 18, 4750 Unna-Massen

18.-20.05.1990

7. Maltreffen des MC-Saalburg in Usingen/Taunus. Info: Klaus-Günter Anton, Telefon 06081 - 15534, oder Klaus Odenwald, Telefon 06081 - 13421

19.05.1990

Jahreshauptversammlung der IG-Gespannfahrer im BVDM auf dem Gelände des MC Neuhofen e.V. in 6708 Neuhofen bei Ludwigshafen.
Info: Werner Maier, Tel. 0621 - 513172 oder Karl-Heinz Preß, Tel. 06142 - 32354

19.05.1990

Westfalenfahrt des MC Geist-Wadersloh, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

19.-21.05.1990

BVDM-Frühlingsfest beim MV Gochsheim. Info: Arno Bachhofer, Untermünzinger Straße 79, 8000 München 50, Telefon 09721 - 63318

23.-27.05.1990

Motorrad-Tourenfahrer der Jugendherberge Eckernförde. Fünf Tage gemeinsame Ausfahrten, lehrreiche und informative Gespräche und Rundum-

Versorgung. Gesamtkosten 220,- DM.
Info: Jugendherberge Eckernförde, Birgit und Jürgen Vogel, Sehestedter Str. 27, 2330 Eckernförde, Telefon 04351 - 2154

26.05.1990

Jumbofahrt der Kasseler Motorrad-Freude, gemeinsame Ausfahrt mit behinderten Kindern. Bitte nur ernsthaft interessierte melden.
Info: Ralf Simon, Fuldatalstraße 134, 3500 Kassel, Telefon 0561 - 873420 oder 0561 - 875973

02.-04.06.1990

BVDM-Deutschlandfahrt. Fahrtbereich ist das Gebiet der Generalkarten 12 und 15. Zielort ist Kirchweiler bei Idar-Oberstein. Die Fahrt findet am 2. und 3. Juni statt. Für den Pfingstmontag sind interessante Besichtigungen geplant. Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info und Ausschreibungen: Winfried Schachtschneider, Via Salza Iripina 20, 4236 Hamminkeln, Tel. 02852 - 3699

03.06.1990, pünktlich 10.00 Uhr

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem Trautenhof. Info: „C. u. M. - Christen unter Motorradfahrern“, Werner Berr, Telefon 09339 - 577

06.-10.06.1990

Frauen und das Motorrad, vier Tage Motorradfreizeit exklusiv für Frauen. Komplettpreis 195,- DM, inklusive Übernachtung, Verpflegung etc.
Info: Jugendherberge Eckernförde, Birgit und Jürgen Vogel, Sehestedter Str. 27, 2330 Eckernförde, Tel. 04351 - 2154

14.-17.06.1990

Enzian-Rallye des MC Sauerland, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Bernd Keggenhorff, Stemeler Str. 74, 5768 Sundern 3

15.-17.06.1990

Zum zwölfjährigen Bestehen lädt der **MC Dukes Bitburg** zu seinem **Motorradtreffen** ein. Zeltgelegenheiten sind reichlich vorhanden; für Verpflegung und Live-Musik ist gesorgt. Das idyllische Gelände in der Eifel ist vielen schon von der Deutschlandfahrt 1988 bekannt. Für ortskundige Motorradfahrer ist die Strecke nach Fliessem bei Bitburg (Eifel) ausgeschildert. Info: Harald Platz, Telefon 06561 - 12362 oder 12852

15.-17.06.1990

Herkules-Treffen der Kasseler Motorrad-Freunde, kein Markentreffen.
Info: Ralf Simon, Fuldatalstr. 134, 3500 Kassel, Tel. 0561 - 873420 oder 875973



MOTO GUZZI

HERBERT KRETZER

Ihr Vertragshändler

Hochstraße 46

4630 Bochum-Wattenscheid

Tel. 0 23 27 / 8 96 89 od. 1 02 32

YAMAHA




30.06. – 01.07.1990

20. Heidjer-Treffen / -fahrt des MC Lüneburger Heide im BVDM im Norden der Lüneburger Heide, in Salzhausen. Die Veranstalter laden zu einem Treffen mit familiärem Charakter ein, nach dem Motto: Wer kommt ist selber schuld, keine Disco, kein Bierzelt! Bei Anfragen adressierten und frankierten Rückumschlag beilegen.

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

01.07.1990, pünktlich um 10.00 Uhr

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem Trautenhof. Info: „C. u. M - Christen unter Motorradfahrern“, Werner Berr, Telefon 09339 - 577

06. – 08.07.1990

6. Wuppertreffen der Tourenfreunde Wuppertal e.V., wie immer am alten Ort und alter Stelle (beim „Bauern“). Info: Gegen Rückporto (Drucksache) bei Rainer Windisch, Domänenweg 38, 5600 Wuppertal 11, Tel. 0202 - 731100

07.07.1990

„Die Fahrt“, Orientierungsfahrt des MC Sauerland, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal. Info: Frank Jokisch, Quettin-ger Str. 239, 5090 Leverkusen

13. – 15.07.1990

Globetrottertreffen in Zellereit bei Wasserburg am Inn. Unter dem Motto „Motorrad-Fernreisen“ treffen sich wieder reisebegeisterte Motorradfahrerinnen und -fahrer zum persönlichen Erfahrungsaustausch.

Info beim Veranstalter: Därr's Travel-Shop, Theresienstraße 66, 8000 München 2, Telefon 089 - 282032

05.08.1990

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem Trautenhof. Info: „C. u. M - Christen unter Motorradfahrern“, Werner Berr, Telefon 09339 - 577

18.08.1990

Sommer-Ori des MC Geist-Wadersloh, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal. Info: Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

25.08.1990

Luxemburg-Ori des LV Rhein-Ruhr, Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal. Info: Ingo Bläske, Meisenheimer Weg 7, 4000 Düsseldorf

26.08.1990

Orientierungsfahrt der Kasseler Motorrad-Freunde. Info: Ralf Simon, Fuldatalstraße 134, 3500 Kassel, Telefon 0561 - 873420 oder 0561 - 875973

01.09.1990

Lippe-Wacholder-Rallye der Motorrad-freunde Oerlinghausen. Info: Reinhold Rosenhagen, Hudeweg 13, 4811 Oerlinghausen

02.09.1990

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem Trautenhof. Info: „C. u. M - Christen unter Motorradfahrern“, Werner Berr, Telefon 09339 - 577

08.09.1990

Wutzen-Rallye im Pfälzer Wald. Info: Martin Brede, Auf der Platte 17, 5768 Sundern-Langscheid

19. – 23.09.1990

Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung IFMA, Messe Köln; der 19. und 20. 09. sind Fachbesuchertage. Info: Messe- und Ausstellungs GmbH Köln, Telefon 0221 - 821-0

22.09.1990

Reblaus-Treffen. Info: Ingo Bläske, Meisenheimer Weg 7, 4000 Düsseldorf

23.09.1990

Fuchsjagd 2 der Kasseler Motorrad-Freunde. Info: Ralf Simon, Fuldatalstraße 134, 3500 Kassel, Telefon 0561 - 873420 oder 875973

29.09.1990

Dieter-Bail -Gedächtnisfahrt, Insul/Eifel. Info: Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15

07.10.1990, pünktlich um 10.00 Uhr

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem Trautenhof. Info: „C. u. M - Christen unter Motorradfahrern“, Werner Berr, Telefon 09339 - 577

19. – 21.10.1990

Schrauber-Seminar für 18 – 25jährige. Die Jubi Welper und der BVDM geben Gelegenheit, technisches Wissen zu erwerben und vorhandene Kenntnisse zu erweitern. Info: Hubert Finkeldey, Sprockhöveler-straße 23, 4320 Hattingen 13, Telefon 02324 - 32274

26. – 28.10.1990

Globetrottertreffen in Zellereit bei Wasserburg am Inn. Unter dem Motto „Auto- und Motorrad-Fernreisen“ treffen sich wieder reisebegeisterte Auto- und Motorradfahrerinnen und -fahrer zum persönlichen Erfahrungsaustausch. Info beim Veranstalter: Därr's Travel-Shop, Theresienstraße 66, 8000 München 2, Telefon 089 - 282032

23. – 25.11.1990

Frauen, ran an die Technik. BVDM-Schrauberseminar exklusiv für Frauen. Grundlagen der Technik werden in Theorie und kleinen anschaulichen Übungen erklärt. Info: Hubert Finkeldey, Sprockhöveler-straße 23, 4320 Hattingen 13, Telefon 02324 - 32274



Bischofsheim, Treffen der „Gelben Schals“ 1959.

(Man beachte den auf dem Seitenwagengestänge befestigten Schirm)

Foto: Keuser

Private Kleinanzeigen in der Ballhupe werden für BVDM-Mitglieder kostenlos abgedruckt. Anzeigenwünsche sind an die Redaktion zu schicken (Adresse im Impressum).

Verkaufe: Moto Guzzi 850 T3-Cali, EZ 80, TÜV 7/90 oder neu, 1000 ccm, Convert-Sitzbank, Reifen neu, 60.000 km, Krauser-Koffer, elektrische Zündung. 5.000,— DM.
Info: Telefon 05322 - 52368, abends

Tausche: BMW-RS-Verkleidung gegen RT-Verkleidung, vielleicht auch nur das Oberteil, evtl. mit Wertausgleich.
Info: Jörg Lux, Telefon 0228 - 621808

Verkaufe: Honda Gold Wing 1200 Aspencade, US-Ausführung, Bj. 7/87, 22.000 km, Tempomat, Radiokassette, Helmsprechanlage, schwarz, Top-Zustand, VB 15.000,— DM.
Info: Telefon 02227 - 2432

Für **Aufnäher, Aufkleber, Bilder und Prospekte** - besonders der Marken Suzuki und BMW - interessiert sich Dirk Fischer, Ernst-Thälmann-Straße 146, DDR-9151 Erlbach-Kirchberg

Verkaufe: BMW K 100 RT, EZ 02/85, 1. Hand, div. Sonderaustattungen, mit Koffern und Topcase, alles in Farbe „madison“, km-Stand am 1. November: 39.400. TÜV: 3/91. Preis: 4.700,— DM.
Info: Telefon 04155 - 3732

Verkaufe: Yamaha SRX 600, 45 PS, EZ 4/89, 8.000 km, rot (keine Graue), VB: 4.350,— DM.
Info: Telefon 02391 - 50456

Verkaufe: Römer Carrera, ECE-geprüft, brandneu, ungetragen, für 99,— DM abzugeben. Info: René Kegelmann, Telefon 02391 - 10657

Verkaufe: Honda „Güllepumpe“ CX 500 Euro, Pichler Vollverkleidung, Koffer, gepflegt, perlmuttweiß, Preis VB.
Info: Udo Klein, Telefon 02365 - 18408

Suche: BMW-R 100-Gespann, möglichst mit Carell TR 500 N 85, auch defekt.
Info: Jörg Lux, Telefon 0228 - 621808

Verkaufe: Rabeneick Moped Binetta III (50 ccm), sehr gepflegtes, 32 Jahre altes Liebhaberstück. Info: F. Umlauf, Pyrmonter Straße 142, 4934 Horn-Bad Meinberg, Telefon 05233 - 5538

Wichtig:

Adressenänderungen im Falle eines Umzugs bitte rechtzeitig der Mitgliederverwaltung mitteilen. (Adresse im Impressum)

Der Tip

Winterzeit - Bastelzeit. Auch beim Motorrad sind Reparaturen angesagt. Deshalb zwei Tips für Schrauber, die Geld sparen und wirksam sind:

Wer einen kranken Tacho hat, kann sich entweder dem teuren Hausservice der Markenfirmen anvertrauen, oder aber zu einem oft kostengünstigeren und schnelleren Tachometerdienst am Wohnort gehen. Branchenverzeichnisse der Post helfen beim Suchen.

So manch älterer Tank zeigt innen deutliche Korrosionsspuren. Besonders dann, wenn er im Winter nicht bis oben mit Benzin gefüllt war. Hier helfen verdünnter WC-Reiniger, Spiritus und etwas Bleischrot. Nein, der Tank soll nicht im kleinsten Raum der Wohnung zweckentfremdet werden! Mit dem stark verdünnten Reiniger wäscht man den Tank

aus und spült anschließend mit Wasser und Spiritus nach. Mit Bleischrot wird der Tank zuletzt kräftig ausgeschüttelt.

Es soll Motorradfahrer geben, die sich erst dann richtig freuen, wenn die Außentemperaturen unter den Gefrierpunkt sinken und Mücken aus Selbsterhaltung das Freie meiden. Was die Freude trüben kann, sind außer Glatteis noch kalte Finger und Knie. Gegen das eine helfen dicke Handschuhe und Heizgriffe. Kalte Knie können Dauerschäden nach sich ziehen. Wer sich trotzdem einem Härte-test unterziehen will, sollte die windumspülten Gelenke mit einer durchblutungsfördernden Salbe einreiben. Was Skifahrern recht ist, sollte Motorradfahrern billig sein. Vor allem, wenn es um die Gesundheit geht ...

Nicht nur beim Fahren kann man echte Mark sparen. Schon bei Bestellungen per Katalog gibt es da Möglichkeiten. Die Bestellkarten, oder Werbeantworten, tragen im Anschriftenfeld fast immer den Zusatz „Antwort“ oder „Werbeantwort“ usw. Oben rechts, genau, wo die Briefmarke üblicherweise sitzt, ist irgendein windelweicher Spruch zu finden, z.B. „Bitte mit xx Pf. freimachen, falls Briefmarke zur Hand“. Damit will der Händler unbedarfte Motorradfahrer hinters Licht führen. Läßt er nämlich die „Antwort“ aufdrucken, will er auch das Porto übernehmen. Also, demnächst solche Karten ruhigen Gewissens ohne Briefmarke in den gelben Kasten werfen. Dann aber nicht in einen privaten Briefumschlag stecken.

Übrigens: Ehrliche Menschen schreiben oben rechts in die Ecke:

„Gebühr zahlt Empfänger“!

Gespannkauf ist Vertrauenssache.

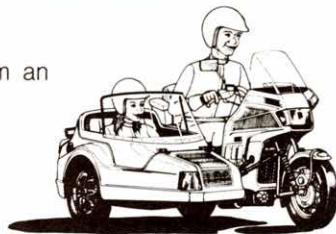
Wir wollen auch Ihr Vertrauen gewinnen.

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.



Ihr Partner wenn es um Gespanne geht!



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

Buchtips

von Jörg Riepenhusen

Weihnachten ist lange vorüber, aber Lesen kann man bekanntlich das ganze Jahr. Deshalb stelle ich Euch diesmal einige interessante neue Bücher vor.

Moto Guzzi

von Mario Colombo

Es ist eigentlich ungeschickt, etwas vorwegzunehmen. Aber in diesem Fall mache ich eine Ausnahme. Guzzifans, und solche, die es werden wollen, haben bestimmt ihre helle Freude an diesem Buch.

Auf 364 Seiten mit 570 Fotos und Zeichnungen läßt der Autor Mario Colombo den Leser miterleben, wie Moto Guzzi gegründet wurde und gewachsen ist. Stationen des Werdeganges werden anhand farbiger Schilderungen und, wegen des Alters, schwarz-weißer Fotos dargestellt. Interessant sind die Episoden aus dem „täglichen Leben“ der Guzzis.

Zu einem Überblick über die Tradition der Marke gehört natürlich auch eine Beschreibung der wesentlichsten Modelle. Colombo läßt es hier an fast nichts fehlen. Mit 70 Grundmodellen in 150 Variationen werden nahezu alle Modelle vorgestellt. Ein besonderer Schmaus sind dabei die vielen, bisher noch nie veröffentlichten Fotos.

Einen breiten Raum nimmt in diesem Buch auch die Renngeschichte der Marke vom Comer See ein. Eine Gefahr für eingefleischte Guzzisten birgt das Buch. Lästerern wird damit Munition an die Hand gegeben, zeigt doch das Buch, zu welchen Transportleistungen LKW-ähnlich umgebaute Guzzi-Modelle fähig sind.

Das großformatige Buch (285x250 mm) ist mit 98,- DM sicher nicht unbedingt billig zu nennen. Aber wer sagt denn, daß die Beschering immer am Heiligen Abend sein muß.

Bezug über den Fachhandel oder den Motorbuch-Verlag, Postfach 103743, 7000 Stuttgart 1.

Korsika auf Abwegen

von Jochen und Herbert Halm

„25 ausgewählte Motorrad-Touren“ heißt es im Untertitel dieses Buches. Die Autoren lassen keinen Zweifel daran, mit welchem Fahrzeug sie den Leser zu besonders schönen Plätzen des wildromantischen Korsika geleiten wollen.

Das Buch ist denn auch keine Inselbeschreibung im Sinne eines Baedekers. Jochen und Herbert Halm halten sich streng an ihre selbstgestellte Aufgabe und liefern kurze Tourenvorschläge.



Günstigste Anfahrten zu den Startpunkten eröffnen jeweils die beschriebenen Touren. Eine kleine Skizze zeigt den Weg.

Selten länger als zwei Seiten, sind diese Routentips beispielsweise in kopierter Form prima im Kartenfach des Tankrucksackes mitzunehmen. Man ist über wesentliche Abbiegepunkte informiert und vor Gefahren gewarnt. Das Buch bleibt so geschont. Der schönen Fotos wegen sollte man mit dem Buch achtsam umgehen.

Allgemeine Tips zum Besuch der Insel geben dem Buch den letzten Schliff. Wer das erste Mal auf Korsika ist, sollte sich von diesem Werk zu anregenden Touren verleiten lassen.

Wem das noch nicht sicher genug erscheint, oder wer die hintersten Winkel Korsikas noch genauer erforschen will, kann sich auch den geführten Touren der Autoren anschließen.

Das Buch gibt es zum Preis von 29,80 DM plus Versandkostenanteil gegen Scheck oder Nachnahme beim Jérôme Verlag, Postfach 501409, 5000 Köln 50.

Auge, Auto, Brille

von Werner Bockelmann

Allein vom Titel her wird dieses Buch keinen Motorradfahrer zum Kauf verleiten. Verspricht er doch kein stundenlanges Lesevergnügen über das zweirädrige Hobby.

Das will der Autor auch gar nicht. Er erblickte sein Ziel darin, den Leser über die Wirkungsweise des menschlichen Auges zu informieren. Über die Fähigkeiten, aber auch über die Einschränkungen unserer Sehorgane schreibt er in

der Folge dann auch ausführlich und verständlich. Ein sehr breiter Teil des Buches widmet sich den technischen Möglichkeiten im Autobau, um den Augen die Arbeit beim Fahren zu erleichtern und damit den Verkehr sicherer zu machen.

23 der 672 Seiten widmet Bockelmann dem Motorradunfall. Gleich das erste Kapitel zeigt aber, daß er davon einerseits nicht die große Ahnung hat und er andererseits eher negativ zum Motorrad steht. Dies merkt man besonders daran, daß er mit alten Unfallstatistiken operiert, und die erfreuliche positive Tendenz der vergangenen Jahre unerwähnt läßt. Auch widerspricht sich der Autor. In einem Kapitel fordert er, den Helm nach einem Unfall auf dem Kopf zu lassen, im nächsten zeigt er das Helmabnehmen.

Gewagte Zukunftsprognosen werden in das Thema Motorradunfall eingebaut. Hier eine Kostprobe: „Nicht zu Unrecht wird eine Tendenzwende vom schweren Motorrad weg zum Roller und Leichtkraftfahrzeug hin bereits eingeleitet. Die Grenzen zu immer schwereren, schnelleren und hubraumgrößerem Maschinen ist

ohnedies aus vielerlei Gründen bereits überschritten (Verbrauch, Umweltbelastung etc.), die Vespas kündigen ihr Come-back bereits an." Auf weiten Strecken liest sich das Buch wie eine Produktwerbung, da immer nur bestimmte Artikel das Nonplusultra sind. Andere gute Ideen werden nicht genannt.

Das Buch lohnt sich nur zu kaufen für jemanden, der sich interesssemäßig oder aus beruflichen Gründen mit den besonderen Problemkreisen Auge und Verkehr auseinandersetzen muß.

Auge, Brille, Auto, Werner D. Bockelmann, 2. völlig neu bearbeitete Auflage, 1987, Springer-Verlag, 465 Abbildungen, gebunden, 58,- DM.

Rad ab!

von Hans Hohmann

„Nun ja“, dachte ich, „da will einer in Klacksens Fußstapfen treten und Motorradgeschichten schreiben.“ Umso mehr war ich über diese Geschichten aus unserem heutigen Motorradfahrerleben überrascht. Hier wurde nicht versucht, nachzuahmen. Auf den ersten 72 der insgesamt 224 Seiten gibt Hohmann wieder, was er im Verlaufe vieler Lagerfeuerabende aufschnappte oder selbst erlebte.

Die Bandbreite der Geschichten reicht von heiter bis besinnlich, langweilig wird es jedoch nie.

Den größeren Teil des Buches nehmen „die besten Geschichten aus Stress Press International“ ein. Die Geschichten und Anekdoten vieler Motorradfahrer zeigen einem, daß man selbst entweder alles anders macht, oder dies und das auch schon so oder ähnlich erlebte. Bisweilen bekommt der Leser den Eindruck, die (Motorrad-)Welt bestünde nur aus MZ, aber das wird am besonderen Klientel der Stresser liegen.

Neben technischem Rat erfährt der Leser einiges über den Umgang mit heißen Duschen (die Geschichte mit dem splitterfasernackten Stresser), mit kulinarischen Genüssen (ein Seitenwagen voll Pudding) und von Mönchen mit Heizungsmonteuren (da, wo das Gespann den Garten umpflügen soll). Es lohnt sich, das Buch als heiteren Saisonstart zu lesen. Das trainiert die Lachmuskeln, und Training soll bekanntlich gut sein.

Rad ab! aus dem Verlag Bernhard Götz, Postfach 1925, 7014 Kornwestheim ist für 14,80 DM im Fachhandel oder direkt beim Verlag zu bekommen.

Von einem, der aus der DDR auszog, das Tanken zu lernen

(G.H.) „Die Reise ging nach Köln, frohen Mutes, mit westlichem „High Tech“ der Marke Honda. Bis dann plötzlich das Motorrad seinen Dienst versagte. In Sachen Panne ist der ADAC Marktführer. Also lag nichts näher, als dort anzurufen und um Hilfe zu bitten. Gesagt, getan. Die zwischenzeitlichen Versuche, mittels E-Starter das Gefährt wieder in Gang zu bringen, schlugen fehl. Die Batterie quitierte nach einiger Zeit auch den Dienst. Nichts ging mehr.

Der ADAC kam, sah und diagnostizierte. Was heraus kam, sollte eine defekte Lichtmaschine o. ä. gewesen sein. Da nunmal der Autobetreuer ADAC keine Motorräder reparieren kann, wurde das Fahrzeug zurückgeschleppt. Auf dem Hof der Firma Hoffmann endete die Fahrt, einschließlich einer Rechnung von knapp unter 500,- DM.

So weit so gut. Als sich der Meister der Firma Hoffmann des kranken Motorrades annahm, stellte er schnell die Ursache der einseitigen Bewegungsunlust fest. Was fehlte, war Benzin. Und ohne diesen Lebenssaft geht es nun mal nicht.

Das so meinen wir, hätte allerdings auch der ADAC feststellen müssen. Was von Ihnen als Neuling auf dem Gebiet westlicher „High Tech“ nicht erwartet werden kann, darf man beim ADAC getrost voraussetzen. Die Rechnung sollte der ADAC besser vernichten und den Grund der Ausstellung verschweigen. Ob der avisierte Betrag wohl für eine Schulung des eigenen Pannendienstes reicht? Wir geben in Sachen Tank gerne Nachhilfe.“

Versicherungen

Wer sein vorher kaskoversichertes Motorrad im Winter abmeldet, verliert nicht seinen Diebstahlschutz. Ein Jahr lang bleibt das Fahrzeug nach der Abmeldung noch diebstahlversichert. Daß es noch einmal deutlich gesagt werden muß, zeigen laufende Anfragen bei Fahrzeughändlern und Versicherungsanstalten.

Lackschäden

Wer seinen ramponierten Lack an den betroffenen Stellen mit in Cola präparierter Alufolie abreibt, kann damit kleine Schäden beseitigen, ohne den Lack anzugreifen. Das spricht nicht für den Gesundheitswert der Cola, wohl aber für die Vielseitigkeit chemischer Reaktionen auf der Basis von Alufolie.

Erste Hilfe —

Vorsicht, Patient beißt!

In einem Beitrag aus der Fernsehserie „Der 7. Sinn“ wurde vor einiger Zeit gezeigt, wie man Erste Hilfe leistet. Dabei wurde einem verletzten Motorradfahrer Erbrochenes aus der Mundhöhle entfernt, was ja grundsätzlich nicht falsch ist, weil ansonsten Erstickengefahr droht.

Aber: Vorsicht! Nicht einfach den Finger in den Mund des Verletzten stecken! Er/Sie kann ganz kräftig zubeißen — auch in bewußtlosem Zustand.

Die Kaumuskulatur ist eine der kräftigsten im Körper. Deshalb: Zwischen die Backenzähne einen Finger mit dem Backenfleisch des Verletzten links oder rechts einschieben, dann beißt sich der Verletzte selber und öffnet wieder den Mund.

Henning Knudsen



YAMAHA

Die Yamaha. Sich selbst erleben.



ZSB

**Zweirad-Sport
Brand GmbH**

Bruchstraße 65 · 4320 Hattingen
Telefon 02324-51527

Fahrbericht Honda Gold Wing 1500/6 mit EML-GTE-Seitenwagen

von Willy Reuter



Das Prädikat „Luxus“ klingt, egal in welchem Zusammenhang, zuerst immer übertrieben. Bei diesem Gespann jedoch ist es angebracht, und zwar in fast jeder Hinsicht.

Da sind zuerst einmal die Ausmaße. Mit einer Breite von exakt zwei Metern, gemessen von der Seitenwagen-Radabdeckung bis zum linken Rückspiegel, übertrifft diese Kombination den dicksten Mercedes. Das Leergewicht von 550 kg wird auch von keinem Harley-Gespann erreicht, vollbeladen dürften es 950 kg sein.

Das serienmäßig eingebaute Kassettenradio kann wahlweise über Lautsprecher oder mittels Kopfhörer empfangen werden. Letzteres ist während der Fahrt allerdings nur dem Beifahrer erlaubt. Ein weiterer Hinweis auf die Herkunft der GL 1500/6 — sie wird im amerikanischen Honda-Zweigwerk hergestellt — ist der rechts am Lenker einstellbare Tempomat, der eine vorgewählte Geschwindigkeit automatisch einhält. Auf US-Highways mag so etwas gelegentlich erwünscht sein, hierzulande ist diese Vorrichtung absolut überflüssig, denn auf Autobahnen muß das Tempo der sich ständig ändernden Verkehrslage angepaßt werden. Nützlich ist die Feststellbremse, ihre Wirksamkeit ist jedoch begrenzt. Auch an mäßigem Gefälle

sollte man zusätzlich den ersten Gang einlegen.

Schließlich gibt es noch einen Rückwärtsgang, beim Gewicht dieses Gespannes kein Luxus, sondern eine Notwendigkeit. Ein echter Getriebegang ist das zwar nicht, denn zum Zurücksetzen muß der zuständige Hebel, links oberhalb des Motors, aufgerichtet werden, dann betätigt man mit der rechten Hand den Anlasser. Das hört sich wohl sehr umständlich an, funktioniert aber gut und ist beim Rangieren unter engen Verhältnissen unverzichtbar.

Der GTE-Seitenwagen ist von bewährter EML-Qualität. Platz für den Passagier ist mehr als reichlich, der Gepäckraum faßt über 200 Liter. Das Oberteil der Scheibe und hinterem Bügel ist schräg nach vorne klappbar. Zwar braucht man dazu etwas Kraft, doch der Einstieg ist bequem und man kommt weder mit dem Lenker noch mit dem rechten Rückspiegel in Konflikt. Die weit herumgezogene Scheibe schützt den Passagier hervorragend, lenkt aber den Wind zu einem guten Teil auf die rechte Seite des Fahrers.

Das Anbringen des Verdecks erfordert einige Geduld. Ob es auch dicht ist, konnten wir nicht testen, es regnete erst wieder, als wir das Gespann bereits zurückgegeben hatten.

Die Federung des Sw-Rades erfolgt über eine geschobene Kurzschwinge und kann als ausgewogen bezeichnet werden.

Wie fährt sich nun diese überdimensionale Kombination? Die Antwort ist einfach: Nicht anders als jedes „schwere“ Gespann. An die Überbreite muß man sich anfangs gewöhnen, sie verlangt auf schmalen Straßen und im Stadtverkehr stete Aufmerksamkeit. Dank der gelungenen Fahrwerksabstimmung mit der bewährten EML-Vorderradschwinge sind weder schnelle Spurwechsel noch enge Kurven ein Problem. Handlichkeit ist auch angesichts dieser riesigen Führung kein Fremdwort. Die Bremse wirkt auf alle drei Räder, ist gut dosierbar und auch in Notfällen sehr wirksam. Mit der Handbremse kann über eine Scheibe das Vorderrad verzögert werden.

Über den Antrieb möchte man am liebsten in Superlativen sprechen. Tatsächlich ist der Sechszylinder-Boxer für den Gespannbetrieb nahezu ideal. Die Beschleunigung ist trotz des enormen Fahrzeuggewichtes beachtlich, ein Gefühl von Leistungsmangel kommt niemals auf, ob man mit nur 2000/min. dahinbummelt oder auf zufällig freier Autobahn bis zum Anschlag aufdreht. Die Tachonadel zeigt dann zwischen 160 und 165 km/h an, echt sind es aber „nur“ 150, weil das Hinterrad der Maschine von der 16-Zoll Solobereifung für den Gespannbetrieb auf ein 15-Zoll-Rad umgerüstet wird. Nach Ansicht der EML-Leute liegt die Anzeige-Differenz noch innerhalb der Toleranzgrenzen. Ist ja möglich, aber ein genau anzeigender Tacho wäre besser.

Positiv überraschte der Verbrauch: Bei überwiegendem Landstraßenverkehr war der Sechszylinder mit knapp 8 Litern Normalbenzin auf 100 Kilometern zufrieden. Erst beim Heizen auf der Autobahn schluckte er 12 bis 13 Liter, angesichts des enormen Luftwiderstandes noch immer kein zu hoher Wert.

Also nur Lob für das Supergespann? Nicht ganz. Da wäre zuerst einmal der für größere Reisen viel zu kleine 24-Liter-Serientank. Bei EML ist jedoch ein Zusatztank in Vorbereitung. Der kommt dann aber nicht ins Heck des Seitenwagens, sondern hinten an die Maschine anstelle des rechten Außenkoffers, der ohnehin schlecht zugänglich ist. Lieferzeit und Preis stehen zur Zeit noch nicht fest.

Ernste Kritik verdient die Frontscheibe. Die ist wohl reichlich breit, läßt sich in der Höhe aber nur um 10 cm verstellen und ist damit viel zu niedrig, um dem Fahrer einen wirksamen Schutz zu gewähren. Besonders in der höheren Stellung wird der Kopf des Fahrers, sofern dieser kein Liliputaner ist, in Verbindung mit dem von der Seitenwagenscheibe kommenden Luftstrom, heftig gebeutelt. Wir würden auf jeden Fall versuchen, mit Sondergenehmigung eine der Größe des Fahrers angepaßte Scheibe zu bekommen.

Zum Schluß die Preise: Die Solo-GL 1500/6 steht schon mit 22800 DM in der Liste. Der Seitenwagen samt Anbausatz und Lackierung kommt auf 17000, für die Montage werden derzeit 1800 DM veranschlagt und 250 DM kostet die TÜV- Abnahme. Das summiert sich auf rund 42000 DM, ein stolzer Preis, für den man allerdings ein Gespann bekommt, welches nicht nur in der Gesamtbreite, sondern auch in seiner Exklusivität mit einem Rolls Royce konkurrieren kann. Interessenten wenden sich bitte an den EML-Gespann -Spezialisten Joh. Berglar in 5758 Fröndenberg-Hohenheide, In den Telgen 46, Tel. 02373-77344, der es dankenswerterweise ermöglicht, unseren Lesern diesen Fahrtbericht zu ermöglichen.

Technische Daten

Honda GL 1500/6 mit EML-Seitenwagen GTE

Motor:

Sechszylinder-Boxer, Flüssigkeitskühlung, Bohrung/Hub: 71/64 mm, Hubraum: 1520 ccm, Verdichtung: 9,8:1, Leistung: 74 kw (100 PS) bei 5200/min, Drehmoment: 150 Nm (15,3 kpm) bei 4000/min.

Fahrgestell:

Doppelschleifen-Rohrrahmen, vorne EML-Schwinge, hinten Kastenschwinge mit zwei Federbeinen, EML-Verbundräder, Bereifung vorne 125 SR 15, hinten 155 SR 15, Kombibremse über Fußhebel auf alle drei Räder, Handbremse auf eine Bremsscheibe vorne, Feststellbremse über zusätzlichen Hebel links seitlich.

Seitenwagen:

Fahrgestell aus Vierkantstahlrohren, Radaufhängung an gezogener Kurzschwinge.

Maße und Gewichte:

Spurbreite: 1350 mm, Vorlauf: 390 mm, Vorspur: 45 mm, Leergewicht: 550 kg, Zulässiges Gesamtgewicht: 950 kg.

FJ 1200 zerlegt sich selbst

(G.H.) Gregor Pazulla aus Recklinghausen traute seinen Augen nicht. Bereits die dritte Verkleidung an seiner FJ 1200 zerlegte sich wie von Geisterhand.

Was war passiert? Bereits nach 2000 Kilometern zeigten die Verkleidung des brandneuen Fahrzeugs erste Risse im Bereich der Blinker. Auch der Spoiler vorne vibrierte ab. Begleitet waren die Schäden jedesmal von erheblichen Vibrationen zwischen 4000 und 6000 Touren, gefahren im letzten Gang. Gerade der dann erreichte Geschwindigkeitsbereich zwischen 80 und 100 km/h ist aber der für Tourenfahrer interessanteste.

Mittlerweile hat Gregor die dritte Verkleidung an seinem Fahrzeug. Kostenlos und auf Garantie zwar, aber die Reklamationen ziehen jedesmal unerwünschte Standzeiten nach sich. Und Gregors Mängel scheinen öfter vorzukommen. Auf unsere Umfrage unter Motorradfahrern hin meldete sich ein zweiter FJ-1200-Besitzer mit genau denselben Beobachtungen.

Ein Grund für Yamaha, auch an seinem Erfolgsmodell etwas zu ändern? Wir fragten bei Mitsui (Yamaha Deutschland) an und erhielten folgende Antwort:

"1. Es ist sicher nicht auszuschließen, daß in Einzelfällen der Motor selbst sehr starke Vibrationen durch irgendwelche Mängel aufweist. Hier muß dann, wenn dieses festgestellt wird, der Motor selbst überprüft und die Mängel beseitigt werden. Möglich ist auch, daß durch nicht korrekt sitzende oder angezogene Motorhalterungen die normalen Motorvibrationen sehr stark auf das Fahrgestell und somit auf die Verkleidung übertragen werden. Beide hier genannten Ursachen kommen allerdings sehr, sehr selten vor.

2. Die häufiger vorkommende Ursache ist die, daß die Verkleidung selbst bzw. die Verkleidungshalter nicht spannungsfrei montiert sind. In Einzelfällen kann dies auch bei einem Neufahrzeug zutreffen. Sehr häufig jedoch tritt dies dann auf, wenn die Verkleidung demonstrieren und wieder neu angebaut wurde, z.B. im Rahmen einer Inspektion, oder aber wenn (sic!) die Verkleidungshalter nach einem Unfall nicht mehr die richtige Position haben. Es ist also in solchen Fällen auf jeden Fall zu überprüfen, ob die Verkleidung absolut spannungsfrei angebaut ist. Unter Umständen müssen kleine Dämpfer in Form von Gummiunterlegscheiben zwischen Verkleidung

und dem Verkleidungshalter montiert werden. Insbesondere ist darauf zu achten, daß in solchen Fällen die Befestigungsschrauben für die Verkleidung nicht zu stark angezogen sind, so daß die Wirkung dieser Dämpfer außer Kraft ist.

Mit freundlichen Grüßen ..."

Eine freundliche und schnelle Antwort des Betroffenen. Ob sie auch den Kern des Problems trifft, wird sich zeigen, wenn die Kunden sich an die Ratschläge gehalten und alles überprüft haben.

BVDM-Schutzbrief

Der vom BVDM seit einem halben Jahr angebotene Schutzbrief wird 1990 teurer: 88 DM zahlen „Normalbürger“, 78 DM Angehörige des öffentlichen Dienstes. Mit der Kostensteigerung sind aber wesentliche Verbesserungen im Leistungsumfang verbunden, die die Mehrkosten von 26 oder 16 DM leicht verschmerzen lassen:

NEU: Die Übernachtungskostenerstattung bei Panne, Unfall, Diebstahl oder Totalschaden wurde erhöht: Statt 40 DM (pro Person und Nacht) für maximal eine Nacht gibt es nun jeweils 70 DM für maximal drei Nächte.

NEU: Taxikostenübernahme bis 50 DM bei der Weiter- oder Rückfahrt mit der Bahn.

NEU: Kfz-Weitertransport auf der Urlaubsreise im Ausland zur Reparatur am Urlaubsort (Bisher maximal 300 DM Abschleppkosten).

NEU: Kfz-Unterstellkosten nach Panne, Unfall, vor Verschrottung oder nach Wiederauffinden nach Diebstahl.

NEU: Übernachtungskostenerstattung bei Fahrerausfall oder Krankenrücktransport: 70 DM pro Person und Nacht für maximal drei Nächte.

NEU: Kostenübernahme bis 1000 DM für Krankenbesuchsfahrten nahestehender Personen bei mehr als 14-tägigem Krankenhausaufenthalt.

NEU: Verbesserte Notrufzentrale mit aktiver Hilfeleistung.

Diese und andere Verbesserungen und die bisherigen Leistungen machen den Schutzbrief nach wie vor sehr attraktiv. Und: Auch die neuen Leistungen gelten für alle auf das Mitglied zugelassenen Fahrzeuge, egal wer diese fährt, und für alle Fremdfahrzeuge einschließlich Mietwagen, die vom Mitglied selbst gefahren werden! Anträge für den Schutzbrief sind beim BVDM-Versicherungsservice erhältlich:

Harald Platz, Heinrichstraße 23, 5520 Bitburg, Tel. 06561-12362 oder 12852.



Was wird aus einem Jungen, dessen Wiege im kurvenreichen Sauerland gestanden hat, und dessen Vater aktiver Motorradrennfahrer war?

Die Antwort liegt recht nahe — Rennfahrer.

Jörg Seel ist vor 20 Jahren in Plettenberg, mitten im Sauerland, geboren. Heute zählt er zu den aufstrebenden Talenten am deutschen und internationalen Rennsportthimmel. Zählt doch der Gewinn der Deutschen Meisterschaft in der 80 Kubikzentimeter-Klasse im Jahr 1989 zu seinen Erfolgen.

Zur Rennfahrerei kam Jörg vor vier Jahren. Damals fuhr er um den Juniorenpokal der OMK. Dort zeigte sich sehr schnell sein Talent. Er stieg gleich auf in die Deutsche Meisterschaft, und in Weltmeisterschaftsläufen zeigte er der internationalen Konkurrenz bereits mehrfach das Hinterrad. Vier vierte Plätze geben bereiten Ausdruck seines Könnens.

Noch größeres Nachsehen hatte die Konkurrenz in der Deutschen Meisterschaft. „Vier, fünf Siege, und zehn oder zwölf zweite Plätze“ zählt Jörg Seel seine Erfolge lässig auf.

Jörg fuhr dabei von Anfang an gleich auf reinrassigen Rennmaschinen. Ihm kam zugute, daß sein Vater ein alter Fuchs auf diesem Gebiet ist. Die Maschine unten rechts auf dieser Seite, ist ebenfalls ein Produkt der Seelschen Schmiede. Das ist übrigens die Siegermaschine des vergangenen Jahres.

Hergestellt werden von den beiden Seels Rennmaschinen mit 80 und 125 cm³. Jörgs Pläne für die Zukunft sehen aber noch einen Aufstieg vor. Nachdem

Jörg Seel

Ein deutsches Talent im Motorradrennsport auf dem Weg nach oben.

von Jörg Riepenhusen

die 80er Klasse international gestrichen wurde, startet er in diesem Jahr bei den 125ern und 250ern. Die Basis seiner 250er bildet ein Produktionracer, der aber selbstredend im Sauerland eine gehörige Veredlung erfährt.

Rennfans werden Jörg Seel dann sowohl bei Rennen der Deutschen Meisterschaft, als auch im internationalen Geschehen beobachten können. Ein gewisser Glanz war in seinen Augen zu sehen, als er von diesen neuen Herausforderungen sprach.

Herausforderungen ganz anderer Art bilden aber die Veranstalter nationaler Rennen. Dort liegt vieles im Argen, sagt Jörg. Gerade bei der Versorgung der Aktiven mit Strom oder gescheiterten sanitären Anlagen würde es hapern. Ärzte und Rettungssanitäter, okay, die sind da. Aber da hält auch die OMK ein Auge drauf. Und wehe, da wird gespart, und es passiert etwas. Ist es dagegen kalt, und die Rennfahrer und ihre Helfer schalten die elektrischen Heizungen ihrer Wohnwagen an, dann veranstalten die Sicherungen einen Flugwettbewerb.

Anerkennung und Lob fand dafür die Kameradschaft unter den Rennfahrern. Trotz aller Konkurrenz helfen sich die Fahrer untereinander aus, sollte mal Not am Mann sein.

Betrüblicher ist da schon das Thema Geld. Eine Saison, wie sie Jörg absolviert, verschlingt dabei lockere 150.000,-DM. Die müssen aber erst einmal in die Kasse kommen. Aus den Preisgeldern ist das nicht zu schaffen. Die Siegesprämie in der 80er Klasse beträgt in der Deutschen Meisterschaft 300,-DM. Dafür mußte der Fahrer zuvor 120,- DM Startgeld hinblättern. Was da übrig bleibt, deckt noch nicht einmal die Kosten der Anreise.

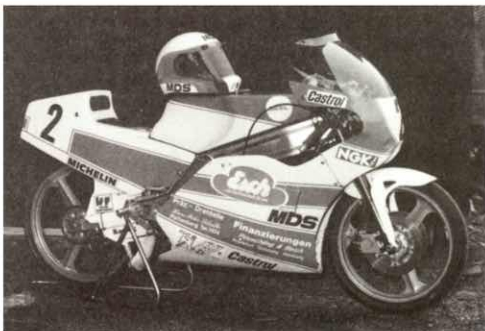
Umso mehr wird natürlich um die Sponsoren gerungen. Immerhin kann ein erfolgreicher Fahrer, wie Jörg Seel, mit etwas mehr

Publicity aufwarten. Da geben auch branchenfremde Sponsoren dann ein paar Mark. Allerdings bleibt dem Fahrer dann nicht das Fahren allein. Er muß sich in der Öffentlichkeit entsprechend verhalten, auch auf das eigene Äußere muß geachtet werden. Jörg, der im Verlaufe des Gespräches einen sehr sympathischen Eindruck machte, dürfte da wenig Schwierigkeiten haben.

Auf die Zukunft des Rennsports angesprochen, zeigte er sich recht optimistisch. Trotz der Zweitakttechnik gibt er den Rennern seines Vaters und der Kollegen noch ein langes Leben. Aber auch Rennen mit weniger hochspezialisierten Fahrzeugen werden weiterleben. Bieten Sie doch dem Nachwuchs eine Chance, und wer partout Angst vor einem Tempolimit hat, kann sich dort gefahrloser austoben. Neue Perspektiven ergeben sich auch durch die Öffnung der DDR. Im privaten Bereich werden sicher bald gemeinsame Veranstaltungen kommen.

An die Einführung eines Katalysators ist seiner Ansicht nach vorläufig nicht zu denken. Dazu ist die Technik noch nicht weit genug. Zudem sind die Rennmaschinen auch so schon teuer genug. Die abgebildete 80er, mit 30-31 PS, hat immerhin schon einen Wert von 30.000,-DM.

Der Wert seiner Renngeräte wird aber sicher um ein Vielfaches höher sein, wenn er sein Ziel erreicht hat — Werksfahrer werden. Daß ihm dies gelingt, wünsche ich ihm von Herzen. Das Zeug dazu hat er, siehe auch das Bild auf der Rückseite dieser BALLHUPE.



BVDM-Deutschlandfahrt

02.-04. Juni 1990

Die diesjährige Deutschlandfahrt führt in die Gebiete der Generalkarten 12 und 15. Mit der südlichen Eifel und dem Hunsrück erwarten die Teilnehmer besonders schöne Motorradregionen.

Zielort ist Kurchweiler bei Idar-Oberstein. Von dort geht es nach den beiden Fahrttagen am Pfingstmontag zu interessanten Besichtigungen nach Idar-Oberstein.

Die Ausschreibungsunterlagen sind bei Winfried Schachtschneider, Via Salza Iripina 20, 4236 Hamminkeln, Telefon 02852-3699 zu bekommen.

Der BVDM-Sportpokal

Sportveranstaltungen haben im BVDM seit jeher einen schweren Stand. Es gab und gibt zwar in jedem Jahr eine Reihe von Orientierungsfahrten etc., jedoch klagen die Veranstalter meist über geringe Teilnehmerzahlen. Dabei versuchen die Fahrtteilnehmer alles, um ihre Fahrten so interessant und attraktiv wie nur eben möglich aufzuziehen. Beispielsweise finden die Fahrten ausnahmslos in den schönsten Gegenden statt, fernab von Hauptverkehrsstraßen. Am Abend nach den Veranstaltungen, die meistens am Samstagnachmittag stattfinden, kommen die Teilnehmer am Grill und am Lagerfeuer zusammen, um Benzin zu reden, Spaß zu haben und so die Wartezeit bis zur Siegerehrung zu verkürzen. Als Preise werden an die besten 30% der Teilnehmer wertvolle Pokale verliehen.

Warum also werden solche Veranstaltungen mehr schlecht als recht angenommen? Meint man, die Fahraufgaben seien zu schwierig? Ist man der Überzeugung, dort würde nur „geheizt“? Ist das Startgeld zu hoch?

Um sich mit diesen und anderen Fragen auseinanderzusetzen, trafen sich im November 1988 einige Sportwarte aus den Ortsclubs mit dem Bundessportwart auf der Sportwartsitzung in Lippstadt. Herausgekommen ist damals der BVDM-Sportpokal. Über ihn konnte nun am 22.11.1989, wiederum in einer Sportwartssitzung, Bilanz gehalten werden.

Es war eine durchweg positive Bilanz. Die ausgewählten Veranstaltungen rechtfertigten allesamt die hohen Erwar-

tungen, die in sie gesteckt waren. Der Bundessportwart erhielt von den Fahrtleitern jeweils rechtzeitig die Ergebnislisten, so daß nach Ende der letzten Fahrt die Siegerehrung des BVDM-Sportpokals stattfinden konnte. Man kann also sagen, daß man aus den Fehlern, die in der Vergangenheit gemacht wurden, gelernt hat. Einzig die geringe Teilnehmerzahl von nur 11 Personen gab Anlaß zum Nachdenken. Vielleicht war der BVDM-Sportpokal ja auch einfach nicht bekannt genug?

Um nun den BVDM-Sportpokal einem möglichst großen Interessentenkreis vorzustellen, hier nun einige Informationen über den Ablauf und die Art der Veranstaltungen.

Im BVDM-Sportpokal sind acht Orientierungsfahrten von Ortsclubs zusammengefaßt. Von diesen acht Veranstaltungen sind drei Ergebnisse als Streichresultate vorgesehen, damit man wegen eines schlechten Tages keinen allzu großen Nachteil hat. Jeder Teilnehmer, der am Start der Einzelveranstaltung ist, hat die Sicherheit, auf jeden Fall drei Wertungspunkte auf seinem Konto gutgeschrieben zu bekommen. Durch die Berechnung, in die die Teilnehmerzahl sowie die Platzierung einfließen, ist gewährleistet, daß jeder Fahrer die verhältnismäßig richtige Punktzahl erhält. Dabei ist es egal, ob 20 oder 200 Teilnehmer am Start sind.

Das Startgeld für den BVDM-Sportpokal beträgt 15,— DM, für BVDM-Mitglieder 10,— DM, für das **ganze** Jahr, unabhängig vom Startgeld der einzelnen Veranstalter.

Jeder Teilnehmer erhält ein Wertungsheft, in dem die Einzelveranstaltungen mit Termin und Ort aufgeführt sind. Das Wertungsheft soll nach Ablauf der jeweiligen Veranstaltung dem Fahrtleiter zum Ausfüllen vorgelegt werden. Die Veranstaltungen sind so ausgewählt, daß je-

der, egal ob Profi oder Anfänger die Chance hat, vorne mitzufahren.

Die Wertungshefte für 1990 sind ab Januar bei den Sportwarten Eurer Clubs oder beim Bundessportwart erhältlich.

Bleibt zum Schluß nur noch zu sagen: „Leute traut Euch und bereichert den BVDM-Sportpokal und die Fahrten mit Eurer Teilnahme!“

Eure Sportwarte

BVDM-Sportpokal 1990

Auch 1990 veranstaltet der BVDM wieder seinen attraktiven und erfolgreichen Sportpokal, eine Gesamtwertung aus der Teilnahme an bis zu acht Einzelveranstaltungen. Zum Sportpokal zählen in diesem Jahr folgende Fahrten:

28.04.1990: Orientierungsfahrt des MC Diestedde.

01.05.1990: Hochsauerlandfahrt des MC Sauerland.

19.05.1990: Westfalenfahrt des MC Geist-Wadersloh.

02.-04.06.1990: BVDM-Deutschlandfahrt.

14-17.06.1990: Enzian-Rallye des MC Sauerland.

07.07.1990: „Die Fahrt“, Orientierungsfahrt des MC Sauerland.

18.08.1990: Sommer-Ori des MC Geist-Wadersloh.

25.08.1990: Luxemburg-Ori des LV Rhein-Ruhr.

Informationen zu den einzelnen Fahrten gibt es bei den jeweiligen Veranstaltern (siehe Terminteil), die Fahrtleitung des BVDM-Sportpokals liegt beim BVDM-Bundessportwart Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt, bei ihm erhält man auch Ausschreibungen und weitere Informationen.

HAST DU KEINE?
MIET DIR EINE!



Nur Neumaschinen
im Einsatz!!!

- Versicherungsregelung
 - Leihmaschinen
 - Reparaturen
 - Neu- und Gebrauchtmotoren
 - HONDA-Vertragshändler
- Hoffmann GmbH**
Barkhausstraße 2 - 4370 Marl
Telefon 0 23 65 / 184 00 od. 5 97 23

BVDM-Clubs in Eurer Nähe

Baden-Württemberg

MFR Neckar-Odenwald

Ulrich Zerahn, Im Wingert 3, 6954 Hassmersheim, Telefon 06261 - 5385

Horex- u. Gespannfreunde Mainkling

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

MRC Mossingen

Wolfgang Dressler, Bahnhofstraße 23, 7406 Mossingen, Telefon 07473 - 4262

MC Bietigheim

Peter Bader, Römerstraße 3, 7552 Dürmesheim, Telefon 07245 - 4382

MC Eschbachtal

Rüdiger Keterer, Engelbergstraße 16, 7801 Stegen-Eschbach

MC Südbaden-Dreiländereck

Hans-Jörg Koplin, Häge 5, 7899 Freiburg, Telefon 0761 - 473176

MF Dinkelberg

Edwin Amrein, Am Schildgraben 8, 7888 Rheinfelden, Telefon 07623 - 6030

Motorradfreunde Steinheim

Horst Weissbrod, Heiderfeldstraße 11, 7924 Steinheim, Telefon 07329 - 1446

Bayern

M. V. Gochsheim

Arno Bachhofer, Untermenzinger Str. 79, 8000 München 50, Tel. 09721 - 63318

MFR Franken

Holger Bolland, Peyerststraße 22, 8500 Nürnberg 80, Telefon 0911 - 329564

Touren-Motorrad-Club Fürth

Marco Kronschnabel, Friedrichstraße 2, 8501 Veitsbronn, Telefon 0911 - 791215

MC Königsbrunn

Volkmar Schultz-Igast, Augsburgsberger Straße 29a, 8901 Königsbrunn, Telefon 08231 - 5196

BALLHUPE 1/90

Berlin

Riders of Reason

Günter Wossmann, Manfred-von-Richt-hofen-Straße 32, 1000 Berlin 42, Telefon 030 - 6246355

Hamburg

MC Necessary Evil

Rainer Brodersen, Nordmeerstr. 12b, 2103 Hamburg 95, Tel. 040 - 7434817

Hessen

MFR Weserstein

Volker Lefevre, Eschweger Straße 2a, 3446 Meinhard, Telefon 05651 - 6315

Kasseler MF

Petra Müller, Ernst-Reuter-Straße 61, 3503 Lohfelden 1, Telefon 0561 - 572736

Gespannfreunde Kassel-Korbach

Herbert Wilhelm, Gartenstraße 24, 3501 Fuldabrück

Unter-Taunus-Motorrad-Club

Manfred Bender, Neustraße 26, 6209 Heidenrod, Telefon 06124 - 3636

Hawks MC Gründchen

Klaus Pfude, Hersfelder Tor 17, 6325 Gebenau, Telefon 06646 - 1361

MFR Frankfurt

Gerd Müller, Lange Meile 31, 6380 Bad Homburg, Telefon 06172 - 47190

MC Saalburg

Günter Anton, Obergasse 4, 6390 Usin-gen, Telefon 06081 - 15534

Niedersachsen

MFR Niederelbe

Egon Saul, Aue 43, 2179 Bülkau, Telefon 04754 - 492

OC Ostfriesland

Renate Schwarze, Postweg 57, 2962 Grossefehn, Telefon 04943 - 1674

Meitzer Motorradfreunde

Hans-Jürgen Lammers, Tannenweg 2, 3002 Wedemark 9, Telefon 05130 - 2649

M. C. Big Banger II

Andreas Fretz, Hauptstraße 95, 3008 Garbsen, Telefon 05131 - 54207

Motorradfreunde Letter

Günther Rock, Nordstraße 13, 3016 Seelze 2, Telefon 0511 - 402201

Die Groben Ottos

Frank Mohrig, Oldauer Heuweg 43, 3107 Hambühren, Telefon 05084 - 5403

Motorradfreunde Oldau

Rüdiger von Sass, Sandweg 22, 3107 Oldau, Telefon 05143 - 1812

Die Zweiradfreunde Wietze

Helmut Seydel, Hornbosteler Straße 71, 3108 Wissen, Telefon 05143 - 2632

MC Lüneburger Heide

Frank-Michael Wolf, Hauptstraße 27, 2211 Ecklak, Telefon 04825 - 7161

MCC Sülfeld

Armin Prinke, Papenstieg 11, 3180 Wolfenbüttel 15, Telefon 05362 - 52189

MF Wolfenbüttel

Carl-Heinrich Stiddien, am Kälberanger 20, 3340 Wolfenbüttel, Tel. 05331 - 71821

MF Iberg

Jürgen Müller, Krögerstraße 4, 3300 Braunschweig, Telefon 0531 - 611275

MF Leinetal

Susanne Knoche, Sieboldstraße 9, 3405 Rosdorf 3, Telefon 05509 - 1869

Nordrhein-Westfalen

MC Just for Fun Höxter

Holger Mittendorf, Am Wiehenbrink 19,
3470 Höxter, Telefon 05271-33799

MC Brakel

Klaus Jax, Amselweg 5, 3492 Brakel,
Telefon 05272-7546

MC Hilden 1974

Jutta Hölzel, Cheruskerstraße 21, 4000
Düsseldorf 11, Telefon 0211-578714

MC Vorst

Werner Doetsch, Meisenweg 2, 4154 Tö-
nisvorst, Telefon 02156-80244

LV Rhein-Ruhr

Heinz Sauerland, Dr.-Guischard-Str. 7,
4134 Rheinberg 3, Telefon 02844-854

MC Ossenlock

Wolfgang Ostkamp, Ringstraße 11, 4446
Hörstel-Riesenbeck, Tel. 05454-7181

MC Geist Wadersloh

Wilfried Happe, Von-Wendt-Straße 17,
4724 Wadersloh 3, Telefon 02520-1425

Elefantentreiber Lippe

Klaus Thoren, Oberestraße 11, 4926 Dö-
rentrup, Telefon 05265-388

IGEM Wöbbel

Reinhard Tuttas, Ostpreussenstraße 8,
4938 Schieder-Schwalenberg, Telefon
05235-5983

MGF Köln

Severin Vleugels, Roggendorfer Weg
28, 5000 Köln 71, Tel. 0221-5767163

MC Mammut

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

MC Travellers Übach-Palenberg

Fredi Gollnik, Martinusstraße 24,
5173 Aldenhoven, Telefon 02464-1382

SFC Rur-Inde

Heinz-Bert Scheuer, Seestraße 4, 5176
Inden-Lucherberg, Telefon 02423-7510

MFR Imme Wigge

Karl Egermann, Straufsborg 60,
5303 Bornheim 4, Telefon 02227-3100

MTC Wuppertal

Gerd-Michael Kirschke, Alhausstr. 25,
5600 Wuppertal 2, Tel. 0202-701765

Tourenfreunde Wuppertal

Rainer Windisch, Domänenweg 38,
5600 Wuppertal 11, Tel. 0202-731100

MC Sauerland

Bernd Keggenhoff, Stemeler Straße 73,
5768 Sundern-Stemel, Tel. 02933-6526

Hagener MC

Jürgen Schweinberger, Delsterner Stra-
ße 78, 5800 Hagen 1

BVDM OC Plettenberg

René Kegelmann, Dorfstraße 28, 5970
Plettenberg, Telefon 02391-10657

Rheinland-Pfalz

Road-Freaks MC Fidei-Eifel

Ralf Nienke, Friedbüschstraße 22,
5506 Zemmer 2, Telefon 06580-446

Motorrad- u. Veteranenclub Wissertal

Norbert Kern, Hüllstraße 11, 5249 Birken-
Honigessen, Telefon 02742-6352

De Burschen MC Eifel

Heinz Christian, Am Zuckerborn 22,
5520 Bitburg, Telefon 06561-5150

MC Dukes Bitburg

Harald Platz, Heinrichstraße 23,
5520 Bitburg, Telefon 06561-12852

Motorradfreunde Römerberg

Robert D. Ambrosio, Kranichstraße 9,
6700 Ludwigshafen/Edigh.,
Telefon 06344-4894

Saarland

LV Saar der Motorradfahrer e.V.

Klaus R. Arpert, Schmittsdell 2,
6620 Völklingen, Telefon 06898-40207

Schleswig-Holstein

IG Einzelfahrer

Jörg Schlotthauer, Henstadterstraße 25,
2433 Grömitz, Telefon 04561-4425

MC Pinneberg

Georg Jessen, Friedensallee 68,
2200 Elmsborn, Telefon 04121-81706

MFG Brokdorf

Hans-Peter Wiese, Stroheide 14,
2201 Kollmar, Telefon 04128-1003

MF Schlickrutscher Burg/D

Hans Peter Ohm, Hauptstraße 12,
2224 Buchholz, Telefon 04825-8220

Motorradinitiative Lübeck

Bernd Engelmann, Brookkopper 1, 2409
Poienitz am See, Telefon 04524-1205

Bundesweit

IG Gespannfahrer

Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Str. 10,
6090 Rüsselsheim 5, Tel. 06142-32354

Über 50 Jahre Motorraderfahrung in GELSENKIRCHEN



Motorradzentrale H. Basdorf

Zub./ET : 0209 / 2 69 58

Werkstatt : 0209 / 2 69 57

Verkauf : 0209 / 2 37 97



Wer macht was?

Vorstand:

Horst Orlowski 1. Vorsitzender	Augustenstr. 2 5630 Remscheid 11 Tel. 02191-65872	Vertretung nach außen
Heinz Sauerland 2. Vorsitzender	Dr.-Guischard-Str. 7 4134 Rheinberg 3 Tel. 02844-854	Organisation der BVDM- Deutschlandfahrt
Hubert Finkeldey 2. Vorsitzender	Sprockhöveler Str. 23 4320 Hattingen 13 Tel. 02324-32274	Organisation der Technik-Seminare, Inserate in der BALLHUPE
René Kegelmann 1. Geschäftsführer	Dorfstr. 28 5970 Plettenberg Tel. 02391-10657	Geschäftsstelle, BVDM-Leder- leasing, Verbands-, Mitgliederkontakte
Uwe Goldammer 2. Geschäftsführer	Holthäuser Str. 162 5600 Wuppertal 21 Tel. 0202-465574	Organisation des „Tages des Motorradfahrers“
Margot Wittke Schatzmeisterin	Aldekerker Str. 14a 4150 Krefeld 1 Tel. 02151-712297	Mitgliederverwal- tung, Beiträge, Adressenänderun- gen, Neuaufnah- men, Kündigungen
Edgar Müller Sportwart	Am Osthof 13 4780 Lippstadt 15 Tel. 02945-5150	Betreuung von Sportveranstal- tungen des BVDM

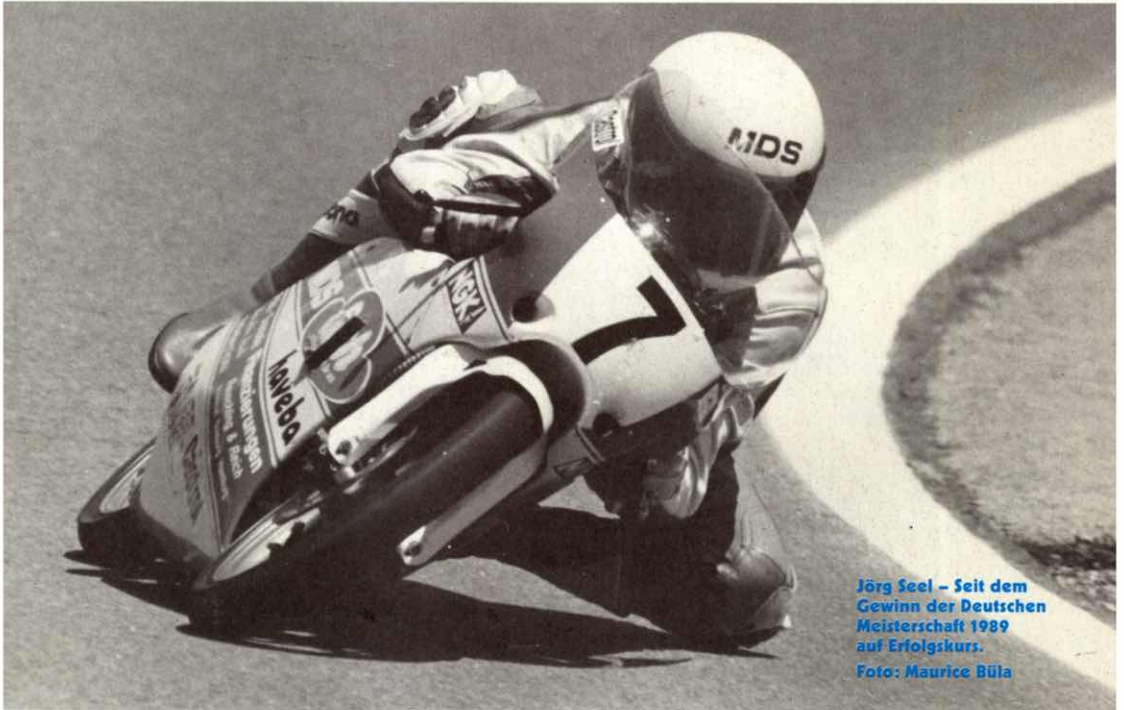
Referenten:

Renate Kegelmann	Dorfstr. 28 5970 Plettenberg Tel. 02391-10657	BVDM- Verleihservice
Winfried Schachtschneider BVDM-Service	Via Salza Iripina 20 4236 Hamminkeln Tel. 02852-3699	Verkauf von BVDM-Produkten
Harald Platz Versicherungs- referent	Heinrichstr. 23 5520 Bitburg Tel. 06561-12852/ 12362	Beratung in allen Versicherungs- fragen
Henning Knudsen Referent für Zweiradsicherheit	Biberweg 1 5206 Neunkirchen- Seelscheid Tel. 02247-7386	Verkehrssicherheit, BVDM-Vertreter im DVR-Ausschuß „Junge Kraftfahrer“

Klaus Arpert	Schmittsdell 2 6620 Völklingen 12 Tel. 06898-40207	BVDM-Vertreter DVR-Ausschuß „Kraftfahrzeug- technik“
Jörg Riepenhusen Chefredakteur BALLHUPE	Bodelschwinghstr.17b 4400 Münster-Hiltrup Tel. 02501-13322 02501-24877 Ansagedienst	Presseangelegen- heiten, Organi- sation Elefanten- treffen
Günter Heumann Redaktion BALLHUPE	Oppelner Str. 8 4370 Marl Tel. 02365-17648	Ressortleiter
Peter J. Großheimann Red. BALLHUPE	Anemonenweg 4 4300 Essen 1 Tel. 0201-422258	Ressortleiter, EDV-Einsatz
Ralf Schweitzer	Schwimmbadstr. 18 5138 Heinsberg Tel. 02452-89939	Stufenführerschein, Fahrschulen
Ralf Kühl	Spitzwegstr. 7 8000 München 70 Tel. 089-7212102	Kontakt Arbeitskreis Streckensperrungen
Bernd Karrasch	Voßwinkeler Str. 7 5063 Overath Tel. 02206-81063	Kontakt Arbeitskreis Mitgliederwerbung, IFMA-Standleitung
Christoph Jahnke Referent für Film und Video	Hülsmannstr. 17 4650 Gelsenkirchen Tel. 0209-878896	Film- und Videovermittlung
Dorothee Bengart Referentin für Vereinsrecht	Büchemer Str. 14 5060 Berg.-Gladb. 1 Tel. 02204-61955	Hinweise zu Vereinsrechts- fragen
Bernd Luchtenberg Umweltreferent	Eminghausen 70 5632 Wermelskirch. 2 Tel. 02193-1207	Motorrad und Umwelt
Winfried Brüggemann Fotoreferent	Goethestr. 14 4350 Recklinghausen Tel. 02361-21980	Beratung zu Fotofragen
Jutta Hölzel Referent Kassenwesen	Cheruserkerstr. 21 4000 Düsseldorf 11 Tel. 0211-578714	Unterstützung der Mitglieder- verwaltung
Willi Reuter Referent für Veteranen	Am Opphof 32 5600 Wuppertal 1 Tel. 0202-753054	Beratung zu Veteranenfragen
Gudrun Riepenhusen Referentin für Archiv	Bodelschwinghstr. 17b 4400 Münster-Hiltrup Tel. 02501-13322	Archivierung von Belegen und Be- richten zum Thema BVDM

Herausgeber:

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



Jörg Seel – Seit dem Gewinn der Deutschen Meisterschaft 1989 auf Erfolgskurs.
Foto: Maurice Büla



Der erste Japaner, der in Deutschland Rennen fuhr, war Funio Ito. Hier auf BMW in St. Wendel, 1960. Foto: Sigrd Briel



So flogen sie über die Ballaugh Bridge während der TT auf der Insel Man.
Foto: Ingolf Schubert