

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes

der Motorradfahrer e.V. 4/1990



Knüller!
JHV 1991 im
Wilden Westen!



Jahreshauptversammlung des BVDM 1991



Uwe Goldammer



René Kegelmann

Liebe BVDM-Mitglieder,

am 20. April 1991 ist es wieder soweit. Der BVDM lädt zur Jahreshauptversammlung ein, die wieder mit Vorstandswahlen verbunden ist.

Leider waren in den letzten Jahren die Jahreshauptversammlungen oft sehr schlecht besucht. Wir, die Organisatoren der Jahreshauptversammlung 1991, Uwe Goldammer und René Kegelmann, haben uns gefragt, woran es wohl liegen könnte. Die Antwort gaben uns befragte Clubs und Einzelmitglieder.

„Wir haben keine Lust, bis zu 500 Kilometer zu fahren, uns in einen Saal zu setzen, stundenlang über mehr oder weniger Interessantes zu diskutieren, uns schlafen zu legen und dann die gleiche Strecke wieder nach Hause zu fahren. Diese Zeit können wir sinnvoller nutzen.“

Diese Antworten gaben uns zu denken und wir beschlossen, die JHV 1991 so zu gestalten, daß für jeden etwas dabei ist und sich der Besuch für alle lohnt.

Und hier ist unser Angebot:

Die Jahreshauptversammlung 1991 des BVDM findet bei den Karl-May-Festspielen in Elspe im Sauerland statt!



Wir bieten:

- Zeltmöglichkeit;
- Zimmerreservierungen über den Fremdenverkehrsverein Elspe;
- eine Kulisse wie im Wilden Westen;
- Spaß und Unterhaltung für die ganze Familie;
- Action, Show, Abenteuer und Wettbewerbe;
- Verpflegung wie zu Winnetous Zeiten;
- eine der schönsten Landschaften Deutschlands.

Ein Wochenende nicht nur für unsere Mitglieder, sondern für die ganze Familie oder die Freundin.

Bei den Preisen gelten Kinder bis 15 Jahre als „Kinder“.

Jeder ist herzlich willkommen, also auch nach Elspe!

Bevor ich es vergesse: Zwischen 19 und 23 Uhr findet unsere JHV statt.

Aber keiner wird mit trüben Gedanken zum Zelt gehen. Um 24 Uhr findet unsere Show statt. Jörg Bora (Moderator auf der Motorräder 90 in Dortmund und der IFMA in Köln) und seine Gruppe „260 KG Stimmung“ werden dafür sorgen, daß Eure Lachmuskeln trainiert werden und klatschende Hände und stampfende Füße den Geist von Winnetou und Old Shatterhand aus den Ewigen Jagdgründen zurückrufen.

Um die Verpflegung und den Platzbedarf planen zu können, bitten wir Euch, die Karte, die in der Mitte dieser BALLHUPE eingehaftet ist, an uns zurückzuschicken.

Wir wünschen Euch schon jetzt eine gute Anfahrt.

Eure Geschäftsstelle

Aktuell	Seite
Einladung zur JHV 1991	5
Zur Diskussion: Ansprechpartner des BVDM	6
Zeitgeschehen	
Herbsttreffen beim MC Nordhausen	11
Nachlese zur IFMA 1990	12
Demos gegen Streckensperrungen in Bonn	14
Technik	
Typgeschichte Honda CBR 600 F	15
Sport	
Von der Luxemburg-Ori	18
Service	
Angebote des BVDM-Service	7
Buchtips	8
Vorstellung des AMA-BVDM-Nothilfeset	17
AMA-Nachrichten	9
Termine	10
Kleinanzeigen	11
Von den Pressestellen	19

WICHTIGE ADRESSEN

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

BVDM – Versicherungsservice
 Für alle Versicherungsfragen
 Harald Platz, Heinrichstraße 23, 5520
 Bitburg, Telefon 06561-12362 oder
 12852

BVDM-Service, Verkäufe aller Art
 Brigitte Stepan, Dorfstraße 28, 5970 Plet-
 tenberg, Telefon 02391-14252

Mitgliederverwaltung, Beiträge, Vor-
 standsdaten, Clubwechsel
 Margot Wittke, Aldekerker Straße 14 a,
 4150 Krefeld 1, Telefon 02151-712297,
 Sparkasse Krefeld (BLZ 32050000),
 Konto 94000262

Sport, Touristik, Wettbewerbe
 Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lipp-
 stadt 15, Telefon 02945-5150

IMPRESSUM

BALLHUPE

Herausgeber:
Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:
 Bodelschwingstraße 17b, 4400 Mün-
 ster-Hiltrup, Telefon 02501-13322

Chefredakteur: Jörg Riepenhusen

Redakteur: Peter J. Großheimann

Autoren in Heft 4/90:
 Uwe Goldammer, Burkhard Gudd, René
 Kegelmann, Henning Knudsen, Edgar
 Müller, Dr. Munkel, G. Triebe

Gewerbliche Anzeigen: Redaktion

Layout: Jörg Riepenhusen

Druck: trost-druck xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag
 enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe, Be-
 legexemplar erbeten.

Titelbild:
 Nur noch x minus y mal werden wir noch
 wach, heia, dann ist wieder Weihnacht.
 Foto: Jörg Riepenhusen

**Die nächste BALLHUPE erscheint am
 16. Februar 1991.**

**Redaktionsschluß für die nächste Aus-
 gabe ist der 5. Januar 1991.**

Café Fahrtwind Neuer Motorradtreffpunkt im Ahrtal

(HK) Am 6. Oktober eröffnete Daniele Daniels ein Motorradfahrer-Café in Ahrbrück, direkt an der B 257, in der Nähe des Nürburgringes. Mit zivilen Preisen, Leseecke mit Motorradzeitschriften, Handschuhrockner, guten Übernachtungs- und Campingmöglichkeiten sowie preiswerter Tankstelle in unmittelbarer Nähe soll das „Café Fahrtwind“ nicht nur Café sein, sondern Treffpunkt und Forum für Motorradfahrer/innen jeder Sorte.



Motorradsicherheits- trainings im östlichen Deutschland

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. in Bonn will mit den angeschlossenen Mitgliedsverbänden seine Tätigkeit und seine Zielgruppenprogramme auf das gesamte Gebiet der neuen Bundesrepublik ausdehnen. Zu diesem Zweck sucht der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. engagierte Motorradfahrer in Ostdeutschland, die in der Lage und willens sind, auf dem Gebiet der ehemaligen DDR Motorradsicherheitstrainings durchzuführen. Die Arbeit sollte weitestgehend ehrenamtlich erfolgen. Vorkenntnisse als Fahrlehrer, Lehrgangleiter oder aus anderen pädagogischen Bildungsbereichen sollten möglichst vorhanden sein.

Wer Interesse hat, schreibt bitte an: BVDM, Henning Knudsen, Biberweg 1, W-5206 Neunkirchen-Seelscheid 2, Telefon 02247-7386.

Winterzeit – Elefantentreffenzeit

Am 1. Februar 1991 ist es wieder soweit. Die Elefanten der ganzen Motorradwelt kommen erneut nach Loh bei Thurmansbang-Solla im Bayerischen Wald. Bis zum 3. Februar werden sie die Gäste des BVDM sein.

Veranstaltungsort ist wieder der „Hexenkessel von Loh“. Die Organisation strebt an, umfangreiche Maßnahmen zur Verkehrszerrung vornehmen zu können. So sollen die Kassen dem Gelände weit vorgelagert werden. Dadurch hoffen wir, die autofahrenden Tagesbesucher ein

wenig außen vor halten zu können. Auch eine gründliche Renovierung der Wege auf dem Gelände ist angeleiert. Nur fehlt noch die Ausführung durch die Gemeinde, beziehungsweise die Zustimmung der zuständigen Behörden für die Straßensperrungen für Autofahrer (!).

Wie in jedem Jahr fehlt auch hier nicht der Aufruf: Helft bitte mit!

Ansprechpartner ist: Heinz Wieland, Büchemer Straße 14, 5060 Bergisch-Gladbach 1.

Die Eintrittspreise liegen bei 15,- DM, BVDM-Mitglieder zahlen die Hälfte. Helfer kriegen noch was raus.

Wie die Elefanten zu finden sind, zeigt die Skizze auf dieser Seite.

Ruf aus dem Süden

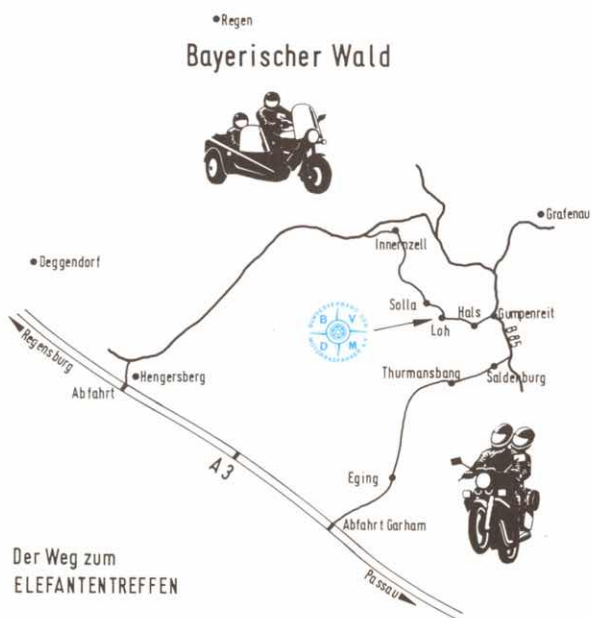
Vor kurzem gründete sich der Motorradclub „moto club da costa do sol“ in der Umgebung von Portugal.

Ziel des Vereines ist es, Fahrer, die ein gemeinsames Interesse an Motorrädern haben, zu treffen, um das Tourenfahren zu fördern. Motorradfahrer, die sich im Motorradsport engagieren, werden unterstützt. Eine Motorradbibliothek ist geplant.

Dem Club liegt sehr viel daran, mit anderen europäischen Clubs Kontakt aufzunehmen und Erfahrungen auszutauschen. Hilfe und Unterstützung bei Pannen in Portugal sichert der Club den Motorradfahrern zu, umgekehrt bitten sie um Kontaktadressen, an die sie sich wenden können wenn sie einmal in einem anderen Land Probleme haben.

Kontaktstcheu muß niemand haben. Im Club ist jemand, der sehr gut Deutsch schreibt.

Die Adresse:
moto club da costa do sol
Av. Maria da Conceicao
No. 13, R/C.- ESQ
P-2775 Parede
Portugal
Telefon: 2461152



Der Weg zum ELEFANTENTREFFEN

KARL-MAY-FESTSPIELE

ELSPE

WESTERN LIFE

AUF EUROPAS GRÖSSTER

FREILICHTBÜHNE

SAISON VON MAI

BIS SEPTEMBER



ANMELDUNG UND WEITERE INFORMATIONEN:
KARL-MAY-FESTSPIELE ELSPE, 5940 LENNESTADT 12 - ELSPE

TEL. 02721/1451

**Winnetou ruft zum Pow-How,
in Elspe ist die JHV!**

Einladung zur JHV 1991 und zur Bundesbeiratsitzung

Im Leitartikel habt Ihr es schon lesen können. Die Jahreshauptversammlung 1991 des BVDM findet am 20. April 1991 in Elspe im Sauerland statt. Am gleichen Tag ist auch die Bundesbeiratsitzung.

Die eigentliche JHV ist von 7 bis um 11 am Abend. Die Anträge dazu müssen bis zum Redaktionsschluß der BALLHUPE 1/91 (5. 1. 1991) beim Geschäftsführer sein. Die Tagesordnung und ein paar weitere Einzelheiten erfahrt Ihr dann im nächsten Heft.

Eine Bitte zum Schluß: Bei solch einem Angebot wäre es riesig, wenn Ihr ziemlich vollzählig erscheint. Seht mal zu, ob Ihr den Briefkasten von René nicht mit den eingehafteten Karten überfluten könnt.

Nach diesem üblichen Text übergebe ich nun das Wort an „Old Shatterhand“.

Für den Vorstand
Jörg Riepenhusen

Liebe Motorradfahrerinnen, liebe Motorradfahrer.

Western live in einer großartigen Naturkulisse — Spannung, Action, unglaubliche Stunts. Die Akteure sind Profis aus ganz Europa.

Jahrzehntelange Erfahrung haben die Karl-May-Festspiele zur perfektesten Show ihrer Art in der Welt gemacht. Wenn 40 Mustangs über die weite Bühne donnern, Wasserfälle plötzlich aus dem Nichts ins Tal stürzen, Explosionen den „Wilden Westen“ erschüttern, — dann ahnt der faszinierte Besucher kaum, welche Detailarbeit hinter solchen Aktionen steckt.

Erleben Sie auf der Jahreshauptversammlung im kommenden Jahr, wie die spektakulären Tricks funktionieren. Die Techniker und Stuntmen der Karl-May-Festspiele demonstrieren in einer ca. einstündigen Show unter anderem die Arbeit mit Pferden, pyrotechnische Effekte und Schlägereien.

Danach haben alle Teilnehmer die Gelegenheit, sich in westerntypischen Sportarten, wie Hufeisenwerfen, Bogenschießen, Dart und Dosenwerfen zu messen. Die Wettkämpfe finden im weitläufigen Gelände der Karl-May-Festspiele statt. Dabei bietet sich auch ein interessanter Blick hinter die Kulissen und die Möglichkeit zum Rundgang im Pferdestall.

Die Karl-May-Festspiele Elspe garantieren einen Tag „Western live in freier Natur“ mit allem, was dazugehört.

Viel Spaß

Zur Diskussion

Kontakt zur Basis

Das ist immer wichtig, denn sonst gibt es schnell eine Bruchlandung!

Und die droht uns bald, falls nicht etwas mehr Bewegung in den Verband kommt. Ich kann mich eines Verbandes erinnern, der vor ca. 4 Jahren gegründet wurde und nun fast 3.500 Mitglieder hat. Nun ratet mal, wer das war?

Deshalb — wacht auf!

Es geht hier nicht um eine Konkurrenz der Verbände untereinander, aber wenn ein neugegründeter Verband uns in vier Jahren in den Mitgliederzahlen überrundet hat, dann sollte dies doch nachdenklich stimmen. Das im Allgemeinen!

Und nun meine Vorschläge:

1.: Mehr Infostände und Infoabende, die durch entsprechend geschultes Personal (Wochenendseminare) durchgeführt werden können.

2.: Die Installierung von Ansprechpartnern im BVDM. Ansprechpartner sollen ganz normale Mitglieder sein, die auf Kreisebene Ansprechpartner des BVDM für neue und alte Mitglieder sind und für die, die es werden wollen.

Das hört sich alles nach sehr viel Arbeit an. Ist es aber in Wirklichkeit gar nicht. Denn für die Infosachen sollten einige Leute geschult werden, für die dann Bereiche festzulegen sind, in denen sie gelegentlich Infoabende oder -stände einrichten.

Und bei den Ansprechpartnern wird es auch nicht in Arbeit ausarten, denn es wird wohl kaum jeden Abend einer auf der Matte stehen.

Dieses und einiges mehr sollte Euch bis zur Jahreshauptversammlung 1991 durch den Kopf gehen. Denn es wird ein neuer Vorstand gewählt werden müssen.

Außerdem finde ich es etwas merkwürdig, wenn auf einer Jahreshauptversammlung nicht einmal 10% der Mitglieder erscheinen!

So, und das verdaut erst einmal!!!

Interessierte können mich unter folgender Adresse erreichen:

Burkhard Gudd, Einsteinstraße 12, 4760 Werl, Telefon 02922-81444

Soweit der Burkhard. Ihr könnt Euch mit ihm persönlich auseinandersetzen. Da das Thema aber eigentlich jeden betrifft, wäre eine Diskussion in der BALLHUPE sicher nicht verkehrt. Wer sich also dazu auslassen will:

Die Redaktionsanschrift steht im Impressum.

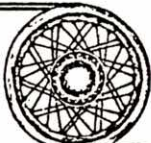
MOTORRAD
ITALO HANDEL

ESCHER & WENGE GbR
Unterstr. 70 · 4717 Nordkirchen 2
Telefon 0 25 96/ 600 + 1571
Telefax 0 25 96/ 38 00

Moto Guzzi Importe
Neuteile - Gratiskatalog '90

6 Guzzi VT/T00 ab 6000	ab Bj. '71
9 Guzzi T3 ab 1100	ab Bj. '77
1 Guzzi VT Ambassador 43000	Bj. '79
1 Guzzi T3 California 27000	Bj. '77
15 Guzzi Nuovo Falcone	ab Bj. '71

Weitere Modelle lieferbar



Das Angebot des BVDM-Service!

1. Aufkleber:	DM/Stück
„BVDM“, rund, reflektierend, 60 mm	2,00
„BVDM“, rund, reflektierend, 70 mm	2,50
„Tourenfahrer – BVDM“, eckig, schwarz/weiß	2,00
„Gespannfahrer – BVDM“, eckig, schwarz/weiß	2,00
„BVDM – Motorradfahrer“, rund, 70 mm	1,50
„BVDM“, rund, mehrfarbig, 100 mm	2,00
„Elefantentreffen Bayerischer Wald“, 100 mm	2,50
„Elefantentreffen Bayerischer Wald 1990“, 100 mm	2,50
„Gegen Streckenverbote“, eckig, mehrfarbig	1,00

2. Aufnäher:	
„BVDM“, rund, blau/weiß, 65 mm	4,00
„Gegen Streckenverbote“, rund, mehrfarbig	10,00
„Elefantentreffen Bayerischer Wald“, zur Zeit nicht verfügbar	

3. Plaketten:	
„Elefantentreffen Bayerischer Wald“	11,00
„Elefantentreffen Salzburgring“	11,00
Jahreszahlanhänger	1,50

4. Und:	
Anstecknadel „BVDM“, 17 mm, lange Nadel	7,50
AMA – BVDM – Nothilfeset	25,00
„Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens“ für BVDM-Mitglieder	16,50
für Nichtmitglieder	19,00
„BVDM-Flagge“, 120 x 80 cm, blau/weiß	39,50

5. Taschenlampen:	
MAG LITE, Typ ML 2 D, 25 cm, 490 Gr., 2 Monozellen	69,50
MAG LITE Typ ML 3 D, 31,5 cm, 560 Gr., 3 Monozellen	72,50
MAG LITE, Mini MAG, 12 cm, 2 Mignonzellen	39,50

Alle Taschenlampen bestehen aus besonders stabilem Flugzeugaluminium und besitzen eine starke Leuchtkraft.

Wir haben noch verfügbar:

- Aufkleber „Elefantentreffen Salzburgring“ und „Contitreffen Hockenheimring“
- Aufnäher „Contitreffen Hockenheimring“
- Plaketten „Contitreffen Hockenheimring“

Lieferungs- und Zahlungsbedingungen des BVDM-Service:

Der BVDM-Service liefert nur gegen Vorkasse, Scheck oder Überweisung. Oder auf Rechnung, zahlbar binnen 14 Tagen nach Erhalt. Die jeweiligen Preise verstehen sich ohne Verpackung und Porto, aber mit MwSt. Ab einem Bestellwert von 50,- DM werden keine Versandkosten berechnet.

Alle Artikel bleiben bis zum Erhalt des vollständigen Kaufpreises Eigentum des BVDM.

Bankverbindungen:

Bankkonto: Sparkasse Plettenberg-Werdohl (BLZ 45851020) Nr. 1114594
Postgiro: Postgiroamt Frankfurt (BLZ 50010060) Nr. 20065-607

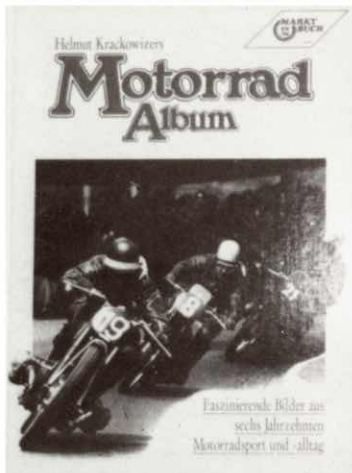
<p>Und das ist neu: Der Service sitzt jetzt in Plettenberg.</p>	<p>BVDM-Service Brigitte Stepan Dorfstraße 28, 5970 Plettenberg</p>
--	--



Buchtips

von Jörg Riepenhusen

Passend zur Weihnachtszeit habe ich meine Lesefähigkeiten zusammengekratzt und möchte Euch einige lesenswerte Bücher vorstellen:



Motorrad Album

von Helmut Krackowizer

Bist Du Nostalgiker? Oder bist Du Motorradrennsportfan? Vielleicht sogar beides zusammen? Dann – würde der freundliche Mann von der Tankstelle Dir dieses Buch empfehlen.

Sechs Jahrzehnte Motorradrennsport passieren in diesem Buche Revue.

Sechshundert und mehr Bilder führen durch die Schau vergangener Zeiten.

Szenen, Personen und Fahrzeuge aus den bewegten Zeiten der Motorradentwicklung zeigt Helmut Krackowizer in guter Drucktechnik auf 200 Seiten. Neben dem Rennsport siehst Du noch nie gezeigte Bilder auch aus dem Alltag der Motorradfahrer. Die Bildauswahl und die gelungenen Kommentare lassen die Atmosphäre dieser Jahre mit jeder Seite neu spüren. Deutlich zu merken, daß der Autor ein Motorradenthusiast ist.

Jeder, der nur einen Hauch Interesse für die Vergangenheit unseres Hobbys hat, sollte dieses 58,- DM teure Buch auf seinen Wunschzettel schreiben. Erhältlich ist das Buch im Fachhandel.

Das Motorrad und seine Technik

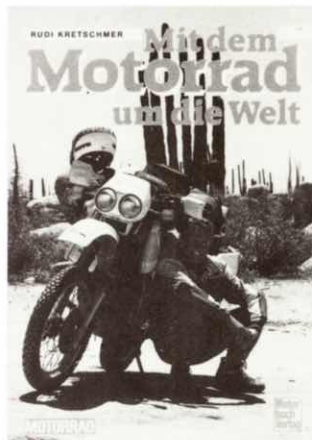
von Paul Klaver

Gut, kann man sagen. Zwar beschränkt sich das Buch sehr stark auf die MOTOR-Technik, doch das ist ja heutzutage schon einen dicken Wälzer wert. Paul Klaver ist es dabei aber gelungen, die wesentlichen Zusammenhänge im Spiel von Wellen, Rädern und Kräften anschaulich darzustellen. Die 128 Illustrationen bestehen zum großen Teil aus Zeichnungen und ergänzen den Text in ordentlicher Weise.

Wurde der Technik der Motoren ein breiter Raum gewidmet, kommen die Fahrwerkskomponenten etwas kurz, allenfalls die Bremsen erhielten noch einen würdigen Raum. Ideal wäre gewesen, hätte Klaver einem Motorenbuch ein ebenso gutes Sonstige-Technik-Buch zur Seite gestellt. Das Zeug dazu hat er.

Eines ist das Buch jedoch nicht, nämlich ein Reparaturleitfaden für alle Wehwechen eines Motorrades. Aber dafür gibt es ja eine Menge anderer Druckwerke.

Das 160 Seiten starke Buch gibt es im Fachhandel oder beim Motorbuch-Verlag, Stuttgart, Postfach 103743 zum Preis von 32,- DM in gebundener Form.



Mit dem Motorrad um die Welt

von Rudi Kretschmer

Eine Weltreise mit dem Motorrad – wer hat noch nicht davon geträumt? Und dann nichts dafür bezahlen zu müssen – besser kann es eigentlich nicht mehr werden! Na klar, eine Weltreise unter diesen Vorzeichen verliert an Reiz und Spannung – könnte man meinen. Wie interessant, spannend und reizvoll solch eine Reise sein kann, schildert Rudi Kretschmer in mitreißender Weise.

Dabei macht er keinen Hehl daraus, daß er besondere Möglichkeiten hatte, ohne die er einige Male seine Reise hätte abbrechen müssen.

Aber, was soll's? Die langen und dunklen Wintermonate liegen vor uns. Warum soll man da nicht mal träumen? In Gedanken auf einem Motorrad durch die schönsten Landschaften der Welt fahren. Dazu gibt Kretschmer auf 324 Seiten Gelegenheit. Lehnt Euch zuhause zurück, macht die Lala-Kiste mit Fernwehmusik an und dann beginnt zu schmökern. Es gibt bestimmt nicht viele bessere Gelegenheiten, den Winter zu überbrücken.

Ein Tip vor dem Kauf: Seht Euch die Seiten mit den Farbfotos genau an. Es können dort Druckfehler auftreten. Das soll den gedanklichen Trip um die Welt ja nicht beeinträchtigen.

Eine Weltreise kostet sicher mehr als die 48,- DM dieses Buches. Wer schon in natura nicht einmal um den Globus heizen kann, sollte sich dieses Buch des Motorbuchverlages nicht entgehen lassen.

Über den Sinn oder Unsinn des Motorradfahrens

Der motorisierte Zweiradfahrer hat einen schlechten Ruf, er ist Individualist und er hat keine Lobby. So könnte man mit kurzen Worten die Situation des Motorradfahrers charakterisieren.

Schuld daran ist neben der manchmal provokant spektakulären Fahrweise einzelner schwarzer Schafe auch der Aufbau eines systematisch gepflegten Negativimages durch Film, Funk und Presse.

Ist doch der zwielichtige, furchteinflößende Auftritt eines schwarz-chrom-glitzernden Burschen in jedem Krimi immer wieder gern genutztes Klischee.

Auch die Motorradindustrie liefert mit ihrer meist aggressiven, rennsportlich orientierten Werbung manches unbewußt wirksam werdende Negativprogramm hinzu!

Wie immer im Leben hat aber alles seine zwei Seiten. Bestes Beispiel ist die Endurobegeisterung; für viele die langersehnte Abkehr von allzu PS-orientierter, rennsportlicher Fahrweise wieder zurück zum „richtigen, naturverbundenen Motorradfahren“. Für andere der letzte Beweis, daß diesen Zweiradfans auch gar nichts mehr heilig ist, selbst die unberührte Natur muß noch herhalten...!

Tatsache ist allerdings, daß sich in der Zusammensetzung der Motorradfahrer seit Jahren unaufhaltsam etwas tut. Der Trend geht weg vom jugendlichen Raser und mehr und mehr hin zum reiferen „Genußfahrer“, der als Individualist reisen möchte, der sich gern mit Wind und Wetter konfrontiert sieht, der über jahrelangem Autofahren gelernt hat, die besonderen Reize dieses Fortbewegungsmittels zu schätzen.

Sinkende Unfallzahlen, die eben erwähnte Altersverschiebung, zunehmendes Sicherheitsbewußtsein, defensive, klug taktierende Fahrweise, — dies alles sind Kriterien oder besser Symptome für die Ausbildung eines neuen Fahrertyps, der das Zweirad nicht mehr als profilierungsgeeigneten Potenzverstärker benutzt.

Insofern hatte ein japanischer Hersteller ein gutes Augenmaß mit seinem vor Jahren schon proklamierten „nice-guy“-Image!

Auch unter dem heute so wichtigen Aspekt des wachsenden Umweltbewußtseins, hat das Zweirad durchaus eine gute Chance. Es braucht im Verhältnis zum Auto unglaublich wenig Platz, ist

ausgesprochen schadstoffarm, kann technisch problemlos weiter geräuschgedämpft werden und bringt dem, der es benutzt, trotzdem eine Menge Fahrspaß, wie man ihn in dieser Form im Auto niemals haben könnte.

Bleibt die vieldiskutierte Sicherheitsfrage: Ist Motorradfahren nicht doch einfach zu gefährlich?

Nun, objektiv betrachtet muß man sagen, daß fast alle Dinge im Leben, die besonderen Spaß bringen, auch ein spezielles Risiko in sich bergen: Ob es sich nun um Drachenfliegen, Bergsteigen, Skifahren, Joggen oder Sonnenbaden handelt, alles hat eben sein Risiko.

Trotzdem legt sich fast jeder zweite Fluggtourist immer noch an die überfüllten Strände auf sein Badetuch, er weiß eben, daß man spezielle Risiken durch spezielle Maßnahmen minimieren kann.

Im Bezug auf das Motorradfahren bedeutet das: Es hat keinen Sinn, immer und immer wieder dessen Gefährlichkeit zu beschreiben. Das führt eher zu einer völlig deplazierten Sicherheitshysterie statt zu einem vernünftig abgestuften Maßnahmenkatalog.

Sicherheit fängt im Kopf an, d. h. ich kann nur Risiken verhüten, die ich kenne und bejahe. Ausreichende Fahrerfahrung, defensive Fahrweise, dem jeweiligen Bedarf angepaßte, vernünftige Schutzkleidung sind da ebenso wichtige Kriterien wie sinnvolle technische Entwicklungen nach Art eines Antiblockiersystems. Nicht umsonst hat die Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte Deutschlands 1988 einen Hersteller für eben diese Entwicklung auf der IFMA ausgezeichnet.

Wir leben in einem Zeitalter, in dem durch den Druck der wachsenden Bevölkerung, durch Umweltsünden und die Notwendigkeit, darauf reagieren zu müssen, aber auch durch Politiker, die immer wieder neuen Profilierungsraum brauchen, die Zwänge allgemein zunehmen.

Individualismus wird, da kann man getrost der guten Prophezeiung mancher Science-Fiction-Filme glauben, in der Zukunft immer weniger gefragt sein. Der Motorradfahrer ist ein typischer Individualist, er sollte seine Interessen klug vertreten. Es wäre um das Erlebnis Motorradfahren unglaublich schade, wenn die Kopfllosigkeit weniger Rücksichtslos-

ser die pauschale Verteufelung dieser äußerst vielschichtigen und bunten Motorradfahrgesellschaft zur Folge hätte.

Viele haben es nämlich noch nicht gemerkt: Der Motorradfahrer ist in der Regel ein „prima Kerl“ und weit besser als sein Ruf!

Dr. Munkel

AMA-Treffen in Groß-Umstadt im Odenwald

Bei strahlendem Wetter war die diesjährige Herbsttagung der Arbeitsgemeinschaft motorradfahrender Ärzte vom 12. bis 14. Oktober 1990 in jeder Hinsicht ein Erfolg.

Dank der hervorragenden Organisation von Herrn Steup erlebten die Teilnehmer ein reizvolles und instruktives Wochenende in ansprechender Umgebung.

Am Samstag war HONDA Research & Development, die Entwicklungsgesellschaft von HONDA-Motors zu Gast. Herr Thiem und Herr Werdecker, der selbst AMA-Fördermitglied ist, stellten ihr Unternehmen vor und erläuterten am Beispiel der speziell für Europa konzipierten ST 1100 die Entwicklung eines Motorrades von der ersten Idee bis hin zum fertigen Produkt. Anschließend standen den AMA-Mitgliedern zwei ST 1100, eine VFR 750 F, eine CBR 600 F und eine African Twin XVR 750 zu Testfahrten zur Verfügung. Ein weiterer Höhepunkt des Tages war die gemeinsame Ausfahrt. Herr Steup, der aus seiner Tätigkeit als Motorradlehrer den Odenwald wie seine Westentasche kennt, hatte für die Tour die Sahnebonbons unter dem örtlichen Motorradstrecken zusammengestellt.

Am Sonntagmorgen hielt nach der Mitgliederversammlung Herr Dipl.-Ing. Weidte, Dozent an der TH Darmstadt, ein sehr instruktives Referat aus der Arbeit seines Institutes über Hochgeschwindigkeitspendeln bei Motorrädern, Kurvenbremsen mit und ohne ABS und Untersuchungen der Belastbarkeit von Motorradschutzkleidung. Dabei wurden die Forschungsergebnisse anschaulich und praxisnah vermittelt.

Nach dem abschließenden gemeinsamen Mittagessen starteten die Teilnehmer ihre Maschinen mit dem festen Vorsatz, bei der für den 9. bis 12. Mai 1991 geplanten Frühjahrstagung, die im Rahmen einer mehrtägigen Tour durch Schwarzwald, Elsaß und Bodenseegebiet stattfinden soll, wieder dabei zu sein.

Achtung Motorradfahrer!

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

Info: Johann de Vries, Altschwoogstraße 30, 2956 Veenhusen, Telefon 04954-2875 oder Friedhelm Trautwein, Ringstraße 8, 2958 Ostrhauderfeh, Telefon 04952- 61286.

Mittwochstreff

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

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

Motorradfreunde Klönschnack-Treff

in HH-Sternschanze. Jeden 3. Sonntag im Monat 10.00 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, Telefon 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, Hauptstraße 31, 7189 Mainkling, Telefon 07959-634.

Freunde-Treffen

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

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

Tourentreff

Sonntags zwischen 10.00 und 12.00 Uhr am Haus Scheppen am **Baldeneysee** in Essen-Werden. Um rücksichtsvolle Fahrweise wird gebeten.

Info: Ulrich Trilling, Telefon 0234-330078.

Jeden **Donnerstag** ab 19 Uhr treffen sich die neugegründeten Motorradfreunde CX/GL im **Haus Hubertushöhe** an der B227 zwischen Essen und Velbert; nach

Absprache auch sonntags ab 10 Uhr am Haus Scheppen am Baldeneysee.

Info: Dieter Kalof, Telefon 0201-771364 u. Michael Urban, Telefon 0201-551717.

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

Info: Burkhard Gudd, Einsteinstraße 12, 4760 Werl, Telefon 02922-81444.

Gespannfahrer-Stammtisch im PLZ-Gebiet 6:

Die IG-Gespannfahrer im BVDM trifft sich an **jedem ersten Montag im Monat** (3.9., 1.10., 5.11., 3.12.) um 20 Uhr in der Gaststätte „Darmstädter Hof“ in 6094 **Bischofshelm**, Darmstädter Str. 44. Interessierte Zwei- und Dreiradfahrer sind herzlich willkommen.

Info: Horst Treber, Telefon 06144-8428.

Ortsclub Plettenberg

Jeden ersten und dritten Freitag im Monat trifft sich der BVDM-Ortsclub Plettenberg um 19 Uhr in der Gaststätte Schulte am Kahley, Plettenberg, Am Kahley 3. Interessenten sind herzlich willkommen.

Info: Klaus Rode, Brockhauserweg 60, 5970 Plettenberg, Tel. 02391-50802.

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, Fuldatastraße 134, 3500 Kassel, Telefon 0561-873420 oder 875973.

Jeden Mittwoch treffen sich Motorradfahrerinnen und -fahrer um 19 Uhr an der Pauluskirche in **Ulm**.

Info: CVJM Ulm, Matthias Döring, Galgenbergweg 38, 7900 Ulm, Telefon 0731-31425, Wolfgang Knapp, Markusstraße 3, 7900 Ulm, Tel. 0731-383178. Die CVJM-Motorradgruppe plant auch verschiedene Fahrten (Ori, Freizeit u.ä.).

Gespannfahrerstammtisch:

Ab August an **jedem vierten Sonntag im Monat** um 10 Uhr im „Ställe“ (**Weibenstein**, Kreis 7320 Göppingen).

Info: Günter Schmid, Tel. 07334-8613.

22.11.1990

Podiumsdiskussion zum Thema „Wie ernst wird die Sicherheit von drei Millionen Motorradfahrern genommen? Die Diskussionsrunde in der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik in **Frankfurt** findet um 19.30 Uhr statt. Eingeladen sind Politiker, Journalisten, Verbände und Motorradfahrer.

1.-2.12.1990

21. Internationales Ententreffen der Motorradfreunde Wolfenbüttel.

Info: Karl Heinrich Stiddien, Telefon 05331-3240.

5.1.1991

12. Odenwald-Winterfahrt der Motorrad- und Gespannfreunde Neckar-Odenwald im BVDM.

Info: Ernst Westphal, Rennweg 2, 6957 Mittelscheffenz, Telefon 06293-1077.

13.1.1991

Teilemarkt, Stadthalle Siegburg.

Info: Ingo Rübener, Tel. 02263-6524.

18.-20.1.1991

16. Internationales Gespanntreffen in Oostende (Belgien), Stammgäste und Neulinge sind an der flämischen Küste herzlich willkommen, aber nur mit dem Gespann.

Info: Jan Olsen, Stefanieplein 39, B-8400 Oostende, Telefon 0032-59-702078

19.-20.1.1991

Wintertreffen der Horex- und Gespannfreunde Mainkling in Mainkling.

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

19.-20.1.1991

2. Paderborner Motorradmarkt (in der Schützenhalle).

Info: Ingo Rübener, Tel. 02263-6524.

23.-27.1.1991

20. Internationale Krystall-Rallye. Übernachtungspreise: 322 Nkr für ein Bett im Doppelzimmer, 425 Nkr für ein Einzelzimmer, jeweils pro Nacht. Nach der 91er Rallye besteht die Möglichkeit, an einer ca. 3000 km langen Fahrt in den Norden teilzunehmen.

Fragen und Anmeldungen: Leif Arnesen, N-2080 Eidsvoll, Norwegen

26.-27.1.1991

1. Wolfsburger Motorradmarkt (im Congreß-Park).

Info: Ingo Rübener, Tel. 02263-6542.

2.-3.2.1991

1. Osnabrücker Motorradmarkt (in der Halle Gatlage).

Info: Ingo Rübener, Tel. 02263-6524.

1.-3.2.1991

Elefantentreffen in Thurmansbang-Solla, Ortsteil Loh, im Bayerischen Wald.

Weitere Informationen stehen auf Seite 4 dieser BALLHUPE.

16.-17.2.1991

1. Wuppertaler Motorradmarkt (in der Stadthalle).
Info: Ingo Rübener, Tel. 02263-6524.

23.-24.2.1991

1. Trierer Motorradmarkt (in der Euro-pahalle).
Info: Ingo Rübener, Tel. 02263-6524.

20.4.1991

Jahreshauptversammlung des BVDM in Eispe im Sauerland. Unübersehbare Informationen im Innenteil dieser BALLHUPE.

Mai 1991

BVDM-Frühlingsfest bei den Zweirad-freunden Wietze. Nähere Informationen in der nächsten BALLHUPE.

13.-14.7.1991

Sommertreffen der Horex- und Ge-spannfreunde Mainkling in Mainkling.
Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31, 7189 Mainkling, Telefon 07959-634.

30.9.-4.10.1992

IFMA in Köln. Der 30. 9. und 1. 10. 1992 sind den Fachbesuchern vorbehalten.

Wichtig:

Im Falle einer Adressenänderung bitte den Vordruck ausschneiden, ausfüllen und auf eine Postkarte aufgeklebt an die Mitgliederverwaltung schicken (Adresse im Impressum).

Name
Straße
Ort
Mitgliedsnummer

Private Kleinanzeigen in der BALLHUPE werden für BVDM-Mitglieder kostenlos abgedruckt. Anzeigenwünsche bitte an die Redaktion senden (Adresse im Impressum).

Verkaufe: Kawasaki Z 1100-Gespann, EML-Umbau, Umbau neu, TÜV neu; Moto Guzzi-Gespann;

Norton 850 Commando, wie neu.
R. Koch, Schlagdstraße 31, 3442 Wanfried, Telefon 06555-8051.

Verkaufe: EML Maschinenumbausatz BMW/7. Kompletter Maschinenumbausatz (EML-Schwinggabel, EML-Rohrspeichenräder vorne und hinten, Maschinenrahmen und Kleinteile); Bausatz neuwertig, da nie benutzt.
Info: Jörg Lux, Telefon 0228-621808.

Verkaufe: Moto Guzzi V35 II, EZ 4.85, 20000 km, Sturzbügel, H4-Licht, rot, unfallfrei, Originalzustand für 3000 DM.
Telefon 05921-76050.

Verkaufe: Honda CX 650 Chopper, 3. Hd., Bj. 84, 15000 km, Motor gerade repariert, mit Koffern und Scheibe, unfallfrei; VB 4500 DM.
Ralf Seggewiß, Bären Dorfstraße, 2900 Bocholt, Telefon 02871-182813.

Suche: BMW R69 S und BMW R5.
R. Koch, Schlagdstraße 31, 3442 Wanfried, Telefon 05655-8051.

Suche: Für TX 750 Bj. 1973 Ersatzteile, technische Unterlagen und Original-Prospekte.
Herbert Bachhuber, Tersteegenweg 15, 4300 Essen 1, Telefon 0201-716476.

Suche: Verdeck für MZ-Gespann.
Karl-Heinz Hoffmann-Hansen, Telefon 02562-6503.

Suche: Regenverdeck für MZ-Gespann, evtl. auch Bezugsquellenhinweis. Georg Rott, Hauptstraße 28, 5000 Köln 40, Telefon 0221-5001731.

Verkaufe: Honda VT 500 C, EZ 6/86, TÜV 6/92, ca. 21000 km, schwarz, Koffer, Sissybar, B 5.000 DM.
Kontakt: Roman Wallenborn, Hauptstr. 2, 5505 Zemmer 2, Telefon 06580-732, öfters versuchen.

Herbsttreffen in Nordhausen

(JR) Recht kurzfristig ergab es sich, daß der MV Nordhausen zum BVDM-Treffen einlud. Verbunden damit war eine Bundesbeiratssitzung. Da die letzte BALLHUPE schon erschienen war, konnte die Einladung zu dieser Veranstaltung nicht mehr in unserer Zeitung abgedruckt werden.

Die Clubs erhielten jedoch von der Geschäftsstelle eine Einladung. Diese Situation war auch der Aufhänger für eine breite Diskussion zu dem Thema, wie man die Einzelmitglieder des BVDM neben der BALLHUPE noch mit Informationen versorgen kann. Darüber wird sicherlich noch so manches Wort, auch an dieser Stelle, zu verlieren sein.

Mit Interesse wurden die Ausführungen der Referenten verfolgt, insbesondere von Klaus Arpert über neue Aktivitäten des DVR in Verbindung mit der Vereinigung und der Normung von Helmverschlüssen. Zum letzten Punkt stellte er fest, daß es wohl ein Gütesiegel dafür geben wird, aber keine Norm.

Viel Mühe gaben sich die Mitglieder des MC Nordhausen, den Anwesenden ein angenehmes Treffen zu bereiten. Angefangen von einer feinen Ausschilderung des Weges bis hin zur Auswahl eines interessanten Treffpunktes ist ihnen die Organisation gut gelungen, bedenkt man, daß die Informationsmöglichkeiten nach wie vor nicht so ausgefeilt sind.



Neue Berge hat das Land

Nachlese zur IFMA



So leer war der BVDM-Stand nur am Dienstag

Fotos: Jörg Riepenhusen

Es geht bergauf, so die Meinung von Klaus Masseck (Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie e.V.) oder Hans Glas (BMW). Die Zulassungszahlen bei den Motorrädern gehen nach oben, das Durchschnittsalter geht auch dahin, nur, und das ist erfreulich, die Unfallzahlen sinken.

Vielleicht sinken sie noch mehr, wenn z.B. Kawasaki die angekündigte Imageänderung wahr macht. Weg vom Supersport. Motorradfahren als Freizeitvergnügen mit allem Drum und Dran. Dazu hat Kawasaki auch den Aktiv-Club ins Leben gerufen. Untermuert wurde die Ankündigung durch die Vorstellung neuer „Vernunftbikes“, auch Allrounder oder naked bikes in Neudeutsch genannt. Getrübt wurde diese in meinen Augen erfreuliche Tendenz dadurch, daß zeitgleich eine noch supersportli-

chere Version der ZXR 750 vorgestellt wurde.

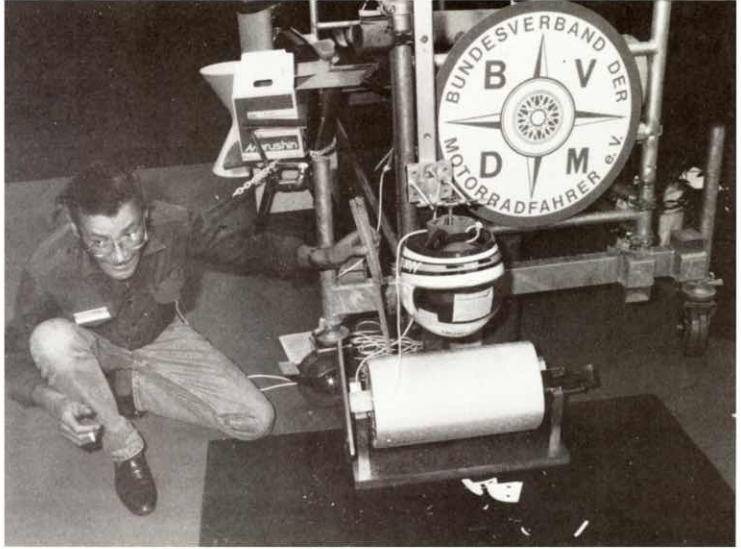
Trotz allem ist solch ein Trend zu begrüßen. Hoffentlich ziehen die anderen Hersteller nach. Gute Ansätze waren allenthalben zu sehen. Suzuki mit der GSX 1100 G, Triumph mit der Trident. Wirklich schade ist es nur, daß diese Ansätze nur in der oberen Hubraumkategorie zu finden sind. Bei den Kleinen sieht es düster aus.

Vielleicht schafft es MZ ja allen Unkenrufen zum Trotz, wieder eine deutsche 500er auf den Markt zu bringen. Der vorgestellte Prototyp kann Appetit wecken.

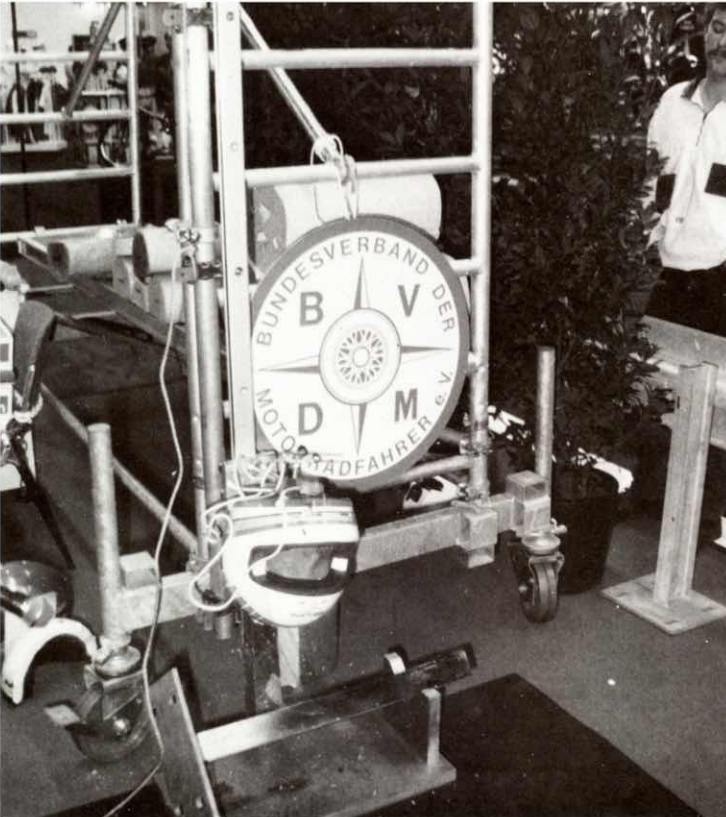
Wozu Techniker heute fähig sind, demonstrierte Honda mit der CBR 600 F, nun mit 100 PS. Darüber mehr an anderer Stelle in diesem Heft.

Demonstriert wurde auch auf dem BVDM-Stand. Nicht für freie Sicht auf das Mittelmeer, sondern die Folgen eines Kopfanpralles an einen Lei(d)tplanenträger. Erschreckend, wenn der behelmte Versuchskopf (echt Kunst = Dummy) auf den nackten Stahl knallt. Erschreckend, wenn man hinterher die durchgesägten Helme sieht. Wer da einen billigen, alten oder sonstwie mißhandelten Helm sein eigen nennt, hat gute Chancen, die Rentenkassen zu entlasten. Welche Kräfte ein Protektor, im Prinzip ein Abfallprodukt, aufnimmt, zeigte der anschließende Versuch mit einem ummantelten Träger. Der Sinn des Versuches war, die öffentliche Hand zu motivieren, einheitliche Qualitätsmerkmale für Anpralldämpfer zu entwickeln.

Dazu eine Äußerung von Dr. Dieter Schulte, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, anlässlich der offiziellen Eröffnung der IFMA: „... So bieten die Schutzplankenkonstruktionen der 60er Jahre keinen ausreichenden Schutz für Motorradfahrer. Seit etwa 1980 haben wir nun das Schutzplankensystem weiterentwickelt, um den Motorradfahrern den bestmöglichen Schutz zu geben. Seit 1984 werden an gefährlichen Stellen Schutzplankenposten mit Anprallschutzdämpfern ausgerüstet und seit 1984 verwenden wir nur noch die Sigmaposten zur Befestigung der Schutzplanken. Auch hier haben wir noch Reserven und hier können wir vielleicht noch zu einer DIN-Norm kommen, welcher Kunststoff den Motorradfahrer am besten schützt. ... Motorradclubs und viele erfahrene Motorradfahrer haben uns dabei geholfen, gefährliche Strecken „zu entschärfen“. Hierfür danke ich Ihnen auch im Namen der Bundesregierung – und hoffe, daß wir diese Zusammenarbeit weiter so erfolgreich fortsetzen werden.“



Gebhard Kramig, Inhaber vieler Patente, an den Lei(d)tplankenprotektoren, beim Einrichten der Versuchsanlage



Knall auf Fall im wahrsten Sinne des Wortes

Trotz der etwas ungünstigen Lage in der Halle 4 zog der von der Gruppe um Bernd Karrasch hervorragend aufgebaute BVDM-Stand viele Besucher an. Ein Wermutstropfen war allerdings, daß einige europäische Nachbarverbände ihre versprochene Unterstützung auf das Übersenden einiger Aufkleber und Prospekte beschränkte. Daß zur Gestaltung einer Infowand mehr gehört, schien sich dort noch nicht durchgesetzt zu haben. Umso erfreulicher die Mitarbeit der dänischen Clubs MC Touring Club (MCTC) und Danske Cyclisters Raad, deren Vertreter die ganze Zeit anwesend waren.

Ein Höhepunkt war die Verleihung des Sicherheitspreises der AMA an Eddy Hau am Samstag.

Dazu die AMA: „Die Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte e.V. – AMA – verlieh dem international erfolgreichen Motorradsportler und Paris-Dakar-Teilnehmer Eddy Hau für seine maßgebliche Beteiligung am Aufbau und der Arbeit des Institutes für Verkehrs- und Motorsportpädagogik Heppenheim e.V. – IVM – eine Auszeichnung für beispielhafte Förderung der Sicherheit des Motorradfahrers.“

Die Ehrung wurde vom AMA-Vorstand Dr. Heinz-Peter Kröll (Koblenz) auf der IFMA vorgenommen. Vor zahlreichen interessierten Messebesuchern und Fachjournalisten betonte Dr. Peter Paul Zehner (Alsfeld) in seiner Laudatio die Bedeutung des Fahrtrainings im Gelände für die sichere Beherrschung des Motorrades auf der Straße.

„Hier leistet das IVM und besonders Eddy Hau, der vor allem jungen Fahrern vor dem Eintritt in den Straßenverkehr aus seiner reichhaltigen Erfahrung vermittelt, wertvolle verkehrspädagogische Arbeit.“

Abschließend im Namen des Vorstandes vielen Dank an die Mitglieder, die bei der Durchführung der BVDM-Präsentation auf der IFMA tatkräftig mithalfen.

Jörg Rippenhusen



(von links nach rechts) Dr. Peter Paul Zehner, Eddy Hau, Dr. Heinz-Peter Kröll

Foto: Köln Messe

Demos in Bonn „Wehrt euch“

(p/jg) September 1990: Gleich zweimal treffen sich in Bonn Motorradfahrerinnen und -fahrer aus ganz Deutschland, um gegen die einseitige Sperrung von Straßen nur für Motorräder zu demonstrieren. Für die erste Veranstaltung sind BVDM und Kuhle Wampe federführend, für die zweite die Biker-Union, der Dachverband der deutschen Rocker. Doch der äußere Schein trügt: Es sind keine Konkurrenzaktionen, beide Male wirken alle drei Verbände und die bundesweite Initiative gegen Streckensperrungen aktiv mit.

1. September 1990: Bei miserablen Wetter werden es immerhin 470 Motorräder, die sich auf einem aufgeweichten Parkplatz im Bonner Norden einfinden. Aus „guttechnischen“ Gründen muß ein wenig improvisiert werden, doch die gut organisierte Veranstaltung wird ohne jeden Zwischenfall durchgeführt. Nach Ansprachen von Vertretern der vier Veranstaltergruppen – für den BVDM spricht Henning Knudsen, seit vielen Jahren Referent für Zweiradsicherheit – geleitet eine stattliche Anzahl motorisierter Polizisten auf zwei und auf vier Rädern die Motorräder auf einer langen Strecke durch Bonn. Die Zweierreihe sorgt besonders im Innenstadtbereich – es ist ein verkaufsoffener Samstag – für Aufsehen. Schließlich endet die Demon-

stration in den Rheinauen. Enttäuschend natürlich die totale Resonanzverweigerung von Seiten der „Zielgruppe“: Vertreter von Behörden oder politischen Organen werden nicht gesichtet, auch die Medien sind nur minimal präsent. Dennoch: Alle Beteiligten sprechen von einer gelungenen und erfolgreichen Veranstaltung, die geringe Teilnehmerzahl wird mit dem Wetter erklärt.

15. September 1990: Bei gutem Wetter sind es diesmal mehr als 2000 (!) Motorräder, die sich auf dem schon bekannten Parkplatz im Bonner Norden einfinden. Der Ablauf ähnelt der ersten Demo, natürlich gibt es erneut keine Zwischenfälle. Nach kurzen Ansprachen von Vertretern der Biker-Union, der Kuhlen Wampe, der Initiative gegen Streckensperrungen und des BVDM beginnt die Demonstrationsfahrt durch Bonn, die wieder in den Rheinauen endet. Die Veranstaltung wird – insbesondere wegen der großen Teilnehmerzahl – als noch gelungener als die erste bewertet, auch wenn die erhofften Reaktionen von offizieller Seite wieder vollständig ausbleiben. Die angekündigte Fete für den Abend kommt allerdings nicht zustande. Wie gesagt, die

beiden Demonstrationen sind keine Konkurrenzveranstaltungen. Dennoch: Im verbandsinternen Sprachgebrauch gibt es natürlich „unsere Demo“, für die BVDM-Mitglieder genauso wie für die Mitglieder der Kuhlen Wampe und die der Biker Union. Liegt es da nur am Wetter, daß die „verrufenen Kuttenträger“ viermal mehr Fahrzeuglenker zur Teilnahme motivieren können als BVDM und Kuhle Wampe? Es wäre riesig für den BVDM – in seinem Selbstverständnis als Interessenvertretung aller Motorradfahrerinnen und -fahrer – wenn dieser aktive Personenkreis zum BVDM gehören würde – doch diese Chance ist leider schon vor Jahren vertan worden.



Trotz Regen viel Betrieb

Foto: Henning Knudsen

Pfeilschnell

Die Entwicklung der Honda CBR 600 F

Honda sagt man ja nach, daß sie bereits Maschinen gebaut haben, die einen Meilenstein in der Geschichte des Motorrads darstellen. Ob die CBR 600 F solch ein

Meilenstein ist oder sein wird, mag dahingestellt sein. Einen neuen Höhepunkt in dem Bestreben nach immer mehr Leistung stellt sie auf alle Fälle dar.



Das Licht des Marktes erblickte sie auf der IFMA 1986. Nach dem massiven Versuch Hondas, das Wohl des Sportfahrers auf dem Rücken der V 4-Modelle suchen zu wollen, kam nun der „gute, alte“ Reihenvierzylinder wieder zur Geltung.

Die Ur-CBR 600 hatte 85 PS bei 11.000/min. Eine 50 PS-Version war ebenfalls im Programm. Die Maschine mit dem Äußeren einer Heuschrecke (wegen der Spiegel) schürte Emotionen, wie wenige Motorräder zuvor. Anlaß war die volle Verschalung. Heute wissen wir, daß sich diese Stylingvariante bei den Sportlern durchsetzte.

Das Jahr 1989 brachte die erste Leistungsspritze für die CBR. Größere Vergaser (plus 1,1 mm), leicht erhöhte Verdichtung (plus 0,3), andere Steuerzeiten und Auspuffanlagen reichten für 93 PS bei gleicher Drehzahl.

Diese Version stand der Redaktion zum Testen zur Verfügung.

Nun, sicher ist, daß es heute keine wirklich schlechten Motorräder gibt. Der Fahrer muß nur die richtige Einstellung zu seinem fahrbaren Untersatz haben.

Die Änderungen im Design der 89er und 91er Version der CBR 600 F zeigen diese Bilder. Oben die alte, unten die neue Fassung.

Fotos: Werk



Den Tourer würde diese Maschine nicht freuen. Gepäck mitnehmen ist nicht gut möglich, will man schnell fahren. Denn die Verkleidung bringt nur Schutz, wenn die Brust auf dem Tank liegt. Dafür ist das Fahrwerk so stabil, daß selbst übelste Bodenwellen es unbeeindruckt lassen.

Frappierend ist die Handlichkeit. Getrübzt wird diese im Stadtverkehr durch die Sitzhaltung. Die gebeugte Haltung erschwert es unnötig, den Blick über die Schulter zu werfen. Die Handgelenke jubeln wegen der Dauerbelastung bei geringer Geschwindigkeit.

Wer zuhause bleiben sollte, ist der Beifahrer. Zwar hat sie/er eine hervorragende Aussicht, da der Sitz hoch ist und der Fahrer sich tief beugt. Wird's flotter, weht es hinten aber heftig.

So richtigen Spaß macht dieses Motorrad bei den schnellen Runden auf abgesperrten Strecken. Da kann der Fahrer die enormen Möglichkeiten des kräftigen Motors voll ausspielen.

All dem setzt Honda in der 91er Version noch einen drauf. Umfangreiche Änderungen trieben die Leistung für eine Serien-600er erstmals auf die 100 PS. Die japanischen Techniker nahmen bei der Entwicklung jedes Bauteil genau unter die Lupe. Hier eine Verfeinerung, dort ein paar Gramm weniger, weniger Reibung, optimiertes Zusammenspiel der Bauteile, ein gänzlich neuer 4-in-2 Auspuff brachten die 7 Mehr-PS. Die Feinheiten faszinieren allein schon auf dem Papier.

Im Einzelnen brachten die hundert Pferdchen folgende Änderungen ans Laufen:

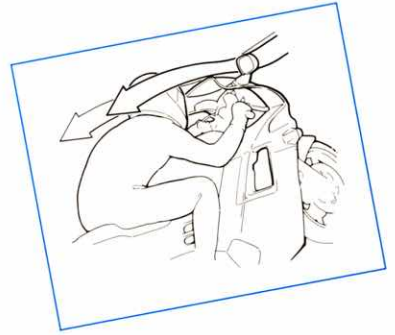
- Das Ein- und Auslaßsystem wurde optimiert;
- Größere Zylinderbohrungen erlauben größere Ventile;
- Durch eine erhöhte Verdichtung steigt der Wirkungsgrad;
- Seitlicher Nockenwellen-Antrieb;
- Flüssigkeitsgekühlter Ölkühler;
- Direkte Ventilbetätigung über Tassenstößel;
- Neue geneigt angeordnete Gleichdruckvergaser mit Flachschiebern;
- Leichtmetallkolben;

- Pleuelschrauben aus neuem Werkstoff;
- Ventile mit großem Teller- und reduzierten Schaftdurchmesser.

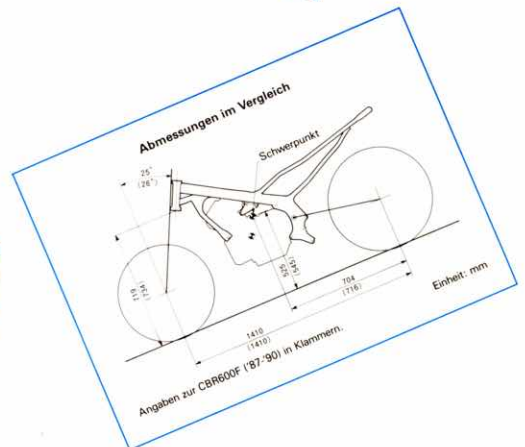
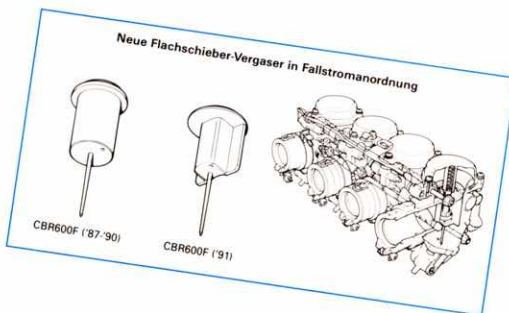
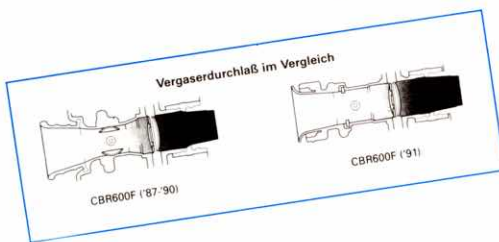
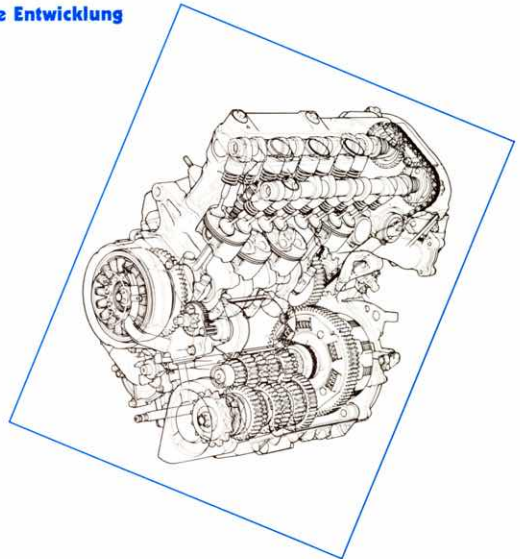
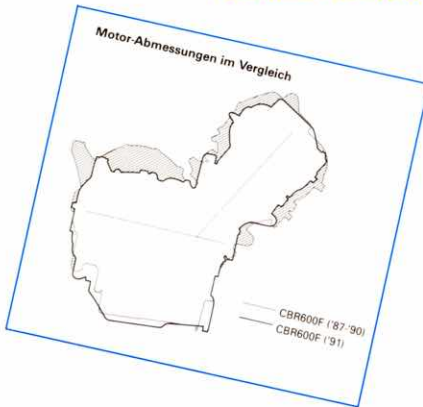
Immerhin wiegt die neue CBR trocken nur 185 kg.

Auch dieses Motorrad wird wieder ein technisch sehr gutes sein. Der Qualitätsstandard von Honda verpflichtet. Nur, die passende Einstellung, den verantwortungsbewußten, kühlen Kopf, all das liefert der Hersteller nicht mit. Das muß zur Serienausstattung des Fahrers gehören.

G. Triebe



Die Zeichnungen auf dieser Seite spiegeln die technische Entwicklung der Honda CBR 600 F.



AMA und BVDM präsentieren: Den AMA-BVDM-Nothilfeset

„Wer bei Unglücksfällen ... nicht Hilfe leistet, obwohl dies erforderlich und ihm den Umständen nach zuzumuten ... und ... möglich ist, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder Geldstrafe bestraft“ (§ 323 StGB). Um dieser Forderung des Strafgesetzbuches zu genügen, werden Kraftfahrer in Verbindung mit dem Erwerb des Führerscheines in Maßnahmen der Ersten Hilfe am Unfallort unterrichtet. Außerdem müssen Kraftfahrzeuge mit einem Erste-Hilfe-Kasten ausgerüstet sein, damit der Helfer entsprechendes Verbandsmaterial an der Hand hat.

Beim Motorrad ist dies aus Platzgründen verständlicherweise keine Verpflichtung. Dennoch ist auch der Motorradfahrer verpflichtet, im Falle eines Falles Erste Hilfe zu leisten. Aber womit?

Die AMA und der BVDM vertreten gemeinsam die Auffassung, daß auch der Motorradfahrer ein Erste-Hilfe-Set mit sich führen sollte. Wir haben daher eine Kleinstverbandstasche entwickelt, die besonders für Motorradfahrer geeignet ist.

Der AMA-BVDM-Nothilfeset entspricht der DIN-Norm 13167 für eine Kleinstverbandstasche. Es enthält unter anderem Heft- und Wundpflaster, Verbandspäckchen, Dreieckstuch, Schere, Handschuhe und vieles mehr. Das besondere an dem AMA-BVDM-Nothilfeset ist der Göttinger Tubus.

Der Göttinger Tubus wird bei einem Bewußtlosen mit Atemstillstand in den Rachen eingeführt und verhindert ein Versperren der Atemwege durch die nach hinten rutschende Zunge. Dies erleichtert die Atemspende des Ersthelfers erheblich und bietet den Vorteil, daß der direkte Kontakt mit Blut, Speichel oder Erbrochenem des Verunfallten vermieden wird.

Dieser Tubus kann von jedem Laien, der Grundkenntnisse in Erster Hilfe besitzt, unter Beachtung der Bedienungsanleitung angewendet werden. Es muß ausdrücklich betont werden, daß es sich nicht um einen Tubus handelt, der in die Luftröhre eingeführt wird. Ein solcher tra-

chealer Tubus darf nur von einem in diesem Verfahren geübten Arzt unter Sichtkontrolle eingeführt werden (Intubation).

Wer einem Bewußtlosen aus Furcht vor Schädigungen keinen Atem spendet und lieber auf professionelle Hilfe wartet, riskiert spätestens 6 bis 7 Minuten nach Ausfall der Atmung dessen Tod, denn ohne Sauerstoff stirbt das Gehirn irreversibel ab. Bis zum Eintreffen des Rettungsdienstes dauert es aber in Deutschland durchschnittlich 15 Minuten.

Die ersten Minuten am Unfallort entscheiden über Leben und Tod. Das AMA-BVDM-Nothilfeset und der Göttinger Tubus sollen Anregung und Hilfe sein.

Das AMA-BVDM-Nothilfeset ist zu bestellen über den

**BVDM-Service, Brigitte Stepan
Dorfstraße 28, 5970 Plettenberg**

Der Preis beträgt 25,- DM zuzüglich Verpackungs- und Versandkosten.



Abenteuer Luxemburg

von Edgar Müller

Genügend Freizeit und sommerliche Temperaturen veranlaßten mich, bereits am frühen Freitagnachmittag die Reise nach Kautenbach im Luxemburger Norden anzutreten. Auf zwei nagelneuen Reifen – und mit entsprechend verhaltener Fahrweise – fuhr ich per Landstraße durch Sauerland und Eifel zum Campingplatz bei Kautenbach. Hatte ich schon vor der Grenze das Ehepaar Wassermann auf dem Gespann überholt, so traf ich am Eingang des Zeltplatzes auf Heinz Sauerland mit Beifahrerin Gerda. Direkt am Bachverlauf sammelte sich das Fahrervolk: Horst, Martin, Hasso und Veranstalter Ingo waren die ersten. In der nächsten Stunde kamen Ully, Hans, Peter, Carsten und Michael dazu; so wurde im Laufe der Abendstunden unsere Runde immer größer.

Am nächsten Morgen erfuhr ich dann von Ingos Untermieter, der durch lautes Gerumpel unter dem Zeltboden Ingo wiederholt den Schlaf geraubt hatte. Nach dem Versetzen seines Igluzeltes bemerkte er zu seiner Überraschung einen rund fünfzig Zentimeter langen freigelegten Gang in der Grasnarbe.

Bei der ab zehn Uhr beginnenden Fahrerbesprechung versicherte Ingo uns, aus der letzten Ori gelernt zu haben, und gab uns vorab einen Teil der Fahrtstrecke zur Bearbeitung. Dann zogen Wolken auf und ein mittlerer Landregen setzte ein, der auf das Gemüt schlug, jedoch nicht allzulang anhielt, so daß die ersten Fahrer um 14 Uhr auf Tour geschickt werden konnten. Kurz vorher gab es das Blatt mit den Chinesenzeichen, die wie üblich reihenversetzt und auch spiegelverkehrt aufgezeichnet waren. Viele Teilnehmer trafen erst am Samstag kurz vor Beginn ein, so daß letztendlich 31 Fahrzeuge unterwegs waren.

Veranstalter und Helfer waren im Norden von Kautenbach fündig geworden, daher durften wir Teilnehmer als erstes in das grinsende Gesicht von Hasso schauen, der die geheime Zeitkontrolle darstellte und uns später bei einem kleinen Ort auf die Probe stellte. Man kann es so beschreiben: Durchfahren eines Kreises zum Ausgangspunkt, dann den

Kreis zur Hälfte durchqueren, anschließend links herum ein kurzes Dreieck gefahren, um dann auf einem Schotterrundkurs die anderen „Irrfahrer“ von einer Anhöhe aus beobachten zu können. Irgendwann ging mir der Leitfaden verloren, und meine Maschine kurvte mit mir ziemlich einfallslos in der Gegend herum, bis ich rein zufällig eine Durchgangskontrolle aus ihrem Nickerchen aufschreckte.

Also doch richtig!!! Denkste!!

Es war mir gelungen, einige Bildchen zu überspringen; so geht es aber nicht. Also Kehrtwendung und rückwärtig auf die Pirsch fahren. Die ersten Fahrer, die im Buschwerk auftauchten, wiesen dabei den Weg.

Gegen Ende der Etappe führen einige Teilnehmer fröhlich in eine vorbereitete Falle; Ursache war der nicht haargenau zurückgedrehte Tageskilometerzähler. Der hundert Meter zurückliegende Abzweig durch eine Abkürzung ließ uns die aushängende Fehlkontrolle notieren. Nach der von Ingo besetzten Zwischenkontrolle 1 ging es nach Michelinkarte 214 mit Maßstab 1:200.000 weiter. Auf der welligen und kurvenreichen Strecke verbot sich hohes Tempo von allein. Den nächsten Posten – nach einer Bergaufahrt – besetzte Horst; nicht alle sollen das angebrachte „GZK“-Schild gesehen haben. Nach kurzer Weiterfahrt auf der N7 bog ich in einen Abzweig ein, wo auf dem Parkplatz auf der linken Straßenseite Heinz und Gerda als „DK“ warteten. Da ich keinen Fahrfehler entdecken konnte, sagte ich Heinz, daß er nach der Regel eigentlich auf der anderen Straßenseite stehen müßte, was er dann nach Ankunft weiterer verwirrter Fahrer auch einsah.

Völlig dem Ehrgeiz ergeben wurde dann von mir eine Ortschaft angefahren, die weitab vom Kurs lag, also ging es mit Affenzahn den umsonst heruntergefahrenen Berg wieder hinauf. Mit fliegenden Fahnen schnurrten das Motorrad und sein Fahrer an den Jungs vorbei, die schon auf der ersten Etappe eine „DK“ besetzt hatten. Auf meine Frage, ob sie denn noch im Dienst seien, hörte ich die

Antwort: Na klar, wir sind die „ZK2“. Dann ließen sie sich wieder ihre Getränke schmecken.

Auf den letzten Kilometern bis zum Ziel erwartete die Profis noch eine gemeine Falle, die aber vom Fahrleiter gar nicht vorgesehen war.

Das Ziel, die Hotelterrasse von Gastwirt Klein, wurde dazu benutzt, bei heißer Witterung ein kühles Getränk zu sich zu nehmen, Diskussionen über die Fahrt zu führen oder ankommende Teilnehmer zu beobachten. Im selben Lokal wurde dann gegen Abend das kalte Buffet eröffnet, und manche Leute waren dreimal unterwegs, um Nachschlag zu holen.

Fahrleiter Ingo Bläske rief alsbald zur Siegerehrung auf. Es gewann Jürgen Prass aus Sandhausen, gefolgt von Knut Tödtmann aus Hilden und dem Ehepaar Schulte; Mannschaftssieger wurde der MC Sauerland.

Klar, es wurde noch viel erzählt an diesem Abend, aber irgendwann hat man die nötige Bett-Schlafsackschwere. Sonntag vormittag lernte ich dann beim Abbau meines Zeltes Ingos Untermieter kennen, der mit schnurrenden Barthhaaren und winzigen Knopfaugen frech zu mir hochsah und zunächst nicht die Kurve kratzte. Die Feldmaus wurde von den zusammengetrommelten Leuten als niedrig bezeichnet, bevor sie genug von uns hatte und das Weite suchte.

Als einer der letzten verließ ich dann den Ort, an dem wir über einige Stunden Zufriedenheit, Spaß und Abenteuer erleben konnten.

Für die Sportinteressierten:

Ergebnislisten der wichtigsten
BVDM-Sportveranstaltungen
des Jahres werden in
BALLHUPE 1/91
veröffentlicht.

R + V

Das R + V-Infocenter für Sicherheit und Vorsorge schätzt, daß rund vier Millionen Verkehrsteilnehmer täglich auf unseren Straßen „Blindekuh“ spielen. Sie sind ohne ausreichende Sehstärke unterwegs und gefährden somit sich und andere. Daher sollte jeder Führerscheininhaber alle zwei Jahre an einem Sehtest teilnehmen – unabhängig vom Alter! Zum gleichen Thema vermeldet die Deutsche Verkehrswacht, daß bei den 1989 durchgeführten Seh- und Reaktionstests die schlechtesten Ergebnisse seit 30 Jahren festgestellt werden mußten: Bei der anonymen Untersuchung fielen mehr als die Hälfte der Teilnehmer durch. Ein Viertel der festgestellten Mängel betraf die Sehschärfe eines Auges, ein Sechstel die Sehschärfe beider Augen. Verdreifacht gegenüber den Vorjahren haben sich die Mängel beim räumlichen Sehen, die damit zum Spitzenreiter unter den Sehfehlern avancierten.



Reichler

Zum Preis von 548 DM bietet die Reichler GmbH, Zum Bauckmert 20, 5275 Bergneustadt, einen unregelmäßig Katalysator für alle Yamaha FJ 1200-Modelle an. Der Kunde muß seinen Sammler vom Motorrad abbauen und an die Firma einschicken, der Sammler kommt umgehend mit montiertem Katalysator zurück.

DEKRA

Seit Jahren freuen wir uns über zurückgehende Unfallzahlen bei Motorrädern. Die DEKRA weist jetzt darauf hin, daß die Benutzer motorisierter Zweiräder dennoch unverändert die meist gefährdeten Verkehrsteilnehmer sind. Das Verletzungsrisiko ist 25 mal höher als beim Auto, nur elf Prozent aller verunglückten Zweiradfahrer kommen ohne Verletzungen davon.

BALLHUPE 4/90

rpa

Viele ostdeutsche Straßen nur bedingt befahrbar

Gesamtstraßenlänge in der DDR (47 203 km) nach Autobahnen, Fernverkehrs- und Bezirksstraßen

Autobahnen
1 855 km

45% nur bedingt befahrbar

Fernstraßen
11 326 km

22% nur bedingt befahrbar

Bezirksstraßen
34 022 km

41% nur bedingt befahrbar

Quelle: Stat. Amt der DDR rpa-Grafik



Schlechte Wegstrecke

Der Zustand der Straßen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR ist besorgniserregend, woran sich kurzfristig wenig ändern dürfte. Knapp die Hälfte der 1855 Autobahn-Kilometer, ein Viertel der Fernstraßen und 41 Prozent der ehemaligen Bezirksstraßen gelten als „bedingt befahrbar“, unzählige Schlaglöcher, schlecht ausgebesserte Straßen und nicht gesicherte Fahrbahnränder bereiten allen Fahrzeugen Probleme. Zweiradfahrer müssen zusätzlich – besonders bei Nässe auf den gepflasterten Strecken – mit extrem schlechter Bodenhaftung rechnen, doch auch auf trockenem Untergrund ist immer höchste Aufmerksamkeit gefordert.

DEKRA

Seit Oktober 1990 werden in der Bundesrepublik Deutschland nur noch Motorräder erstmalig zugelassen, die bei der Fahrt weniger als 77 dB (A) (bis 80 ccm Hubraum) oder weniger als 82 dB (A) (über 175 ccm Hubraum) erzeugen. Ein Jahr später gilt dann auch ein Grenzwert (79 dB (A)) für die Hubraumklasse zwischen 80 und 175 ccm. Zum Vergleich: Eine 1985 produzierte BMW K 100 RT erzeugt laut KFZ-Brief ein Fahrgeräusch von 84 dB (A), könnte also heute nicht mehr neu zugelassen werden.

Därr

Auch bei Motorradreisen in heiße Gebiete muß auf gekühltes Trinkwasser nicht verzichtet werden; außen anzubringende Leinen-Wasser-Säcke kühlen durch ihre permanente Verdunstung das Wasser im Behälter und sind außerdem äußerst platzsparend.

Info: Därr's TravelShop in München.

Metzeler

Es soll Motorradfahrer geben, die wollen jede Pferdestärke ganz genau kennenlernen, die am Hinterreifen ihrer Maschine ihre Wirkung tut. Die Firma Metzeler weist darauf hin, daß die Leistungsmessung auf einem Rollenprüfstand eine erhebliche Tortur für den Reifen ist, der dabei weit über seine Sicherheitsreserve hinaus beansprucht wird; der Vorgang kann sogar mit einem Zerstorertest im Reifen-Versuchslabor verglichen werden. Es empfiehlt sich daher, den Test auf dem Prüfstand mit einem gebrauchten Pneu durchzuführen, andernfalls muß nach der Messung aus Sicherheitsgründen unbedingt ein neuer Reifen montiert werden. Daß Metzeler jegliche Reklamation an in der beschriebenen Form „mißhandelten“ Reifen ablehnt, versteht sich wohl von selbst.



Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

Herausgeber:

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



Die Neuen
und die Nackten
Suzuki GSX 1100 G,
Triumph 750 Trident,
Kawasaki Zephyr 750,
MZ-Prototyp
mit 500er Rotax
Fotos:
Werk (3),
Riepenhusen