

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. 1/1991



Aktuell:
Erste Bilder vom
Elefantentreffen 1991

Neu:
Sicherheitstraining
des BVDM



Freizeit – Sicherheit – Spaß

Das neue Motorradtraining des BVDM

Ab dem Frühjahr 1991 bietet der BVDM seinen Mitgliedern und allen interessierten Motorradfahrern ein spannendes, lehrreiches und unterhaltsames Motorradtraining.

Bei der ganztägigen Veranstaltung sind fahrtechnische Übungen so aufgebaut, daß dabei Spaß und Zusammenarbeit in der Gruppe nicht zu kurz kommen.

Motorradfahren muß im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“ werden. In dem neuen BVDM-Programm **Freizeit – Sicherheit – Spaß** wird die bewußte Lust am Motorradfahren mit den Aspekten der Fahrzeugbeherrschung, einem sicheren Umgang mit der eigenen Einstellung zum Motorrad und Erfahrungen aus dem Verkehrsalltag verbunden.

Es sollen keine Motorradmeister oder Rennfahrer herangebildet werden. Beim Stabilisieren, Bremsen, Ausweichen, Kurvenfahren in Schräglage hat jeder an diesem Tag die Möglichkeit, sein eigenes Können zu überprüfen. So kann sich ein Gespür für sich und die Umwelt entwickeln, damit konkrete Gefahrensituationen rechtzeitig erkannt werden. Nur so lassen sich brenzlige Situationen vermeiden. Und wenn es doch einmal eng wird, bietet unser Training konkrete Übungen zur Bewältigung von schwierigen Situationen.

Das eintägige Training ist der erste Baustein in einem geplanten BVDM-Fortbildungsprogramm mit verschiedenen Variationsmöglichkeiten und Schwierigkeitsstufen, damit es nicht langweilig wird und auch beim dritten oder vierten Mal noch Spaß macht.

Mitmachen kann jeder, der im Besitz eines gültigen Führerscheines ist. Das Training kann auf jedem größeren Parkplatz stattfinden. Wenn keine Möglichkeit besteht, an einem der Termine zu einem der angeführten Orte zu fahren, kommt das mobile Training auch zu Euch – in der ganzen Bundesrepublik. Es ist dann allerdings notwendig, daß mindestens 10 Fahrer teilnehmen, sonst lohnt es sich nicht.

Der Ein-Tageskurs kostet 100,- DM, für BVDM-Mitglieder 80,- DM. Es besteht die Möglichkeit einer Zusatz-Kaskoversicherung für das eigene Fahrzeug.

Die Termine und die Anmeldeadresse steht auf Seite 8 dieser BALLHUPE.

Henning Knudsen

Aktuell

Seite

Meldungen in Kürze	4
Anmeldung zum „Tag des Motorradfahrers 1991“	5
Einladung zur JHV 1991	6
Das Zweiradtraining des DVR	8
Das Elefantentreffen 1991	12

Zeitgeschehen

25 Jahre Jumbofahrt in Kassel	20
---	----

Technik

Schadstoffe beim Betrieb eines Motorrads	9
Hitliste der schadstoffarmen Motorräder	9
Fahrbericht BMW R 100 GS Paris-Dakar	17
Erfahrungen mit der BMW K 100 RS-V4	18

Sport

Sportergebnisse 1990	22
--------------------------------	----

Service

Termine BVDM-Sicherheitstraining	8
Clubliste	23

AMA-Informationen	11
-----------------------------	----

Länderecke	20
----------------------	----

Termine	14
-------------------	----

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

Leserbriefe	10, 21
-----------------------	--------

Neulich	21, 22
-------------------	--------

Panoptikum	7
----------------------	---

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 14a,
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:
Bodelschwinghstraße 17b, 4400 Mün-
ster-Hiltrup, Telefon 02501-13322

Chefredakteur: Jörg Riepenhusen

Redakteure: Peter J. Großheimann, Uli
Trilling

Autoren in Heft 1/91:
Ulf Henning, Lothar Kahnert, Michael
Kleymann, Henning Knudsen, Bernd
Luchtenberg, Axel Scheuten, Kurt Schi-
rakowski, Wolfgang Schmeuser, Horst
Treber

Gewerbliche Anzeigen: Redaktion

Layout: Jörg Riepenhusen

Druck: trost-druck xanten

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag
enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe,
Belegexemplar erbeten.

Titelbild: Die ersten Heimkehrer von der
Rally Paris-Dakar wurden schon auf ge-
samtdeutschen Straßen gesichtet.
Foto: Jörg Riepenhusen

**Die nächste BALLHUPE erscheint am
13. Mai 1991.**

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

Schleswig-Holstein

kauft 12.500

Lei(d)tplanckenprotektoren

Ein später Erfolg der Spendenaktion

(GK/HK) Angeregt durch die Spendenaktion der Motorradverbände im Sommer 1988 hat das Land Schleswig-Holstein beschlossen, 1991 12.500 Protektoren an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zu montieren. Die Motorradfahrer im Norddeutschen haben den verantwortlichen Politikern genau vorgezeichnet, welche menschlichen und finanziellen Schäden durch Motorradunfälle an ungeschützten Lei(d)tplancken entstehen. 1990 wurde eine Bestandsaufnahme gemacht. Im November wurde bestellt, jetzt wird geliefert und montiert.

Ein später Erfolg, der hoffentlich viele Nachahmer findet.

Lei(d)tplanckenprotektoren bekommen endlich einen Standard

Bundesanstalt für Straßenwesen erstellt Norm – Motorradverbände und IfZ stellen Forderungen

(HK) Auf der IFMA 1990 in Köln hat der BVDM auf seinem Stand eindrucksvoll gezeigt, daß es Lei(d)tplanckenprotektoren von sehr unterschiedlicher Qualität gibt. Seit 1985 wissen wir aus der täglichen Praxis, daß Protektoren auf dem Markt sind, die ihr Geld nicht wert sind. Diese und ähnliche kritische Feststellungen fielen denn auch anläßlich eines Hearings im Institut für Zweiradsicherheit in Bochum am 5. Dezember 1990.

Ziel des Hearings war: Ausarbeitung eines Mindestanforderungskataloges für Lei(d)tplanckenprotektoren. Was muß ein Protektor bei einem Aufprall leisten in Bezug auf Energieaufnahme, Rückstoß und Restenergie? Wie gut ist ein zweiter Aufschlag zu dämpfen? Wie hält der Dämpfer am Lei(d)tplanckenpfosten? Welche Form ist die günstigste? Wie erkennt man, daß ein Protektor beschädigt ist? Wie ist die Wetter- und Umweltverträglichkeit?

Seit Mitte dieses Jahres wird endlich auch in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Bergisch-Gladbach bei Köln über diese Fragen nachgedacht, denn es ist die Aufgabe der BASt, Einrichtungen im Straßenverkehr auf ihre

Wirksamkeit zu überprüfen und entsprechende Qualitätsanforderungen an die Hersteller zu richten.

Man fragt sich allerdings zu Recht, warum erst jetzt darüber nachgedacht wird, denn schon seit Jahren bemühen sich Motorradfahrer im BVDM bei der BASt vergeblich darum, daß solche Mindestanforderungen erarbeitet werden.

Eines steht jedoch aufgrund der schon formulierten Kriterien fest: Die Protektoren, die wir im Rahmen der Spendenaktion eingekauft haben, gehören nicht zu den schlechten!

CEN-Norm für Motorrad-Schutzbekleidung

BVDM im deutschen DIN-Ausschuß beteiligt

(HK) Seit drei Jahren wird im DIN-Institut in Berlin an der Erstellung einer Norm für Motorrad-Schutzbekleidung gearbeitet. Als ein entsprechender Fachausschuß gegründet wurde, bat der BVDM, als Vertreter der Motorradfahrer – und damit der Verbraucher – um eine Möglichkeit der Mitarbeit. Unser Wunsch wurde damals abgelehnt.

Jetzt hat das Europäische Institut für Normung (CEN) der Europäischen Gemeinschaft einen gleichlautenden Auftrag zur Erstellung einer europäischen Norm bekommen – und auch angenommen. Die bisher im DIN-Institut geleistete Arbeit wird daher nicht mehr als eigene deutsche Norm weiterentwickelt. Dennoch werden die deutschen Experten weiterhin darüber beraten, wie sie die europäische Norm mitgestalten und beeinflussen können.

Der BVDM und die anderen Motorradverbände haben ein Angebot des DIN-Ausschusses angenommen, an dieser Arbeit mitzuwirken. Den Vorsitz in sowohl dem deutschen „Spiegel-Ausschuß“ als auch in dem CEN-Ausschuß führt Dr. Hubert Koch vom Institut für Zweiradsicherheit in Bochum. Der BVDM wird durch Klaus Schumacher vertreten.

Ziel einer Schutzbekleidungsnorm muß es sein, den Verbraucher davor zu bewahren, daß er eine Motorradbekleidung kauft, die nicht ein Mindestmaß an definiertem Schutz bietet. Es kann nicht das Ziel sein, daß eine Norm erarbeitet wird, die es dem Gesetzgeber nachher leichter macht, das Tragen von „Ritterrüstungen“ zu verordnen.

Dafür werden wir uns in dem Ausschuß stark machen!

Motorradfahrer gewinnt Rechtsstreit über das Rechtsfahrgebot

Rechts muß nicht ganz rechts sein

(HK) Motorradfahrer sind nach § 2 Abs. 2 der StVO verpflichtet, „möglichst weit rechts“ zu fahren. Das bedeutet im Allgemeinen einen Meter vom rechten Straßenrand. Dieser Sicherheitsabstand ist aber keine starre Vorschrift. Das hat jetzt der Bundesgerichtshof in Kassel entschieden (AZ.: VI ZR 124/89).

Im vorliegenden Fall war sowohl beim Landgericht als auch beim Oberlandesgericht einem Motorradfahrer die Mitschuld an einem Unfall gegeben worden, bei dem ein Autofahrer in einer Rechtskurve 65 cm weit auf die Fahrbahnseite des Motorradfahrers gekommen war. Der Motorradfahrer hatte sich 1,50 Meter weit vom rechten Fahrbahnrand gehalten. Die Versicherung des Autofahrers hatte versucht, dies als einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot auszulegen.

Der Bundesgerichtshof billigte den Abstand von 1,50 Metern als den Ermessensspielraum des Motorradfahrers, ohne daß dabei die Betriebsgefahr erhöht würde, zumal der Autofahrer keinen Grund hatte, auf die Gegenfahrbahn auszuweichen.

Immer mehr Motorradfahrerinnen – immer mehr ältere Motorradfahrer

(KBA/HK) 1990 fuhren mehr Frauen Motorrad als je zuvor: 133.400 Motorräder sind zur Zeit auf Frauen zugelassen. 8,1% mehr als im Vorjahr. Der Frauenanteil aller Motorradfahrer beträgt damit 11%.

Zugleich steigt auch die Zahl älterer Fahrer: Waren 1984 noch 11% aller Fahrer zwischen 18 und 21 Jahren, so waren es 1990 nur noch 3,5%. 1984 fuhren 31% zwischen 21 und 25 Jahren, 1990 nur noch 19%. 31% der Motorradfahrer sind zwischen 25 und 30 Jahren alt; 19,5% zwischen 30 und 35 und knapp 9% zwischen 35 und 40.

Durch den Zusammenschluß von Ost- und Westdeutschland kommen zu den 1,2 Millionen West-Motorrädern noch 1,3 Millionen Ost-Motorräder hinzu.

Einheit

(p/jg) Im Zuge der Deutschen Einheit haben die fünf neuen Bundesländer die westliche Straßenverkehrsordnung übernommen. Dazu gehört indirekt auch die Angleichung der Versicherungsbedingungen und -modalitäten, nicht zuletzt die Schadensfreiheitsregelungen bei Kfz-Versicherungen.

Da es etwas Vergleichbares in der ehemaligen DDR nicht gegeben hat, wird als Bemessungsgrundlage die Dauer des Führerscheinbesitzes in Jahren herangezogen. Motorradfahrer, die den Schein schon neun und mehr Jahre ihr Eigen nennen, erhalten gleich den maximalen Rabatt; wer die Fahrerlaubnis noch keine vier Jahre besitzt, muß zunächst ohne Rabatt auskommen. Bei den Autos reichen übrigens schon 33 Jahre Führerscheinbesitz, um den größtmöglichen Nachlaß zu erhalten...

Prüfstand gesucht!

Der BVDM möchte gerne einen Praxis-Test mit Nachrüst-Katalysatoren durchführen. Dazu suchen wir:

* Einige (Viel-)Fahrer, die ihr Motorrad mit einem Katalysator ausrüsten und zu gelegentlichen Prüfstandtests zur Verfügung stellen.

* Und vor allem eine **kostengünstige** Möglichkeit zur Prüfstandsbenutzung!

Wir möchten die Emissionen im Originalzustand, mit neuem Kat und nach ca. 50.000 km nach dem ECE 40-Fahrprogramm auf dem Prüfstand messen.

Die offiziell genannten 1000,- und 5000,- DM je Test sind auch bei einem Minimalprogramm nicht aufzubringen. Vielleicht gelingt es auf diesem Wege, eine erschwingliche Lösung zu finden.

Meldungen bitte an:

Bernd Luchtenberg,
Emminghausen 70, 5632 Wermelskirchen 2, Telefon 02193- 1207

Tag des Motorradfahrers

Samstag, 4. Mai 1991

Am Samstag, dem 4. Mai 1991, ist wieder der „Tag des Motorradfahrers“. Unter dem Motto „Lieber Autofahrer, wollen wir mal tauschen“ wollen wir erneut auf die Besonderheit aufmerksam machen, daß von 10 Motorradfahrern 9 einen Autoführerschein besitzen, von 10 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, um so Konflikte im Verkehr zu vermeiden. Umgekehrt ist es jedoch schwieriger.

Seit 15 Jahren sinkende Unfallzahlen bei Motorrädern trotz immer noch steigenden Zulassungszahlen sind ein Beleg für Vernunft und Risikobewußtsein der Motorradfahrer. Aber sicherlich trägt auch der partnerschaftliche Umgang miteinander im Verkehr dazu bei, das Unfallrisiko zu senken.

Der **Tag des Motorradfahrers**, den der Bundesverband der Motorradfahrer e.V. seit Jahren am Anfang der Saison ausruft, will auch in diesem Jahr dazu beitragen, gegenseitig entstehende Probleme in einem ehrlichen und offenen Gespräch vorurteilsfrei zu erörtern, um Aggressionen und mangelndes Verständnis zwischen den so unterschiedlichen Verkehrspartnern Auto und Motorrad abzubauen.

Jeder kann mitmachen: Motorradclubs, Einzelpersonen, Fahrschulen und Tankstellen werden aufgefordert, das Motorradfahren positiv in der Öffentlichkeit darzustellen.

Wir stellen ausreichend Informationsmaterial in Form von Falbblättern und Plakaten zur Verfügung. Es gibt vorbereitete Anmeldeformulare, eine Pressemitteilung für die lokale Presse, sowie Tips und Hinweise zur Standgestaltung.

Lieber Autofahrer, wollen wir mal tauschen?

Sie steigen aufs Motorrad und wir ins Auto? Uns fällt der Tausch vermutlich leichter, denn neun von zehn Motorradfahrern besitzen einen Autoführerschein. Umgekehrt hat jedoch nur einer unter zehn Autofahrern den fürs Motorrad. Sollten Sie zu den anderen Neun gehören – keine Bange. Sie müssen nicht wirklich motorradfahren, wir laden Sie lediglich zu einer kleinen „Gedankenreise“ ein. Auf der nächsten Seite geht's los.



In letzter Minute

VFM : 2 = IMD

(HK/JR) Nicht erst seit der IFMA 1990 wird darüber diskutiert, einen eigenen Verband der Motorradindustrie zu gründen. Ausschlag gab der Vorwurf, der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie (VFM) würde sich zu sehr mit Fahrrädern beschäftigen und die Motorräder vernachlässigen. Nun wird die Teilung Realität.

Ein neuer Industrieverband Motorrad Deutschland e.V. mit Sitz in Essen wird noch in diesem Jahr das Licht der Motorradwelt erblicken. Hauptgeschäftsführer wird Dr. Hubert Koch sein, der das Institut für Zweiradsicherheit zum 1. 3. verläßt. Das IfZ wird dem neuen Verband wahrscheinlich angegliedert.

Ein Arbeitskreis für die Zusammenarbeit mit den Motorradverbänden soll Bestandteil dieses neuen Verbandes sein. Näheres wird auf der „Motorräder 91“ in Dortmund mitgeteilt.

Anmeldungen zur Teilnahme bitte bis zum 1. April 1991 mit dem abgedruckten Coupon beim:

BVDM

— Tag des Motorradfahrers —
Postfach 480138
4400 Münster

Für weitere Fragen steht zur Verfügung:
Henning Knudsen
Referent für Zweiradsicherheit
Biberweg 1
5206 NK-Seelscheid 2
Telefon 02247-7386

Hiermit melde(n) ich/wir mich/uns für die Teilnahme am

Tag des Motorradfahrers 1991 an:

Name _____

Straße _____

PLZ, Ort _____

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, am 20. April 1991 ab 19.00 Uhr an der ordentlichen Jahreshauptversammlung des BVDM in Elspe, auf dem Gelände der Karl-May-Festspiele teilzunehmen.

Auf dem Gelände kann gezeltet werden. Preiswerte Zimmer gibt es in Elspe aber auch. Zwecks Vermittlung von Zimmern setzt Euch bitte mit dem Verkehrsamt der Stadt Lennestadt, Helmut-Kumpf-Straße 25, 5940 Lennestadt 1, Telefon 02723-608801 oder 6080 in Verbindung.

Um die Bundeskasse nicht zu belasten und um die Abwicklung der Veranstaltung für den Veranstalter, die Karl-May-Festspiele Elspe, zu vereinfachen ist es erforderlich, daß die Teilnehmer an der JHV 1991 ihre Bestellungen im voraus abgeben. Nutzt dazu bitte die Anmeldung, die den Mitgliedsausweisen beigelegt war. Falls jemand den Vordruck nicht oder nicht mehr hat, kann sie/er einen neuen bei der Geschäftsstelle anfordern. Ihr erhaltet Coupons für die einzelnen Leistungen. Das Personal der Karl-May-Festspiele nimmt diese Coupons entgegen und wir ersparen uns die Bereitstellung von Wechselgeld. Die Preise seht Ihr auf der nächsten Seite.

Die vorherige Anmeldung hat aber noch einen weiteren, ganz profanen Grund: Die Betreiber der Gastronomie halten nur eine gewisse Anzahl Essen bereit. Die Menge richtet sich nach unserer vorherigen Anmeldung, die bis zum 10. März dort vorliegen muß. **Wer sich vorher nicht anmeldet, muß damit rechnen, daß es nichts zu Beißen gibt!**

Bitte habt dafür Verständnis und helft uns, die Großveranstaltung reibungslos abzuwickeln.

Den Gesamtbetrag für die Leistungen, die Ihr in Anspruch nehmen wollt, überweist bitte auf folgendes Konto:

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Sparkasse Plettenberg
Sonderkonto: Elspe
Kontonummer: 1201987
BLZ: 45851020

Die Coupons werden nach Eingang der Zahlung per Post zugeschickt.

Die Tagesordnung:

1. Berichte der Vorstandsmitglieder;
2. Berichte der Kassenprüfer;
3. Berichte der Referenten und Ausschußvorsitzenden; wenn die Berichte nicht mündlich vorgetragen werden können, müssen sie rechtzeitig an den Geschäftsführer geschickt werden, der sie dann verliest;
4. Ernennung des Versammlungsleiters;
5. Entlastung des Bundesvorstandes;
6. Neuwahl des Bundesvorstandes;
7. Neuwahl von zwei Kassenprüfern;
8. Anträge;

Es liegen folgende Anträge vor:

I. Erhöhung des Mitgliedsbeitrages von 48,- DM auf 50,- DM.

Begründung: In den letzten Jahren sind die Kosten für den BVDM erheblich gestiegen. Die steigende Preisentwicklung wird sich in den kommenden Jahren wahrscheinlich nicht ändern. Diese Kostensteigerungen sind auf allgemeine Preissteigerungen zurückzuführen (erhöhte Portogebühren (1989), erhöhte Druckkosten für das Informationsmaterial zum „Tag des Motorradfahrers“, erhöhte Telefongebühren (zu erwarten), erhöhte Versicherungskosten 1991). Weiteres ist aus dem Bericht der Kassenprüfer zu entnehmen.

II. Änderung des § 22 Abs. 9 der Satzung – Mitgliedsbeiträge –: Die Beitragsrückerstattung für BVDM-Vereine in Höhe von 50% des Jahresbeitrages entfällt. Der Absatz ist zu streichen.

Begründung: Mündlich durch den Antragsteller.

III. Änderung des § 22 Abs. 9 der Satzung – Mitgliedsbeiträge –: Der § 22 Abs. 9 der Satzung soll folgende Fassung erhalten.

Die Änderung soll ab dem 1.1.1992 wirksam werden.

§ 22 Abs. 9 Buchst. a: Von den Mindestmitgliedsbeiträgen der Mitglieder von BVDM-Vereinen behält die Bundeskasse 87,5 Prozent ein. Der Rest wird an die BVDM-Vereine überwiesen.

§ 22 Abs. 9 Buchst. b: Jedem BVDM-Verein können zusätzlich zu den unter § 22 Abs. 9 Buchst. a genannten Geldern bis zu 37,5 Prozent der durch seine Mitglieder entrichteten Mindestmitgliedsbeiträge erstattet werden, wenn der Verein Aktionen oder Veranstaltungen im

Interesse der unter § 2 Abs. 2 Buchst. b, c und d definierten Ziele des BVDM durchführt und ihm die Durchführung Kosten verursacht. Die Erstattungen können nicht höher sein als die Summe der nachgewiesenen Aufwendungen. Jede Erstattung muß innerhalb eines Monats nach dem Abschluß von Aktion oder Veranstaltung schriftlich beantragt werden. Der Antrag ist zusammen mit den Kostennachweisen an die Bundesgeschäftsstelle zu richten. Die Entscheidung über eine Erstattung fällt der Bundesvorstand auf der ersten Vorstandssitzung nach Eingang des Antrages. Die Entscheidung ist endgültig.

§ 22 Abs. 9 Buchst. c: Jedem BVDM-Einzelmitglied können bis zu 50% des durch ihn entrichteten Mindestmitgliedsbeitrages erstattet werden, wenn er Aktionen oder Veranstaltungen im Interesse der unter § 2 Abs. 2 Buchst. b, c und d definierten Ziele des BVDM durchführt und ihm die Durchführung Kosten verursacht. Die Erstattungen können nicht höher sein als die Summe der nachgewiesenen Aufwendungen. Jede Erstattung muß innerhalb eines Monats nach dem Abschluß von Aktion oder Veranstaltung schriftlich beantragt werden. Der Antrag ist zusammen mit den Kostennachweisen an die Bundesgeschäftsstelle zu richten. Die Entscheidung über eine Erstattung fällt der Bundesvorstand auf der ersten Vorstandssitzung nach Eingang des Antrages. Die Entscheidung ist endgültig.

§ 22 Abs. 9 Buchst. d: BVDM-Vereine und Einzelmitglieder können dem Bundesvorstand vorab Aktionen und Veranstaltungen ankündigen und eine Prüfung im Sinne der Regelungen unter § 22 Abs. 9 Buchst. b und c verlangen. Die Pflicht zur späteren schriftlichen Beantragung unter Einreichung von Kostennachweisen bleibt davon unberührt.

§ 22 Abs. 9 Buchst. e: Die Bundeskasse hält die für eventuelle Rückerstattung notwendigen Gelder solange zurück, wie diese Rückerstattungen noch beantragt werden können. Anschließend fließen die Gelder der Bundeskasse zu. Begründung: Mündlich durch den Antragsteller.

IV. Änderung des § 5 Abs. 1 der Satzung: Die Mindestmitgliederzahl von BVDM-Vereinen soll von 10 auf 7 geändert werden. Begründung: Mündlich durch den Antragsteller.

V. Änderung des § 11 Abs. 1 der Satzung: Der Absatz soll lauten: „Der Bundesbeirat besteht aus dem Bundesvorstand und je einem Vertreter der BVDM-Vereine“. Begründung: Mündlich durch den Antragsteller.

VI. Änderung des § 18 Abs. 1 der Satzung: Der Absatz soll lauten: „Mitglied kann nur werden, wer sich zu den Aufgaben und Zielen des Verbandes bekennt.“ **Begründung:** Mündlich durch den Antragsteller.

VII. Horst Orlowski soll Ehrenvorsitzender des BVDM werden. **Begründung:** Mündlich durch den Antragsteller.

9.: Verschiedenes

Im Auftrag des Vorstandes
Jörg Riepenhusen

Einladung zur Gesamt- vorstands- und Bundes- beiratssitzung

Am 21. April 1991 tritt der Gesamtvorstand und der Bundesbeirat des BVDM in der Zeit von 15.00 bis 18.00 Uhr auf dem Gelände der Karl-May-Festspiele in Elspe zusammen.

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

Tagesordnung:

1. Bericht über das Elefantentreffen, den Tag des Motorradfahrers, die Deutschlandfahrt und weitere vergangene Veranstaltungen;

2. Diskussion über die zukünftige Gestaltung dieser und anderer Veranstaltungen und neue Vorschläge.

Bringt bitte gute Ideen mit.

Für den Vorstand
Jörg Riepenhusen

Bustransfer nach Elspe

(JR) Elspe liegt nicht unbedingt mitten in Bayern und der 20. April nicht zwingend im Hochsommer. Wer aus dem Freistaat Bayern nach Elspe will, aber die Anreise mit dem Motorrad scheut, kann dies aber auch mit dem Bus erledigen.

Ralf Kühl organisiert einen Sammelbus. Die Abfahrt erfolgt am Freitag, dem 19. 4., nach Absprache. Da ein eigener Fahrer dabei ist, werden sich die Kosten im günstigen Bereich bewegen. Der absolute Betrag in Mark und Pfennig hängt allerdings von der Teilnehmerzahl ab. Die Rückfahrt findet am Sonntag statt.

Wer mitfahren will, soll sich bis Ende Februar bei Ralf Kühl, Münchner Str. 16, 8058 Erding (Telefon bitte über die Auskunft erfragen).

BALLHUPE 1/91

Zeitplan und Rahmenprogramm

Freitag, 19. April 1991
– Anreisezeit

Preisliste

Samstag, 20. April 1991

12.00 Uhr Der Saloon und der Drugstore sind geöffnet. Kalte Platten mit Schinken, Wurst und Käse, Schnitzel oder Wurst mit Kartoffelsalat und Brot sowie kalte und warme Getränke stehen zur Verfügung.
(Preise laut Speisekarte)

Zeltplatzmiete:

10,00 DM pro Zelt

Rahmenprogramm:

5,00 DM pro Person

2,50 DM Kinder 6 bis 15 Jahre
Kinder bis 5 Jahre frei

14.00 Uhr Das Programm der Karl-May-Festspiele beginnt.

15.00 Uhr Beginn der Bundesbeiratssitzung.

Beginn der Wettbewerbe in westertypischen Sportarten.

18.00 Uhr Abendessen

ca. 18 Uhr Siegerehrung
Sachpreise und Pokale
– Sieger bei den Erwachsenen
– Sieger bei den Kindern

Abendessen

Großer Grillteller mit Beilagen

20,00 DM Erwachsene

10,00 DM Kinder bis 15 Jahren

19.30 Uhr Beginn der Jahreshauptversammlung

24.00 Uhr Beginn der Bühnenshow

Mitternachtsprogramm

Eintritt frei

Großes Frühstücksbüffet

11,00 DM für Erwachsene

6,00 DM für Kinder
bis 15 Jahren

Sonntag, 21. April 1991

ab 8 Uhr Großes Frühstücksbüffet im Saloon; Spiegeleier, Rühreier, gekochte Eier, Wurst, Käse, Schinken, Marmelade, Brot und Brötchen

**Wertmarken
für alle Leistungen
bitte bei der
Geschäftsstelle bestellen.**



BMW's neue Kreation: Der Erbkönig ist unterwegs in den unerforschten Gegenden des Ost-Westens.

Foto: Ralf Heidsick

Freizeit – Sicherheit – Spaß

Die Termine 1991:

Unna:

Samstag, 4. Mai; Donnerstag, 9. Mai; Sonntag, 26. Mai; Sonntag, 9. Juni; Sonntag, 23. Juni; Sonntag, 7. Juli; Sonntag, 8. September; Sonntag, 22. September.

Ulm:

Samstag, 27. April oder Sonntag, 28. April; Samstag, 25. Mai oder Sonntag, 26. Mai; Samstag, 22. Juni oder Sonntag, 23. Juni; Samstag, 14. September.

Gotha:

Sonntag, 5. Mai; Samstag, 11. Mai; Samstag, 25. Mai; Sonntag, 2. Juni; Samstag, 8. Juni; Samstag, 22. Juni; Sonntag, 21. Juli; Samstag, 17. August; Samstag, 14. September; Samstag, 28. September.

Für Anmeldungen oder Rückfragen:
Henning Knudsen,
Biberweg 1,
5206 Neunkirchen-Seelscheid 2,
Telefon 02247-7386

Zweiradtraining des DVR

Ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad

Seit Anfang des Jahres verfügt der BVDM über einige Moderatoren, die das DVR-Trainingsprogramm „Vom Mofa bis zum Leichtkraftrad“ durchführen können. Der BVDM erfüllt damit eine weitere Aufgabe in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat.

Diese 2 tägige Fortbildung richtet sich an Jugendliche zwischen 15 und 18 Jahren: Schülergruppen und Auszubildende in Betrieben. Wenn das Zweiradtraining als betriebliche Veranstaltung durchgeführt wird, sind die Teilnehmer über die Berufsgenossenschaften unfallversichert.

Ein kompletter Kurs für maximal 12 bis 15 Leute kostet 900,- DM. Die Kosten werden zum Teil auch von den Berufsgenossenschaften aufgebracht.

Weitere Informationen hierzu erteilt:

Hans-Ulrich Trilling
Hunscheidtstraße 95
4630 Bochum 1
Telefon 0234-330078

Mit 10 PS über Stock und Stein

Blaue Flecken und 'ne Menge Spaß dabei

Sieh mal einer an: Das „Sommerprogramm“ des Jugendherbergswerkes war mir ins Haus geflattert. Na ja, reingucken kann man mal.

„Motorrad-Trial“ stand da. In der Jugendherberge Morzine Avoriaz, von Juni bis September, jeweils von Sonntagabend bis Samstagmorgen. 585,- DM mit Vollpension soll es kosten, Mopeds werden gestellt.

Ist doch ein fairer Preis, oder?

Gebucht werden kann das Ganze beim Deutschen Jugendherbergswerk in Detmold.

Weil der Kurs in jedem Fall stattfindet, kann man ihn in die alljährliche Tourenplanung einbeziehen.

Die Jugendherberge von Morzine ist vor zwei Jahren renoviert worden. Vierbettzimmer, Hausbar mit Wein und Bier etc. zu fairen Preisen und dank Seiteneingang rund um die Uhr geöffnet.

Doch was soll's. Man ist ja zum Mopedfahren gekommen.

Vor das Vergnügen haben die Götter aber den Schweiß gesetzt. Die 125er Yammys stehen in einer Berghütte, ca. eine Viertelstunde im flotten Schritt bergauf. Aber man gewöhnt sich an alles, auch an die Crosstiefel, wenn man die Turnschuhe leichtsinnigerweise zuhause gelassen hat.

Wie gesagt, der Kurs findet auf jeden Fall statt, ob mit einem oder den maximalen 16 Teilnehmern. Dann wird allerdings in zwei Gruppen von ca. 9.30 bis 12.30 und von 13.00 bis 16.00 Uhr gefahren.

Der Erfahrungsschatz der Teilnehmer reicht von „Noch nie auf'm Moped gegessen“ bis „Normale Straßen und Wege werden zu langweilig. Warum nicht mal Trial ausprobieren?“

Die Instrukturen, meist jugendliche Trialfahrer, stellt dies vor scheinbar unlösbare Probleme. Irgendwie geht's dann doch. Und meinen Spaß habe ich gehabt.

In dem Gelände, das zur Verfügung stand, findet man sehr schnell seine Grenzen und kommt zu der Erkenntnis, daß es noch viel zu lernen gibt.

Also geht's im nächsten Jahr weiter in Morzine!

Uli Trilling



Die Motorrad-Trial-Kurse des Deutschen Jugendherbergswerkes werden im Jahr 1991 stattfinden in der Zeit vom 30. Juni bis zum 7. September und zwar jeweils von sonntags bis samstags, wobei diese Tage jeweils der An- bzw. der Abreisetag sind. Der Preis beträgt 645,- DM und umfaßt folgende Leistungen:

Übernachtung/Vollpension, Transfer zum Übungsgelände; Kursus mit englischsprachigem Instruktor; Mietmotorrad (Yamaha YT 125); Benzin.

Bei der Anmeldung sind entweder Größe von Helm und Stiefeln anzugeben oder diese Sachen sind mitzubringen.

Teilnehmen können Jugendliche ab 16 Jahren.

Eine Fahrerlaubnis ist nicht erforderlich.

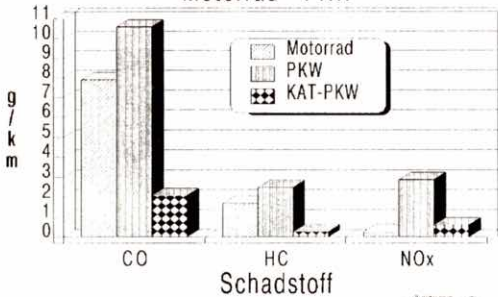
Die Anmeldung erfolgt über das Deutsche Jugendherbergswerk, Postfach 1455, 4930 Detmold, Stichwort MOTORRAD-TRAIL JH: MORZINE/AVORIAZ.

Freie Fahrt für schadstoffarme Motorräder!

Auf der IFMA haben wir rund 1400 Unterschriften gesammelt, um unserer Forderung nach steuerlicher Gleichbehandlung für schadstoffarme Motorräder Nachdruck zu verleihen. Unser Vorstoß und unser guter Wille in allen Ehren, aber wie gut sind eigentlich unsere Argumente?

Der **Emissionsvergleich** einiger Motorräder mit einem 75 PS-Pkw ohne Katalysator zeigt, daß Motorräder meist mehr CO produzieren als ein Pkw, bei NOx und HC liegen sie vergleichbar. Zweitakter produzieren allerdings gegenüber allen anderen die fünffache Menge HC und sind damit kaum zumutbar.

Vergleich Abgas-Emissionen Motorrad - PKW



Die Grenzwerte für schadstoffarme Pkw (8,9 g/km CO, 2,5 g/km HC + NOx) verfehlen praktisch alle Fahrzeuge ohne Kat. Die Grenzwerte für Motorräder nach der ECE 40 (35 g/km CO, 6 g/km HC) schaffen die Motorräder zum Teil nur knapp.

Mit Katalysator liegen einige Motorräder bei CO immer noch deutlich über den Pkw-Werten, NOx und HC bewegen sich gemeinsam auf sehr niedrigem Niveau.

Auffällig ist die nochmalige Verbesserung der BMW K 100 mit geregelter Kat. Dieser wirkt sich bei höherer Geschwindigkeit, aber auch in der Startphase günstig aus.

Na, wie sehen wir also aus? Was die **Verbreitung** angeht, miserabel, solange es nämlich Motorräder mit Kat im Verkehr noch nicht gibt! Demgegenüber waren Mitte 1990 20% aller zugelassenen Pkw mit Kat ausgerüstet, bei den Neuzulassungen waren es 95%.

Auch der **Markt** ist schief. In der Motorradbranche bieten Kleinunternehmer Nachrüst-Kits wie Kofferträger an; der zahlende Kunde ist gleichzeitig selbstloser Testfahrer und verliert obendrein die Garantie des Motorherstellers. Langstreckenerfahrung, Vergleichstests in der Fachpresse – Fehlanzeige.

Währenddessen betreiben die großen Entwicklungsabteilungen der Automobilhersteller seit Jahren die Optimierung des Gesamtsystems Motor, Gemischbildung, Zündung und Abgasanlage mit großem Erfolg.

Sie wetteifern mit immer neuen High-Tech-Lösungen für immer kleinere Modelle um die Gunst umweltbewußter Käufer – mit voller Garantie, zu moderaten Preisen und mit Steuerbefreiung.

Hoffentlich haben die Hersteller wirklich Abhilfe in der Schublade, wie immer versichert wird. Sonst ist es aus mit der freien Fahrt – mangels schadstoffarmer Motorräder!

Bernd Luchtenberg

Stand der Technik

Vorstellung der umweltfreundlichsten Motorräder

Zugegeben – die Ermittlung des schnellsten Motorrades ist einfacher und noch dazu kaum bestreitbar, weil mit Zahlen zu belegen. Aber sich auf's Glatteis zu begeben, paßt einfach in die Jahreszeit. Also frisch gewagt!

Zunächst ein paar Anhaltspunkte für die Bewertung:

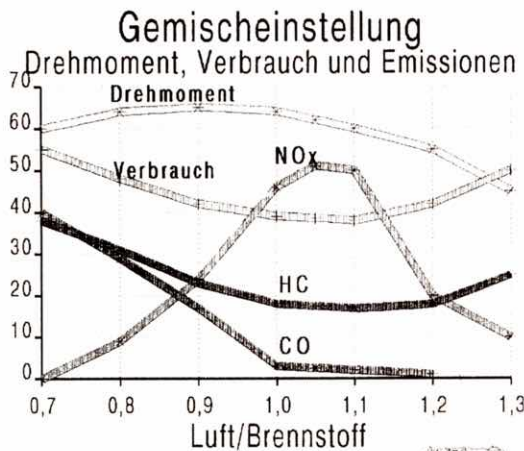
Geringer Treibstoffverbrauch

spart Energie und ist der sinnvolle Anfang der Schadstoffminderung. Hierzu kann moderne Technologie (Einspritzung, gute Brennraumgestaltung) ebenso beitragen wie eine auf Durchzug im mittleren Drehzahlbereich optimierte Leistungscharakteristik, die Einbußen bei der Spitzenleistung in Kauf nimmt.

Geringer Schadstoffausstoß

kann durch die Motorkonstruktion begünstigt werden: Zum Betrieb mit bleifreiem Benzin gehören entsprechende Ventilsize und -führungen. Ein spezielles Problem sind unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC); sie sind letztlich nichts anderes als nutzlos zum Auspuff hinausgeblasenes Benzin. Zahme Steuerzeiten und Verzicht auf Vierventiltechnik können hier helfen. Der Stand der Technik kann aber nur mit zusätzlichen Abgasreinigungsanlagen erreicht werden: Dreivegekatalsator und/oder Abgasrückführung.





Geringe Geräuschbelastigung

wird erreicht durch Ansaug- und Auspuffgeräuschdämpfung, aber auch durch Verzicht auf hohe Drehzahlen und hohe Schalthäufigkeit.

Geringe Rohstoffverschwendung, umweltfreundliche Produktion

durch Verwendung lösungsmittelarmer Lacke, sortenreiner und gekennzeichnete Kunststoffe, Verzicht auf Aluminium für Rahmen etc., aber auch durch Modellkonstanz und Baukastenprinzip.

Ausreichende Verbreitung

durch akzeptablen Preis, Alltagstauglichkeit und gefälliges Aussehen.

Nun zur Wertung!!

Auf dem ersten Platz ein Vertreter der Gespannklasse, ein hochmodernes Gefährt mit Achsschenkellenkung, Wetterschutz für Fahrer und Beifahrer und genügend Stauraum für den zünftigen Zelturlaub. Dazu ein drehmomentstarker Drosselmotor mit **geregeltem** Katalysator und Aktivkohlefilter gegen Benzindämpfe. Baukastenprinzip, Modellkonstanz und ein dichtes Werkstättenetz sichern ein langes Leben – und das alles für etwa 12.000,- DM.

DAS ist der Stand der Technik – der Fiat Panda 1000 i.e.

Gespannpuristen werden die Zahl der Räder bemängeln, aber dafür finden diese gewieften Bastler sicher eine Lösung.

Den zweiten Platz erringt die Yamaha SR 500 Modell 91. Sie wurde für die nächste Saison nochmals an Vergaser, Motor und Auspuff umfangreich überarbeitet und entspricht so auch nach zehn Mo-

delljahren den aktuellen und absehbaren Abgas- und Geräuschvorschriften.

Dem Hersteller sei Dank für seine leider kaum beachteten Bemühungen um dieses Volksmotorrad. Den Kat gibt es zwar nicht ab Werk, aber zumindest im Zubehörhandel.

Abgeschlagen auf dem dritten Platz landet die BMW K1 mit Katalysator. Sie trägt zukunftsweisend den Katalysator sorgfältig in das Gesamtsystem integriert und nicht nur drangepappt. Aber wer leistet sich diese Rakete mit Handschuhfach? Außerdem bietet die Zweiventil-K 100 harmonischere Leistungsabgabe, weniger Geräusch und geringere HC-Emissionen unter vergleichbaren Umständen. Nur wird die nicht mit geregeltem Kat geliefert.

Schlußlichter sind Modelle wie die neue Honda CBR 600. Da wird ein komplett neuer Motor gebaut, um endlich die 100 PS zu erreichen – bei 12.000 Umdrehungen! Abgasreinigung? Fehlangeize. Oder die Suzuki Bandit 400, ein Vierzylinder mit 50 PS. Zitat aus MOTORRAD 26/90: „Ab 7500 Touren weht ein frischer Wind durchs Getriebe, ab 9000/min geht die Post richtig ab. Der Motor gellt in höchsten Tönen...“ usw. DAS ist leider auch der Stand der Technik – für Mondraketen und Befürworter von Streckensperrungen und Stufenführerschein!

Also vor dem nächsten Motorradkauf: Eure (Umwelt-)Wertung, bitte! Wer sonst als der Käufer soll den Marketing-Strategen das Schlußlicht-Denken abgewöhnen?

Bernd Luchtenberg



Leserbrief

„Kontakt zur Basis“

Zum Diskussionsaufruf von Burkhard Gudd in BALLHUPE 04/90

Man kennt sich und unternimmt gemeinsam etwas. Wir Mitglieder im BVDM kennen uns zu wenig, deshalb läßt sich so schlecht etwas gemeinsam und dann mit dem nötigen Nachdruck organisieren. Deshalb: Sorgt für bessere Kommunikation.

Motorradfahrer üben ihr Hobby in verschiedenen Varianten aus. Der BVDM verprellt durch belehrendes Gehabe die sportlich ambitionierten Fahrer und tut fast nichts für Chopperfreake. Das schränkt den Kreis der Interessenten an einer Mitgliedschaft ein.

Der BVDM gilt in Motorradfahrerkreisen als hausbackener Altherrenverein. Wir betreiben also zu wenig oder die falsche Imagepflege. So kommen wir schwer an jugendlichen Nachwuchs.

Andere überregionale Motorradclubs bekommen deshalb guten Zulauf, weil sie einen attraktiven Service rund um das Hobby bieten. Mit Aufklebern, Plaketten und Taschenlampen ist es nicht getan; Lehrgänge (nicht nur Gespannfahren) zur Perfektionierung des Fahrens, attraktive Angebote zur Freizeitgestaltung müssen her.

Michael Kleymann

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 V7/700 | ab Bj. '71 |
| 9 Guzzi T3 ab 1100 km | ab Bj. '77 |
| 1 Guzzi V7/750 USA | Bj. '79 |
| 1 Guzzi V7 Sport 35 000 km | |
| 3 Guzzi LM II ab 37 000 km | |
| 15 Nuovo Falcone ab 2 000 DM | |
| 1 T5/Velorex Gespann 40 000 km | |
| 1 Guzzi 850 T | |
| Motoren, Getriebe, Kardan | |
| Weitere Modelle lieferbar | |

Der Motorradfahrer

Seine Unfälle und Motive

Daß Motorradfahrern viele Vorurteile entgegengebracht werden, weiß jeder von uns und hat es mit Sicherheit schon am eigenen Leib erfahren – sei es durch sensationsträchtige Schlagzeilen in Zeitschriften, bei der vergeblichen Suche nach einem Hotelzimmer in Motorradkluft oder in Diskussionen.

Viele der Vorurteile, wenn auch nicht alle, sind haltlos. Nur hilft es wenig, dieses selbst zu glauben und zu wissen. Gerade in Diskussionen sollten wir über die Kenntnis von Fakten verfügen, die uns die Argumentation erleichtern und Skeptiker vielleicht überzeugen. Anhand der (zugegebenermaßen noch wenigen) Untersuchungen über Motorradfahrer sind hier zwei zentrale Bereiche dargestellt. Zunächst schlicht und ergreifend die Unfallzahlen und anschließend wird der **wahre Charakter** des Motorradfahrers ausgeleuchtet.

Die Unfallzahlen

Motorradfahren ist gefährlich, zumindest ist es gefährlicher als Autofahren oder Spaziergehen. Dieses ist Tatsache und daran läßt sich nichts deuteln. Nur, jeder, der Motorrad fährt, weiß hierum und hat letztendlich seine eigenen Motive, die ihn zum Motorradfahren bringen (dazu später mehr). Kein Mensch wird jedoch abstreiten, daß Dinge wie Skifahren oder Drachenfliegen auch gefährlich sind, nur ist hier die Aufmerksamkeit der Gesellschaft, aus welchen Gründen auch immer, lange nicht so hoch wie beim Motorradfahrer.

Wie gefährlich ist Motorradfahren?

Es ist so gefährlich, daß 1989 33.900 Motorradfahrer verunglückten, davon sind 747 getötet worden. Erschreckende Zahlen, die auch dann nicht vergessen werden dürfen, wenn man bedenkt, daß 457.392 Verkehrsteilnehmer insgesamt 1989 verunglückten, wovon 7995 starben. Soweit die absoluten Zahlen. Wie wir wissen, bewegen sich heute weitaus mehr Motorradfahrer auf den Straßen als noch vor wenigen Jahren. Gleichzeitig gehen jedoch die Motorradunfälle drastisch zurück. 1984 sind noch 66.925 Motorradfahrer verunglückt, davon 1206 tödlich. Allein im Vergleich zum Vorjahr hat sich 1989 die Zahl der Verunglückten um 7,4, die der Getöteten um 5,8 Prozent verringert. Demgegenüber steht eine Zunahme der insgesamt verunglückten Verkehrsteilnehmer.

Wir sind folglich auf dem richtigen Weg und Motorradfahren wird, und das ist offiziell belegt, von Jahr zu Jahr sicherer. Bedenklich muß jedoch erscheinen, daß die Zahl der auf Autobahnen tödlich verunglückten Motorradfahrer (wie auch bei den Autofahrern) drastisch gestiegen ist. Wer den Überlebenskampf und die Aggression auf deutschen Autobahnen erlebt, den wird dies nicht wundern. Jeder von uns sollte, biegt er auf die Bahn ein, daran denken, daß im letzten Jahr an jedem Tag zwei Verkehrsteilnehmer ihr Leben auf deutschen Autobahnen ließen!

Übrigens ist der Autofahrer tatsächlich in mehr als der Hälfte der Fälle (ca. 60%) der Verursacher eines Motorradunfalles. Hier wird es uns jedoch wenig helfen, dies zu beklagen, vielmehr muß den Autofahrern ihr Fehlverhalten und die Konsequenzen deutlich gemacht werden und der Mopedfahrer muß für den Autofahrer (leider allzu oft) mitdenken. Es ist ebenfalls recht interessant, wenn auch nicht überraschend, daß 25% aller Motorradunfälle sogenannte Alleinunfälle sind, d.h. das Motorrad hat die Kurve durch alleiniges Zutun des Fahrers verlassen.

Soweit zu den wichtigsten Kennzahlen. Fazit: Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsteilnehmern sinken bei den Motorradfahrern die Unfallzahlen von Jahr zu Jahr. Problematisch sind jedoch die Bereiche Autobahn und „Mitdenken für Autofahrer“. Insgesamt kann es aber für uns nur lauten: WEITER SO!

Wenden wir uns nun der vieldiskutierten Frage zu, wer denn eigentlich in Helm und Kombi steckt. Vorweg: Immer mehr Frauen! Inzwischen ist jeder 5,5te Motorradfahrer weiblich, wie die Statistik ausweist. Und ich möchte darauf hinweisen, daß ich unter Motorradfahrern auch Motorradfahrerinnen verstehe. Spätestens seit einem bösen Brief anläßlich einer Umfrage in der nur Motorradfahrer angesprochen wurden, ist diese Bemerkung unerlässlich.

In der öffentlichen Meinung ist der Motorradfahrer, wenn auch mit abnehmender Tendenz, der **Rocker**. Daß dem bei weitem nicht so ist, wurde inzwischen auch wissenschaftlich nachgewiesen. (Was dann in der Bundesrepublik auch als glaubhaft gilt.) Allgemein unterteilen wir uns in Rocker, Enduristen, Tourer, Heizer, BMW-Fahrer usw. Hier soll jedoch nicht diese Form der Unterteilung vorgenommen werden, sondern die Motive des Motorradfahrers sollen entscheidend sein. Und da gibt es ein erstaunliches Bild.

Grundsätzlich gibt es für uns sehr verschiedene Motive, unser Moped zu bewegen oder es anzusehen oder an ihm zu schrauben. Zunächst sind da die, die gerne Motorradfahren, weil sie das Risiko mögen. Nordschleife Nürburgring und die Welt ist in Ordnung. Dann haben wir den Geselligkeitstyp, der gerne Motorrad fährt, aber dies am liebsten in der Gruppe tut. Genau das Gegenteil ist der Individualist, der am liebsten ganz für sich alleine fährt und Aussagen wie: „Am liebsten fahre ich mit anderen, weil man sich dann in den Pausen unterhalten kann“ weit von sich weist. Schließlich gibt es noch die Vernunftfahrer, die am liebsten mit Vorsicht für sich alleine fahren und jedes unnötige Risiko schlichtweg ablehnen.

Diese verschiedenen Gruppen stellen natürlich nur ein grobes Raster dar, aber fast jeder von uns findet sich in einer dieser Gruppen wieder. Nur wer hätte gedacht, daß auch der Fahrer einer GSXR sich in der letztgenannten Gruppe wiederfindet. Hier könnte das Motiv für den Kauf der Maschine die Faszination der Technik gewesen sein; aber das wird wohl ein Geheimnis bleiben. Übrigens sei an dieser Stelle mit dem Vorurteil aufgeräumt, alle BMW-Fahrer seien gleich. Vielleicht sehen sie alle in ihrem Gore-Tex-Anzug gleich aus (der Verfasser fährt auch Gore-Tex auf GS), aber tief im Innersten steckt doch in so manchem BMW-Fahrer ein versteckter Rennfahrer.

Die dargestellte Untersuchung führt zu drei Erkenntnissen.

1. Die Wissenschaft hat bewiesen, daß bei weitem nicht alle Motorradfahrer hirnlose Raser oder Rocker sind. (Übrigens nichts gegen Rocker. Die Ablehnung dieser Gruppe sollten wir der unwissenden Öffentlichkeit überlassen.)
2. Nicht jeder ZZR- oder GSXR- oder CBR-Fahrer ist ein Rennfahrer, und ein XT- oder XL- oder GS-Fahrer ein Tourer. Der Maschinentyp sagt viel weniger über die Einstellung des Fahrers zum Motorradfahren aus, als wir glauben.
3. Motorradfahrerinnen sind genauso in allen Gruppen vertreten, wie die männlichen Biker.

Woher stammen all diese Weisheiten? Die Unfallzahlen aus der jährlichen Unfallstatistik der Bundesanstalt für Straßenwesen, die Mopedfahrergruppen aus einem Forschungsprojekt der UniBW Hamburg. (Anmerkung des Verfassers: Vielleicht kann sich der eine oder andere Leser erinnern, 1988 befragt worden zu sein. 144 Fragen vergißt man nicht so schnell.)

Ulf Henning Dipl. Päd. in der AMA e.V.

Elefanten unterwegs

Ein dickes Fell mußten die Elefantentreiber in diesem Jahr mitbringen. Temperaturen bis minus 18 Grad Celsius ließen manches Gebiß fröhlich klappern.

von Jörg Riepenhusen



Strahlender Sonnenschein begleitete die Motorradfahrer aus fast allen europäischen Ländern auf ihren Wegen nach Loh. Frostige Temperaturen sorgten dort für das rechte Klima eines Winter-Motorradtreffens. Was fehlte, ich möchte sagen mal wieder, war der Schnee. Wenigstens zeigten Teile des Geländes ein leichtes Weiß, so daß die Optik ein wenig stimmte.

5400 Motorradfahrer scheuten selbst tagelange Anfahrten nicht, um diese Schau rigster und verwegenster Umbauten zu erleben. Weitere 1300 Tagesbesucher sorgten dafür, daß der Platz keinen leeren Eindruck machte.

Ein wahres Feuerwerk an Ideen entwickelten die Besucher, wenn es darum ging, die peripheren Körperteile warm zu halten. Alte Nummernschilder als Beinbleche, 5-Liter-Bierfässer in Fußhöhe, in die Abwärme des Motors geleitet wurde, Handschützer, angefangen von der simplen Plastiktüte bis hin zu aufwendigen, fellgefüllten Exemplaren mit Plastikemern als Basis. Da lacht das Herz des Bastlers.

Die längste Zeit, sich solche Mittelchen zu überlegen, hatte Erich Roth aus Moosburg-Heilsberg. Mit 75 Jahren war er der älteste Teilnehmer des Treffens. Madame Raymonde Dammon Leclerc,

Marseille, gewann mit 66 Jahren den Preis der ältesten Teilnehmerin.

Die Sitzbänke plattgesessen haben wieder die Spanier. Auf den ersten drei Plätzen des Wettbewerbes der weitesten Anfahrt fanden sich Motorradfahrer dieser Nation wieder. Juan Jose Artinamo legte dabei von seinem Heimatort Algeciras 3087 km bis Loh zurück.

Tony aus Nottingham durfte für sich in Anspruch nehmen, der glücklichste

Pechvogel des Treffens zu sein. Glücklicherweise, weil er nur geringe Verletzungen davontrug. Pech, weil er sich verletzte, als sein Zelt abbrannte. Tja, man sollte auch keine Gaskartusche wechseln, wenn daneben eine Petroleumlampe brennt. Dank des geistesgegenwärtigen Eingreifens von BVDM-Helfern konnte weiterer Schaden verhindert werden.

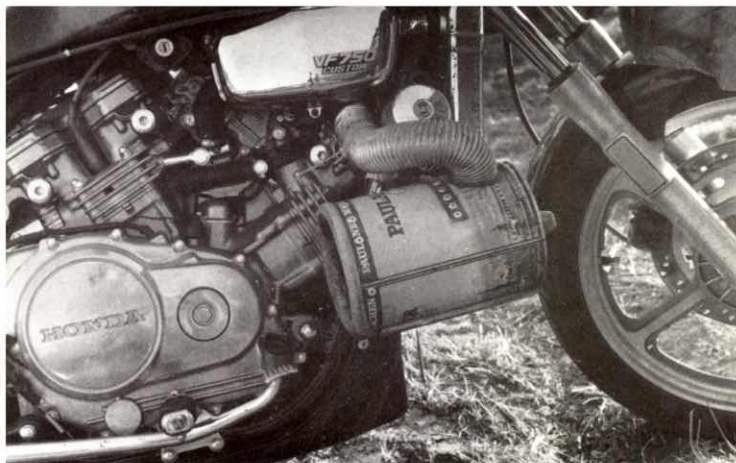
Größeren Schaden hätte der Spinner genommen, der die Tränengasgranate am Samstagabend in die volle Arena warf, wäre er erwisch worden. Es steht noch eine Belohnung von 1000,- DM offen für den, der Hinweise auf die Ergreifung dieses Armleuchters geben kann.

Der allgemein guten Stimmung schadete diese Schandtat glücklicherweise nur kurze Zeit. Nach einer halben Stunde hatte sich das Gas mit dem Rauch der Lagerfeuer vermischt, die von rund 230 Raummetern Brennholz genährt wurden.

Im übrigen hatten weder Sanitäter noch Polizei wesentliche Probleme.

In diesem Jahr fiel die traditionelle Fackelfahrt erstmals dem Veto der Polizei zum Opfer. Erfreulich war, daß nicht weniger Motorradfahrer als im Vorjahr die brennenden Fackeln den Weg zur Kirche zu Fuß trugen.

Ein kräftiger Händedruck gebührt in diesem Jahr den unermüdlichen Helfern, die maßgeblich zum reibungslosen Ablauf der Veranstaltung beitrugen. Enorm zugenommen hatte dabei die Zahl der Helfer aus den neuen Bundesländern.



Wie Romika: Reintreten und wohlfühlen.



Der Nachschub rollte.



Hauptsache, die Kuh bleibt warm.



Schrott wird flott!



Neu bescholen, bitte! Der erste Auftrag für die Firma Bridgestone, aber nicht der letzte.



Garantiert warme Unterhosen hatte der Italiener bei der Ankunft seines Starrahmen-Choppers auf dem Elefantentreffen.



Recht freundlich bitte, gleich wird zum Essen gerufen!

Freunde-Treffen

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

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

Motorradfahrerstammtisch

Jeden ersten und dritten Freitag im Monat treffen sich Motorradfahrer in **Plettenberg** um 19.00 Uhr in der Gaststätte Schulte am Kahley, Am Kahley 3.

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

Gespannfahrer-Stammtisch im PLZ-Gebiet 6:

Die IG-Gespannfahrer im BVDM trifft sich an jedem ersten Montag im Monat (4.3., 8.4., 6.5.) um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Darmstädter Hof“ in 6094 **Bischofsheim**, Darmstädter Straße 44. Interessierte Zwei- und Dreiradfahrer sind herzlich willkommen.

Info: Horst Treber, Telefon 06144-8428.

Motorradfahrerstammtisch

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

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

Jeden **Mittwoch** treffen sich Motorradfahrerinnen und -fahrer um 19.00 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 10.00 Uhr im „Ställe“ (Weißenstein, Kreis 7320 **Göppingen**).

Info: Günter Schmid, Tel. 07334-8613.

Regelmäßiger Treffpunkt der Initiative zur Öffnung des Nienstedter Passes ist jeden 1. Donnerstag um 18.30 Uhr die Kneipe „Them“, Lister Straße, **Hannover**.

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

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, Telefon 04954-2875 oder Friedhelm Trautwein, Ringstraße 8, 2958 Ostrhauderfehn, Telefon 04952-61286.

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, Telefon 040-6915387.

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

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, Tel. 0234-330078.

Jeden Donnerstag ab 19.00 Uhr treffen sich die neugegründeten **Motorradfreunde CX/GL** im Haus Hubertushöhe an der B227 zwischen **Essen und Velbert**; nach Absprache auch sonntags ab 10.00 Uhr am Haus Scheppen am Baldeneysee.

Info: Dieter Kaloff, Telefon 0201-771364 und Michael Urban, Tel. 0201-551717.

Jeden Dienstag um 20.00 Uhr trifft sich die Motorrad-Interessen-Gemeinschaft **Soest e.V.** in der Gastwirtschaft Dieckmann, Soest, Jakobstr. 12, bei der Post. Info: Norbert Homann, Ostwennemarsstraße 115, 4700 Hamm 1, Telefon 02381-86549.

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.

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 Eurohalle). Info: Ingo Rübener, Tel. 02263-6524.

Besuchen Sie unseren Ausstellungsstand auf der



MOTOR'91

27. Februar bis 3. März • Westfalenhallen Dortmund

23.-24.2.1991

8. Motorradausstellung in der Festhalle Eschweiler-Weisweiler. Gezeigt werden alle bekannten Marken, Zubehör, Oldtimer und Raritäten. Der Weg ist ab den BAB-Anschlußstellen Eschweiler (A4), Weisweiler (A4) und Alsdorf-Hoengen (A44) ausgeschildert. Eintritt 1,50 DM. Öffnungszeiten jeweils 10 bis 18 Uhr.

24.2.1991

Auto-Demo über den Nienstedter Paß. Als Auftaktveranstaltung für die neue Saison soll gezeigt werden, welche Auswirkungen die reine Benutzung von Autos auf den Paß haben wird.

Info: Initiativkreis Nienstedter Paß, Stefan Hennig, Goetheplatz 1, 3000 Hannover 1, Telefon 0511-13458.

März 1991

Schrauberkurs der MIG Soest-Hamm, genauer Termin bei Anfrage. Info: Norbert Homann, Ostwennemarsstraße 115, 4700 Hamm 1, Telefon 02381-86549.

16.-17.3.1991

Motorrad-Frühlingstreffen in Chausée-Notre-Dame (40 km von Brüssel). Info: MOTO 80, Michel und Monique Limbourg, 7, Stiquot, B-7063 Chausée-Notre-Dame, Telefon 67-458757.

31.3.1991

11. Dijkentocht (Deichfahrt) der Motorsportvereniging Ophemert. Start ist zwischen 10.00 und 12.00 Uhr. Einschreibgebühr: 12,50 Gulden mit, 10 Gulden ohne Erinnerungskachel. Zwei Fahrten mit 150 und 200 Kilometern Länge stehen zur Auswahl.

Info: Alex Loef, Waalbandijk 1, NL-4061 AK Ophemert.

19.-21.4.1991

Sydhavs Rally .1 in Dänemark. Info: Maribo MC, Ravnene. Saxkøbing MC. Telefon Dänemark 53883096.

20.4.1991

BVDM-Jahreshauptversammlung in Elspe (Sauerland).

Info: **BVDM-Geschäftsstelle.**

27.4.1991

**Westfälische Pättkesfahrt des MC Die-
stedde**, Wertungslauf zum BVDM-
Sportpokal.
Info: Gerd Pernot, Tel. 02520-1660.

1.5.1991

1. Marathon-Fahrt des MC Sauerland.
Info: Telefon 02933-6526 oder 02932-
39701.

1.-5.5.1991

Motorrad-Tourenfahrer/in in der Ju-
gendherberge Eckernförde für Mitglie-
der im Jugendherbergswerk. Preis:
232,- DM mit Unterkunft, Verpflegung
etc. Gemeinsame Ausfahrten, Besichti-
gungen und vieles mehr stehen auf dem
Programm.
Info: Jugendherberge Eckernförde, Bir-
git und Jürgen Vogel, Sehestedter Stra-
ße 27, 2330 Eckernförde, Telefon
04351-2154.

3.-5.5.1991

Gespannfahrerlehrgang für Anfänger
der IG Gespannfahrer im BVDM. Kosten:
200,- DM inclusive Übernachtung und
Vollpension ab Freitag.
Info: Sigrid M. u. Frank-M. Wolf, Hauptstr.
27, 2211 Ecklack, Tel. 04825-7161, bitte
frankierten Rückumschlag beilegen.

3.-5.5.1991

Fjordref. Tommerup gl. sportsplads.
Info: MC 71, melbyfervej 5, Kalundborg,
Telefon Dänemark 53504104.

5.5.1991

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem
Trautenhof bei Jagsthausen.
Info: Christen unter Motorradfahrern – C.
u. M. – Ringstraße 43, W-8701 Gollhofen,
Telefon 09339-577.

8.-12.5.1991

Frauen und das Motorrad. Motorradfrei-
zeit in der Jugendherberge Eckernförde.
Preis: 212,- DM.
Info: Jugendherberge Eckernförde, Bir-
git u. Jürgen Vogel, Sehestedter Str. 27,
2330 Eckernförde, Telefon 04351-2154.

11.5.1991

**25. Jumbo-Fahrt der Kasseler Motor-
radfreunde.** Näheres siehe im Innenteil
dieser BALLHUPE.
Info: Kurt Schirakowski, Telefon 0561-
884432.

17.-19.5.1991

Klippetref.
Info: Frauge MC, Klippevej 7, Odense,
Telefon Dänemark 65951463.

18.5.1991

**Achtung Gespannfahrer im BVDM: JHV
der IG** voraussichtlich in Kassel-Ipping-
hausen. Näheres wird noch mitgeteilt.

24.-26.5.1991

8. Maitreffen des MC Saalburg in Usin-
gen/Taunus.
Info: Klaus Günter Anton, Telefon
06081-15534 oder Klaus Odenwald,
Telefon 06081-13421.

24.-26.5.1991

3. Festival am Paß. Das PASSTREFFEN
am Nienstedter Paß mit Korso nach Han-
nover als Protest gegen die Sperrung.
Info: Initiativkreis Nienstedter Paß, Stefan
Henning, Goetheplatz 1, 3000 Hannover
1, Telefon 0511-13458.

24.-26.5.1991

Womenmeeting in Djursland/Jylland,
Dänemark. Ausgeschlert ab Auning
(A16). Männer nur als Beifahrer oder in
Begleitung einer Frau erwünscht.
Info: Telefon Dänemark 31498323 oder
53793153.

25.5.1991

Bildersuchfahrt „Rund um Schwerte“.
Info: Manfred Paehr, Mittelstraße 18,
4750 Unna-Massen.

25.5.1991

**Fuchsjagd der Kasseler Motorradfreun-
de.**
Info: Ralf Simon, Telefon 0561-873420.

30.-31.5.1991

Enzian-Rallye des MC Sauerland, Wer-
tungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Bernd Keggenhoff, Telefon 02933-
6526.

31.5.-2.6.1991

**14. BVDM-Deutschlandfahrt für Touren-
fahrer.**
Info: Heinz Sauerland, Dr.-Guischard-
Straße 7, 4134 Rheinberg 3.

2.6.1991

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem
Trautenhof bei Jagsthausen.
Info: Christen unter Motorradfahrern –
C.u.M. –, Ringstraße 43, W-8701 Gollho-
fen, Telefon 09339-577.

14.-16.6.1991

**Herkulestreffen der Kasseler Motor-
radfreunde.** Kein Markentreffen.
Info: Ralf Simon, Telefon 0561-873420.

15.-16.6.1991

Nibelungenfahrt des MC Neckar-Biker,
Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Horst Müller, Tel. 06224-52783.

28.-30.6.1991

**21. Heidjer-Treffen des MC Lüneburger
Heide** im Gasthof „Schützenhaus“ in
2125 Salzhausen. Das Treffen ist gleich-
zeitig Zielort der Heidjerfahrt.
Wertungsunterlagen gegen Rückporto
bei Frank-M. Wolf, Hauptstraße 27, 2211
Ecklack, Telefon 04825-7161.

6.7.1991

Eifelfahrt des MC Eicherscheid, Wer-
tungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Alfons Jensen, Auf Dohnschet 21,
5107 Simmerath-Eichers.

7.7.1991

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem
Trautenhof bei Jagsthausen.
Info: Christen unter Motorradfahrern –
C.u.M. –, Ringstraße 43, W-8701 Gollho-
fen, Telefon 09339-577.

13.7.1991

Behindertenfahrt des MC Sauerland.
Info: Lothar Reinehr, Tel. 02304-5274.

19.-20.7.1991

Spessartfahrt, Wertungslauf zum
BVDM-Sportpokal.
Info: Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780
Lippstadt 15, Telefon 02945-5150.

13.-14.7.1991

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

3.8.1991

„Die Fahrt“, Orientierungsfahrt des MC
Sauerland, Wertungslauf zum BVDM-
Sportpokal.
Info: Norbert Lixfeld, Tel. 02332-50147.

4.8.1991

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem
Trautenhof bei Jagsthausen.
Info: Christen unter Motorradfahrern –
M.u.C. –, Ringstraße 43, W-8701 Gollho-
fen, Telefon 09339-577.

9.-10.8.1991

Westfalenfahrt d. MC Geist-Wadersloh,
Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Edgar Müller, Telefon 02945-5150.

16.-17.8.1991

**18. Bargkamp-Treffen der Motorrad-
freunde Niederelbe e.V.** in 2177
Wingst-Bargkamp. Ein familiäres Lager-
feuertreffen mit kleinem Rahmenpro-
gramm.
Info: Peter Richters/Traute Marunde,
Bülsdorfer Str. 19, 2179 Neuhaus/ Oste,
Telefon 04752-1363.

25.8.1991

**Orientierungsfahrt der Kasseler Motor-
radfreunde.**
Info: Ralf Simon, Telefon 0561-873420.

25.8.1991

**„Graf Bernhard“ Oldtimer-Rally Lipp-
stadt** für Motorräder und Motorroller bis
Baujahr 1962.
Info: Peter Osthoff, Rolevinkstraße 27,
4780 Lippstadt, Telefon 02941-61366.

30.-31.1991

Luxemburg-Ori des LV Rhein-Ruhr,
Wertungslauf zum BVDM-Sportpokal.
Info: Ingo Bläske, Telefon 0211-785452.

1.9.1991

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem
Trautenhof bei Jagsthausen.
Info: Christen unter Motorradfahrern –
C.u.M. –, Ringstraße 43, W-8701 Gollhofen,
Telefon 09339-577.

14.9.1991

Wutzen-Rally „Pfälzer Wald“,
Info: Rolf Hannemann, Telefon 0621-
696022.

15.9.1991

**Bildersuchfahrt der Kasseler Motorrad-
freunde.**
Info: Ralf Simon, Telefon 0561-873420.

21.9.1991

Dieter Bail-Gedächtnisfahrt.
Info: Edgar Müller, Telefon 02945-5150.

5.10.1991

Reblaus-Treffen des LV Rhein-Ruhr.
Info: Ingo Bläske, Telefon 0211-785452.

6.10.1991

Motorradfahrer-Gottesdienst auf dem
Trautenhof.
Info: Christen unter Motorradfahrern –
C.u.M. –, Ringstraße 43, W-8701 Gollhofen,
Telefon 09339-577.

29.11.1991

Gespannfahrtretreffen mit kurzem Lehr-
gang für Fortgeschrittene in 2211 St. Mar-
garethen. Anmeldung ist erforderlich.
Nennungsschluß: 26.11.1991. Teilneh-
merbeitrag: 60,- DM.
Info: IGG – Sigrid M. und Frank-M. Wolf,
Hauptstraße 27, 2211 Ecklak, Telefon
04825-7161.

30.9.-4.10.1992

IFMA in Köln. Der 30.9. und 1.10.1992
sind den Fachbesuchern vorbehalten.

Die Landesverkehrswacht Baden-Würt-
temberg bietet in Zusammenarbeit mit der
Jugendherberge Tübingen eine Reihe
von Motorradveranstaltungen an (Wochenenden – Freizeit – Ferien). In-
formationen und Programme gegen einen
Freiumschlag über die Jugendher-
berge Tübingen, Gartenstr. 22/2, 7400
Tübingen 1, Telefon 07071-23002.

Touring Finlandia MK ry
hat der Redaktion eine Terminübersicht
über 35 Motorradtreffen in Finnland zur
Verfügung gestellt. Weitere Termine aus
Dänemark sind ebenfalls vorhanden.
Kopien bei Peter J. Großheimann, Ane-
monenweg 4, 4300 Essen 1; frankierter
Rückumschlag erbeten.

Eine Bitte in eigener Sache

Immer wieder erreichen Mittei-
lungen die Redaktion BALLHUPE
auf den abenteuerlichsten We-
gen, z.B. über den BVDM-Servi-
ce, die Mitgliederverwaltung oder
andere Vorstandsmitglieder. Da-
durch laufen die Absender Ge-
fahr, daß Briefe auf langen Post-
wegen verloren gehen, verspätet
ankommen oder sonstige Über-
tragungsfehler passieren. Clubs
ärgern sich zum Beispiel, daß ihre
Termininfo mal wieder nicht in
der BALLHUPE stand. Der Fehler
liegt leider zu oft darin, daß die
Mitteilungen an die BALLHUPE
falsch abgeschickt wurden.

UND: Jede Zeitung hat einen Red-
aktionsschluß. In der BALLHU-
PE steht er **immer** unter dem Im-
pressum. Traurigerweise scheint
ihn aber niemand zu lesen. Ir-
gendwann ist die neue Ausgabe
der BALLHUPE aber soweit in der
Produktion fortgeschritten, daß
ich beim besten Willen dem Set-
zer keine Änderung mehr mittei-
len kann. Dann muß die zuge-
schickte Information leider in den
Papierkorb wandern, so wichtig
sie auch sein mag, oder so leid es
mir tut.

Darum: Tut mir und Euch einen
Gefallen und beachtet die Redak-
tionsadresse und den Redak-
tionsschluß im Impressum. Immer-
hin ist es auch die Freizeit der
Redakteure, die durch solche un-
nötige Mehrarbeiten verkürzt
wird.

Vielen Dank

Euer

Jörg Riepenhusen

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

Verkaufe: Die Zeitung „Motorrad“ von
1978 bis 1987, Preis pro Heft 1,- DM. Info:
Telefon 0221-445305.

**Verkaufe: Unfallrahmen mit Brief für
FJ1100,** sowie Tank, Hinterrad und Blink-
er, Preis VB. Info: Peter Platzer, Schöne
Aussicht 4, 6000 Frankfurt 1, Telefon
069-287258.

Verkaufe: R75/5, Bj. 73, Originalzu-
stand, 36000 km, sehr gepflegt, zwei
Tanks. Info: Alexander Waldenfels,
Moosdorferweg 2, 8441 Aiterhofen, Tele-
fon 09421-62125.

Verkaufe: R50, Bj. 68, 2.Hd., Originalzu-
stand, 56000 km, Hoske-Tank (33 Liter),
Originalbrief. Info: Alexander Walden-
fels, Moosdorferweg 2, 8441 Aiterhofen,
Telefon 09421-62125.

Suzuki GS 850 G tränenden Auges we-
gen Platzmangel zu verkaufen. EZ 5/88,
TÜV 5/92, nur 17.000 wunderschöne
Landstraßenkilometer, mit tourengete-
steten Extras (HEPCO-Chrom-Kofferträ-
ger, Stahlflexbremsleitungen vorne,
Tourenlenker), hervorragend zum An-
schluß eines Seitenwagens geeignet.
Für nur 6.500 Deutsche Marker sucht sie
einen neuen Tourenfahrer. Wenn Du der
richtige bist, melde Dich bitte bei Ralf
Kühl, Münchner Straße 16, 8058 Erding.

Raum SIM/BIR/WIL/TR: Wer möchte
mit mir einen Motorradclub gründen?
Egal, ob 100 oder 1000 ccm, männlich
oder weiblich, alt oder jung. Wichtig ist
nur Spaß am Fahren und Lustigsein.
Kontakt: Peter Willig, Hauptstraße 17,
6548 Schnorrbach.

Verkaufe: Suzuki DR 600-Motor, mit
Vergaser, Bauj. 1987, nur 500 km gelaufen,
1000,- DM. Info: Manfred Zindel,
Oberöder Weg 9, 3430 Witzhausen 4,
Telefon 05545-201.

Verkaufe: Honda CB 400 F, Bauj. 8/78,
stillgelegt 9/89, Brief wird verlängert,
30.000 km, Marving-Auspuff, VB 2.200,-
DM. Info: Telefon 09383-2563 nach
18.00 Uhr.

Verkaufe: Yamaha XS 400, Bj. 80,
26.000 km, Motor generalüberholt, Top-
zustand, VB 1.200 DM. Info: Frank Ste-
pan, Telefon 02391-14252.

Adressenänderung:

**Ralf Kühl
2. Vorsitzender (komm.)
Münchner Straße 16
8058 Erding**

Über Toaster und Gummikühe

Der etwas andere Fahrbericht von Peter J. Großheimann



Fotos: Jörg Riepenhusen

Ballhupen-Redakteure sind keine Profis – und daher wird es keinen Leser wundern, daß wir nicht von früh bis spät auf Testmaschinen aller möglichen Motorradhersteller sitzen, auf wunderschönen Landstraßen unterwegs sind, abends in gemütlichen Hotels absteigen und uns alle anfallenden Kosten erstatten lassen können. Nein, wir fahren in der Regel unsere eigenen Fahrzeuge, ich beispielsweise seit 5 Jahren eine BMW K100 RT.

Mit einem solchen Motorrad – in manchen Kreisen wegen der markanten Form des Motorblocks auch Toaster genannt – wird man beim übrigen Fahrvolk schnell als gesetzter Tourenfahrer eingeordnet, der ohne Hast und Eile gemütlich durch die Gegend zuckelt. Zwar ermöglicht die große Verkleidung schnelle Autobahnfahrten auch über längere Zeiträume, doch für die Kurvenhatz auf der Landstraße gibt es andere Fahrzeuge. Diese wiederum sind in der Regel für die längere Urlaubsfahrt mit Beifahrer(in) und viel Gepäck nicht so besonders geeignet. Das Allroundgerät für jeden gibt es eben nicht – und das soll ruhig so bleiben.

Seit Jahren gibt es aber schon die Enduros – zuerst harten Männern mit kraftvollen Tretwerkzeugen vorbehalten, dann in immer vielfältigeren Versionen und

Konzepten, heute in nahezu unüberschaubarer Anzahl für jede Fahrer(in) und jeden Fahrer angeboten; fast jeder Motorradhersteller hat eine oder mehrere Enduros im Programm. Aber was ist denn nun eine Enduro? Anfangs hätte die Bezeichnung „Straßentaugliche Geländemaschine“ wohl gereicht, doch heute wird diese Klassifizierung den Fahrzeugen mit den hohen Fahrwerken und breiten Lenkern, den weit oben angebrachten Vorderradschutzblechen und den markanten Reifen der Marke „Feld-Wald-und-Wiese-Light“ nicht mehr gerecht. Denn neben den genannten optischen Ähnlichkeiten gibt es eine Reihe technischer Unterschiede.

Zu den erfolgreichsten Enduro-Herstellern gehört BMW. Die Münchner überließen der Redaktion BALLHUPE das Flaggschiff des Modelljahrgangs 1990 – die BMW R100 GS Paris-Dakar – zum ausgiebigen Kennenlernen. Benannt ist die Maschine nach der berühmtesten Wüstenrallye, deren Motorradwertung BMW ja schon mehrfach gewonnen hat.

Zum Test bereit stand die Version mit Doppelsitzbank, als Zubehör waren ein Drehzahlmesser, ein Kofferträger mit zwei Packtaschen, heizbare Lenkergriffe und ein Kickstarter montiert.

Es geht los: Auf dem Motorrad mit dem riesigen Tank (35 Liter) und der kleinen Verkleidung sitze ich mit meinen langen Beinen sehr hoch, die Hände sind weit auseinander, doch der erste Eindruck ist gut. Weniger gut ist mein Eindruck auf die Umstehenden, als ich versuche, den Zweizylinder-Boxer anzulassen. Er hat mit 1000 ccm den gleichen Hubraum wie meine eigene Maschine, doch damit sind sämtliche Ähnlichkeiten bereits aufgezählt. Irgendwann läuft der Motor dann, und im weiteren Verlauf des Tests springt das 60 PS starke Triebwerk immer auf den ersten Knopfdruck an.

Locker geht es los – aus dem Sauerland Richtung Ruhrgebiet. Von kleinen und engen Sträßchen – gut zum Warmwerden – wechsle ich auf breite Landstraßen und schließlich auf die Autobahn, alles mit reichlich Gepäck und bei bestem Wetter.

In den folgenden Tagen werden sich ähnliche Touren – dann ohne Gepäck – mehrfach wiederholen, auch der jeweilige Stadtverkehr wird nicht ausgelassen. Die BMW fährt unter allen Einsatzbedingungen wie eine Eins, ein kraftvoller – wenn auch rauher – Motor in einem – nicht nur dank Paralever – guten Fahrwerk mit souveränen Bremsen. Motorlärm und Vibrationen dürften durchaus reduziert werden, wichtiger wäre allerdings eine Senkung des Benzinverbrauchs (Testdurchschnitt gut acht Liter auf 100 Kilometern) und eine Erleichterung der Schaltvorgänge, die zudem jedesmal von einer erheblichen Geräuschkulisse begleitet werden.

Leider paßt meine Dauersoia umständlicher nicht in ihr Lederzeug, so daß ich nur wenig Fahreindrücke im Sozietrieb sammeln kann. Die befragten „Aushilfs“-Beifahrerinnen und Beifahrer fühlen sich durch die (Sitz-)Bank wohl, der Fahrer sowieso.

Hochgeschwindigkeitsorgien sind mit einer Enduro eigentlich nicht drin, weder Motoren noch Reifen sind dafür konzipiert; immerhin ist die BMW mit einer Spitze von 180 km/h angegeben. Und man kann problemlos mit der GS auch auf Autobahnen flott unterwegs sein, der große Tank, die Scheibe, die angenehme und entspannte Sitzposition machen's möglich. Allerdings muß man feststellen, daß sich bei zunehmend leerem Tank das Fahrverhalten merklich verschlechtert; dies fällt besonders auf, wenn die erlaubte Zuladung von über 180 Kilogramm ausgenutzt wird.



Gut getarnt ist nach wie vor der Öleinfüllstutzen

Nach so viel Lob sei aber gesagt: Für die „Modellpflieger“ bleibt genügend Arbeit, überwiegend im Detail. Jede Benutzung des Lenkschlösses artet zu mühsamer Fummelei aus, der Seitenständer ist – im Gegensatz zum Hauptständer – schlecht zu betätigen, und die Maschine macht aufgebockt einen äußerst wackeligen Eindruck. Auch die Packtaschen kann man kaum loben, sie schließen schlecht und sind nicht wasserdicht, weil sich der umlaufende Metallrahmen leicht verbiegt. Und daß der Tank nicht abgeschlossen werden kann, darf eigentlich gar nicht wahr sein.

Aber trotz dieser Einschränkungen kann das Fazit nur positiv ausfallen: Das Fahren mit einer BMW R100 GS Paris-Dakar macht ungeheuer viel Spaß. Ich wundere mich immer wieder über die Diskrepanz zwischen Erscheinungsbild und Fahrverhalten. Auf der großen bulligen Maschine (Leergewicht 236 kg fahrfertig) tritt bei mir ein Fahrstil zutage, den ich seit zehn Jahren mehr oder weniger abgehakt hatte. Ich bin zügiger als sonst unterwegs, auf großen wie auf kleinen Straßen, und ich fühle mich in jeder Fahrsituation pudelwohl, eine Folge der überraschenden Handlichkeit und des spritzigen Motors.

Nachdem ich die Enduro wieder abgegeben habe, wundere ich mich über den „M-Lenker“ und die Unhandlichkeit meiner „kleinen“ RT. Nur die Bedienungselemente sind um Klassen besser, aber ab dem Modelljahrgang 1991 findet man die am Boxer auch! Außerdem erhält die neue GS eine andere Farbgebung (unbedingt anschauen!), eine verstellbare Scheibe und einen anständigen – weil ohne Fernglas ablesbaren – Drehzahlmesser, alles Kleinigkeiten, die ein hervorragendes Motorrad noch besser machen. A propos Kleinigkeit: Potentielle Enduristen sind mit rd. 17.000 DM dabei.

Erfahrungen mit einer BMW K 100 RS-V4

Nachdem ich seit 15 Jahren alle möglichen Motorräder gefahren habe, darunter auch einige Boxermodelle aus dem Hause BMW, haben wir uns in diesem Jahr etwas Neues gegönnt.

Mit unseren BMWs waren wir, von Kleinigkeiten abgesehen, immer zufrieden. Reisetappen von 1000 Kilometern und mehr am Tag waren auch mit Urlaubsgepäck kein Problem.

Wir suchten nun ein Motorrad mit genügend Leistung, welches sich auch zum Gespannbetrieb eignen sollte, da unser Moto Guzzi 850 T5-Gespann auf langen Strecken etwas langsam ist.

Im März 1990 entdeckte ich dann zusammen mit meiner Frau bei einem Händler die neue BMW K 100-Viertventiler in yukagrün. Es war „Liebe auf den ersten Blick“. Nach einer Probefahrt, einigen Wochen des Überlegens und einem Anruf bei EML mit der Frage der Gespanntauglichkeit, entschlossen wir uns, einige Motorräder aus unserem Bestand zu verkaufen. Denn 22.000 DM sind kein Pappenstiel.

Bestellt wurde die „Neue“ Ende März mit ABS, Gepäckbrücke, Koffern, Zusatzinstrumenten, Spoiler, Warnblinkanlage und natürlich in yukagrün.

Bis zur Auslieferung Ende Juli verging für uns die Zeit nur sehr langsam. Wir freuten uns wie die Kinder vor Weihnachten.

Wie lasen die ersten Testberichte in diversen Motorradzeitschriften, die wie üblich alle gleich ausfielen. (Wie ist es denn mal mit einem Test der diversen Motorradzeitschriften?) Gemeckert wur-

de in allen Berichten über Vibrationen und einem Leistungsloch zwischen 4000 und 6000/min.

Ich war gespannt auf unsere „Neue“, da ich bei der Probefahrt nichts von alledem gemerkt hatte.

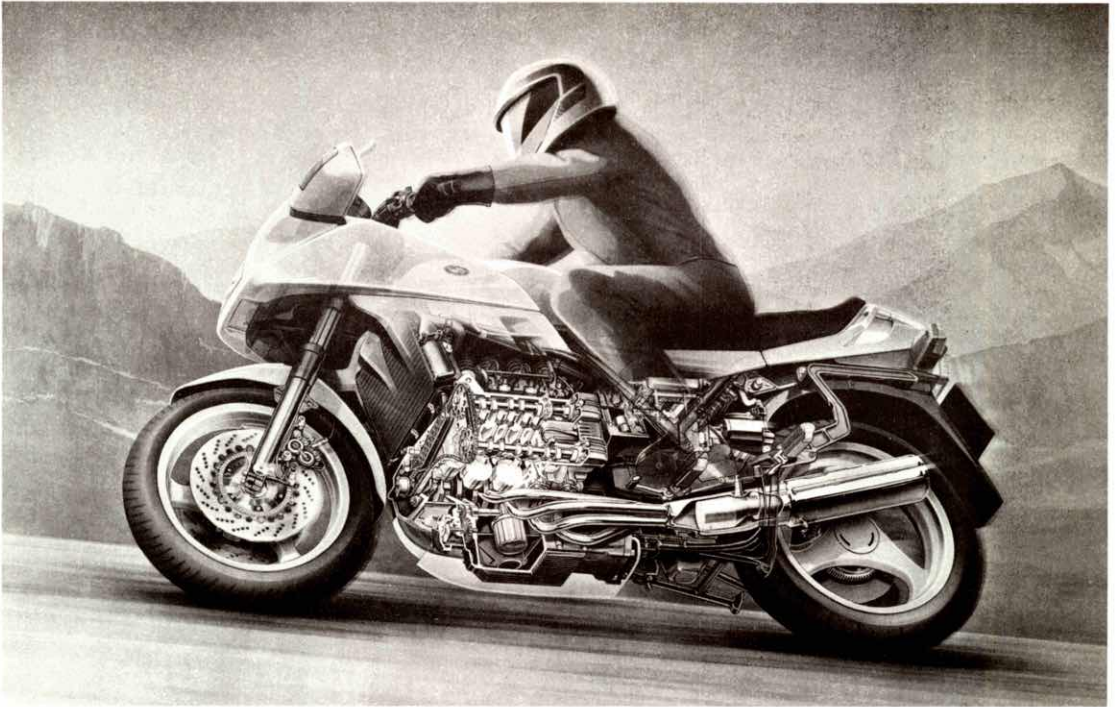
Dann war es soweit. Wir holten die BMW bei unserem Händler ab und machten uns streng nach Vorschrift an das Einfahren der Maschine heran. Der Motor lief seidenweich in allen Drehzahlen und von einem Leistungsloch konnte ich auch nichts merken. War ich nur nicht sensibel genug?

Die serienmäßigen Pirellis machten in allen Lagen einen sehr guten Eindruck. Das Motorrad läuft auch bei ganz extremer Schräglage wie auf Schienen. Auch wenn innerhalb einer Kurve der Straßenbelag wechselt, bleibt das Fahrwerk ruhig. Kein Vergleich zu unserer R 100 CS, die wir vorher hatten.

Das neue Paralever ist sein Geld wert. Kein Stempeln bei Lastwechseln in Kurven. Durch die breiten Reifen (vorn 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 18) stellt sich der Bock beim Bremsen in Kurven schlagartig auf. Das ist etwas gewöhnungsbedürftig, aber bedingt durch Fahrwerksreserven immer im Griff zu halten. In eine Schwärmerei über die Gabel möchte ich hier nicht verfallen. Sie alleine gehört unter das Kapitel „Man gönnt sich ja sonst nichts“.

Die Bremsen mit schwimmend gelagerten Scheiben verdienen das Prädikat besonders wertvoll. Nicht nur, weil das ABS-System so teuer ist, sondern weil der Apparat immer mit hervorragenden Verzögerungswerten protzt. Ein ABS ist auf jeden Fall zu empfehlen. Wird nur ein einziger Sturz verhindert, hat sich das ABS bezahlt gemacht (siehe BMW-Ersatzteillpreise für K-Modelle).

Der Spritverbrauch liegt wie von BMW angegeben bei fünf Litern bleifreiem Super, was nicht viel ist, um einen 100 PS-Motor mit 100 Nm Drehmoment zu füttern. Nur wenn der Tank dann nach 230 Kilometern auf Reserve geht, was durch eine rote Anzeige signalisiert wird, ist Feierabend. Der Motor verschluckt sich beim Gasgeben, weil die Einspritzpumpe Luft zieht. Das ist sehr unangenehm bei höherer Geschwindigkeit oder beim Anfahren, da die Bremswirkung des Motors durch seine Verdichtung von 11,0:1 enorm groß ist. Das ist ein dicker Minuspunkt, den BMW auch eingesteht.



Alle Bedienungselemente liegen, wie von BMW gewohnt, gut zur Hand. Die Anzeigenleuchten innerhalb des Drehzahlmessers und Tachos sind alle zu hell. (Das muß aber so sein, um die Dinger auch bei von innen beschlagenen Instrumenten noch erkennen zu können!) Der Scheinwerfer ist mit einem Hebel innerhalb der Verkleidung verstellbar und gut zugänglich. Die Spiegel bieten einen hervorragenden Wind- und Watterschutz für die Hände. Leider bietet die Verkleidung keinen Schutz für die Füße.

Die Beschleunigungswerte lassen keine Wünsche offen. Nach Angaben von BMW sollen von 0 bis 100 km/h 3,9 Sekunden vergehen. Ich habe das aber nicht ausprobiert. Nach der Einfahrzeit (Inspektionskosten nach 1000 km 464,32 DM) ging es dann erst einmal in den Urlaub. Die neuen BMW-Koffer wurden gepackt, Schlafsäcke und Tankrucksack aufgeschnallt und los ging es. Ich war mächtig gespannt, wie sich dieses Motorrad als Lastenesel bewährt. Immerhin hatten wir ein Gesamtgewicht von etwa 480 kg.

Ich kann nur sagen, daß ich voll zufrieden bin. Auch mit zwei Personen und Gepäck gab es über den Fahrkomfort nichts zu meckern. Der Stoßdämpfer

schlägt bei mittlerer Einstellung nicht durch.

Und wer nun glaubt, ich hätte die berühmte BMW-Brille auf, der hat sich geirrt.

Bis hierhin war das Motorrad ja in Ordnung, wenn da nur nicht ein paar entscheidende Kleinigkeiten wären.

Das Zündschloß ist sehr hakelig, beim Abstellen der Maschine besteht immer Gefahr, daß das Standlicht brennt. Schon nach kurzer Zeit schaltet sich im Stadtverkehr der Zusatzventilator ein, der einem ganz schön „einheizt“.

Die Stufensitzbank ist im Dualbetrieb bei hohen Geschwindigkeiten auf dem Soziussitz zu hoch und zu glatt. Ausgestattet mit einem original BMW-Gore Tex-Anzug rutscht meine Frau auf der Sitzbank herum und bekommt den vollen Fahrtwind ab (sie ist 1,78 m groß). Hat BMW das Sitzbankmaterial nie mit einem Gore Tex-Anzug aus dem eigenen Hause getestet? Oder werden in nächster Zeit noch Anschnallgurte im BMW-Zubehörprogramm angeboten?

Die Fußrasten lassen sich nicht mehr wie von den Boxermodellen gewohnt einstellen.

Seit Kilometerstand 3000 vibriert die Mühle derart, daß Strecken über 50 Ki-

lometern zur Qual werden. Wer uns einmal treffen will, der sucht am besten auf einem Parkplatz. Dort sind wir ständig, um meine eingeschlafenen Hände wieder zu beleben, und meine Frau ist bemüht, ihre Zahnfüllungen im Mund zu sortieren. Nach Aussage eines BMW-Kundendienst-Delegierten sind diese Vibrationen normal. Ich frage mich nur, warum diese Vibrationen erst so spät auftreten? Wer im BVDM hat die gleichen Probleme? Bitte bei mir melden!

Seit km 5500 verliert der Motor am Zylinderkopf Kühlwasser (Serienfehler). Bei 5600 km entdeckte ich zusätzlich noch eine Ölquelle.

Es ist nicht möglich, beheizte Handgriffe zu montieren, da diese, nach Aussage von BMW, Störeinflüsse auf die Motronic und das Steuergerät für das ABS ausüben. Wie BMW mir aber versicherte, wird an einer Lösung gearbeitet.

Meiner Meinung nach ist die K 100 RS-V4 nicht ausgereift. Ein Motorrad als „SPORT-TOURER“ zu verkaufen, mit dem auf Grund der Vibrationen nur kurze Strecken gefahren werden können, ist eine Frechheit. Der Kunde ist der Testfahrer, und hat den Ärger.

Axel Scheuten

Eifeltreffen der IG Gespannfahrer

Vom 23. bis 25. November 1990 lud die Interessengemeinschaft Gespannfahrer im BVDM alle winter- und regenfesten Gespannfahrer zum 4. Eifeltreffen ein.

Die Anfahrt zum Treffpunkt war schon mit den ersten Schwierigkeiten verbunden. Bei strömendem Regen, der in der Eifel in leichten Schnee überging, mußten sich die Teilnehmer den Weg zum Campingplatz „Machtemesmühle“ in Karlshausen, nahe der luxemburgischen Grenze, suchen. Am Freitagabend kamen trotz schlechten Wetters schon 18 Gespanne mit ihren Piloten, durchnäßt, aber dennoch fröhlich, an. Beim Trocknen der nassen Utensilien im bereitgestellten Aufenthaltsraum fand bereits erster Erfahrungsaustausch statt, der nicht selten zu allgemeinem Gelächter führte.

Nach ausgeruhter Nacht warteten wir am Morgen auf die neu ankommenden Gespanne, die sich bis zum Nachmittag auf dem Campingplatz einfanden. Bis zum Samstagabend zählten wir 45 Gespanne, die sich stolz vor den Zelten ihrer Eigentümer präsentierten. Das Wetter spielte leider nicht mit und so fiel eine geplante Ausfahrt ins nahe gelegene Luxemburg aus. Dies tat der guten Stimmung keinen Abbruch und man versammelte sich am Lagerfeuer oder mit den kleinen Kindern im gemütlichen Aufenthaltsraum.

Gegen Abend schritt der 1. Vorsitzende Karl-Heinz Preß zur Preisverteilung. Zu der raffiniert ausgearbeiteten Zielfahrt hatten sich 20 Teilnehmer gemeldet, von denen leider nur vier Gespanne in die Wertung kommen konnten.

Den 1. Platz belegte mit 185 Punkten Rolf Hillebrecht aus Hohenasperke mit einem BMW K 100-Gespann.

Den 2. Platz errang der Autor selbst, aus Bischofsheim, mit 180 Punkten und einem Guzzi T4-Gespann.

Dritter wurde Günter Schmid aus Deggingen mit 163 Punkten und einem Suzuki 850-Gespann.

Ein Pechvogel-Preis wurde ebenfalls vergeben. Diesen bekam ein Gespannfahrer, der wegen defektem Motor auf der Strecke liegen blieb und vom mitfahrenden Gespannkollegen Günter Schmid nach Hause geschleppt wurde. Dieser brachte ihn (wenn auch später als geplant) sicher wieder zum Eifeltreffen mit.

Nach der Preisverleihung gingen alle zum gemütlichen Teil über.

Fazit: Das Eifeltreffen war trotz schlechten Wetters wieder ein voller Erfolg. Die Gespannfahrer fanden den neuen Platz sehr gut und die Veranstalter werden bemüht sein, weiterhin das Eifeltreffen an ähnlich schönen Orten auszurichten.

Horst Treber



Sind Motorradfahrer andere Menschen?

Ein Selbstporträt des MC Pinneberg e.V.

Der Motorrad-Club-Pinneberg (MCP) wurde am 9. Mai 1973 gegründet, im Juli 1981 in das Vereinsregister eingetragen und ist Mitglied im Bundesverband der Motorradfahrer e.V. (BVDM).

Wir haben eine bunte Mischung unterschiedlicher Berufe, die Altersstruktur reicht bis zum 60. Lebensjahr. Auf motorradfahrende Damen sind wir besonders stolz.

Art und Größe des Motorrades spielen bei uns keine Rolle, lediglich die Freude an der gemeinsamen Begeisterung für das Motorrad, der Freude am (Er-)Fahren neuer Eindrücke und Erlebnisse beim ruhigen Dahingleiten über Straßen 2. und 3. Ordnung. Die gegenseitige Hilfe bei Reparatur, Wartung und auch Sicherheitsfragen sind eine Selbstverständlichkeit. Wir tragen **keine** Jeanswesten und haben **keinen** „Präsidenten“!

Insgesamt muß erfreulicherweise festgestellt werden, daß der MCP ein „anderer“ Motorradclub ist.

Man kann uns jeden 1. und jeden 3. Freitag im Monat in „Krögers Gasthof“ in Tornesch-Ahrenlohe (BAB-Ausfahrt Tornesch) ab 20.00 Uhr beim Klönen kennenlernen. Oder bei unserem 1991er MCP-Treffen am Wochenende vom 1. bis 3. November 1991.

Gemeinsame Touren zu Sportveranstaltungen, Rennen, Sicherheitstraining oder aber auch Baden und Sonnen an der See stehen auf unserem umfangreichen Veranstaltungsprogramm. Auch der Urlaub wird mindestens auf (mit) dem Motorrad verbracht.

Wer zum Clubabend nicht mit dem Motorrad kommen kann, kommt mit dem Auto. Es geht bei uns eben alles sehr zwanglos zu.

Gäste sind jederzeit herzlich willkommen. Wer noch weitere Fragen hat, kann sich bei Lothar Kahnert, Telefon 04121-94078 oder bei Georg Jessen, Telefon 04121-81873 weiter informieren.

25 Jahre Jumbo-Fahrt

Die Entstehung der Jumbo-Fahrt

In der Motorrad-Zeitung las ich im März 1964 von einer Fahrt mit körperbehinderten Kindern in Holland. Ich meldete mich dort an, um festzustellen, was das für eine Fahrt ist.

Es waren 25 Gespanne am Start. Die Fahrt gefiel mir so sehr, daß sogleich der Gedanke an eine deutsche Jumbo-Fahrt in mir geboren war. Für die Genehmigung der ersten Fahrt mußte ich zwei Jahre kämpfen. Klinik, Polizei und der Regierungspräsident wollten alle ein Wörtchen mitreden.

Am Anfang hatte ich von den holländischen Gespannfahrern große Unterstützung. Seit dieser Zeit haben wir zusammen mit den Kindern schöne Fahrten gemacht und schöne Stunden verbracht.

Es ist nicht immer leicht, so eine Fahrt durchzuführen, da man von keiner Seite finanzielle und materielle Unterstützung bekommt. In den anderen Ländern (Belgien, Holland, Frankreich, England usw.) ist das nicht so.

In den letzten Jahren wurde die Jumbo-Fahrt von den Kasseler Motorradfreunden unterstützt, denn ohne Hilfe von außen ist solch eine Fahrt nicht mehr durchführbar.

Das Gelingen einer Jumbo-Fahrt hängt aber zum größten Teil vom regelmäßigen Erscheinen möglichst vieler Gespannfahrer ab. Deshalb wäre es mir eine besonders große Freude, bei unserer Jubiläumsfahrt viele alte und neue Gesichter zu sehen.

Die Jumbo-Fahrt in Stichworten

Initiator: Kurt Schirakowski
Zeitpunkt: Jedes Jahr findet die Jumbo-Fahrt am Wochenende nach Himmelfahrt statt. Sie geht von Donnerstag bis Sonntag.

1991 findet die eigentliche Jumbo-Fahrt, die Ausfahrt mit den Kindern, am 11. Mai statt. Die Anreise ist ab Mittwoch möglich. Treffpunkt ist der Campingplatz „Zur Forstmühle“ in Niedervorschütz bei Gudensberg (Kassel).

Einige Daten im Rückblick

24 Fahrten; ca. 70 Gespanne und 30 Solomaschinen durchschnittlich; pro Jahr ca. 60 bis 70 Kinder, wobei in letzter Zeit die Zahl der Kinder durch gute medizinische Versorgung zurückgegangen ist. Am Freitag und Samstag ist ein gemütliches Beisammensein, Samstag mit Kapelle. Die Versorgung mit Getränken und Imbissen erfolgt zu geringen Preisen über den Veranstalter. Der Erlös kommt den Kindern zugute.

Kontaktadresse

Kurt Schirakowski, Am Ziegenberg 37, 3500 Kassel

Neulich...

Was so neulich mal geschah, schreibt nun Uli Trilling für die BALLHUPE auf. Wer auch „Neulich“ was erlebt hat, der kann seine Geschichte an Uli schicken. Seine Adresse ist: Uli Trilling, Hunscheidtstraße 95, 4630 Bochum

Schrauber Schorsch war zufrieden. Die neue Saison war in allerbestem Gang.

In der winzigen, eher einem Schlauch als einer Werkstatthalle ähnelnden, „Schrauber-Höhle“ stapelten sich Gebrauchteile zerlegter Maschinen und vorne auf der Straße standen bereits reichlich reparierte Mopeds herum.

Und selbst die kleine 50er Honda, die man billig erstanden und mit vorhandenen Teilen wieder in Stand gesetzt hatte, war verkauft. Und siehe, da kam auch schon unser junger 80er Pilot. Die Jeans war ja schon ein feines Stöffchen, die obligaten Turnschuhe, natürlich die mit den 3 Streifen und die Lederjacke, naja lassen wir noch mal durchgehen.

Die Schlüssel wurden ausgehändigt. Und das 50er Motörchen nahm die Arbeit auf.

Na prima.

Inzwischen hatten sich noch einige Kunden eingefunden. Man feilschte um die Preise und erkundigte sich nach diesem oder jenem. Schorsch war gerade dabei, einen Ladenhüter an den Mann zu bringen, als eine Mischung aus Rumpelstielzchen und einem Saharawanderer, der dem Hitzschlag nahe ist, in seine Werkstatt tobte.

Es fielen harte Worte wie Betrug, Pfusch und „Auf der Stelle Geld zurück“. Der Verkauf des „Ladenhüters“ schien in weite Ferne entrückt zu sein. Ganz schön peinlich.

„Weit biste ja nun wirklich nicht gekommen. Geb ich zu. Haste denn auch Benzin im Tank?“

„Klar, bin doch nicht blöd!“

„Ist der Benzinhahn offen?“

„Klar, der steht auf ‚OFF‘ wie offen, ich...“

Unter schallendem Gelächter und Freudenstränen in den Augen wurde zunächst der „Ladenhüter“ verkauft und dann der Benzinhahn in die richtige Stellung gebracht.

Tschja Freunde, nicht immer ist die Werkstatt schuld. Erst mal bei sich selber forschen, ob man nicht Murks gemacht hat. Mäkeln kann man dann ja immer noch.

Übrigens: Fehlersuche am Motorrad soll ja auch Bestandteil der Schrauberseminare sein, die hoffentlich demnächst wieder stattfinden.



Werte Sportfreunde,

anlässlich unseres IFMA-Besuches am 21. September 1990 hatten wir ein Erlebnis, welches wir so schnell nicht vergessen werden. Wir, das sind zwei Freunde von mir, beide Polizisten und ich.

Als wir von der Ausstellung heimfahren wollten, nebelte ich nach ca. 20 Kilometern Fahrt hinter mir die ganze Straße ein. Sofort war mir klar, das mußte eine durchgebrannte Zylinderkopfdichtung sein. Kollegen meiner Freunde, die in einem Streifenwagen saßen, nannten uns die Adresse eines großen Honda-Motorradhändlers in der Gemeinde Rößrath-Hoffnungsthal. Als wir dann zu diesem fuhren, um ihn um Hilfe zu bitten, sagte er uns, daß seine Leute alle auf der IFMA seien und er keine Zeit hätte.

In der Ortschaft sei aber noch ein Motorradhändler, der uns vielleicht helfen würde. Sehr schnell war seine Türe wieder geschlossen. Wir fuhren los, um den anderen Händler zu suchen. Dieser ist Herr Gerd Schneider, Kawasaki und MZ-Händler. Früher reparierte Herr Schneider auch Honda-Motorräder, aus dieser Zeit hatte er noch passende Honda GL 1100-Zylinderkopfdichtungen. Er reparierte nicht nur mein Motorrad am Samstag, an dem sonst die Werkstatt geschlossen ist. Ich durfte auch in der Werkstatt schlafen und seine nette Frau verpflegte mich, so daß meine Freunde mit dem zweiten Gespann wieder heimfahren konnten. Abends ging er dann noch mit mir zu einem nahe gelegenen Motorradtreffen. Danach konnte ich mit einem einwandfrei reparierten Gespann wieder glücklich nach Hause fahren. Es gibt eben doch noch Motorradhändler, die mit dem Herzen bei der Sache sind.

Mit sportlichem Gruß

Wolfgang Schmeuser

Uli

BVDM-Sportergebnisse 1990

BVDM-Sportpokal

1. Alfons Jansen (BMW R75)
2. Jürgen Prass (BMW K100 RS)
3. Bernd Poschen (Yamaha XJ)
4. Andreas Michalski (BMW K100 RT)
5. Blöcher/Schulte (Honda GL 1500)
6. Peter Aufderheide (BMW R80)
7. Manfred Paehr (Kawasaki 550)
8. Brede/Sprave (BMW R100)
9. Peter Niessen (Suzuki 550)
10. Wolfgang Werner (Honda CBX)

BVDM-Deutschlandfahrt (Einzelwertung)

1. Jürgen Prass
2. Manfred Paehr
3. Wolfgang Schmitz
4. Wolfgang Werner
5. Alfons Jansen
6. Bernd Poschen
7. Heinrich Schulte
8. Christopf Classen
9. Wolfgang Ackermann
9. Jürgen Holzmann
9. Axel Kayser
9. Volker Ratzel

BVDM-Deutschlandfahrt (Teamwertung)

1. Rolf Landwehr / Dieter Lubenow
2. Andreas Ruth / Franz Fortmann
3. Klaus P. Roscher/Monika Roscher
4. Ulrich Blöcher / Hans J. Schulte
5. Heinz Wilhelm Tiegelkamp / Elke Neweling
6. Peter Buschmann / Pia Walks
7. Wolf Wille / Angela Lenhoff
8. Peter Aufderheide / Inge Hoffmann
9. Andreas Michalski / Alois Busche
10. Ulrich Springer / Marita Springer

14. Gespann-Winterfahrt des MC Sauerland

1. Kaiser / Ullrich (MZ)
2. Michalski / Busche (BMW)
3. Joseph / Sprave (BMW)
4. Orlowski / Müller (Moto Guzzi)
5. Weiland / Luerweg (Yamaha)

14. Gespann-Winterfahrt (Enduro-Wertung)

1. Manfred Hoffmann (BMW)
2. Ingo Hoffmann (BMW)
3. Carsten Dietrich (Yamaha)

14. Gespann-Winterfahrt (Mannschaftswertung)

1. MC Sauerland I

Enzian Rallye (Fahrerwertung)

1. Strauß / Jokisch (EML-Honda)
2. Jürgen Prass (BMW K100 RS)
2. Kramer / Tiegelkamp (HAI-BMW)
4. Tiegelkamp / Tiegelk. (EML-BMW)
5. Aster / Schulte (Triking)
5. Berglar / Linnemann (EML-Honda)

Enzian Rallye

(Mannschaftswertung)

1. MC Sauerland I
2. Elefantentreiber Lippe
3. MC Neckar-Biker I
4. LV Rhein-Ruhr
5. MC Neckar-Biker II

„Die Fahrt“

1. Michalski / Michalski
2. Alfons Jansen
3. Aufderheide / Hoffmann
4. Manfred Paehr
5. Bernd Poschen

2. Luxemburg-Ori

1. Jürgen Prass
2. Knut Tödtmann
3. Schulte / Schulte
4. Jürgen Weigle
5. Michael Tubes

4. Hochsauerlandfahrt (Fahrerwertung)

1. Alfons Jansen (BMW R75/5)
2. Bernd Poschen (Yamaha XJ750)
3. Tiegelkamp / Bischoffs (EML-BMW K100)
4. Peter Niessen (Suzuki 550)
5. Lixfeld / Lixfeld (Moto Guzzi)

4. Hochsauerlandfahrt (Mannschaftswertung)

1. MC Eicherscheidt
2. Kasseler Motorradfreunde
3. MC Sauerland
4. Elefantentreiber Lippe
5. LV Rhein-Ruhr

Ori-Diestedde (Fahrerwertung)

1. Alfons Jansen
2. Heido Wasmund
3. Brede/ Sprave
4. Norbert Lixfeld
5. Peter Niessen

Ori-Diestedde (Mannschaftswertung)

1. MC Eicherscheidt
2. MC Sauerland

Sommer-Ori Wadersloh

1. Bernd Wolf (BMW)
2. Burda / Burda (BMW)
3. Pernet / Hartmann (BMW)
4. Manfred Paehr (Kawasaki)
5. Blöcher / Tiegelkamp (Honda)

Westfalenfahrt

1. Alfons Jansen (BMW R75)
2. Andreas Michalski (BMW K100 RT)
3. Blöcher / Schulte (Honda GL 1500)
4. Jürgen Prass (BMW K100 RS)
5. Peter Niessen (Suzuki 550)

17. Um die Nürburg einmal anders

1. Alfons Jansen (BMW R75)
2. Blöcher / Schulte (Honda GL 1500)
3. Weigle / Dietrich (EML-Honda)
4. Michael Schumacher (Yamaha)
5. Edgar Müller (Yamaha)

Neulich . . .

Der große Augenblick war endlich gekommen. Nach der langen Zeit des Spärens und der unsäglich langen Lieferzeit, war Martin nun endlich stolzer Besitzer eines 360 Kilo schweren Eisenhaufens mit der Typenbezeichnung DNEPR MT 16 SPEZIAL.

Solide Russentechnik mit ein paar bekannten Mängeln. Ein Gefährt also, das seinen Fahrer zwar nicht in Windeseile, aber zielgerichtet und zügig von A nach B befördert, wenn man es pfleglich behandelt und regelmäßig wartet. Die Kraftstoffaufbereitung erfolgt über simple aber wartungsfreundliche Schiebervergaser. Nichts also für Leute, deren Gashand nur die Stellung „Hahn auf, Hahn zu“ kennt.

Die ersten 100 Kilometer soll man eh ruhig angehen lassen. Aber dann.....

„Die Karre nimmt nicht vernünftig Gas an“, wurde zu Martin's Gruß an die Werkstattbesatzung und sein liebstes Spielzeug wurden die Einstellschrauben des Vergasers und ein zwölfer Maulschlüssel.

So ging das nun tagein tagaus, fünf Tage in der Woche.

Doch eines Tages schien die Lösung der Vergaserprobleme gefunden.

„Alter, das ist bestimmt Vergaserstein. Da musse bei die Schwimmerkammern bei und schön saubermachen.“

Freund Martin wollte auch gleich zum Schraubenziehersortiment durchstarten und war auch schon auf halbem Weg. Doch irgendetwas schien seinen ungestümen Vorwärtsdrang zu stoppen.

„Verarschen kann ich mich alleine.“

Daß „alte“ Vergaser nun mal hektisches Gereiße am Gas nicht abkönnen, hat er immer noch nicht kapiert. Und Hightechmopeds im Oldie-Look gibt's auch noch nicht.

Ganz schön schwierig, das passende Motorrad zu finden. Aber mir geht's da auch nicht besser.

BVDM-Clubs in Eurer Nähe

Baden-Württemberg

MFR Neckar-Odenwald e.V.

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

Horex- und Gespannfreunde Mainkling e.V.

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

MC Altburg e.V.

Heidi Schmid, Uhlendshöhe 25, 7260 Calw, Telefon 07051-12997.

MF Eich e.V.

Sabine Bauerschmidt, Sonnenhalde 3, 7265 Neubulach 3, Tel. 07053- 6408.

MRC Mössingen

Wolfgang Dressler, Bahnhofstraße 23, 7406 Mössingen, Telefon 07473-4262.

MC Bietigheim e.V.

Peter Bader, Römerstraße 3, 7552 Durmesheim, Telefon 07245-4382.

MC Eschbachtal

Rüdiger Katerer, Engelbergstraße 16, 801 Stegen-Eschbach.

MC Südbaden-Dreiländereck e.V.

Hans-Jörg Koplin, Häge 5, 7800 Freiburg, Telefon 0761-473176.

MF Dinkelberg e.V.

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

MF Steinheim

Horst Weissbrod, Heiderfelderstraße 11, 7924 Steinheim, Telefon 07329-1446.

Bayern

M.V. Gochsheim e.V.

Roland Schmid, Bernhardstraße 9, 8726 Gochsheim, Telefon 09721-63396.

MFR Franken

Sigmund Wölfel, Hallerstraße 53, 8500 Nürnberg 90, Telefon 0911-331753.

Touren-Motorrad Club Fürth

Marco Kronschnabel, Friedrichstraße 2, 8501 Veitsbrunn, Telefon 0911-791215.

MC Königsbrunn e.V.

Volkmar Schultz-Igast, Augsburger Straße 29a, 8901 Königsbrunn, Tel. 08231- 5196.

Berlin

Riders of Reason

Günter Wossmann, Manfred-v.-Richthofen-Str. 32, 1000 Berlin 42, Tel. 030-6246355.

Hessen

MFR Weserstein

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

Kasseler MF

Marlies Reitmeier, Ahrensberger Straße 19, 3500 Kassel, Telefon 0561-314455.

Gespannfreunde Kassel-Korbach

Herbert Wilhelm, Gartenstraße 24, 3501 Fulda-brück.

Unter-Taunus-Motorrad-Club

Eike Hoffmann, Talstraße 23, 6204 Taunusstein, Telefon 06128-41207.

MFR Frankfurt

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

MC Saalburg

Günter Anton, Obergasse 4, 6390 Usingen, Telefon 06081-15534.

Niedersachsen

MFR Niederelbe

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

MC Lüneburger Heide

Frank-Michael Wolf, Hauptstr.27, 2211 Ecklak, Telefon 04825-7161.

OC Ostfriesland e.V.

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 e.V.

Andreas Fretz, Zum Jagdschloß 5, 3008 Garbsen 2, Telefon 05131-54207.

MF Letter e.V.

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

MF Oldau

Rüdiger von Sass, Fuhrweg 8, 3107 Hambühren, Telefon 05143-1812.

Die Zweiradfreunde Wietze

Helmut Seydel, Hornbosteler Straße 71, 3108 Winsen, Telefon 05143-2632.

MSC Großenheidorn

Jürgen Kuhl, Wagnerstr. 24, 3050 Wunsdorf.

MCC Sülfeld

Armin Prinke, Papenstieg 11, 3180 Wolfsburg, Telefon 05362-52189.

MF Wolfenbüttel

Carl-Heinrich Stiddien, Am Kälberanger 20, 3340 Wolfenbüttel, Telefon 05331-32040.

MF Iberg

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

MF Leinetal e.V.

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

Nordrhein-Westfalen

MC Brakel e.V.

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

MC Vorst

Werner Doetsch, Meisenweg 2, 4154 Tönisvorst, Telefon 02156-80244.

LV Rhein-Ruhr e.V.

Gudrun Bücker, Keffenbrinkstraße 9, 4230 Wesel 1, Telefon 0281-23684.

MC Rubber Duck

Siegfried Beer, Ernststr. 3, 4390 Gladbeck.

MC Ossenlock e.V.

Ulrich Wittmann, Ostring 17, 4446 Hörstel 2.

MSC Fürstenau e.V.

Uwe Richter, Segelfortstr. 37, 4557 Fürstenau.

M.I.G. Soest/Hamm e.V.

Norbert Homann, Ostwennemarstraße 115, 4700 Hamm 1, Telefon 02381-86549.

MC Geist e.V. Wadersloh

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

Elefantentreiber Lippe e.V.

Klaus Thoren, Oberstraße 11, 4926 Dörentrup, Telefon 05265-388.

IGEM Wöbbel

Reinhard Tuttas, Ostpreussenstraße 8, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel. 05235- 5983.

MC Mammot e.V.

Beernd Karrasch, Voßwinkel Straße 7, 5063 Overath, Telefon 02206-81063.

MC Travellers Übach-Palenberg

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

SFG Rur-Inde e.V.

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

MFR Imme Wigge e.V.

Karl Egermann, Straufsberg 60, 5303 Bornheim 4, Telefon 02227-3100.

MTC Wuppertal

Gerd-Michael Kirschke, Alhausstraße 25, 5600 Wuppertal 2, Telefon 0202-701765.

Tourenfreunde Wuppertal e.V.

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

MC Sauerland e.V.

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

Rheinland-Pfalz

Motorrad- u. Veteranenclub Wissertal

Norbert Kern, Hüllstraße 11, 5249 Birken-Ho-nigessen, Telefon 02742-6352.

Road-Freaks MC Fidei-Eifel

Ralf Nienke, Friedbüschstraße 22, 5506 Zemmer 3, Telefon 06580-446.

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.

MC Thunderbirds Seffern

Andreas Dunkel, Brühlstraße 18a, 5521 Seffern, Telefon 06569-377.

MF Jockgrim-Südpfalz e.V.

Thomas Acker, Königsberger Straße 8, 6729 Jockgrim.

MF Römerberg

Rainer Witt, Reilinger Str. 1a, 6837 St. Leon.

Saarland

LV Saar der Motorradfahrer e.V.

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

Schleswig-Holstein

MC Pinneberg e.V.

Kahnert, Raboisstraße 23, 2200 Elmshorn, Telefon 04121-94078.

MFG Brokdorf

Hans-Peter Wiese, Strohdeich 14, 2201 Kollmar, Telefon 04128-1003.

MF Schlickentrutcher Burg/D

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

Motorradinitiative Lübeck

Andreas Steinfadt, Dorfstraße 36, 2401 Badendorf, Telefon 0451-492938.

Freie Fahrgemeinschaft Ostsee

Rüdiger Petersen, Breitenkamp 30, 2409 Scharbeutz 1, Telefon 04563-5213.

Bundesweit: IG Gespannfahrer

Karl-Heinz Preß, Adam-Foßhag-Straße 10, 6090 Russelsheim 5, Telefon 06142-32354.

Alle Angaben ohne Gewähr! Stand: 31.12.90

Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

Herausgeber:

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

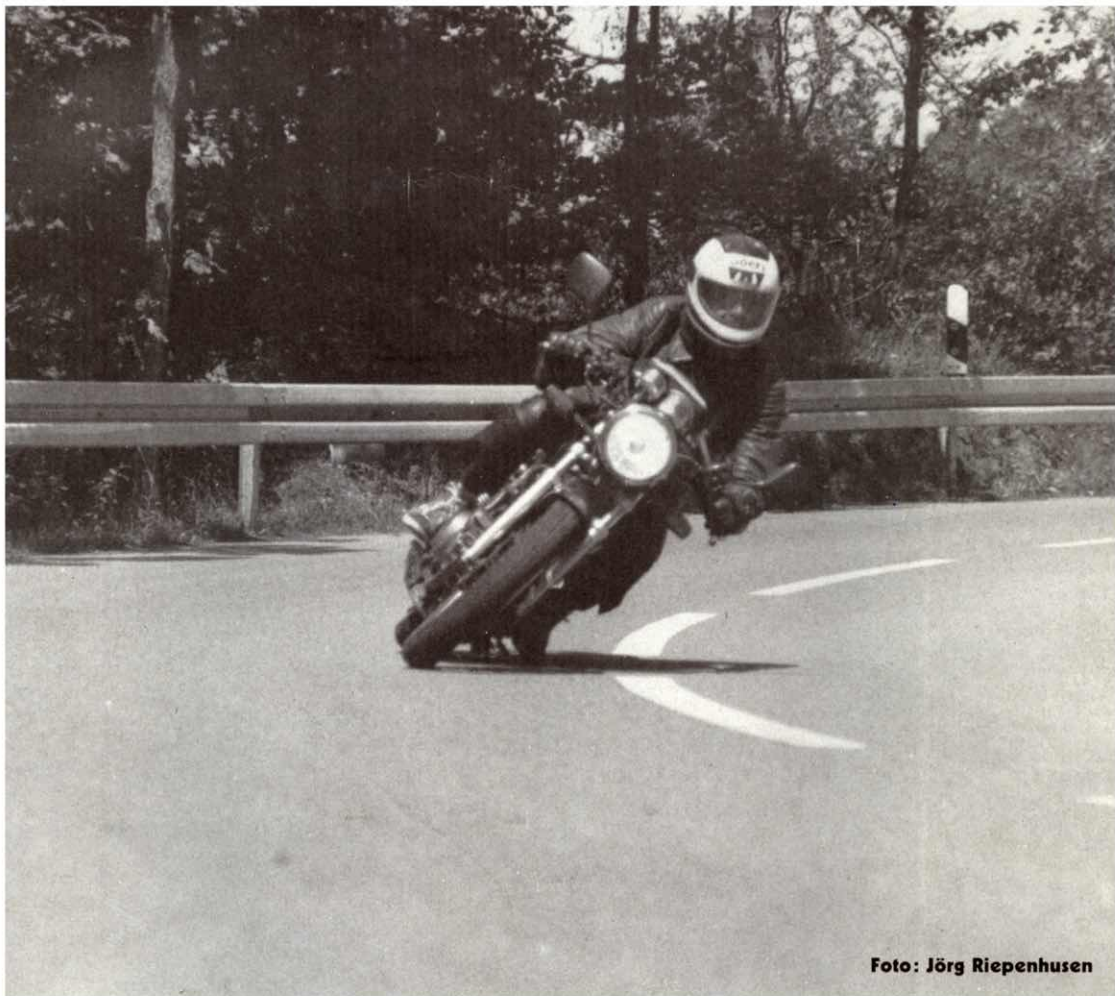


Foto: Jörg Riepenhusen

Auf in den FRÜHLING!
Aber bitte mit Stiefeln!
