

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

2/3 92



Tourentip

**Jahreshaupt-
versammlung**

Motorradtest

Termine

**Kurz-
geschichte**



Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt
Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.,
Verlag Ballhupé
Raffteisenstraße 102
4100 Duisburg 25



Das tut weh. Wer sich bisher an die freiwillige Leistungsbeschränkung von 100 PS gehalten hat, wird nun von der Versicherung deutlich zur Kasse gebeten. Ab 1. Januar 1993 müssen all jene einen genauso hohen Beitrag zahlen, wie die, die dank Einzelabnahme, mit 120 PS und mehr auf öffentlichen Straßen unterwegs sind. Das scheint auf den ersten Blick ungerecht – ist es aber nicht.

Wenn die Argumentation der Versicherer schlüssig ist, und ein Blick in die Statistik bestätigt dies, dann verursachen die Fahrer von Motorrädern mit 100 PS deutlich höhere Schäden, als jene, die das Maß der freiwilligen Selbstbeschränkung nicht voll ausschöpfen. Bei 377,- DM liegt der sogenannte Schadensbedarf für Motorräder mit 79 bis 98 PS. Deutlich mehr, nämlich 622,- DM müssen die Versicherer im Jahr für Schäden an jedem Motorrad mit 100 PS bezahlen. Die Differenz zu den „offenen Maschinen“ ist damit drei DM mehr, nämlich 625,- DM pro zugelassenen Motorrad verschwindend gering. Da ist es nachvollziehbar, daß die Klassen, aus Sicht des HUK-Verbandes, anders gezogen werden, als dies es die Motorradhersteller und -importeure gerne hätten.

Die neuen Tarife, die vom kommenden Jahr an gelten, tragen der allgemeinen Schadensentwicklung Rechnung und sind damit gerechtfertigt. Wer ein Motorrad mit weniger als 100 PS fährt, kann sich freuen. Er hat bisher die Beiträge für die Big-Bikes subventioniert, damit ist jetzt Schluß, die Prämien werden gerechter verteilt.

Die Folgen der Entscheidung des HUK-Verbandes, die Grenze zur höchsten und damit auch teuersten Versicherungsklasse bei 98 und nicht 100 PS zu ziehen, sind hingegen nicht abzusehen. Wahrscheinlich ist, daß viele, die sich bisher an die freiwillige Leistungsbeschränkung gehalten haben, ihre Maschinen jetzt „aufmachen“ werden. Schließlich bleibt der Versicherungsbeitrag gleich, ob nun mit 100, 120 oder noch mehr PS herumgefahren wird. Damit leistet die neue Klasseneinteilung ungewollt einer Entwicklung Vorschub, die politisch nicht gewollt sein kann.

Denkbar ist aber auch, daß schon in absehbarer Zeit Drosselkits angeboten werden, um die Leistung der 100 PS-Maschinen geringfügig zu minimieren. Die Dummen wären die Fahrer von Motorrädern mit 79 bis 98 PS. Ihre jetzt günstigen Prämien dürften dann wieder ansteigen, würde sich das Risiko der 100 PS-Maschinen, die plötzlich nur noch 98 PS leisten, in die nächst niedrigere Klasse verlagern.

Damit ist absehbar, daß schon in einigen Jahren die Versicherungsklassen erneut neu eingeteilt werden müssen. Denn spätestens wenn europaweit eine Leistungsgrenze für Motorräder von 100 PS verbindlich festgeschrieben wird und eine Einzelabnahme ungedrosselter Maschinen dann nicht mehr möglich ist, wird kein Motorradfahrer mehr für 99 oder 100 PS hohe Prämien zahlen, wenn er mit 98 PS finanziell deutlich billiger fahren kann.

Wünschenswert wäre es gewesen, wenn der HUK-Verband dieser absehbaren Entwicklung bereits im Vorfeld Rechnung getragen hätte. Doch dem Verband sind die Hände gebunden. Er hat sich am tatsächlichen Schadensverlauf zu orientieren. Und der weist aus, daß heute die Motorräder mit 100 und mehr PS die teuersten Schäden verursachen. Darum müssen sie auch die höchsten Prämien zahlen.

*Es wird
Lsg
Che*

Editorial	Seite 2
Jahreshauptversammlung	Seite 6
Motorradtest	Seite 12
BVDM-Deutschlandfahrt	Seite 15
Club-Aktionen	Seite 16
Leserbriefe	Seite 22
Tag des Motorradfahrers	Seite 24
Minister-Reaktionen	Seite 25
Buchtips zum Thema	Seite 30
BVDM-Service	Seite 33
Kurzgeschichte	Seite 34
Touristikwettbewerb	Seite 35
Termine, Treffen	Seite 36
Neue Verkehrsregeln	Seite 37
Motorrad-Literatur	Seite 40
Club-Verzeichnis	Seite 42
Reise	Seite 44
IFMA-News	Seite 46
Zweiradsicherheit	Seite 49
Kooperative Mitglieder	Seite 52

WICHTIGE ADRESSEN

Geschäftsstelle:

Gerda Rutten
Postfach 11 45
Klosterfeld 1
4182 Uedem 1

Erster Vorsitzender:

Henning Knudsen
Biberweg 1
5206 Neunkirchen 2
Telefon (0 22 47) 73 86
Telefax (0 22 47) 73 86

BVDM-Versicherungsreferat

Harald Platz,
Waldstraße 19
5520 Bitburg-Mötsch
Telefon (0 65 61) 23 62 (Büro)
Telefon (0 65 61) 72 52 (privat)

BVDM-Service, Verkäufe aller Art,

BVDM-Lederleasing
Gebhard Kramig
Postfach 110 067
Bahnhof Steinheim
6450 Hanau 11
Telefon (0 61 81) 66 17 48
Telefax (0 61 81) 66 17 48

Beiträge, Mitgliederverwaltung,

Adreßänderungen:
Monika Knops,
Raiffeisenstraße 102
4100 Duisburg 25
Telefon (02 03) 78 98 22

BVDM-Konto:

National-Bank Duisburg
BLZ 200 30; Konto 543210

**Adreßänderungen bitte der
Mitgliederverwaltung mitteilen;
wenn möglich schriftlich.**

IMPRESSUM

BALLHUPE

Herausgeber:
Bundesverband der Motorradfahrer

Redaktion:

Uwe Reitz, Im Fort Montebello 4,
6503 Mainz-Kastel,
Telefon (0 61 34) 2 42 11
Telefax (0 61 34) 15 02

Druck: graphoprint, Koblenz.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Belegexemplar erbeten.

**Redaktionsschluß für die nächste
Ballhupe ist der 10. Oktober.
Heft 4/92 erscheint Mitte November.**

High-Tech aus Japan kostet 100.000 Mark

Im Herbst vergangenen Jahres sorgte das Motorrad NR 750 bereits für Furore. Das erste Exemplar eines in Kleinserie produzierten Fahrzeuges, das von einem Ovaleinzelventil-Motor angetrieben wird, wurde anlässlich des Mailänder Salons von dem renommierten englischen Auktionshaus Sothebys für rund 160 000,- DM versteigert, der Betrag wurde dem Kinderhilfswerk UNICEF gespendet.

Mit diesem Motorrad gelang es HONDA, zu demonstrieren, was der sogenannte „state of the art“ im Motorradbau ist: Ovale Ventile ermöglichen eine Bestückung des Zylinderkopfes mit je acht Ein- und acht Auslassventilen. Dies erlaubt einen bisher noch nie erreichten Drehmomentverlauf. Weiterhin wurden nur wertvollste Materialien wie Titan, Magnesium oder hochmoderne Verbundwerkstoffe verarbeitet.

Dieses Motorrad wird in Japan nur auf Bestellung und von Hand gebaut. Der Preis für ein Exemplar dieses exklusiven Fahrzeuges: 100 000,- DM.

Am 3. Juni konnte Wolfgang Murrmann, Vertriebsdirektor von HONDA Deutschland, den Schlüssel mit Kevlar-Einlage an den ersten Kunden übergeben. Für diesen, Karl-Heinz Gimbel, Ingenieur und

Unternehmer im Elektronik-Bereich, war es nach den ersten Pressemeldungen keine Frage, daß er seinen ohnehin exotischen Fuhrpark um dieses edle Stück High-Tech bereichern wird. Selbstverständlich wird der begeisterte Motorradfahrer seine NR umgehend zulassen, denn zumindest „Sonntag morgen“, wenn der vielbeschäftigte Geschäftsmann Zeit hat, wird er seiner NR freien Lauf lassen. „Denn so ein Stück High-Tech“, weiß der Ingenieur selbst, „ist nur zum Angucken viel zu schade.“



Der stolze Besitzer (rechts) und sein Motorrad bei der Schlüsselübergabe.

BMW und APRILIA bauen Einzylinder

Es ist noch garnicht so lange her, da zeigten die Bayerischen Motorenwerke Interesse an einer Kooperation mit den angeschlagenen Motorradbauern im ehemaligen Osten der Republik. Doch die Gespräche mit MZ führten zu keinem konkreten Ergebnis und wurden schließlich abgebrochen. Bedauerlich für alle, die gehofft hatten, daß das Werk in Zschopau auf diesem Wege vielleicht überleben könnte.

Jetzt scheint BMW den deutschen Kollegen in der einstigen DDR das Grab schaufeln zu wollen. Denn: Ein deutsch-italienisch-österreichisches Motorrad-Kooperationsprojekt ist perfekt: Die BMW Motorrad GmbH in München, die Aprilia S.p.A., Motorradhersteller in Noale, und die Bombardier-Rotax GmbH, Motorenhersteller in Günskirchen, haben jetzt entsprechende Verträge unterzeichnet.

Ziel der Kooperation ist die Realisierung einer schon seit längerer Zeit verfolgten und in mehrerlei Hinsicht unkonventionellen Konzeptidee von BMW zur Entwicklung und Herstellung eines Einstiegs-Motorrads. Das auch für leichten Geländeeinsatz geeignete Modell wird ein völlig eigenständiges und typisches BMW

Motorrad werden. Aus diesem Grund kommt nicht nur das Design, sondern auch das technische Konzept von BMW.

Das Fahrzeug soll bei Aprilia im Zusammenwirken mit BMW entwickelt und auf den modernen Fertigungsanlagen von Aprilia in Noale gebaut werden. Es wird einen nach BMW Vorgaben modifizierten 650 cm³-Einzylinder-Motor von Rotax erhalten. Synergie-Effekte verspricht man sich auch durch die Beteiligung gemeinsamer Teilleieferanten. Die Erfüllung aller BMW Erprobungsstandards und Qualitätsnormen ist selbstverständlich Bestandteil der Verträge. Das neue BMW Motorrad soll voraussichtlich von der Saison 1994 an über das BMW Motorrad-Händlernetz vertrieben werden.

Mit diesem produktseitig wie preislich attraktiven Einzylinder-Motorrad rundet BMW seine bislang aus Zwei-, Drei- und Vierzylinder-Modellen bestehende Zweirad-Produktpalette nach unten ab und verschafft sich dadurch in Zukunft wieder Zugang zum wichtigen mittleren Hubraumsegment. Das letzte BMW Einzylinder-Motorrad, die R 27, wurde von 1960 bis 1966 gebaut.

Ein Campigplatz nur für Motorradfahrer

In Dänemark sind Zweirad-Cracks jetzt ganz unter sich / Bar und Swimmingpool

Die größte Motorrad-Organisation in Dänemark, der MC Touring Club Denmark, heißt auf ihrem Club-eigenen Campingplatz seit dem Frühjahr Motorradfahrer aus aller Herren Länder willkommen. Autos und Wohnmobilen ist die Zufahrt nicht gestattet, Motorradfahrer sind also ganz unter sich.

Der „MC Camp“, so heißt das Gelände, befindet sich in Jutland, zwischen Arhus und Grenaa. Im Umkreis von 25 Kilometern finden sich zahlreiche schöne Strände, touristische Sehenswürdigkeiten und abwechslungsreiche kleine Sträßchen. Die Kosten für die Übernachtung einer Person belaufen

sich pro Nacht auf 25 dänische Kronen. Noch bis zum 30. August ist der Campingplatz täglich geöffnet, im September steht das Gelände Motorradfahrern nur am Wochenende, also von Freitag bis Sonntag zur Verfügung. Auf dem Campingplatz befindet sich eine kleine Bar, in der zu akzeptablen Preisen kleine

Gerichte und Getränke angeboten werden. Die besondere Attraktion: Ein kleiner Swimmingpool.

Die Adresse des MC Touring Camp lautet: Nodagervej 32 A in 8560 Kolind. Telefon (0 09) 45 86 39 28 15 oder 0 09 45 86 27 25 15. Telefax (0 09) 45 86 27 31 19.

Rückrufaktion XJ 600 S

Im Rahmen umfangreicher Überprüfungen des YAMAHA Modells XJ 600 S wurde festgestellt, daß sich die Lenk-/Zündschloßeinheit, welche mit zwei Schrauben an der oberen Gabelbrücke befestigt ist, lösen kann. Ursache hierfür sind falsche bzw. zu kurze Befestigungsschrauben.

Im schlimmsten Fall kann es passieren, daß durch das herausfallende Schloß die Lenkung blockiert.

Von diesem Mangel sind die folgenden Fahrgestell-Nummern-Bereiche betroffen:

4BR-020101 bis 021930
4BR-032101 bis 033500

Eigentümer oder Besitzer dieser in Frage kommenden Fahrzeuge werden gebeten, sich – falls sie nicht schon von ihrem Händler angeschrieben worden sind – sofort mit ihrem Händler in Verbindung zu setzen.

Motorräder als Taxis

Als wendiges und zeitsparendes Transportmittel für eilige Passagiere setzt eine Pariser Firma Motorrad-Taxis ein.

Sechs BMW K 100 LT mit Funkgerät und Fahrer stehen für Fahrten durch das permanente Verkehrschaos der Seine-Metropole zur Verfügung. „Wir bringen unsere Fahrgäste schneller an ihr Ziel als herkömmliche Taxis, die Metro oder Busse.

Deshalb ist die Nachfrage groß“, betont der pfiffige Inhaber des Motorrad-Taxiunternehmens nach einem Bericht der Zeitschrift Moto Journal.

Kleiner Wermuts-Tropfen: Noch sind die zweirädrigen Droschken deutlich teurer als die vierrädrigen Taxis, dafür wird aber der Helm kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Neue Versicherungstarife Regelung umstritten

Freiwillige Selbstbeschränkung aufgehoben?

Mit Beginn des nächsten Jahres wird die bisher höchste Versicherungsklasse für Motorradfahrer neu aufgeteilt. Für Maschinen mit 50 und mehr PS wird es dann nicht mehr nur einen, sondern künftig drei unterschiedliche Tarife geben. Zusammengefaßt werden die Leistungsklassen von 38 bis 57 kW (51 bis 78 PS), 58 bis 72 kW (79 und 98 PS) und mehr als 72 kW (99 PS und stärker). Das bedeutet, daß Motorradfahrer, die sich bisher an die freiwillige Leistungsbeschränkung von 100 PS gehalten haben, ab dem 1. Januar 1993 den selben Versicherungsbeitrag zahlen müssen, wie jene, die sich mit „offenen“ Maschinen auf bundesdeutschen Straßen bewegen.

Damit ist der Industrieverband Motorrad mit seiner Forderung gescheitert, den umstrittenen Grenzwert erst bei 100 PS zu ziehen. Mit einer solchen Regelung sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, daß leistungsstärkere Motorräder im öffentlichen Straßenverkehr eigentlich nicht bewegt werden sollen – und wer dies dennoch tue, dafür eben mehr Versicherungsbeitrag zahlen müsse.

Doch der Schadensverlauf der „offenen“ Maschinen rechtfertigt eine solche Einteilung nicht. Nach Angaben des HUK-Verbandes beträgt die Differenz in der Schadensregulierung lediglich drei DM. Bei Motorrädern mit 100 PS liege der sogenannte Schadensbedarf pro zugelassener Maschine im Jahr bei 622,- DM, bei Motorrädern, die mehr als 100 PS leisten bei 625,- DM. Dieser Unterschied lasse keine eigene Schadensklasse zu.

Die Forderung der Motorradhersteller und Importeure, den Grenzwert bei 100 PS zu

ziehen sei zwar verständlich, aber politisch begründet. Denn bisher hätten Fahrer von Maschinen mit 51 bis 98 PS für jene mitbezahlt, die sich an der freiwilligen Leistungsgrenze von 100 PS orientiert hätten.

Mit anderen Worten: Die Prämien für Motorräder mit 100 PS waren in jüngster Zeit nur deshalb relativ günstig, weil die Fahrer von Motorrädern mit etwas geringerer Leistung für diese mitbezahlt haben. Dieser ungerechte Zustand werde jetzt beseitigt.

Die neue Klasseneinteilung führt zu einer deutlichen Absenkung der Prämien für Motorräder zwischen 58 und 72 kW (70 bis 98 PS), ebenfalls sinken werden die Beiträge in der neugeschaffenen Leistungsklasse 38 bis 57 kW (51 bis 78 PS). Die 100 PS-Fahrer aber müssen tiefer in die Tasche greifen, weil, so der HUK-Verband, sie in den vergangenen Jahren recht hohe Schäden verursacht haben.

Der Industrie-Verband Motorrad nimmt die neue Klasseneinteilung nur unter Protest zur Kenntnis. Dort fürchtet man, daß jetzt im Zubehör so manches dubiose Drosselkit angeboten werden wird, mit dem die Leistung der 100 PS-Maschinen um zwei PS verringert werden soll. Denkbar auch, daß die Hersteller selbst initiativ werden. Obwohl eine Drosselung im Einzelfall sehr aufwendig sein kann – und den Intentionen der Versicherer nicht entsprechen dürften.

Nachfolgend die neuen Versicherungsklassen:

bis 07 kW
über 07 bis 13 kW
über 13 bis 20 kW
über 20 bis 37 kW
über 37 bis 57 kW
über 57 bis 72 kW
über 72 bis ??

Auf in den hohen Norden um Neues zu entdecken

Den Feiertag Christi Himmelfahrt nutzend fand am verlängerten Wochenende des 28. bis 31. Mai die AmA-Frühjahrstagung statt. Ziel war Hohenwestedt in Schleswig-Holstein. Veranstalter Dr. Ekkehard Nümann hatte akribisch eine Fahrtroute ausgearbeitet, die kein sehenswertes Eckchen zwischen Hohenwestedt, Eckernförde, Meldorf und Husum ausließ. Da konnte es schon einmal vorkommen, daß vorübergehend ein paar Mopeds außer Sicht gerieten.

Bei hochsommerlichen Temperaturen um 30 Grad führten am Tagungswochenende zwei Insider-Touren über hinreißende Motorradsträßchen an beiden Küsten Schleswig-Holsteins entlang, vorbei an einem Motorradmuseum, an Haubargen und Deichen, Herrenhäusern und Häfen.

Herzlichen Dank an die AmA für ein phantastisches Wochenende im garnicht immer so

platten Norddeutschland sagt die BVDM-Vertreterin bei der AMA-Frühjahrstagung.

ANDREA ALTEPOST

Neuer AmA-Vorstand

Anläßlich der Frühjahrstagung 1992 wählte die AmA-Mitgliederversammlung ihren neuen Vorstand:

Neuer 1. Vorsitzender (bisher: Dr. Heinz P. Kröll) ist Dr. Wilhelm Wilken, Arzt für Gynäkologie aus Bad Bergzabern; zum 2. Vorsitzenden (bisher: Dr. Peter P. Zehner) wurde Michael Kellermann, Bauingenieur aus Hanau, gewählt. Geschäftsführer bleibt Dipl.-W.-Ing. Michael Walter, Mühlaker, der gleichzeitig Dr. Gunda Grüßing-Ringer als Schatzmeister ablöst.

Ein weiterer Beschluß: Die AmA wird am Stand des BVDM auf der IFMA 1992 in Köln vertreten sein.

Der BVDM will einen Geschäftsführer Satzungsänderung wurde beschlossen

Zahlreiche Vorstandsposten blieben unbesetzt / Aktive Mitgliedschaft eingefordert

Der große Knall blieb aus. Wer erwartet hatte, daß auf der Jahreshauptversammlung die Fetzen fliegen würden, sah sich getäuscht. Die Frage, ob der BVDM nicht seine Einzelmitglieder zu sehr vernachlässige, wurde hitziger und kontroverser diskutiert als die angestrebte Satzungsänderung. Zur Überraschung des Vorstandes war eine überwältigende Mehrheit der anwesenden Mitglieder bereit, die Leitung der Geschäftsstelle lang-

fristig in die Hände einer hauptamtlichen Kraft zu legen. Zuvor hatten zwei Vorstandsmitglieder eine deutliche Schlappe einstecken müssen. Rund ein Viertel der Anwesenden war nicht bereit, sowohl dem 1. Geschäftsführer Rene Kegelmann wie auch dem 2. Vorsitzenden Jürgen Schweinberger Entlastung zu erteilen. Beide hatten, neben einigen anderen, bereits vor Monaten ihren Rücktritt erklärt.

Noch zu Beginn der Jahreshauptversammlung hatte der Erste Vorsitzende, Henning Knudsen, ein eher düsteres Bild der augenblicklichen Situation gezeichnet. Der Einschätzung, „die Lage sei ernst aber nicht hoffnungslos“, könne er nur mit einigen großen Fragezeichen teilen. Die Erwartung, daß sich unter seinem Vorsitz möglichst viele Mitglieder zur aktiven Mitarbeit bereit erklären würden, um gemeinsam einen Schritt nach vorn in der Geschichte des BVDM zu gehen, habe sich ins Gegenteil verkehrt. Innerhalb nur weniger Monate nach seinem Amtsantritt hätten sechs Aktive ihre Arbeit niedergelegt. Während für den Service und die Ballhupe recht schnell Nachfolger gefunden werden konnten, sei bislang noch offen, wer künftig das Archiv führen solle. Und auch drei Vorstandsposten – die der beiden Geschäftsführer und des zweiten 2. Vorsitzenden – wären nach der Jahreshauptversammlung vakant.

„Wenn diese Entwicklung mit meiner Person zusammenhängt, dann bin ich fehl am Platz“, machte Henning Knudsen deutlich, der sich gleichzeitig für seine oftmals herbe und gelegentlich auch öffentlich geäußerte Kritik am Verhalten einzelner Mitglieder entschuldigte: „Ich habe damit niemandem zu nahe treten wollen“, machte der Erste Vorsitzende des BVDM deutlich.

Im Rahmen seines Vorstandsberichts bedauerte Henning Knudsen die fehlende Bereit-

schaft vieler Mitglieder ehrenamtlich aktiv zu werden. Eine Entwicklung, unter der allerdings auch viele andere Verbände und Vereine leiden würden. Der BVDM jedoch wäre von diesem Umstand besonders betroffen, müsse er doch in der Öffentlichkeit eine Doppelfunktion wahrnehmen.

Ein dreifach-donnerndes „Hipp-Hipp-Hurra“ erschall auf der Jahreshauptversammlung des BVDM. Es galt dem Ehrenvorsitzenden Horst Orlowski. Der hatte sich entschuldigen lassen. Seine Tochter heiratete. Der lautstarke Gruß sollte die herzlichen Glückwünsche des Verbands an die Familie übermitteln.

Auf der einen Seite die Bereiche, die von den Mitgliedern wahrgenommen würden: Das Elefantentreffen, das Frühjahr- und Herbstfest sowie die Freizeit- oder Service-Angebote, um nur einige zu nennen. Das Engagement der jeweils Verantwortlichen verdiene großes Lob und fände entsprechenden Zuspruch, wenn auch hier der eine oder andere freiwillige Helfer mehr, die Aktiven deutlich entlasten könne, kennzeichnete Henning Knudsen die Situation.

Größere Sorgen bereite da die politische Arbeit des Verbandes. Der BVDM als Interessenvertretung aller Motorradfahrer – auch derer, die nicht im Verband organisiert sind – könne seiner Aufgabe derzeit nur unter erschwerten Bedingungen gerecht werden, weil die wenigen, die verbandspo-

litische Arbeit leisten wollten oftmals überlastet seien.

In der Wahrnehmung der Interessen der Motorradfahrer gegenüber der Politik, Wirtschaft, Industrie, aber auch der Öffentlichkeit, den Medien also, aber läge die große Chance des BVDM, machte Henning Knudsen deutlich. Er appellierte nachdrücklich an die Mitglieder sich in dieser Frage stärker persönlich einzubringen. Auf die Entscheidung etwa, ob eine europäische Schutzkleidungs-Norm gesetzlich verankert werden soll und welche Inhalte diese gegebenenfalls haben wird, könne auch der Bundesverband der Motorradfahrer politisch Einfluß nehmen. Sofern in den entsprechenden Gremien weiterhin Mitglieder des BVDM vertreten seien.

Wer also Interesse habe, aktiv für die Belange von Motorradfahrern einzutreten und auf nationaler oder internationaler Ebene mit seiner Arbeit etwas bewirken wolle, der wurde vom Ersten Vorsitzenden aufgefordert, seine Bereitschaft hierfür gegenüber dem Vorstand zu signalisieren. Denn die Gremien und Ausschüsse in denen der BVDM vertreten ist, sind zahlreich, die Frage nach einer Norm für Schutzkleidung nur eine von vielen, die vom Verband zu beantworten sei.

Der Bericht des scheidenden Geschäftsführers Rene Kegelmann war knapp aber dennoch aussagekräftig: Von der Geschäftsstelle seien im vergangenen Jahr die organisa-

torischen Vorbereitungen für das Elefantentreffen, die Messen in Hagen und Siegen sowie die Ausstellung „Motorrad der '91“ in Dortmund geleistet worden. Darüber hätten die Jahreshauptversammlung in Elspe und der „Tag des Motorradfahrers“ geplant werden müssen. Hinzu kamen Gespräche mit den Firmen Bridgestone und baehr, die für ein Sponsoring gewonnen werden konnten. Ein Arbeitspensum also, das den beiden Geschäftsführern einiges an Zeit und Arbeit abverlangte.

Ralf Kühl zog als zweiter Vorsitzender ebenfalls eine positive Bilanz. Ihm sei es gelungen den BVDM in Bayern bekannter zu machen – die Präsenz in den Medien habe zweistellige Mitgliederzuwächse zur Folge gehabt. Ein Beispiel, das Schule machen könnte.

Das Herbstfest des BVDM soll vom MC Wannetal im Sauertal ausgetragen werden. Noch gibt es allerdings Schwierigkeiten mit dem Platz. Deshalb wird ein Verein gesucht, der gegebenenfalls ersatzweise das Herbstfest ausrichten kann.

Sportwart Roland Rottmann wußte weniger erfreuliches zu berichten. Er hatte alle 72 Fahrleiter und Sportwarte des Verbandes zu einem Treffen geladen. 25 sagten bereits im Vorfeld ab, blieben noch 47. Anwesend waren schließlich sechs – 41 hatten nichts von sich hören lassen. Dafür war wenigstens der Touristikwelt-

bewerb des BVDM von Erfolg gekrönt, wenn auch die Ehrung der Sieger etwas verunglückt schien. Roland Rottmann hatte vergessen, die Teilnehmer auf die Preisverleihung im Rahmen der Jahreshauptversammlung aufmerksam zu machen, so daß von denen, die mit Pokalen ausgezeichnet werden sollten, die meisten fehlten.

Ernüchternd dann der Kassenbericht von Monika Knops. Seine Aufgaben hat der BVDM im vergangenen Jahr als alles andere als kostendeckend wahrnehmen können. Ein Fehlbetrag von 15.000,- DM für die Arbeit des Verbandes konnte nur durch ein deutliches Plus beim Elefantentreffen aufgefangen werden. Der Mitgliederbestand ist mit 2.512 gegenüber 1990 fast unverändert: 225 Austritten stehen 231 Neuanmeldungen gegenüber. 1.326 Einzelmitglieder sind im BVDM organisiert, 1.179 weitere in 61 Clubs zusammengeschlossen. 16 davon zählen mehr als 20 Mitglieder, 31 weisen sieben bis 20 Mitglieder auf und 14 gelten nach der Satzung eigentlich nicht als BVDM-Club, weil die Zahl der Mitglieder weniger als sieben beträgt.



Zu Beginn der Jahreshauptversammlung waren die Reihen am Vorstandstisch noch dicht geschlossen.

Die Kassenprüfer Gisela Brill und Jens-Peter Bonse attestierte Schatzmeisterin Monika Knops eine einwandfreie Kassenführung. Unregelmäßigkeiten hätten nicht festgestellt werden können, alle zur Einsicht verlangten Belege seien vorhanden gewesen. Gerügt wurde allerdings das Verhalten eines Vorstandsmit-

glieds: Der scheidende Geschäftsführer Rene Kegelmann hatte für Verhandlungen mit einem potentiellen Sponsor einen BMW der 7er-Reihe als Leihwagen in Anspruch genommen. Obwohl nur die Kosten für einen 190er Mercedes abgerechnet wurden, stieß dieses Verhalten auf deutliche Kritik: Ein kleineres

Auto hätte es auch getan, hieß es.

Dem Vorstandsbericht folgte der Bericht der Referenten. Für die Organisatoren des Elefantentreffens konnte Hein Wieland eine mehr als positive Bilanz ziehen. Mit insgesamt mehr als 7.000 Besuchern sei jene Veranstaltung an die Grenzen ihrer Kapazität gestoßen. Noch wisse man nicht, ob und wie das Gelände für das nächste Treffen erweitert werden könne. Der Dank des Vorstandes galt insbesondere den rund 100 Helfern, die Garant für einen reibungslosen Verlauf waren. Aufgrund ihres besonnenen Vorgehens hatten während der Mammutveranstaltung nur 15 Polizeibeamte rund um die Uhr Dienst tun müssen.

Rückblick auf die Deutschlandfahrt hielt Heinz Sauerland. Die Teilnehmerzahl sei mit 135 leicht rückläufig gewesen. Ein veränderter Modus solle dieser Entwicklung entgegenwirken.

Kein guter Stern stand im vergangenen Jahr über dem „Tag des Motorradfahrers“. Da sich niemand für die Organisation gefunden hatte, wurde auf das Motto des Jahres 1990 „Wollen wir mal tauschen“ zurückgegriffen. Die



Gut besucht war sie, die Jahreshauptversammlung, die bis tief in die Nacht andauerte.



Viele BVDM-Mitglieder waren mit dem Motorrad gekommen, womit denn auch sonst?

Beteiligung war mit bundesweit 50 Aktionen zufriedenstellend, wobei das Engagement der BVDM-Clubs sehr zu wünschen übrig ließ.

Der Service ist, nach Einschätzung des Vorstandes, bei Gebhard Kramig in guten Händen und hat seinen Standort in einem alten Bahnhof bei Hanau gefunden. Hier sind alle BVDM-Materialien erhältlich, von Aufklebern angefangen über Fahnen und Anstecker. Auch die Leitplanken-Protektoren, die mit finanzieller Unterstützung des BVDM an besonders gefährlichen Stellen installiert werden, sind hier gelagert. Clubs, die entsprechende Aktionen planen, können vom Verband auf Antrag Zuschüsse erhalten.

Das Leder-Leasing, für das eine neue verantwortliche Person gesucht wird, erfreut sich regen Zuspruchs. Die Anfragen gehen immer wieder über das verfügbare Angebot hinaus, so daß es oftmals schwerfällt, alle Elternwünsche zu befriedigen.

Auf Anhieb ein Erfolg auch das neue BVDM-Angebot von Motorradfreizeiten, für das Joachim Fechir verantwortlich zeichnet. Die fünf geführten

Alpen-Touren waren innerhalb kürzester Zeit ausgebucht, die Teilnehmer waren so begeistert, daß der Beginn der ersten Freizeit um zwei Tage vorverlegt wurde und die Gruppe bereits am Wochenende der Jahreshauptversammlung in die Berge aufbrachte. Regulärer Beginn wäre eigentlich erst der darauffolgende Montag gewesen.

Veränderungen wurden für die Ballhupe in Aussicht gestellt. Das Magazin des BVDM soll seinen Charakter als Mitteilungsblatt des Verbandes nicht verlieren, darüber hinaus aber vermehrt Themen aufgreifen, die Service-Charakter haben und für alle Motorradfahrer von Interesse sind. Langfristig ist eine zweimonatige Erscheinungsweise geplant sowie eine Auflage, die das kostenlose Auslegen in zahlreichen Motorradgeschäften erlaubt. Der Abdruck von Werbung ist Grundlage zur Finanzierung entsprechender Bemühungen; an die Mitglieder wurde appelliert örtliche Motorradhändler für Anzeigen zu gewinnen.

Thomas Bauer machte als Referent für Streckensperrungen

auf eine Studie aufmerksam, die das Institut für Zweiradsicherheit bei der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegeben hat und die sich mit Motorradstrecken im Schwarzwald befaßt. Die Studie ist noch nicht veröffentlicht. Der ADAC plant über seine Rechtsabteilung ein Gutachten einzuholen, in dem geklärt werden soll, ob die bisher gängige Praxis, Straßen ohne vorherige fundierte Untersuchung zu sperren, rechtlich haltbar ist. Auch weiterhin sind die Mitglieder des BVDM aufgerufen, Thomas Bauer über bevorstehende oder geplante Streckensper-

runge zu unterrichten, damit die Bundesarbeitsgemeinschaft gegen Streckensperrung, kurz BIGS, der auch der BVDM angeschlossen ist, bereits im Vorfeld versuchen kann, Einfluß zu nehmen.

Umweltreferent Bernd Luchtenberg forderte in seinem Bericht die Hersteller von Motorrädern auf, den Verbrauchern Argumente an die Hand zu geben, auch heute noch ruhigen Gewissens Motorrad fahren zu können. Der Einbau von Katalysatoren sei nur eine von vielen Möglichkeiten. Doch selbst diese würde kaum genutzt.

Für das Referat KFZ-Technik berichtete Horst Alt, stellvertretend für Klaus Arpert, von Überlegungen, für alle Verkehrsteilnehmer das Fahren mit Licht auch am Tage vorzuschreiben. Der Sicherheitsgewinn für Motorradfahrer würde dadurch in Frage gestellt, die Verkehrssicherheit insgesamt jedoch deutlich erhöht – so zumindest die Argumentation in den Gremien. In der Diskussion auch weiterhin die Einführung eines Unfalldatenscheibers. Dieses Gerät kann nach Kollisionen beispielsweise darüber Aufschluß geben, ob das entgegenkommende Auto, mit dem ein Motorradfahrer zusammengestoßen ist, beim Abbiegen tatsächlich geblickt hat.

Aus dem Bereich Sicherheitstraining berichtete Henning Knudsen, daß die Moderatoren des BVDM Fortbildungsseminare des Deutschen Verkehrssicherheitsra-

Der BVDM will den Gedanken des Motorradfahrer-Pannendienstes wieder mit Leben erfüllen. „SOS-Kradnetz“ war eine Organisation, bei der Motorradfahrer ihre Anschriftangaben, um im Notfall für Gleichgesinnte ansprechbar zu sein. Wer das Adressenbüchlein bei sich trug, konnte im Falle einer Panne nachschlagen, wo in nächster Nähe ein Motorradfahrer wohnt, der Hilfe leisten kann – durch Abschleppen, Untersuchen oder Übernachten.

„SOS-Kradnetz“ gibt es offensichtlich nicht mehr. Mögliche Gründe wurden auf der Jahreshauptversammlung genannt: Oftmals hätten „Schnorrer“ die Hilfsbereitschaft von Motorradfahrer mißbraucht; Pannenhilfe wird heute von den Automobilclubs geleistet. Dennoch will sich Holger Gringmuth nicht entmutigen lassen und für den BVDM den Gedanken des Motorradfahrer-Pannendienstes wieder aufgreifen.

Abermals großes Lob für den Veranstaltungsort der Jahreshauptversammlung. Insbesondere Eltern zeigten sich begeistert von den Freizeitmöglichkeiten im „Fort Fun“. Viele waren schon am Freitag angereist, um mit ihren Kindern möglichst viel Zeit im Sauerland verbringen zu können. Auch für Motorradfahrer wurde einiges geboten: Die kleinen, kurvenreichen Strecken rund um den „Kahlen Asten“ ließen das Herz wahrlich höher schlagen.

tes besuchen würden, um den strengen Qualitätsmaßstäben gerecht zu werden. 15 Trainings seien im vergangenen Jahr durchgeführt worden; noch werde in diesem Bereich ein Defizit erwirtschaftet, da die Finanzierung der Ausbildung und die Erstellung von Handbüchern, Urkunden und Werbematerialien von den Einnahmen für die Trainings nicht gedeckt werden könne. Als problematisch hat sich die Suche nach geeigneten Trainingsplätzen erwiesen. Eine freie asphaltierte Fläche von 50 x 100 Metern ist nur selten zu finden. In der Vergangenheit mußten aus diesem Grund immer wieder Trainings abgesagt werden.

Mit dieser unerfreulichen Mitteilung konnte das Kapitel der Berichte abgeschlossen werden. Drei Stunden anregender

und konstruktiver Diskussion waren seit Beginn der Jahreshauptversammlung vergangen. Die Entlastung des Vorstandes sollte, auf Antrag eines Mitglieds, geheim erfolgen. Hier, wie auch bei allen anderen Abstimmungen, war immer wieder der Rat von Dorothee Bengart gefragt, die mit allen Feinheiten des Vereinsrechts bestens vertraut war. Das Ergebnis:

Hennig Knudsen (Erster Vorsitzender): 111 Ja, 9 Nein, 1 Enthaltung; Ralf Kühl (Zweiter Vorsitzender): 113 Ja, 2 Nein, 6 Enthaltungen; Jürgen Schweinberger (Zweiter Vorsitzender): 86 Ja, 17 Nein, 18 Enthaltungen; Monika Knops (Schatzmeisterin): 118 Ja, 0 Nein, 2 Enthaltungen; Roland Rottmann (Sportwart): 103 Ja, 8 Nein, 10 Enthaltungen; Rene Kegelmann (Erster Geschäftsführer): 86 Ja, 19 Nein, 13 Enthaltungen; Uwe Goldammer (Zweiter Geschäftsführer): 110 Ja, 2 Nein, 7 Enthaltungen. Im Amt der Kassenprüferin bestätigt wurde Gisela Brill. Ihr zur Seite steht Claudia Steinke. Jens-Peter Bonse fungiert als Ersatzmann.

Durch den angekündigten Rücktritt von Rene Kegelmann, Uwe Goldammer und Jürgen Schweinberger war der Vorstand nach der erfolgten Entlastung von sieben auf nur noch vier Mitglieder zu-



Im Saloon fand die Jahreshauptversammlung statt, der am Abend für den BVDM reserviert war.

sammengeschrumpft. Die offenen Positionen blieben zunächst vakant. Für alle Mitglieder, die Interesse hegen, etwas aktiver im BVDM mitarbeiten zu wollen, eine willkommene Gelegenheit, zunächst

einmal unverbindlich in die Tätigkeit des Vorstandes hineinzuschnuppern.

Es war schon nach 21 Uhr, als die Versammlung endlich den Antrag zur Satzungsänderung diskutieren konnte. Henning Knudsen, der Antragsteller, machte noch einmal die Intention deutlich. Der Vorstand solle auch weiterhin sieben Personen umfassen, nur würden die beiden bisherigen ehrenamtlichen Geschäftsführer künftig Beisitzer heißen. Die Geschäftsstelle solle hingegen langfristig eine Kraft leiten, die für ihre Arbeit vom BVDM bezahlt würde. Die Gründe hierfür klangen einleuchtend.

Seit 1987 hat, mit Rene Kegelmann, nun schon zum dritten Mal ein Geschäftsführer des BVDM seine Arbeit niedergelegt. Zum vierten Mal innerhalb von sechs Jahren wechselt dann auch die Anschrift der Geschäftsstelle. Briefpapier, Broschüren und



Zahlreiche Attraktionen warteten im Fort Fun auf die Besucher der Jahreshauptversammlung.

Drucksachen sind damit eigentlich reif für den Papierkorb, weil abermals eine falsche, weil nicht mehr aktuelle Adresse, abgedruckt ist. Dem Verband entstehen durch Neuauflage enorme Kosten, die eigentlich nicht finanzierbar sind. Deshalb müsse die Geschäftsstelle des BVDM eine feste Adresse haben, die auch dann gleich bleibe, wenn die Geschäftsführerin oder der Geschäftsführer wechselt.

Zudem muß eine Geschäftsstelle während der üblichen Bürozeiten erreichbar sein: Von den Mitgliedern, der Industrie, den Verbänden vor allem aber der Öffentlichkeit. Dieser Anspruch jedoch kann derzeit nicht gewahrt werden, weil die bisherigen Geschäftsführer ehrenamtlich tätig waren und ihre Arbeit insofern nach Feierabend erledigt haben. Da aber war so manche Institution, mit der der BVDM regelmäßig hätte Kontakt halten müssen, nicht mehr erreichbar.

Ansinnen des Ersten Vorsitzenden Henning Knudsen war es, mit der von ihm angestrebten Satzungsänderung den Weg für eine solche Umorganisation freizumachen. Finanziert werden können entsprechende Pläne im Augenblick nicht. Geld ist weder für die Anmietung und Ausstattung entsprechender Räumlichkeiten vorhanden, noch für die Bezahlung einer entsprechenden hauptamtlichen Kraft. Sobald sich aber entsprechende Möglichkeiten auftun, soll jener Weg beschritten werden. Deshalb die Satzungsänderung im Vorgriff, um bei Bedarf sofort handeln zu können.

Seitens der Mitglieder regte sich gegenüber diesen Plänen wenig Widerstand. Allein die Frage nach den Kompetenzen der neuen Geschäftsführerin oder des Geschäftsführers bestimmte die Diskussion. Diese würden vom Vorstand in einer Geschäftsordnung festgelegt, machte Henning Knudsen deutlich und wären unter anderem abhängig von der Person, die für diese Aufgabe gefunden werden kön-

ne. Die Bearbeitung des täglichen Posteingangs, der Kontakt zur Industrie oder die Suche nach Sponsoren sei als Tätigkeitsbereich ebenso denkbar wie die Organisation von Veranstaltungen. Konkrete Pläne gibt es auch hier noch nicht.

Letztlich wurde auf der Jahreshauptversammlung jedoch die Auffassung vertreten, daß der Vorstand in dieser Frage die richtigen Schwerpunkte setzen wird. „Wir geben Euch die entsprechende Vollmacht, in dem Vertrauen, mit Euch die richtigen Leute gewählt zu haben“, war Tenor der Diskussion. Zumal der Vorstand für seine Entscheidungen gegenüber den Mitgliedern alljährlich Rechenschaft ablegen muß, sich jede Entscheidung und deren Folgen insofern genauestens überlegen wird.

Vor diesem Hintergrund wurde der Antrag auf Satzungsänderung schließlich

mit überwältigender Mehrheit angenommen. Drei Mitglieder stimmten mit Nein, eines enthielt sich, alle anderen – und damit mehr als hundert – waren dafür.

Nun obliegt es dem Vorstand Wege zur Finanzierung seiner Pläne aufzuzeigen. Eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrags zu diesem Zweck wurde ausgeschlossen. Nachgedacht werden soll hingegen über die Beitragsrückerstattung an die BVDM-Clubs. Bereitschaft zur Diskussion hierüber wurde von den Betroffenen bereits signalisiert. Auch die Kooperation mit anderen Verbänden zur Stärkung der eigenen Position wird in Erwägung gezogen. Und schließlich soll die Förderung durch die Industrie – ohne dabei in finanzielle Abhängigkeit zu geraten, nicht außer acht gelassen werden.

Zunächst jedoch bleibt alles beim alten. Und so wird erst Gerda Rutten die Ge-

Gisela und Manni Brill wollen eine Anregung aus der diesjährigen Jahreshauptversammlung aufnehmen und sich verstärkt um Einzelmitglieder aus dem rechtsrheinischen Postleitzahlenbereich 5000 bis 5999 kümmern. Einzelmitglieder, die mehr von dem wissen wollen, was im BVDM passiert, und in dem vorgenannten Raum wohnen, möchten bitte unter der Telefonnummer (0 22 02) 5 63 15 Kontakt mit den beiden aufnehmen.

schaftsführung des BVDM ehrenamtlich wahrnehmen. In den nächsten Monaten wird sich dann zeigen, ob der Bundesverband der Motorradfahrer den Weg wird gehen können, für den der Vorstand auf der diesjährigen Jahreshauptversammlung die Weichen gestellt hat.

Uwe Reitz

DER KOMMENTAR

Henning Knudsen kann zufrieden sein. Die Mitglieder sind seinen Vorstellungen gefolgt und haben Bereitschaft signalisiert, das politische Mandat des Verbandes zu stärken. Einfach wird es nicht sein, den BVDM noch deutlicher als bisher ins öffentliche Bewußtsein zu rücken – als Interessenvertretung aller Motorradfahrer, auch derer, die nicht im Verband organisiert sind.

Mit überwältigender Mehrheit hat die Jahreshauptversammlung die Möglichkeit eröffnet, Arbeiten, die vom Vorstand nicht geleistet werden können, künftig einer hauptamtlichen Kraft zu übertragen. Die Konsequenz dieser weitreichenden Entscheidung: Der BVDM wandelt sich zum Arbeitgeber. Profitieren wird davon zunächst nur eine Person – die des neuen Geschäftsführers. Der soll für seine Tätigkeit im Verband bezahlt werden, während den Mitgliedern weiterhin

ehrenamtliches Engagement abverlangt wird. Kann das gut gehen?

Ja! Denn die Mitglieder des BVDM arbeiten um der Sache willen. Engagieren sich in Bereichen, die ihnen persönlich wichtig erscheinen. Opfern dafür Freizeit und oftmals auch ihren Urlaub. Weil sie als Motorradfahrer die Interessen der Motorradfahrer vertreten wollen.

Ein Geschäftsführer aber arbeitet für den Verband. Seine Aufgabe wird es sein, die Arbeit der Aktiven noch effektiver zu gestalten. Durch Koordination von Terminen, die Bearbeitung der täglichen Post, das Knüpfen von Kontakten, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Tätigkeiten, die nach Feierabend keinesfalls zu erledigen sind.

Wenn es darüber hinaus gelingen sollte, eine Person zu finden, die acht Stunden am Tag auf die Suche nach Sponsoren gehen kann, ist der BVDM seine größten Sorgen los. Die Arbeit als Interessenvertre-

tung aller Motorradfahrer kann von den Mitgliedern allein nicht mehr bezahlt werden. Hier ist finanzielle Unterstützung von außen notwendig.

Das ehrenamtliche Engagement der Mitglieder aber bleibt weiterhin gefordert. Mehr noch als in der Vergangenheit müssen wir die Chance nutzen, den Verband, seine Aufgaben und Ziele in der Öffentlichkeit zu präsentieren. Eine hauptamtliche Geschäftsstelle kann uns dabei nur nützlich sein. Sie allein aber läßt den BVDM nicht zu der schlagkräftigen Organisation werden, die gegenüber Politik und Industrie die Interessen der Motorradfahrer vertritt.

Hier müssen wir uns alle, mehr noch als bisher, persönlich einsetzen. Auch wenn's schwerfällt.

Uwe Reitz

SATZUNGSÄNDERUNG

alt:
§ 9 Hauptversammlung
5. Die Tagesordnung muß folgende Punkte enthalten:
a) Berichte des 1. Vorsitzenden, des 1. Geschäftsführers, des Schatzmeisters und des Sportwarts

alt:
§ 10 Bundesvorstand
1. Der Bundesvorstand besteht aus:
a) dem 1. Vorsitzenden
b) dem 2. Vorsitzenden
c) dem 1. Geschäftsführer
d) dem 2. Geschäftsführer
e) dem Schatzmeister
f) dem Sportwart

4. a) Der Bundesvorstand faßt seine Beschlüsse in Sitzungen, die vom 1. Geschäftsführer im Auftrag des Bundesvorstandes unter Bekanntgabe der Tagesordnung einberufen werden.

5. Die Aufgaben des Bundesvorstandes liegen in der Wahrung der satzungsgemäßen Interessen des Verbandes.

neu:
§ 9 Hauptversammlung
5. Die Tagesordnung muß folgende Punkte enthalten:
a) Berichte des Vorstandes

neu:
§ 10 Bundesvorstand
1. Der Bundesvorstand besteht aus:
a) dem 1. Vorsitzenden
b) dem 2. Vorsitzenden
c) dem Schatzmeister
d) dem Sportwart
e) zwei Beisitzern

4. a) Der Bundesvorstand faßt seine Beschlüsse in nicht-öffentlicher Sitzung, die regelmäßig vom 1. Vorsitzenden oder einem der beiden Beisitzer im Auftrag des Bundesvorstandes unter Bekanntgabe der Tagesordnung einberufen werden.

d) der Bundesvorstand kann sich eine Geschäftsordnung geben.

5. a) Die Aufgabe des Bundesvorstandes liegen in der Wahrung der satzungsgemäßen Interessen des Verbandes.

b) Der Bundesvorstand führt die laufenden Geschäfte des Verbandes. Ihm obliegt die Verwaltung des Verbandsvermögens und die Ausführung der Beschlüsse der Hauptversammlung.



neu:
6. a) Der Bundesvorstand kann einen neben- oder hauptamtlichen Geschäftsführer berufen. Der Bundesvorstand legt auf der Grundlage der satzungsgemäßen Interessen des Verbandes und auf der Grundlage der Geschäftsordnung des Vorstandes dessen Tätigkeitsbereich

und den Umfang seiner Vertretungsvollmacht fest.

b) Ein vom Vorstand benannter Geschäftsführer nimmt regelmäßig an den Vorstandssitzungen teil. Eine Geschäftsordnung legt den Umfang seiner Stimmberechtigung im Innenverhältnis fest.

Gulaschkanone zu vermieten

Clubfest, BVDM-Veranstaltung, Vereinsfeier – und nichts zu essen? Der Motorrad-Treff Rhein-Main schafft Abhilfe! Der vermietet nämlich, mit und ohne Personal, eine Gulasch-Kanone. Zu interessanten Preisen, mit und ohne Inhalt. Ein Angebot, für alle, die ein Fest feiern und nicht wissen, wie sie kostengünstig ihre Gäste bewirten können.

Anfragen an den Motorrad-Treff Rhein-Main, Im Wald 1a, 6501 Budenheim. Telefon (0 61 31) 47 48 82.

Enduro-Training mit Eddy Hau

Motorrad-Fahrertraining „Enduro“ am Gardasee mit Eddy Hau, ein solches Bonbon bietet die Fahrschule Steup vom 19. bis 25. Juli allen Freunden des losen Schotters. Wer also den Grundstein für ein nicht gerade alltägliches Vergnügen in Sachen Enduro legen will, melde sich umgehend an, bei Ernst Günter Steup, Frankfurter Landstraße 248, 61 Darmstadt 12. Telefon (0 61 51) 37 55 71. Die Kosten für das Training einschließlich sechs Übernachtungen mit Frühstück belaufen sich auf 770,- DM.

Gespanntraining für Anfänger – Wochenende in Wermelskirchen

Du würdest Dir gern ein Gespann zulegen, hattest aber noch nie die Möglichkeit zu prüfen, ob dies Dir wirklich Spaß macht? Du besitzt ein Gespann und möchtest lernen, besonders gut damit umzugehen? Du bist bereit, Dich mit den theoretischen Grundlagen der Gespanntechnik auseinanderzusetzen. Dann ist der Gespannfahrer-Lehrgang des BVDM genau das richtige für Dich. Am Wochenende des 24. und 25. Oktober erwartet Dich im

Wermelskirchen ein buntes Programm, das der praktischen Schulung auf gestellten Gespannen breiten Raum einräumt. In der Teilnahmegebühr von 185,- DM ist Vollpension und Übernachtung in Mehrbettzimmern eingeschlossen. Die Teilnehmer müssen mindestens den Führerschein der Klasse 1a besitzen. Anmeldungen und weitere Informationen bei Horst-Werner Sassenhagen, An der Wolfsmaar 5 in 5060 Bergisch Gladbach.





Ssssst geht die Scheibe rauf und ...



... ssssst wieder runter. Einfach toll.

„Uuii – die ist aber schön. Und genauso petrolgrün-metallic wie mein kleiner Lancia“. Angie ist begeistert. Sie hat die neue BMW K 1100 LT sofort ins Herz geschlossen. Der neue Supertourer der Bajuwaren gefällt auch dem Fahrer. Obwohl die rund 300 Kilo fahrfertigen Gewichts zunächst gehörig Respekt einflößen.

Seinen Namen trägt der „fliegende Backstein“, wie die K-Serie einst genannt wurde, eigentlich zu unrecht. Denn die Modifikationen gehen über die Hubraumaufstockung weit hinaus. Die K 1100 LT ist ein fast gänzlich neues Motorrad. Und es macht riesigen Spaß, den Brocken zu bewegen. Auch – oder gerade – auf kleinen kurvenreichen Landstraßen.

Die gut gepolsterte Sitzbank ist für den Fahrer um 20 Milli-

meter in die Länge gewachsen – hohe Kilometerdistanzen lassen sich hier, trotz vorgeformter Sitzmulde, auf der berühmten linken A...backe locker abspulen. Die Verkleidung ist 30 Millimeter weiter nach vorn gerückt. Jetzt haben auch die Beine besonders groß gewachsener Fahrer ausreichend Platz. Die Instrumente sind rahmenfest ins Cockpit selbst gewandert, auf der Prallplatte des Lenkers finden nun die Schalter für die Griffheizung, die Warnblinkanlage, das ABS und die elektrisch verstellbare Windschutzscheibe Platz.

Und die ist der Clou der neuen K 1100 LT, wenn sich auch über Sinn und Zweck trefflich streiten läßt. Um 75 Millimeter in der Höhe und 24 Grad in der Neigung läßt sich die Windschutzscheibe des neuen Supertourers stufenlos elektrisch verstellen. Bei Stadtfahrten an heißen Sommertagen kommt der Fahrer so in den Genuß

kühlen Fahrtwinds, während sich bei schnellen Autobahnfahrten das Windschild schützend hochfahren läßt.

Allerdings müssen dabei Kompromisse eingegangen werden. Denn je höher die Scheibe steht, umso mehr sind Turbulenzen spürbar, die teilweise recht kräftig am Nacken und Rücken zerrren. Hier gilt es also den rechten Mittelweg zwischen der zu fahrenden Geschwindigkeit und den daraus resultierenden Beeinträchtigungen zu finden. Uns ist dies immer gelungen.

Ein wenig Kritik verdient die Platzierung des nicht beleuchteten Schalters. Der findet sich nicht in Griffnähe, so daß umständlich die Hand vom Lenker genommen werden muß, wenn die Stellung der Scheibe während der Fahrt verändert werden soll. Obwohl – die Betriebsanleitung schreibt vor,

den kleinen Elektromotor nur im Stand zu betätigen. Uns erscheint dieser Hinweis praxisfremd.

Bei Regen kommt es, ist die Scheibe ganz ausgefahren, zu deutlichen Sichtbehinderungen, ansonsten aber bietet die Verkleidung optimalen Schutz vor den Unbilden des Wetters. Lob auch für das tolle neue Gepäcksystem, das mit ordentlichen Schlössern und funktionellen Griffen ausgestattet ist. Die Lackierung in der jeweiligen Farbe des Motorrads und kräftige Gummipuffer in rammgefährdeten Stellen tun ein übriges für ein insgesamt harmonisches Erscheinungsbild.

Doch ein Motorrad soll nicht nur gut aussehen, sondern vor allem gut fahren. Und das tut

die neue BMW K 1100 LT allemal. Die Überarbeitung hat insbesondere dem Motor gut getan. Vierventil-Technik und 100 PS Leistung beschleunigen den Vierzylinder, als gäbe es kein Halten mehr. Oberhalb von 4000 Umdrehungen sind feine Vibrationen spürbar, das Fahrwerk ist straff, aber nicht unkomfortabel.

Die Telegabel mit ihren 135 Millimeter Federweg stammt aus der K 100 RS, das BMW-eigene Paralever kommt jetzt auch bei der LT zum Einsatz. Die 305 Millimeter großen, schwimmend gelagerten Bremsscheiben beißen mit ihren Vierkolben-Bremssätteln ordentlich zu. ABS ist auf Wunsch als Extra erhältlich – und wird von den meisten Kunden auch geordert.

Nur Superlativen also? Nicht ganz. Das Überfahren von Fahrbahnmarkierungen bringt noch immer Unruhe ins Fahrwerk und wer mit Höchstgeschwindigkeit über bundesdeutsche Autobahnen rast muß einen deutlichen Epreß-Zuschlag zahlen. Und bewegt sich möglicherweise auf ungesetzlichem Boden. Denn: Mit Koffern sind eigentlich nicht mehr als 130 km/h erlaubt. Und dann braucht die K 1100 LT nicht einmal sieben Liter.

So macht Touren Spaß. Leider hatten die Bajuwaren vergessen, uns die Codierung des als Extra erhältlichen Radios mitzuteilen, so daß wir auf diesen fragwürdigen Genuß bei unseren Testfahrten verzichten mußten. Ansonsten aber hat uns die BMW überzeugt.

Handlich im Stadtverkehr, komfortabel auf langen Strecken, sportlich auf kurvenreicher Landstraßenhatz – der massige Vierzylinder macht alles mit. Angie war begeistert. Gemütlich hat sie sich ans serienmäßige Topecase gelehnt und die Touren genossen. Der kleine Lancia mußte sich derweil mit der Rolle des Kronprinzen begnügen.

Die Ausstattung der K 1100 LT läßt kaum mehr Wünsche offen, zumal mittlerweile auch der Kat lieferbar ist. Wer über das nötige Kleingeld verfügt, hat seine 23.250,- DM hier mit Sicherheit gut angelegt. Ohne Extras, versteht sich. Angie will schon mal sparen.

Uwe Reitz

Der beste Straßenboxer aller Zeiten

Aber deutliche Schwächen im Design / KampfpPreis steigert Nachfrage

Ein Alptraum wurde Wirklichkeit – die „lila Kuh“, es gibt sie wirklich. Ich habe sie gefahren und war begeistert: Der bisher beste Straßen-Boxer aus dem Hause BMW; ein uneingeschränktes Kompliment an die Bajuwaren. Auch wenn es am Aussehen einiges zu mäkeln gibt. Schöner als der verbaute GS-Tank hätte allemal der Spritbehälter der R 80 ausgesehen. Dafür zieren die Zylinder wieder runde Ventildeckel, der mächtige Auspuff, der dem Teileregal der K entnommen wurde, schindet ebenso Eindruck. Von der K stammt auch die vordere Bremsanlage – allerdings gibt's serienmäßig nur eine Scheibe; die zweite allenfalls gegen Aufpreis. Schade.

Der 1000er Motor hat bisher in der neuen GS seinen Dienst verrichtet, von der stammen auch Fahrwerk, Sitzbank und der Paralever-Antrieb. Doch wer glaubt, daß der Roadster von BMW ein zusammengestoppertes Motorrad sei, der irrt. Hier paßt alles.

Von der Sitzposition abgesehen vielleicht, die ist für großgewachsene Menschen etwas

gewöhnungsbedürftig, aber nicht unangenehm. Tagestouren von 500 Kilometer und mehr lassen sich mit dem Boxer problemlos abspulen. Und jeder gefahrene Kilometer macht Spaß. Vor allem auf klei-

nen kurvenreichen Landstraßen. Da kann die „lila Kuh“ ihre Vorzüge so richtig ausspielen. Dank der japanischen Feder-elemente bringen auch noch so schlechte Fahrbahnbeläge keine Unruhe ins Fahrwerk; al-

lein beim Bremsen in Schräglage stellt sich der Boxer, aufgrund der relativ breiten Reifen, etwas auf.

Das Getriebe läßt sich exakt schalten und ab 80 km/h ist es alles im fünften möglich. Die



Instrumente zeigen ruhig und sauber an, sinnvolle Extras wie Griffheizung und Warnblinkanlage gibt es gegen Aufpreis. Ebenso das Koffersystem, an dem es nichts zu bemängeln gibt. Der Verbrauch liegt, auch bei zügiger Fahrweise, selten über sieben Litern.

BMW wollte mit der neuen R 100 R dem Trend der „naked bikes“ einen eigenen Stempel aufdrücken. Der Roadster aus dem Land der Bajuwaren sollte als Tourer verstanden werden, der an alte Traditionen anknüpft. Das ist BMW zweifellos gelungen. Wer Motorrad pur sucht, ist mit dem Straßenboxer sicher bestens bedient. Hier bleiben kaum noch Wünsche offen. Und so bleibt die Hoffnung, daß diese



Maschine auch nach der Vorstellung des neuen Boxers lieferbar bleibt. Auch wenn dieses sich immer noch kraftvoll schüttelt und nicht darüber

hinwegtäuschen kann, daß auch die R 100 R – trotz gelungener Weiterentwicklung – ihren Ursprung in einem Motorrad hat, daß vor mehr als 20

Jahren erstmals gebaut wurde: Der R 75/5 – und die war ebenfalls nackt und unverkleidet, aber ein Dauerbrenner.

Uwe Reitz

Die Qual der Wahl

Ein Vergleich, der keiner ist

„Zwei Seelen wohnen ach in meiner Brust“, hat schon der olle Faust gestöhnt – mir ging es ähnlich, als ich jetzt Gelegenheit hatte, die BMW K 1100 LT und den neuen Boxer R 100 R jeweils vierzehn Tage ausgiebig zu testen. Welch ein Unterschied!

Zunächst der Vierzylinder: Seidenweich im Lauf, kraftvoll in der Beschleunigung, optisch ein Genuß. Der dicke verchromte Schalldämpfer, das herrliche Petrolgrün, die wuchtige Verkleidung... hier stimmt einfach alles, draufsetzen und wohlfühlen. Das Radio informiert über die Verkehrslage, die heizbaren Handgriffe sorgen für angenehme temperierte Handschuhe, der Kat säubert die Abgase, das ABS gewährleistet einen sicheren Bremsweg auch bei schwierigen Fahrbahnoberflächen. Ein Motorrad also, daß kaum noch Wünsche offen läßt.

Auf kurvenreichen Landstraßen läßt sich das komode Dickschiff erstaunlich schnell

um die Ecken bewegen, wenn sich der Respekt vor den gewaltigen Ausmaßen nur etwas gelegt hat. Und auf Autobahnen oder langen Strecken kann die K 1100 LT ihre Vorzüge so richtig ausspielen. Damit im Frühsommer in die Gascogne, im Herbst in die Franche-Comte, im Sommer die Alpen und zwischendurch noch ein paar kleine Touren, Herz was willst Du mehr?

Die Qual der Wahl

Vielleicht eine BMW R 100 R?

Auch wenn so mancher jetzt mit dem Kopf schütteln wird. Ich glaube, ja! Obwohl im direkten Vergleich zunächst die Skepsis überwog. Denn, keine Frage, beide Maschinen trennen Welten.

Deutlich wird dies insbesondere, wenn man, wie ich, das

Vergnügen hat, in der BMW-Tiefgarage von der einen Maschine ab und auf die andere aufzusteigen. Da wird einem gewahr, was man als eingeleiteter BMW-Fahrer nie eingestanden hätte: Der Boxer ist tatsächlich Stand der 60er Jahre:

Der Anlasser greift klackend in die Zahnräder, unwillig schüttelt sich der Motor auf den ersten Metern. Alles vibriert und man weiß garnicht so recht, wie einem geschieht. Choke ziehen oder nicht, polternd und ungehobelt bewegt sich der Boxer vorwärts.

Mit Wehmut denke ich auf den ersten Kilometern an den seidenweichen Lauf der K 1100 LT zurück, suche vergeblich die Tankuhr, die ich zuvor an dem Vierzylinder ebenso belächelt habe, wie die Ganganzeige. Der Wind bläst einem ins Gesicht und auf die Dauer die Arme lang.

Und doch, recht schnell finde ich gefallen an der R 100 R,

die noch so richtig Motorrad ist. Der Motor – ungeheuer kraftvoll, das Fahrwerk – erstaunlich fah stabil, die Bremsen – bissig und doch gut zu dosieren. Mit anderen Worten, es macht riesigen Spaß, mit dem Boxer so richtig zu rübern. Dank Paralever sind Lastwechsel kaum noch zu spüren, ein voller Liter Hubraum garantiert ausreichend Schub aus allen Drehzahlen.

Nur so komfortabel wie die K 1100 LT ist die R 100 R nicht. Die Beine sind etwas zu stark angewinkelt, der Lenker zu stark geköpft und auch sonst trüben Kleinigkeiten das Bild. Die silberne Lackierung des Rahmens wirkt billig, die Instrumente stehen zu weit nach vorn und deren Abdeckung ist mit dem Begriff häßlich noch geschmeichelt. Eine zweite Scheibe gibt es nur gegen Aufpreis. Dafür ist der Boxer erstaunlich günstig im Preis und bietet riesigen Fahrspaß. Nach Feierabend schnell noch ein Ründchen auf der Hausstrecke, am Wochenende auf großer Tour und auch im Urlaub, die BMW R 100 R macht alles mit. Fast könnte man ein wenig traurig darüber sein, daß der neue Boxer fast schon marktreif ist.

Uwe Reitz

Mach mit bei der BVDM-Deutschlandfahrt 18. bis 20. September

Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen sind gerne unterwegs! Aber hin und wieder fehlt es vielleicht an einem schönen Fahrziel, oder man wünscht sich etwas Wettbewerb, ohne gleich einem totalen „Wettbewerbs-Streß“ unterliegen zu müssen.

Das alles bietet Dir die Deutschlandfahrt!

Im Mittelpunkt steht der Touren-Spaß.

Auf der eineinhalbtägigen Tour liegen die Kontrollen in landschaftlich reizvollen Gegenden. Das Fahren auf der Autobahn bringt keine oder nur geringe Vorteile.

Während der Veranstaltungstage besteht die Aufgabe darin, sich aus einer großen Anzahl vorgegebener besetzter und unbesetzter Kontroll-

punkte im Veranstaltungsgebiet eine möglichst günstige Route zusammenzustellen. Dazu müssen an den Kontrollen noch einige Fragen beantwortet werden. Keine Sorge – Du brauchst keine Bücher zu wälzen oder ein Genie auf dem Gebiet des Allgemein-

In jedem Jahr ein neues Ziel, abseits der Autobahnen über besonders reizvolle Strecken zu interessanten Orten, lehrreich und abwechslungsreich, viele schöne Motorradkilometer, gemütliche Abende unter Freunden mit Benzingsprachen, auf der Jagd nach Punkten oder auch nicht, im Mittelpunkt steht der Touren-Spaß. Ganz ernst oder locker, alles ist möglich. Du solltest dabei sein, es selber erleben!

wissens zu sein – einfach die Augen offen halten – die Lösungen zu diesen Aufgaben findest Du immer an der Kontrolle selbst.

Bei diesem Wettbewerb spielt der Zeitfaktor keine allzu große Rolle. Bei unserer Veranstaltung ist vielmehr das „Tourenköpfchen“ gefragt. Wir geben zwar eine Mindestfahrzeit vor, die jedoch immer überschritten werden darf. Der Sinn dieser Zeitvorgaben ist, daß Du nicht „tief liegen“ mußt, um die Kontrollen anzufahren. Du hast schon die Möglichkeit, die interessanten Aufgaben in Ruhe zu lösen. Vielleicht noch ein kurzer „Plausch“ mit den Helfern, bevor Du den Motor Deiner Maschine wieder drehen läßt. Wenn die Zeit dann doch ein-

mal etwas knapper werden sollte, dann wirst Du sicherlich an einem sonnigen Tag zu irgendeinem Zeitpunkt zu diesen schön gelegenen Punkten zurückkehren.

Touristisch interessante Kontrollpunkte wie Burgen, Schlösser, Höhen, Mühlen, Ruinen, Naturdenkmäler und vieles mehr wirst Du auf dieser Fahrt kennenlernen. Aber das ist noch nicht alles:

Schon heute freut man sich in Gengenbach auf das Eintreffen unserer Teilnehmer. Die gesamte Innenstadt ist an diesem Wochenende für Fahrzeuge gesperrt. Nur eine Zufahrtstraße wird extra für Euch als Zieleinlauf geöffnet. Zielpunkt ist auf dem schönen historischen Marktplatz in Gengenbach vor dem Rathaus. Unsere Siegerehrung am Samstagabend wird in das örtliche Weinfest einbezogen – und viele Zuschauer können erleben, wie vielleicht gerade Du Deinen Pokal abholst.

Am Ende dieser Veranstaltung hat man nicht nur viele Kilome-

Der Amtsleiter fährt Motorrad, ein Mitarbeiter des Verkehrsamtes fährt Motorrad, beide sind Mitglieder in einem ortsansässigen Motorradclub. Wir wurden bei unserem Besuch nicht nur aufs herzlichste begrüßt – viel mehr noch: Man hatte sich bereits Gedanken um unsere Veranstaltung gemacht, zeigte ein außergewöhnliches Engagement und gab uns Super-Ideen mit auf den Heimweg.

Diese Voraussetzungen machen es uns leicht, die 15. Deutschlandfahrt in den Schwarzwald zu legen. Damit kommen wir auch dem Wunsch unserer Freunde aus dem südlichen Teil Deutschlands nach, unsere beliebte Veranstaltung in „ihrer Heimat“ durchzuführen.

ter gefahren, sondern von dieser Region und ihren Schönheiten viel gesehen und durch das Beantworten interessanter Fragen viel Neues erfahren. Und sicherlich wirst auch Du sagen: „Keine Frage – im nächsten Jahr bin ich wieder dabei!“

Bist Du jetzt neugierig auf diese Veranstaltung geworden? Dann fordere bei uns eine Ausschreibung der Deutschlandfahrt an:

**Gerda Rutten,
Heinz Sauerland,
Klosterfeld 1,
4182 Uedem 1,
Telefon (0 28 25) 14 94**

In diesem Jahr liegt das Veranstaltungsgebiet in zwei Generalkarten. Generalkarte 21 (ausgenommen das Ballungsgebiet Stuttgart) und der westliche Teil der Generalkarte 24. Wir haben die Fahrzeiten noch einmal erhöht; einmal bedingt durch die „gebirgige“ Landschaft und zum anderen durch unsere Neuregelung, daß eine der drei Nebenkontrollen bis zum Eintreffen an der zugehörigen Hauptkontrolle unbekannt bleibt.

Damit der Motorrad-Spaß vollkommen wird, haben wir natürlich für dieses Wochenende im Spätsommer Spitzenwetter bestellt – und dann haben wir für Euch noch etwas Besonderes in petto ...



Groß ist die Zahl der Teilnehmer, die den Zielpunkt der Deutschlandfahrt schließlich erreicht.



Information ist einfach alles und ein großes Spannbild zieht die Aufmerksamkeit auf sich.

„Elefantentreiber Lippe“ informiert im großen Stil

Im Rahmen des diesjährigen Motorradteilemarktes in Paderborn, hatte es sich der Motorradclub „ETL“ zur Aufgabe gemacht, über den BVDM (Bundesverband der Motorradfahrer e. V.) und dessen Aktivitäten sowie über den eigenen, dem BVDM angeschlossenen, Ortsclub „Elefantentreiber Lippe“ zu informieren.

Anlaß zu regen Diskussionen gab z. B. die Entwicklung einer DIN-/CEN-Norm für Motorradschutzbekleidung. Seit drei Jahren wird im DIN-Institut Berlin an der Erstellung einer solchen Norm gearbeitet. Diese Entwicklung einer europäischen Norm schreitet unaufhaltsam voran.

Hierzu die Meinung des BVDM's sowie auch vieler Motorradfahrer/innen:

Ziel einer Schutzbekleidungs-norm muß es sein, den Verbraucher davor zu bewahren, daß er eine Motorradschutzbekleidung 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 „Rit-terrüstungen“ zu verordnen.

Auch diesmal versucht der BVDM, wie auch in den Jahren zuvor, betreffend die ECE-Norm für Sturzhelme, ein derartiges Vorgehen des Gesetzgebers abzuwenden. Der BVDM bietet zwar noch viele andere Aktivitäten, aber es sollte ja auch über den Ortsclub „Elefantentreiber Lippe“ informiert werden.

Es gibt in unserem Raum immer noch sehr viele Einzelfahrer, die sich gerne anderen Motorradfahrern anschließen würden, sich aber unter dem „Clubleben“ eines Motorradvereins nichts vorstellen können. Um hier einige Eindrücke zu vermitteln, hatten die „ETL“-Mitglieder an ihrem Informationsstand eine Fotowand mit Pressetexten und Beschreibungen der gelaufenen Veranstaltungen angebracht. Unklarheiten konnten auch in persönlichen Gesprächen ausgeräumt werden. Jederzeit waren mind. 5 Mitglieder des „ETL's“ gerne bereit Fragen zu beantworten.

Interesse, nicht nur für die Arbeit des BVDM's, sondern auch für den Motorradclub „Elefantentreiber Lippe“, war in großem Maße vorhanden.

Alexandra Arning

Jahreshauptversammlung der Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Am Sonnabend, den 16. 5. 1992 trafen sich in Kittelsthal bei Eisenach/Thüringen die Mitglieder der IGG zur dies-jährigen JHV.

Der Wettergott war uns wohl-gesonnen und so fand diese Versammlung bei strahlen-dem Sonnenschein statt. Einige reisten mit Ehegatten und Kindern an, die sich während der Versammlung in der Sonne, in der Umgebung oder im mitgebrachten Planschbeken vergnügen konnten. Da fast alle schon Freitag ange-reist waren, wurde der Sonn-abendvormittag benutzt um die Gegend zu erkunden z. B. die Eisenacher Altstadt, wo gerade Wochenmarkt und Flohmarkt war. und die Stra-ßenverhältnisse haben sich seit November 1991 sehr ge-bessert.

Die Versammlung beschloß die Eintragung als e. V. durch-zuführen, um den Vorstand rechtlich abzusichern und die IGG zu festigen. Der Sat-zungsentwurf wurde mit einer Änderung als IGG Satzung anerkannt. Des weiteren erhal-

ten IGG Mitglieder einen ein-maligen Zuschuß für Ge-spann-Sicherheitslehrgänge auf Antrag und Nachweis. Zur Zeit besteht der Verein aus 203 Mitgliedern.

Für unsere Mitglieder sind jetzt Sweat- und T-Shirts mit unserem Vereinselement zu erhalten, außerdem gibt es gelbe Dreieckstücher mit un-serer IGG-Logo, die Tücher können auch von Vereins-fremden gekauft werden. Per-sonen, die sich um die Motor-radfahrer (und Fahrerinnen) verdient gemacht haben (oder machen), erhalten als Aus-zeichnung ein gelbes Hal-stuch mit Urkunde . . . , wir bit-ten um Vorschläge.

Die IGG vermittelt Patenschaf-ten für Gespanneulinge die schon ein Gespann haben aber Tips von Alten Hasen ha-ben möchten.

Jeder Teilnehmer erhielt eine Rolle gelbes Kreppband, mit dem gefährliche Stellen mar-kiert werden sollen, um an-dere Verkehrsteilnehmer dar-auf aufmerksam zu machen und Unfälle zu vermeiden.



Gespannfahrer unter sich, fast schon wie im trauten Familienkreis.

Es wurden folgende Ehrungen vorgenommen:

Weiteste Anfahrt Damen:
Konnte leider nicht vergeben werden;

Weiteste Anfahrt Herren:
Frank Gehrmann aus Burg Kennz. HEI;

Ältester Teilnehmer: Rainer Peter Leucht aus Gera;

Jüngster Teilnehmer: Jan Brönstrum aus Ibbenbüren 16 Monate alt;

Pechvogel: Ronald Stricker aus Hamburg.

Tourenmeister 91:

1. Uwe Schwöpe aus Neu Glasau;
2. Rolf Hillebrecht aus Hohenasper;
3. Frank-M. Wolf aus Ecklak.

Abends saßen wir alle gemütlich um 3 Petroleumfackeln, da ein Lagerfeuer nicht erlaubt war. Es wurde über Erfahrungen mit Gespannen, interessanten Touren und vieles mehr geschnackt. Und der Vollmond sorgte für extra Stimmung. Alles in allem war es ein sehr schönes Treffen, die Gaststätte bot gutes Essen zu zivilen Preisen, unseren Dank dem Wirt für seine Mühe und die herzliche Aufnahme. Falls andere Clubs mal einen Zeltausflug oder eine Sitzung machen möchten: Die Gaststätte „Zur Tropfsteinhöhle“, Inh. Uwe Hornschuh, Telefon (03 69 29) 34 70, priv. 35 78, liegt ca. 30 Minuten Süd-Östlich von Eisenach an der B 88 in Richtung Ruhla. Landschaftlich ist es sehr schön oben auf dem Berg neben dem Eingang zur Tropfsteinhöhle. Die Gaststätte hat einen Raum für 50 Personen neben dem Gastraum, und man kann direkt auf dem Gelände der Gaststätte Zelte (Platz für ca. 70 Zelte).

Übrigens: Die IG Gespannfahrer hat noch immer 1000,- DM für Lei(d)tplanken-Protektoren in ihrer Kasse. Wer weiß, wo die Anbringung sinnvoll sein könnte, soll sich melden bei Sigrid und Frank Wolf, Hauptstraße 27 in 2211 Ecklak.

Andrea Hillebrecht

BVDM jetzt auch in Bayern aktiv!



Der Zweite Vorsitzende, Ralf Kühl, informiert.

Im März diesen Jahres fand zum 18. Mal in Folge Bayerns traditionsreiche Motorradausstellung „Vom Mofa bis zum Feuerstuhl“ in Münchens Salvatorkeller statt. Zum ersten Mal war in diesem Jahr auch der BVDM mit einem Stand vertreten. Thomas und Ralf hatten diesen perfekt organisiert; so stand im Rahmen der Aktion „Lederleasing für Kinder“ sogar ein Kinder-Moto-Crosser mit Beiwagen von Yamaha zur Verfügung! Entsprechend rege war denn auch das Interesse an unserem Stand und am BVDM; zu meist herrschte großer Andrang. Die für die Organisation der Veranstaltung Verantwortlichen vom „Motor-Club München-Ost“ waren sehr froh, unseren traditionsreichen Motorradverband erstmalig auf ihrer Ausstellung begrüßen zu können; wir erhielten jegliche Unterstützung von dieser Seite. Aus unserer Sicht war es ein voller Erfolg.

Frank Oelmüller

Aktionstag gegen Streckensperrung

Zum Köterberg künftig bitte Umwege fahren

Nachdem bundesweit mittlerweile 93 Strecken für Motorradfahrer durch Gerichtsbeschluss gesperrt wurden, droht Gleiches nun auch für die Zufahrt zum Köterberg. Zur Situation:

Der Köterberg, gelegen im Randgebiet des Weserberglandes zwischen Höxter und Detmold, wird bereits seit Jahren, insbesondere an Sonntagen von Motorradfahrern aufgesucht. Die schöne Aussicht vom Köterberg aus, ein ordentliches Restaurant mit einem motorradfreundlichen Gastwirt sowie die umliegenden, für Motorradfahrer interessanten Straßen haben zu einem sonntäglichen informellen Motorradtreffen geführt.

Die meisten fahren über den unterhalb des Köterbergs lie-

genden Ort Niese zum Berg hinauf.

Die Ortschaftsdurchfahrt ist gut ausgebaut und schlängelt sich durch das Wohngebiet. Nicht selten reißt die Motorradkolonne an Sonntagen in Richtung Köterberg und später zurück kaum ab.

Allein dies ist eine große Belastung für die Dorfbewohner. Sie mögen ihre Kinder nicht mehr an der Straße spielen lassen.

Doch das ist nicht alles! Ein viel zu hoher Anteil an Motorradfahrern betrachtet auch die Ortsdurchfahrt als Rennstrecke, ähnlich der Isle of Man. Auspuffanlagen mit über 100 Phon und hohe Drehzahlen tun den Rest.

Die Leute in Niese sind genervt.

Aus dieser Situation heraus haben wir als Elefantentreiber Lippe im BVDM mit den zuständigen Behörden – Polizei und Ordnungsamt – Verbindung aufgenommen.

Seitens der Polizei Detmold, die dort zuständig ist, waren bereits harte Maßnahmen u. a. Beschlagnahme von zu lauten Motorrädern geplant gewesen.

Es wurde nun zusammen mit der Polizei eine Aktion für Sonntag, dem 3. Mai 1992 geplant und durchgeführt. Letztmalig sollten an diesem Tag noch keine Strafmmandate verhängt werden.

Ziel unserer Aktion war:

1. Durch Beschilderung in den umliegenden Orten Motorradfahrer zu einer

vernünftigen leisen Fahrweise zu motivieren.

2. Krawallmacher in der Ortschaft Niese durch die Polizei herauswinken zu lassen.
3. Durch Gespräche mit den Motorradfahrern – auch, oder gerade mit den Krawallmachern – eine Einsicht zu erreichen.
4. Insbesondere den Bürgern in Niese zu zeigen, daß es nicht „Die Motorradfahrer“ sind, die diesen Lärm verursachen, sondern nur einige von ihnen und daß die große Mehrheit der Motorradfahrer mit derartigem Verhalten nicht einverstanden ist.

Was hat die Aktion bewirkt:

Durch den verantwortlichen Schutzmann aus Detmold, Klaus Klecha, (selbst auch Motorradfahrer) war sowohl die Presse wie auch der Bürgermeister eingeladen worden.

Sie waren auch vor Ort!

Als wir den BVDM-Stand im Ort aufbauten, machten sich zunächst einige Bürger laut-

stark Luft und stellten die für sie unerträgliche Situation plastisch dar.

Nachdem wir uns längere Zeit mit ihnen unterhalten hatten und sie unsere Einstellung und Zielrichtung der Aktion begriffen, schwenkte ihr anfängliches Mißtrauen um.

Am Ende der Veranstaltung bedankten sie sich für unsere Initiative. Sie waren sehr froh, daß endlich etwas gemacht worden war. Es ging von ihnen die klare Aufforderung an die Polizei, die Verkehrsrautis in Zukunft herauszufangen. Gegen die verkehrsgerechten Motorradfahrer habe man nichts und würde deren Hobby tolerieren.

Ich konnte erreichen, an Gesprächen im Ort beteiligt zu werden, sobald der Unmut der Bürger sich in Richtung Streckensperrung entwickeln sollte.

Der Bürgermeister stand unserer Aktion sehr positiv gegenüber.

Damit ist eine Situation erreicht, in der Vertreter der Motorradfahrer mit den Betroffenen reden. Es könnte ein Konsens geschaffen werden der

es ermöglicht, für die Motorradfahrer das schlimmste abzuwenden.

In diesem Fall möchte ich die Kötterbergfreunde bitten, ab jetzt nicht mehr über den Ort Niese zum Kötterberg zu fahren.

Man kann ab Rischenau in Richtung Polle über Falkenhagen rechts ab zum Kötterberg fahren, ohne weitere Ortschaften zu tangieren.

Erfreut war ich über die Reaktion der meisten Motorradfahrer, die sich mit unserer Aktion solidarisierten. Daß es daneben einige hirnrissige gab, die trotz Mängelmeldung bezüglich ihrer Auspuffanlage (120 Phon war der Sieger) der Meinung waren, daß Streckensperrungen ihnen egal seien, ist eine andere Sache. Da werden am Ende die Ordnungshüter und Gerichte das letzte Wort sprechen.

Die Aktion wurde unterstützt von der BIGS und anderen nicht organisierten Motorradfahrern. Das Ergebnis gibt mir Mut, ähnliche Aktionen auch an anderen Orten zu empfehlen.

Manfred Ahrens



Was steht denn jetzt in der Ballhupe?

Wenn im Ruhrgebiet zigtausende Menschen zur selben Zeit dasselbe Ziel zu erreichen trachten, kann es sich um die Begegnung der Borussia aus Dortmund mit jener aus Mönchengladbach handeln. Wenn die meisten von ihnen Motorräder dabei haben, kommt auch der Treff am Halterner Stausee oder in Duisburg-Kaiserberg in Betracht. Oder eben die Dortmunder Ausstellung „Motorräder 92“, die mittlerweile in der Szene wohl als etabliert gilt. Gleiches kann man leider nicht in jeder Hinsicht vom „Drumherum“ behaupten. Sofern sie nicht



Viel Mühe machte sich der BVDM-Club MCC Sülfeld bei seinen Veranstaltungen.

Für die Club-Rücker Wolfsburger Motorrad-Tage und Geländeorienti

Um nicht weiterhin dem Verdacht zu unterliegen, die Club-Rückerstattung des BVDM sang- und klanglos in der Vereinskasse verschwinden zu lassen, möchte ich hier mit einen Rückblick über die Clubarbeit des MCC-Sülfeld im Jahr 1991 geben.

Die für Ende Januar 1991 angesetzten „Wolfsburger Motorradtage“, eine überregionale Messe, erschienen uns sehr geeignet den MCC-Sülfeld, den BVDM sowie unsere wichtigsten Anliegen der Öffentlichkeit näherzubringen.

So organisierten wir einen Messestand mit folgenden Schwerpunkten:

1. Drei nicht alltägliche Motorräder, sowie ein Kinder-Motorrad, aus dem Besitz

von Clubmitgliedern wurden ausgestellt;

A. Eine nicht restaurierte Raleigh Baujahr 1938 weist auf die Sammel- und Restaurationsleidenschaft einiger Vereinskameraden hin.

B. Die Benelli 750 SEI läßt die Vorliebe etlicher Mitglieder für italienische Motorräder erkennen.

C. Die SWM 50 zeigt, daß auch Nachwuchs vorhanden ist.

D. Eine KTM 250 ML deutet auf den eigentlichen Ursprung des Vereins, nämlich das Moto-Cross- und Geländefahren, hin.

2. Als Publikumsmagnet veranstalteten wir ein Gewinnspiel, bei dem die Anzahl der Zündkerzen in einem

Motorradmesse Dortmund hat sich etabliert

Unterschriften gegen Stufenführerschein / BVDM-Ersthelfer-Set ausverkauft

schon selbst drinstanden, wurden die Wochenend-Besucher bereits vor dem Dortmunder Ortsschild vom Stau auf der B1 empfangen. Die Belegung größerer Parkflächen durch eine andere Veranstaltung sowie eine personell unterbesetzte Einweisungsmannschaft mit undurchschaubarem Einsatzkonzept sorgten vormittags für eine weitgehende Blockade der umliegenden Bundesstraßen in Höhe des Messegeländes.

Das solchermaßen mit viel Geduld erreichte Innere der Westfalenhallen, fünf Tage lang heilige Hallen der nordrhein-westfälischen Motorradwelt, bot die Gelegenheit, das bei der Teilnahme am Stau Erlernte je nach persönlichem Temperament rangelnd, schiebend oder gottergeben zu erproben. Nun stand nicht nur Motorräder drauf, nein, es standen auch welche drin – leider jedoch in einem nicht ganz vollständigem Spektrum und zum Teil recht lieblos prä-

sentiert. Der Trend eines steigenden Anteils an Zubehör- und Flohmarktartikeln setzte sich auch 1992 fort. Über Details konnte man sich in der einschlägigen Presse bereits hinlänglich informieren, weshalb wir uns auch zügig hiervon ab- und dem Wesentlichen zuwenden wollen; dem Stand des BVDM. Wichtigstes Thema war zweifellos die Unterschriftenaktion der BAGMO zum Stufenführerschein. Der Informations- und Handlungsbedarf der Betroffenen ist enorm – ein Indiz dafür, daß die Bedeutung verkehrspolitischer Arbeit des BVDM im Sinne wirkungsvoller Interessenvertretung, auch im Rahmen verbandübergreifender Gremien, gar nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Ein Highlight auch der beherzte Ritt des Sportwartes Roland Rottmann auf dem Kindermotorrad, mit dem Moderator Jörg auf der Aktionsbühne den Nachwuchs der

Standbesucher beschäftigte. Ein ernsthafteres Thema brachten die Vertreter unseres kooperativen Mitglieds AMA – Arbeitsgemeinschaft motorradfahrender Ärzte Deutschland e. V. – auf die Aktionsbühne: Das sachgerechte Abnehmen des Helms bei verunglückten Motorradfahrern. Zahlreiche Messebesucher nutzten in diesem Zusammenhang die Gelegenheit, sich vom Wert des von der AMA

speziell für Motorradfahrer zusammengestellten AMA-BVDM-Ersthelfersets zu überzeugen, und kauften das handliche Päckchen gleich vor Ort ein. BVDM-Service-Mann Gebhard Kramig meldete schließlich: „Ausverkauft!“ und wird wohl noch einige Sets mehr einpacken, wenn es vom 3. bis 7. März 1993 heißt:

Motorräder 1993 in Dortmund.
Andrea Altepost



Die Arbeitsgemeinschaft motorradfahrender Ärzte zeigt auf dem BVDM-Stand, wie Verletzten der Helm richtig abgenommen wird.

stattung ist der MCC Sülfeld sehr aktiv

erungsfahrt / Viel Arbeit, viel Erfolg

großen gläsernen Behälter bestimmt werden mußte. Die besten Ergebnisse wurden mit Preisen prämiert, die örtliche Motorradhändler gestiftet hatten. Gleichzeitig war auf dem Messestand Infomaterial des BVDM zu erhalten, außerdem gab es Demooobjekte wie Leitplankenausschnitte, Protektoren und Schutzbekleidung aus BVDM-Beständen zu besichtigen.

3. Unser eigentliches Anliegen bei den „Wolfsburger Motorradtagen“ war aber eine Unterschriftenaktion zugunsten eines „Übungs- und Trainingsgeländes für Motorradfahrer“.

Gegenübergestellt wurden dabei der Geländeverbrauch

der geplanten Golfsportanlage (ca. 330.000 m²) in Wolfsburg, zu einem Übungs- und Endurogelände (ca. 10.000 m²). Dabei mißgönnten wir den Golfspielern nicht die geplante Fläche, wiesen aber daraufhin, daß bei einem Areal dieser Größe, für eine handvoll Leute, auch über ein paar Quadratmeter für ca. 3000 Wolfsburger Motorradfahrer nachgedacht und geplant werden müsse (natürlich umweltverträglich). Über 800 Unterschriften wurden gesammelt und zur Überstellung an die Stadtverwaltung bereitgestellt.

Als zweite Großveranstaltung des Jahres 1991 führten wir unsere 5. Geländeorientierungsfahrt durch. Der Kontakt zum Revierförster, eines in der

Nähe befindlichen Truppenübungsplatzes ermöglichte dieses Endurospektakel im Oktober 1991.

Nachdem der Standortkommandant, die Standortverwaltung, die zuständige Gemeindeverwaltung, das Umweltamt des Landkreises und die BVDM-Haftpflichtversicherung ihr Einverständnis gegeben hatten, konnte der Start erfolgen.

Ca. 70 Fahrer, eingeteilt in verschiedene Hubraumklassen, begaben sich auf einen ca. 10 km langen Geländekurs mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden. Die drei Punktbesten jeder Klasse wurden mit Pokalen belohnt, nachdem Startprüfung, Geländefahren-orientierung und Slalomkurs mehrfach durchfahren waren.

Die Durchführung und Organisation der Geländeorientierungsfahrt (mit Schützenhilfe des BVDM) fand vollste Zufriedenheit und Anerkennung seitens der Bundeswehr (was so ein Wort „Bundesverband“ im Namen doch alles bewirken kann, ist erstaunlich).

Einer Wiederholung im folgenden Jahr, Okt. 92, steht von dieser Seite nichts im Wege. Interessierte Enduristen können sich schon vormerken lassen.

Daß beide Veranstaltungen viel Arbeits- und Vorbereitungseinsatz seitens des MCC-Sülfeld bedurften, steht wohl außer Zweifel. Die Club-Rückerstattung ist hier sicherlich gut angelegt gewesen.

Armin Prinke

Motorradversteigerung, der besondere Clou

Hartmut war mal wieder nicht fertig geworden / Neue Vereinsfahne hatte Premiere

In der Kasseler Stadthalle fand am 15. + 16. 2. 1992 eine Motorradbörse statt. In den beiden Sälen konnte jeder Zweiradfahrer sein langgesuchtes Ersatzteil, Lektüre aller Art, sowie den neuen Regencombi erstehen.

Durch den Organisator, Herrn Rübner, wurde uns, dem BVDM Club „Kasseler Motorradfreunde“ die Möglichkeit eingeräumt, einen Informationsstand aufzubauen. Dankenswerterweise wurde er uns kostenlos überlassen.

Seit Anfang Januar schmiedeten wir Pläne wie, was, womit wir den Stand attraktiv, informativ und sehenswert ausgestalten konnten. Arbeitsteilung war angesagt. Jeder erhielt seine Aufgabe um Dekorationsmaterial + Informationsunterlagen, Transport von Tischen und Stühlen, Stelltafeln usw. zu organisieren, damit am Tage X alles bereit steht. Gleichzeitig wurde die Anwesenheitszeit am Infostand festgelegt.

Am Freitagabend den 14. 2. wurde es dann ernst. Reimund & Co. brachte per Lkw die Motorräder, Tische und Bestuhlung; Ralf Dekomaterial, Video usw.; Claudia Schautafel und's Gerümpel. Hartmut war mal wieder nicht fertig geworden und bastelte an der Staffelei. Roland klebte sofort die

drei Bereiche ab in denen die speziellen Darstellungen erfolgen sollen. Danach ging es verhältnismäßig schnell vonstatten und der Aufbau stand.

Am Samstag ging es dann um 9.30 Uhr los. Die üblichen Arbeiten liefen an, wie Infoblätter auslegen, Videofilm mit der Jumbofahrt 91 einlegen, Tass' Kaff' kochen usw.

Wir hatten unseren Stand in 3 Teilbereichen aufgeteilt.

1. den „Papier- und Schnuddelstand“

Hier wurde Auskunft erteilt über den BVDM als Motorradvertretung und natürlich auch über unseren Club. Hier lagen die Infoblätter aus der Gesprächsstoff ging dort nie aus.

2. Den Kindermal- und den Toten Winkel Demonstrationsplatz

Der Malplatz ist sehr stark angenommen worden, wobei die Bilder dann auch noch an einer Pinnwand gesteckt werden konnten. Als „Belohnung“ standen ein paar Kekse + Bonbons bereit. Für mich war es erstaunlich, wie prägnant die Kinder die Sachen erfassen und zu Bilde brachten.

Am Toten Winkelplatz hatten wir ein Sitzgestell aufgebaut, welches einem Autositz nachempfunden war. Mit Innen- + Außenspiegel

ausgestattet konnte das Motorrad neben der Fahrertür nicht erfasst werden. Leider konnten wir den „nur Autofahrer“, nicht ansprechen, da diese nicht zu so einer Ausstellung gehen. Bei dem Rest war das Problem ja bekannt.

3. Den Fahr- und Touristikstand

Hier hatten wir ein Motorrad aufgestellt, welches mit Packtaschen, Rolle und Tankrucksack ausgestattet war. Mit der Beschriftung „Richtig packen will gelernt sein“, machten wir auf die Gewichtsverteilung, Fahrverhalten der Maschine, Befestigungspunkte der Gegenstände usw. aufmerksam. Hier ergab sich doch mancher Gesprächspunkt. Insbesondere die Befestigungspunkte für die Bespannung war ein Problem bei den neueren Maschinentypen. Hier ist die Industrie gefragt.

Eine Tafel mit Schnüren und den jeweiligen Jahreszahlen bespannt, informierte über Anfahrtsorte der Teilnehmer zu unserem Clubtreffen. An einer Staffelei waren Bilder von Clubausfahrten & Treffen, eine Anzahl von Plaketten von Clubs, sowie Aufgabenstellungen einer Orientierungsfahrt angebracht. Es sollte ein

kleines Spektrum des Motorradfahrens darstellen. Abgeschlossen wurde der Stand mit einem kleinen Gesprächstisch. Hier konnte man sich etwas ausruhen oder Gespräche in kleiner Runde führen.

Ein besonderer Clou war am Sonntagnachmittag die Versteigerung eines Motorrades mit 175 cm³. Der Veranstalter hatte uns zugesagt, das der Erlös dem Verein zugute kommt. Wir waren natürlich mächtig gespannt auf diese Auktion. Nach schleppendem Anlauf sind dann doch 850,- DM erzielt worden. Dieser Betrag wird zweckgebunden für die Kasseler Jumbofahrt aus gegeben.

Alle Clubmitglieder waren einheitlich mit Sweat-shirts und aufgedrucktem Vereinsmblem bekleidet. Dadurch war man als Ansprechpartner sofort kenntlich. Auch die neue Vereinsfahne hatte heute Premiere. Da alle Beteiligten ihr Bestes gaben, war der Erfolg vorgezeichnet und 2 harmonisch verlaufende, bestimmt nutzbringende Infotage gingen zu Ende.

Bedanken möchte ich mich noch bei allen Beteiligten die es uns ermöglicht haben diesen Stand zu erstellen.

Hartmut Onken

Für den Erfinder gab es Gold

Gebhard Kramig, BVDM-Mitglied und im Verband für den Service und das Leder-Leasing zuständig, ist auf der Erfindermesse in Genf ausgezeichnet worden. Gold gab es für die von ihm gefertigten Anpralldämpfer an Leitplanken, die stürzende Motorradfahrer vor schweren Verletzungen bewahren sollen. Die internationale Jury würdigte damit das Engagement und den Erfindergeist des BVDM-Mitglieds.

Mit dem BVDM preiswerter Auto fahren!

Ja – richtig gelesen! Ab sofort könnt Ihr als BVDM-Mitglied preiswerter Auto fahren.

Uns ist es gelungen, mit der Firma SIXT Budget eine Vereinbarung zu treffen, die es allen Mitgliedern im BVDM ermöglicht, preiswert einen Wagen der SIXT Budget Mietwagenflotte anzumieten.

Die Firma SIXT Budget räumt allen BVDM Mitgliedern bei Vorlage der BVDM Sixt Bud-

get Kreditkarte einen Nachlaß in Höhe von 30 Prozent auf alle rabattfähigen Tarife im Inland ein.

Wenn Ihr auch in den Genuß dieser Vorteile kommen wollt, füllt den nebenstehenden Kreditkartenantrag aus und sendet ihn direkt an SIXT-Budget.

Für die SIXT Budget Kreditkarte wird keine Aufnahme- oder Jahresgebühr berechnet. Die anfallenden Mietko-

sten werden bequem, direkt von Eurem Konto abgebucht.

Sollte der Kreditkartenantrag schon aus der Ballhupe herausgetrennt worden sein, könnt Ihr den Kartenantrag und auch Preisinformationen direkt beim 2. Vorsitzenden, Ralf Kühl, Münchner Str. 16, 8058 Erding anfordern.

Fügt bitte einen adressierten und frankierten Rückumschlag bei.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.,
Münchner Str. 16, 8058 Erding

Sixt Aktiengesellschaft
Kreditkartenabteilung
Mehlbeerenstraße 4

8028 Taufkirchen

Durch eine Vereinbarung mit dem BVDM erhalten Sie als Mitglied:

- 30% Nachlaß auf alle rabattfähigen Tarife im Inland
- im Ausland unsere Gold Corp Rate, einen Nettotarif für Großabnehmer incl. aller km

CC Code:	E
VK 25 - GXXX	
Rahmenvereinbarung	
000 341 000	
Pers. Nr.:	1014

Bitte senden Sie diesen Antrag in einem Fensterkuvert an die Sixt AG zurück.

Die Sixt/Budget Kreditkarte bietet Ihnen außerdem:

Superschnellen Service an allen Sixt/Budget Stationen, bargeldlose Anmietung, weltweit Vorteile als Stammkunde, problemlose Abrechnung in DM in allen Ländern, Rent-o-mat geeignet und keine Jahresgebühr oder sonstige Kosten.

Ihr persönlicher Sixt Budget Kreditkartenantrag: (Anschrift = Rechnungsadresse)

Name:	Vorname:	Grundbesitz:	
Straße/Nr.:		Selbstständig:	
PLZ/Wohnort:		Arbeitgeber:	
dort wohnhaft seit:		Beschäftigt seit:	
Geburtsdatum:	Geburtsort:	Jahreseinkommen:	
Tel.priv.:	gesch.:	Besitzen Sie bereits Kreditkarten, falls ja, welche ?	
Bankverbindung:	Ort:	Bezeichnung:	Nr.:
Konto Nr.:	BLZ:	Bezeichnung:	Nr.:

Nachfolgende Angaben vereinfachen und beschleunigen die Anmietung. Sie werden von der Sixt AG gespeichert und sofort auf den Mietvertrag übertragen.

Personalausweis Nr.: _____ in: _____ Führerschein Nr.: _____ in: _____
ausgestellt am: _____

Ich bestätige die Richtigkeit der Angaben in diesem Antrag. Zugleich ermächtige ich die Sixt AG, meine Bank oder mein Postgiroamt und meinen Arbeitgeber, Auskünfte zu erteilen, die im Zusammenhang mit der Ausstellung und Benutzung der Sixt/Budget Kreditkarte erforderlich sind. Die von der Sixt AG gespeicherten Daten unterliegen den üblichen Datenschutzregelungen.

Hiermit ermächtige ich die Sixt AG widerruflich, alle im Zusammenhang mit dieser Kreditkarte von mir zu entrichtende Beträge mittels Lastschrift von meinem obigen Privatkonto einzuziehen.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Tragepflicht für genormte Sicherheitsrüstung

Herr Faust hat sich ja einige Mühe gemacht, statistische Daten über Motorradunfälle zusammenzutragen und es scheint sich auch einige Gedanken über's Motorradfahren gemacht zu haben.

Mich würde ja mal interessieren, ob er sich Sonntags auch mal zum reinen Vergnügen auf's Motorrad setzt oder ob er sich damit nur rein wissenschaftlich befaßt. Vermutlich ist das letztere der Fall. Wenn man als Freizeit-Biker ohne wissenschaftlichen Hintergrund so eine Sch... wie ABS-Pflicht liest, könnte man doch gerade platzen. Herr Faust hat in seinem Artikel nur noch vergessen die Tragepflicht für genormte Sicherheitsrüstungen zu fordern.

**Peter Willig
6548 Schnorbach**

Ein knallhartes Lob für Joachim Fechir

Beim Namen BVDM ist mir früher nur „Altmännerverein“ eingefallen. Und in Dortmund auf der Motorräder '92 wirkte es immer noch so. Andere Clubs geben sich zeitgemäßer, jünger. Will BVDM mehr Motorradfahrerinnen ansprechen, muß das im Look der heutigen Zeit, sprich im Streifenhörnchen-Outfit geschehen. Entsprechend den Bikes, dem Zubehör und den Kombis. Bunt, frech und aktiv.

In Gesprächen hört man immer wieder: BVDM? Was'n dat?

Die Ballhupe müßte öfter erscheinen und großzügiger verteilt werden. Der Syburger liegt kostenlos aus, warum nicht auch die Ballhupe? Außerdem muß als Name ein „Flashlight“ her. BVDM merkt sich doch keine Sau (Sorry!).

Achja, bevor ich es vergesse. Euer Werben um „aktive Mitglieder“ ist ja verständlich, aber bitte nicht mehr in der Ballhupe. Wie soll man die Ballhupe einem anderen Biker weiterreichen, wenn die Hälfte

der Beiträge daraus besteht zu verdeutlichen wie verzweifelt „Aktive“ gesucht werden.

So und nun zum Lichtblick beim BVDM. Und hier können meine Sozia und ich uns nur voll und ganz dem Leserbrief von Rüdiger Wohlleben anschließen. Ein knallhartes Lob für Joachim Fechir und seine menschlich freundliche Seite. Auch wir sind gespannt, ihn persönlich auf der Sept.-Tour kennenzulernen.

**Hans-J. Thelen
5000 Köln 80**

Hoffentlich machen die Gochsheimer so weiter

Danke für dieses Super-Frühlingstreffen, das Ihr (die Gochsheimer) veranstaltet hattet. Wetter, Bier, Essen, Spiele und Musik waren Spitze.

Wir würden die 602 km, von uns zu Euch, jederzeit wieder für so ein Fest mit solcher Gastfreundschaft auf uns nehmen.

Nur ist es schade, obwohl reichlich Besucher da waren, daß so wenig BVDM-Clubs erschienen, ganz zu schweigen von den Leuten, die unter „Wer macht was“ in der „Ballhupe“ stehen. Wir hoffen, daß Ihr „Gochsheimer“ so weiter macht.

**Michael Schlicht
für die Freie Fahrgemeinschaft Ostsee**

Clubmitglieder wechseln alle 7 Jahre

In Bezug auf immer wieder auftauchende Klagen über mangelnde Mitarbeit im BVDM folgendes: Die Motorradfreunde Wolfenbüttel wurden von mir 1969 gegründet. Bei uns gibt es von Anfang an keine Präsidenten, Schatzmeister, Sportwarte und sonstige Vereinsposten. In den Jahren 1969 bis ca. 1975 habe ich mich mit meinen Clubkameraden in vielfältiger Weise für alle Motorrad spezifischen Angelegenheiten im Kreis Wolfenbüttel engagiert. Dann von 1975 bis 1980 war ich im Ge-

spann rennsport Straße national und international voll im Einsatz. Ab 1980 bis heute braucht meine Familie und mein Grundstück fast meine ganze Freizeit.

Meine Liebe zum Motorrad ist so groß wie zu Beginn 1969, darum veranstalte ich mit meinen Clubkameraden bereits zum 22. Mal unser Internationales Ententreffen. Jedes Jahr 300 Teilnehmer auf persönliche Einladung.

Unsere Clubmitglieder wechseln ca. alle 5 bis 7 Jahre, aus Gründen die vielen anderen Vereinen auch bekannt sind, (Familie, Beruf, keine Lust, kein Geld, kein Motorrad und ähnliche Sachen mehr).

Unser Club besteht vielleicht auch deswegen weil wir freizügig ohne große Zwänge uns jeden Dienstag zu Benzingsprachen treffen. Ich selber würde mir auch einen aktiveren Club wünschen, dieses mangelt aber wie in so vielen Vereinen an der Mitarbeit der Clubkameraden.

Ca. 1987 gelang es mir endlich einen Teil unserer Leute dazu zu bewegen in den BVDM einzutreten. Da wir keine Clubkasse haben (wird sich eh nur drum gestritten), zahle ich unseren Mitgliedern den zurücküberwiesenen Betrag, der eigentlich der Clubkasse zugedacht ist, wieder aus. 1989 habe ich versucht, viele Motorradfahrer für den BVDM zu werben. Ich arbeitete zu der Zeit in einem Motorradladen und hatte in den Wintermonaten Zeit für viele Werbegespräche. Dabei habe ich festgestellt, daß ca. 80 Prozent der Otto Normal Motorradfahrer äußerst schwierig davon zu überzeugen sind, daß alle Motorradfahrer eine gemeinsame überregionale Interessenvertretung dringend brauchen. Nur mit viel Engagement habe ich ca. 14 neue Mitglieder geworben, aber auch nur dadurch, daß ich versprach die Hälfte des Jahresbeitrages zurückzugeben. Natürlich wären engagiertere Mitglieder besser, aber unser fauler Club bringt zumindest 30 Mal den halben

Jahresbeitrag für die Kasse des BVDM.

Außer der Ballhupe die unsere Mitglieder bekommen, belasten wir den BVDM nicht. Wir sind aber der Meinung, daß unser halber Beitrag auch ein Betrag ist der hilft.

In der Hoffnung, daß sich mehr Motorradfahrer in ihrer Freizeit für den BVDM tatkräftig einsetzen (wo sind die ganzen Jungesellen und Junggesellinnen, (die müßten doch mehr Zeit zur Verfügung haben?)

**Motorradfreunde
Wolfenbüttel,
Carl Heinrich Stiddien
3340 Wolfenbüttel**

Wandel zur Bedeutungslosigkeit

In letzter Zeit ist im Verband sehr vieles im Argen, mal vorsichtig ausgedrückt.

Soweit im Argen, daß jetzt alle Kräfte angespannt werden müssen um der Notlage Herr zu werden.

Einer Notlage die so schlimm ist, daß sie die Wertwandlung des Verbandes von einer angesehenen Interessenvertretung zur Bedeutungslosigkeit zur Folge haben kann!

Kann!, wenn sich nicht alle jetzt kräftig am Riemen reissen!

Dies aber ist ein Vorgang der schon in Bewegung ist, deswegen, Eile ist geboten!

**Burkhard Gudd
4760 Werl**

„Hexen gegen Elefanten?“

Als ehemaliges Mitglied des Lemgoer Clubs der „Elefantentreiber“ fiel mir natürlich der kritische Leserbrief zum „Hexentreffen“ im letzten Heft auf. Hierzu möchte ich folgendes feststellen.

Das „Hexentreffen“ soll nicht in erster Linie an die Opfer der mittelalterlichen Verfolgungen erinnern, sondern an den Ort

des Geschehens, und das war im letzten Jahr zum 22. Mal in Folge eben dieses „Hexen-nest“ in Ostwestfalen!

Natürlich ist es wünschenswert, sich bei dieser Gelegenheit der unrühmlichen Vergangenheit des Ortes zu erinnern bzw. sich darüber zu informieren, denn z. B. aus der Zeit der „Hexenverbrennungen“ können wir auch heute noch viel über die dunkle Seite des menschlichen Charakters in Erfahrung bringen. Im besonderen müssen wir uns darüber im Klaren sein, daß diese „dunkle Seite“ weder auf die Lemgoer noch auf das Mittelalter oder gar auf das männliche Geschlecht zu beschränken ist!

Letzteres zeigen gerade die Vorgänge in Lemgo ganz eindeutig: Im Jahr 1666, dem Höhepunkt der Hinrichtungswelle, fielen vor dem Hintergrund eines Machtkampfes zwischen zwei führenden Lemgoer Adelsfamilien ebenso viele Männer wie Frauen dem „Hexenwahn“ zum Opfer!

Intoleranz und ungezügelter Machtstreben gibt es in unserer heutigen Gesellschaft noch ganz genauso wie damals; lediglich die Behandlung der Unterlegenen ist etwas „zivilisiert“ geworden! Es gibt also immer noch viel zu verbessern!

Wie sollte Deiner Meinung nach im nächsten Jahr der „furchtbaren Greultaten“ gedacht werden?

Frank Oelmüller
8000 München 45

Leserbriefe, zu allen Themen, die Euch auf der Seele brennen, richtet Ihr bitte an folgende Anschrift: Redaktion Ballhupe, zu Händen Uwe Reitz, Im Fort Montebello 4, 6503 Mainz-Kastel. Veröffentlichungen können nur Zuschriften, die mit Angabe des Absenders eingehen. Die Redaktion behält sich vor, eine Auswahl und Kürzungen vorzunehmen. Leserbriefe stellen stets die Auffassung des jeweiligen Verfassers und nicht die Meinung der Redaktion dar.

Eine Woche Motorradfahren pur DMV-Deutschland-Trophy / Mitmachen kann jeder

Bereits zum achten Mal führt der DMV die Internationale DMV-Deutschland-Trophy durch. Die sechstägige Fahrt findet diesmal vom 24. bis 29. August 1992 statt.

Mitmachen kann jede/r Motorradfahrer/in – jung oder alt – in einer Trophy-Wertung (für die Schnellen) und einer Touren-Wertung (für die, die's etwas gemütlich angehen).

Von Alf/Mosel aus führt die Strecke durch die hohe Eifel und Voreifel über die Moselberge und Hunsrück durch das Elsaß und die Vogesen nach Schlierbach. Weiter durch die schöne Odenwaldlandschaft, durch die Spes-

sartwälder in den Vogelsberg. Von dort geht es auf einsamen Straßen durch die Rhön über die Haßberge nach Sand/Main und weiter nach Gefrees. Die Schlußetappe bringt den Teilnehmern noch einmal einen Höhepunkt: Fichtelgebirge, Erzgebirge und einen Fahrtabschnitt durch die CSFR.

In dieser Woche werden die Motorradfahrer ca. 2000 km zurücklegen. Wälder, Täler, Berge und Flüsse auf Verkehrsarmen Seitenstraßen bieten den Teilnehmern einen Fahrspaß, wie man ihn sonst nur noch selten erleben kann.

Während der DMV-Deutschland-Trophy finden auf Renn-

strecken und Kartbahnen Beschleunigungs- und Bremsprüfungen sowie Spints auf Zeit bzw. Gleichmäßigkeitsprüfungen statt.

Eine Woche Motorrad pur, kostenlose Übernachtungsmöglichkeit, täglich eine Mahlzeit, Preisgelder, Pokale (für jeden) und noch einiges mehr: für 750,- DM. Nennungsschluß 17. 7. 1992.

Ausschreibungen und Nennformulare können bei der DMV-Sportabteilung, Postfach 71 02 35, 6000 Frankfurt/Main 71 oder telefonisch (0 69) 69 50 02 - 11 + 13) angefordert werden.

Gesamtübersicht der Gespannszene

Vielfalt. So stellt sich 1992 die Gespannszene dar.

Durch den Technologieschub der letzten Jahre, ist es heute möglich geworden, mit jedem Solomotorrad ein Gespann aufzubauen. Und nicht nur das, es stehen auch für jeden Motorradtyp eine Vielzahl von Beiwagen und Maschinenumbausätzen der unterschiedlichsten Preiskategorien zur Auswahl. Trotz Spitzenpreisen von bis zu 50.000,- DM für Komplettgespanne, sind Umbauten der bereits vorhandenen Solomaschine schon für den schmalen Geldbeutel erschwinglich.

Um bei dieser riesigen Angebotspalette den Überblick zu gewinnen, hat der Bernhard-Götz-Verlag für Gespanninteressierte ein umfassendes Nachschlagewerk aufgelegt.

Über 170 der in Deutschland erhältlichen Gespannumbauten und Umbausätze sind in Wort und Bild vorgestellt. Mit Preisen, technischen Daten, Hersteller- und Importeurs-



adressen und Händlerlisten, vom Rollergespann über Endurogespanne bis zum 140 PS-Boliden mit 235er Niederquerschnittsbereifung.

motorrad-Gespanne-Katalog 1992/93, 132 Seiten, über 170 Abbildungen, Preis 17,- DM (Katalogpreis: 15,- DM plus 2,- DM für Porto und Versand). Der Katalog ist direkt über den Verlag Bernhard Götz, Postfach 1925, 7014 Kornwestheim erhältlich.

Sicherheits- training für Rollerfahrer

Ein besonderes Bonbon bietet das Institut für Zweiradsicherheit: Am Wochenende des 18./19. Juli findet in Bad Neuenahr/Ahrweiler ein Sicherheitstraining nur für Rollerfahrer statt! Die Unterbringung erfolgt in einer Jugendherberge in der Eifel, für Spiel, Spaß und Unterhaltung ist gesorgt. Nach dem Training am Samstag soll kräftig gefeiert werden, denn gestandene Instrukturen von Nicole Krüger oder Jörg Klave wollen die Teilnehmer tief in die Geheimnisse des sicheren Rollerfahrens einweihen. Da wird einiges zu lernen sein.

Am Sonntag dann steht mit Gelände-Rollern ein Ausflug in unbefestigtes Gelände auf dem Programm; wer hieran nicht teilnehmen möchte ist zu einer Ausfahrt in Richtung Nürburgring eingeladen. Der ganze Spaß kostet 100,- DM. Anmeldungen nimmt das Institut für Zweiradsicherheit, Westerfelder Straße 58 in 4630 Bochum entgegen.

Wir backten Kuchen und kochten sehr viel Kaffee

Statt Tapeziertisch großes Standzelt aufgebaut / Mithilfe angeboten

Der „Tag des Motorradfahrers“ („T. d. M.“) war für uns, der Freien Fahrgemeinschaft Ostsee, ein voller Erfolg.

Nach einigen Vorbereitungen (Pressemitteilungen, BVDM-Informationsmaterial anfordern, Leute einteilen etc.) konnte der „T. d. M.“ kommen. Dachten wir!

Nach mehreren Veröffentlichungen in den regionalen Tages- und Wochenzeitungen über den „T. d. M.“ kam der „große Knall“ – in den Lübecker Nachrichten (300.000 Leser täglich). Dort hieß es auf der Titelseite des Ostholstein-Teils in einem zweispaltigen Fotoartikel unter anderem:

Der BVDM und der DVR veranstalten gemeinsam am 9. 5. 1992 den „Tag des Motorradfahrers“. In Scharbeutz wird dieser Tag von der Freien Fahrgemeinschaft Ostsee durchgeführt. Es werden mehrere hundert Motorradfahrer erwartet.

Darauf (mehrere hundert Motorradfahrer) waren wir natürlich nicht vorbereitet. Zudem war für den genannten Termin auch noch „Schlechtwetter“ angesagt. Also stellten wir alles Mögliche auf die Beine, um diesen Tag zu einem Erfolgreichen zu machen.



Wo sonst ein Auto parkt, ist Platz für vier Motorräder.

Zur Durchführung standen allerdings nur 6 Mitglieder zur Verfügung. Alle anderen mußten arbeiten oder wohnen zu weit weg.

Wir backten Kuchen und kochten Kaffee in größeren Mengen. Außerdem besorgten wir ein 20m² großes Standzelt (normalerweise führen wir den „T. d. M.“ mit einem Tapeziertisch durch).

Und nun kam der „Tag des Motorradfahrers“.

Wir hatten eine Standgenehmigung in der Scharbeutzer Fußgängerzone für 14.00 Uhr – 18.00 Uhr von der Kurverwaltung und dem Ordnungsamt erhalten. Um 13.00 Uhr begannen wir das Standzelt aufzubauen, da kamen auch schon die ersten „Zivilisten“ und Motorradfahrer. Das BVDM-Banner spannten wir quer über die besagte Fußgängerzone – so tief, daß die Fahrradfahrer absteigen mußten. Neben dem Standzelt bauten wir mit Trassierband schematisch eine Parkplatzbucht auf und stellten 4 Motorräder mit Hinweis auf ihre technischen Leistungen wie z. B. Hersteller, Hubraum, KW/PS, Verbrauch und Phonzahl – ohne km/h –! auf diese Fläche, um auf das Thema

„Mit dem motorisierten Zweirad gegen den Verkehrsinfarkt“ hinzuweisen.

Jetzt konnten die „Zivilisten“ und Motorradfahrer/innen kommen. Und sie kamen in Hülle und Fülle.

Es erschienen an unserem Stand im Laufe dieser 4 Stunden etwa 60 – 80 „Zivis“ (meist Eingeborene sowie ein paar Touris) und ca. 150 Motorradfahrer/innen, die sich informierten und ihre Unterschrift gegen die örtlichen Streckensperrungen gaben.

Unser Vorschlag an die Gemeinde war: Die Streckensperrung für ein Jahr aussetzen. Außerdem baten wir unsere Mithilfe an, die „schwarzen Schafe“ unter den Motorradfahrern auf den rechten Weg zurückzuführen. Wir warteten auf Antwort.

Zum anderen warben wir ein neues Club- und somit BVDM-Mitglied, den Chef einer ortsansässigen Fahrschule.

Um 18.00 Uhr bauten wir alles wieder ab, reinigten den Platz von Papier und Zigaretenkippen und brachten die Gerätschaften wie Stand, Tische und Stühle wieder an ihren Platz zurück. Schwierigkeiten hatten wir während des gesamten Zeitraums nicht.

Michael Schlicht



Großer Andrang beim Tag des Motorradfahrers im hohen Norden.

Herbert Krause war das aktivste Mitglied

Von Bayreuth nach Oranienburg gefahren / Unterschiedliche Resonanz

In 62 Städten Deutschlands fand er in diesem Jahr statt, der „Tag des Motorradfahrers“, der traditionsgemäß vom BVDM initiiert worden war. Das zumindest konnte man vermuten, denn eine entsprechende Anzahl an Materialanfragen war bei Uwe Goldammer eingegangen. Ein stolze Bilanz, die allein dadurch getrübt wurde, daß sich lediglich fünf BVDM-Clubs an der verbandseigenen Aktion beteiligt haben. Es waren dies der Landesverband Rhein-/Ruhr, die MIG Soest/Hamm, die MF Jockgrimm, die Motorradinitiative Lübeck sowie die Freie Fahrgemeinschaft Ostsee. Diese Vereine haben sich bei der Durchführung große Mühe gegeben.

Das aktivste Mitglied aber war Herbert Krause aus Bayreuth. Mit seinen 65 Jahren hat er zusammen mit dem MC Orania in Oranienburg bei Berlin einen „Tag des Motorradfahrers“ organisiert, der sich sehen lassen konnte. Vor der Oranienburg war der Stand aufgebaut, da sich die Motorradfreunde nicht lumpen lassen wollen, wenn sie schon von einem Freund aus der Festspielstadt Bayreuth unterstützt wurden. Nur die Unterstützung der örtlichen Presse ließ vergeblich auf sich warten, so daß die Resonanz in keinem Verhältnis zu der Arbeit stand, die sich alle Beteiligten gemacht hatten.

Besonders aktiv war in diesem Jahr der Norden, in Hamburg, Kiel und Flensburg fanden zahlreiche Veranstaltungen statt. Und aus dem neuen Bundesländern gingen acht Anfragen ein.

Unterschiedlich war auch die Resonanz auf ein Schreiben der Redaktion an die Länderverkehrsminister. Von diesen wollten wir wissen, was sie vom „Tag des Motorradfahrers“ halten. Einige antwor-

ten gar nicht, andere, wie etwa Hamburg, verwiesen an neu geschaffene Strukturen und reichten unseren Brief von einer Behörde an die nächste weiter. Eine Antwort liegt bis heute nicht vor.

Die eingegangenen Stellungnahmen jedoch veröffentlichen wir nachfolgend und möchten Euch bitten, uns zu schreiben, was Ihr von den Antworten der Politiker haltet, die ja auch unsere Interessen vertreten sollen. Eure Antworten werden in der IFMA-Ausgabe der Ballhupe veröffentlicht und den Damen und Herren Politikern zur Kenntnisnahme übersandt. Also greift zu Papier und Stift, denn Bundesverkehrsminister Günther Krause zum Beispiel schreibt:

Fahrrad leistet umweltfreundlicheren Beitrag

Zu Fragen 1 und 3:

Ein Motorrad oder ein sonstiges motorisiertes Zweirad kann für die individuellen Bedürfnisse des jeweiligen Benutzers ein sehr attraktives Verkehrsmittel sein. Allerdings wird es für viele Verkehrsteilnehmer – schon mangels entsprechender Fahrerlaubnisse – nicht als Alternative für den Berufsverkehr in Betracht kommen können.

Ich denke daher, daß zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in den Innenstädten in erster Linie die öffentlichen Verkehrsmittel, daneben aber auch das Fahrrad verstärkt ihren umweltfreundlichen Beitrag leisten können.

Zu Frage 2:

Parkplätze für Krafträder können heute schon von den Kommunen eingerichtet werden. Ob für die Einrichtung dieser Parkplätze ein erhöhter Bedarf besteht, muß die örtliche Straßenverkehrsbehörde nach den jeweiligen Gegebenheiten entscheiden.

Nach der Straßenverkehrsordnung dürfen nur Radfahrer und Mofa-Fahrer andere Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrbahnstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen. Eine Ausdehnung dieser Vorschrift auf Krafträder kommt aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht, da diese über ein erheblich größeres

Gewicht und größere Ausmaße verfügen.

Auch die Benutzung von Busspuren kann Motorradfahrern nicht gestattet werden. Die



Busspuren können ihren Zweck – ein schnelles Vorwärtskommen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) – nur gewährleisten, wenn die Nutzung der Busspuren grundsätzlich auf Busse des ÖPNV beschränkt bleibt. Wenn eine Busspur wegen des Verkehrsaufkommens nur zu bestimmten Tageszeiten erforderlich ist, kann die Busspur durch ein Zusatzschild während der übrigen Zeit für alle anderen Fahrzeuge freigegeben werden.

Günther Krause,
Bundesverkehrsminister

Gesetzliche Vorschriften

Grundsätzlich ist meine Auffassung:

Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels entzieht sich staatlicher Einflußnahme; sie bleibt jedem Bürger selbst überlassen.

Im übrigen trifft es zwar zu, daß Motorräder eine geringere Breite haben als Kraftfahrzeuge, wegen der relativen Instabilität von Zweiradfahrzeugen ist bei ihnen der Sicherheitsabstand – vor allem der seitliche – besonders sorgfältig einzuhalten. Eine Reduzierung dieser Abstände, die allerdings in der Praxis häufig zu beobachten ist, kann aus

Gründen der Verkehrssicherheit nicht „staatlich“ gefördert werden. Mithin kann auch ein Fahrstreifen von drei Meter Breite nicht von zwei neben-einander fahrenden Motorrädern benutzt werden. Das gilt auch für das Vorbeifahren an Staus mit Motorrädern. Die gesetzlichen Verhaltensvorschriften dienen letztlich auch dem Schutz der Motorradfahrer, die im Verhältnis zu den Kraftfahrern die schwächeren Verkehrsteilnehmer sind.

Ihrer Anregung, den Motorradfahrern die Mitbenutzung des Bussonderfahrstreifens zu gestatten, steht die gel-

tende Rechtslage entgegen. Die Straßenverkehrs-Ordnung – StVO – beschränkt im Paragraph 41 Abs. 2 zu Verkehrszeichen 245 (Linienomnibusse) die Benutzung des durch diese Verkehrszeichen gekennzeichneten Bussonderfahrstreifens auf Omnibusse des Linienverkehrs. Ferner dürfen durch entsprechendes Zusatzschild auch Taxen zugelassen werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen den Sonderfahrstreifen nicht benutzen.

Die Zulassung von Radfahrern auf Bussonderfahrstreifen ist ausschließlich durch übergeordnete Gründe der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer begründet. Andernfalls müßte in Kauf genommen werden, daß die Radfahrer links vom Sonderfahrstreifen zwischen den Bussen und dem Individualverkehr – darunter auch zahlreiche Lastkraftwagen und Lastzüge – fahren und von diesem beim Überholtwerden erheblich gefährdet werden. Zudem könnten die überholenden Kraftfahrzeuge den erforderlichen seitlichen Sicherheitsabstand



nicht mehr einhalten. Sie wären daher gezwungen, mit langsamer Geschwindigkeit hinter den Radfahrern herzufahren. Den Radfahrern wird in Berlin auch nur dann durch Zusatzschild die Mitbenutzung des Bussonderfahrstreifens gestattet, wo kein gesonderter Radweg vorhanden ist; beim Vorhandensein von Radwegen kann die vorstehend dargelegte Gefährdung nicht eintreten.

Motorradfahrer sind nicht den Radfahrern, sondern hinsichtlich ihres Fahrverhaltens eher den Personenkraftwagen vergleichbar. Die vorstehend dargelegten Erwägungen für eine Zulassung der Radfahrer auf Bussonderfahrstreifen können daher für Motorradfahrer nicht gelten. Nach meiner Kenntnis ist auch in keiner anderen deutschen Stadt die Benutzung von Bussonderfahrstreifen durch Motorradfahrer zugelassen worden.

Die Einrichtung von speziellen Motorradparkplätzen halte ich für eine gute Idee. Dagegen gibt es auch aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken. So haben wir auf dem Kurfürstendamm in Berlin bereits eine bestimmte Stellfläche am Straßenrand vor einem Treffpunkt der Motorradfahrer in den Sommermonaten für das Parken von Motorrädern reserviert. Adressat für weitere derartige Vorschläge ist der Polizeipräsident in Berlin, Dezernat Straßenverkehr.

**Prof. Dr. Haase,
Senator für Verkehr und
Betriebe in Berlin**

Gewisse Entlastung – schlechtes Image

zu 1:

Ich kann verstehen, daß Motorradfahren immer beliebter wird: Es macht Spaß, besonders im Sommer, die Maschinen sind wendig und brauchen weniger Platz als ein Auto. Daß wir mit dem Umsteigen aufs Motorrad das Problem „verstopfte Innenstädte“ lösen können, halte ich allerdings für illusorisch. Viel erfolgversprechender ist der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, den alle nutzen können, Kinder, ältere Menschen und Behinderte. Motorrad und Fahrrad können allenfalls teilweise zu einer gewissen Entlastung beitragen.

zu 2:

Wir haben eine Straßenverkehrsordnung mit Regeln, die sich bewährt haben und an die sich alle Verkehrsteilnehmer halten sollten, ohne Ausnahme, sonst hätten wir bald nur noch Ausnahmen. Ein „vorsichtiges Vorbeifahren am Stau“ würde unseren Standard in puncto Sicherheit gefährden. Ich denke hier auch an die Motorradfahrer, die durch ihr Verhalten für das schlechte Image der ganzen Gruppe sorgt, leider. Auch bei den Busspuren möchte ich keine Hoffnungen machen. Diese Fahrbahnen sind aus gutem Grund für den öffentlichen Personenverkehr reserviert. Bei den Parkplätzen berücksichtigen die Kommunen nach meiner Meinung auch die Zweiradfahrer immer mehr – wir im Verkehrsministerium tun das übrigens auch.

zu 3:

Das Motorrad allein kann das Problem „Verkehrsinfarkt“ nicht lösen. Wichtig ist aber: Umweltschonende Maschinen mit Vorsicht fahren und zu zweit die Zweiräder nutzen.

**Dr. Thomas Schäuble,
Verkehrsminister des
Landes Baden-Württemberg**



Motorradfahren macht Spaß – dennoch bleiben Bedenken

Zu den von Ihnen gestellten Fragen nehme ich wie folgt Stellung:

Zu 1:

Den Grundsatz der freien Wahl des Verkehrsmittels einzuschränken, halte ich nicht für möglich. Insbesondere kommen keine legislativen oder repressiven Maßnahmen zum Umsteigen auf Zweiräder – auch im Hinblick auf die anderen Zulassungsvoraussetzungen (Fahrerlaubnisse) und Unfallrisiken – in Betracht.

Zu 2:

Ich halte es nicht für sinnvoll, Motorradfahrer im Bereich des

Verhaltensrechts zu privilegieren.

Zu 3:

Motorradfahren macht Spaß. Die auf eigenem Entschluß basierende Wahl dieses Verkehrsmittels ist sicher nicht zu beanstanden. Das Motorradfahren allerdings ein Mittel gegen den Verkehrsinfarkt sein soll, das sehe ich, der ich selbst begeisterter Motorradfahrer bin – nicht

**Dr. Fischer,
Minister für Wirtschaft,
Technologie und
Verkehr des Landes
Niedersachsen**

Zweiräder stellen für Benutzer hohes Risiko dar – Öffnung der Busspuren nicht befürworten –

Aus meiner Sicht als Verkehrsminister ist der Verkehrsinfarkt vielfach bereits Wirklichkeit geworden. Millionen von Arbeitnehmern stecken als Pendler tagtäglich in langen Verkehrsstaus, zur Hauptreisezeit in den Sommermonaten verwandeln sich unsere Autobahnen in die längsten Parkplätze der Welt, unsere Städte drohen am Individualverkehr zu ersticken. Nach neuesten Prognosen wird sich bis zum Jahre 2010 der bundesdeutsche Kraftfahrzeug-Bestand von derzeit 36 auf 46 Millionen Fahrzeuge erhöhen, der Individualverkehr wird um 30 Prozent zunehmen.

Ob – wie Sie meinen – das Verkehrschaos auf unseren Straßen beseitigt wäre, wenn jeder vom Auto auf das Motorrad umsteigen würde, kann ich mir allerdings nicht so gut vorstellen. Abgesehen davon, daß das Motorrad aufgrund des einzuhaltenden Sicherheitsabstandes und des längeren Bremsweges minde-

stens genauso viel Straßenraum beansprucht, wie ein Pkw und der Staat ohnehin die freie Wahl der Verkehrsmittel nicht einschränken sollte, muß auch der Aspekt der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Schon heute stellen motorisierte Zweiräder für ihre Benutzer ein hohes Risiko dar. Bezogen auf den jeweiligen



Fahrzeugbestand liegt die Unfallbeteiligung bei den Motorrädern um rund die Hälfte höher als beim Pkw. Bestandsbezogen verlieren sogar fast fünfmal soviel Motorradfahrer im Vergleich zu Pkw-Fahrern ihr Leben. Im Gegensatz zum Pkw verfügt nun einmal das Motorrad weder über eine Knautschzone noch über eine stabile Fahrgastzelle.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich Ihre Fragen wie folgt:

Zu 1:

Eine Entwicklung, die mit einem wesentlich höheren Unfallrisiko verbunden ist und letztendlich die Zahl der Fahrzeuge auf den Straßen erheblich erhöhen würde, kann ich nicht begrüßen, auch wenn nicht zu leugnen ist, daß vom Motorradfahren eine große Faszination ausgeht.

Zu 2:

Für das Vorbeifahren am Stau gilt Paragraph 6 StVO. Es ist selbstverständlich, daß hier-

bei besondere Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme erforderlich ist.

Eine Öffnung der Busspuren für Motorradfahrer kann ich nicht befürworten, weil sie sich nachteilig auf die Zügigkeit des öffentlichen Nahverkehrs auswirken würde.

Selbstverständlich sollten Motorräder bei der Anlegung von Parkplätzen nicht benachteiligt werden.

Zu 3:

Ein wirksames Mittel gegen den Verkehrsinfarkt ist kaum denkbar. Erforderlich ist vielmehr ein Bündel von Maßnahmen. Hierzu gehört vor allem die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene sowie die Stärkung und Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs.

**Rainer Brüderle,
Minister für Wirtschaft
und Verkehr des Landes
Rheinland-Pfalz**

An den Bundesverkehrsminister sowie die Landesverkehrsminister hat die Redaktion geschrieben und gebeten, Stellung zu den nachfolgenden Fragen zu nehmen:

1.)

Insbesondere während des Berufsverkehrs verstopfen vielerorts Autos Zufahrtsstraßen und Innenstädte. Autos, in denen zumeist nur eine Person sitzt. Würde diese auf ein Motorrad umsteigen, wäre zumindest während der Sommermonate das Verkehrschaos auf unseren Straßen keines mehr. Und im Winter gibt es Bus und Bahn.

Ein utopischer Gedanke? Keineswegs! Umfragen haben gezeigt, daß immer

mehr Verkehrsteilnehmer auf's Zweirad umsteigen.

Halten Sie eine solche Entwicklung für begrüßenswert?

2.)

Können Sie sich für sinnvolle Regelungen aussprechen, die die Vorteile des Motorradfahrens fördern? Wir denken da an ein vorsichtiges Vorbeifahren am Stau, die Öffnung der Busspuren für Motorradfahrer und attraktive Zweiradparkplätze.

3.)

Haben Sie selbst Vorschläge, wie das Motorrad zum wirksamen Mittel gegen den Verkehrsinfarkt eingesetzt werden könnte?

Das Auto wird bevorzugt

Ihre Hoffnung, mit einer verstärkten Nutzung von Kraftfahrzeugen ließe sich eine Reduzierung der Straßenbelastung erreichen, kann nicht bestätigt werden. Ausgehend von der StVO und ihren international weitgehend übereinstimmenden Verhaltensvorschriften für Krad-Führer ist der Platzbedarf für ein Krad im fließenden Verkehr nicht wesentlich geringer als der eines Pkw. Wie Ihnen bekannt ist, ist die Anzahl der Krad im Vergleich zur Pkw-Motorisierung sehr gering. In Städten des Landes Brandenburg wurden z. B. 1991 etwa 10 Krad pro 1000 Einwohner festgestellt, vergleichsweise aber um 300 Pkw/1000 Einwohner. Daraus wird deutlich, daß auch in den

neuen Bundesländern von den Bürgern dem Pkw eindeutiger der Vorzug gegeben wird.

Die Verkehrspolitik des Landes Brandenburg ist darauf gerichtet, den individuellen Kfz-Verkehr durch Förderung umweltgerechter ÖPNV-Lösungen sowie des Fußgänger- und Fahrradverkehrs möglichst einzudämmen. Diese Politik umfaßt gleichermaßen die Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Kfz-Verkehr dort, wo er unverzichtbar für die Bürger und die wirtschaftliche Entwicklung ist.

**Frischgesell,
Brandenburgisches Landesamt für Verkehr und Straßenbau**

Vorbeifahren am Stau ist sehr unfallträchtig

Das Motto „Mit dem Motorrad – gegen den Verkehrsinfarkt“ ist bemerkenswert. Alle Verantwortlichen im Verkehrsbereich versuchen durch eine zukunftsweisende, ökologisch verantwortbare Verkehrspolitik dem Verkehrsinfarkt auf der Straße entgegenzuwirken. Dabei hat die Verkehrspolitik vielschichtige Aufgaben zu erfüllen; beispielsweise

- Wahrung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger;
- Bereitstellung von Verkehrs- und Transportmöglichkeiten für die Wirtschaft;
- Schutz der Umwelt und Senkung der Umweltbelastungen;

Schon diese nicht gewichtete und vollständige Aufzählung verkehrspolitischer Ziele verdeutlicht die verschiedenartigen, zum Teil gegensätzlichen Ansprüche an die Verkehrspolitik. Sie muß also mehr sein als eine Anpassung der Verkehrswegekapazitäten an das steigende Verkehrsaufkommen. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten hat sie negative Verkehrs- und Umweltentwicklungen zu vermeiden. Unter diesen Gesichtspunkten liegen die Schwerpunkte der Verkehrspolitik grundsätzlich in der Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), dem weiteren Ausbau des Eisenbahnverkehrs, der Steigerung des Güterverkehrs auf der Schiene sowie der Kooperation infolge zu großer Verkehrsdichte zu verhindern. Bei unserer marktwirtschaftlichen Ordnung scheiden dirigistische Instrumente zur Verwirklichung der Verkehrspolitik aus.

Ihre Argumente, auch mit den Vorteilen des Motorradverkehrs einem Verkehrsinfarkt entgegensteuern zu können, habe ich geprüft, weil Sie mir zumindest auf den ersten Blick überzeugend erschienen sind. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit,

ein hochrangiges Anliegen der Verkehrspolitik, habe ich jedoch erhebliche Zweifel, ob Ihre Vorschläge tatsächlich geeignet sind, uns dem verkehrspolitischen Ziel näherbringen zu können. Die Unfallstatistiken für das Land Sachsen-Anhalt zeigen mir, daß im Jahre 1991 fast 80 Prozent der Motorradunfälle im innerstädtischen Bereich erfolgt sind. Beim Pkw-Verkehr liegt der Anteil bei 55 Prozent. Sicherlich ist eine Unfallursache das von Ihnen vorgeschlagene „Vorbeifahren am Stau“, das bekannterweise sehr unfallträchtig und das zudem nach Paragraph 5 der Straßenverkehrs-Ordnung grundsätzlich nicht zulässig ist. Zur Beschleunigung des ÖPNV sind die Busspuren eingerichtet worden. Dieser positive Effekt würde aber durch ein Öffnen für andere Verkehrsteilnehmer beseitigt werden. Das System der Park-and-Ride-Plätze ist unverzichtbar verbunden mit dem ÖPNV. Diese Plätze stehen selbstverständlich auch einem Motorradfahrer zur Verfügung. In der Praxis werden heute auch auf diesen Plätzen teilweise besondere Abschnitte für Motorräder eingerichtet. Es besteht daher keine Notwendigkeit, besondere Parkplätze für Motorradfahrer einzurichten.

Ich begrüße alle Anregungen, die geeignet sind, einen Verkehrsinfarkt auf der Straße verhindern zu können. Die Prüfung Ihrer Vorschläge hat mir gezeigt, daß für den Spezialbereich des Motorradverkehrs ein Teil Ihrer Vorstellungen bereits verwirklicht sind und andere aus Gründen der Verkehrssicherheit bedenklich erscheinen.

**Dr. Rehberger,
Minister für Wirtschaft,
Technologie und
Verkehr des Landes
Sachsen-Anhalt**

Öffentlicher Nahverkehr muß das Ziel sein

„Viele Bürger setzen Mobilität mit Lebensqualität gleich und empfinden Auto und Motorrad als ein Stück Freiheit. Ich kann es gut verstehen, daß gerade das Motorradfahren für viele ein wesentlicher Teil des Lebensgenusses ist. Aber sicher ist auch, daß angesichts der Verkehrsprognosen das Ende der unbegrenzten Freizeitfahrt – mit Auto oder Motorrad – bald erreicht ist. Allein in Bayern wird der gesamte Pkw-Verkehr in den nächsten 15 Jahren um 20 Prozent zunehmen, der Lkw-Verkehr sogar um 50 Prozent. Damit diese Entwicklung nicht in der Sackgasse endet, müssen künftig noch wesentlich stärker als bisher überflüssige und ersetzbare Verkehre vermieden werden. Dieses Ziel läßt sich nur erreichen, wenn immer mehr Bürgerinnen und Bürger auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen. Die bloße Forderung nach einer Verlagerung des Individualverkehrs vom Auto auf das Motorrad kann dabei nicht wesentlich weiterhelfen. Auch wenn das Motorrad als platzsparen-

des Fortbewegungsmittel unbestreitbare Vorteile besitzt, muß man ehrlicherweise folgende Aspekte sehen:

Das Motorrad ist zum Auto keine echte Alternative. Die Bedienung eines Motorrads setzt besondere Fahrkenntnisse und -fertigkeiten voraus, ebenso einen extra Führerschein. Das Motorrad ist wetterabhängig. Fahrten mit mehreren Personen und mit viel Gepäck lassen sich mit dem Auto zumindest bequemer organisieren. Man darf auch beim Motorrad nicht den Umweltaspekt außer acht lassen. Hier müssen technische Lösungen gefunden werden, die umweltschonendes und verkehrssicheres Fahren ermöglichen. Die neuerdings mit Katalysatoren ausgestatteten Motorräder sind ein erster wesentlicher Schritt in diese Richtung.

Zu Ihren Vorschlägen im einzelnen:

- Die Busspuren müssen allein dem Busverkehr vorbehalten bleiben. Dieses Fortbewegungsmittel ist nur attraktiv und konkurrenzfähig, wenn die Busse ungehindert verkehren können und die Fahrpläne weitestgehend einhalten.
- Erleichterungen der Überholregelung für Motorräder sind aus Gründen der Verkehrssicherheit problematisch, da ein Motorrad im Unterschied zu Radfahrern oder Mofas eine ganze Fahrbahnbreite benötigt.
- Die Ausweisung attraktiver Zweiradparkplätze durch die Gemeinden wäre sicherlich wünschenswert, stößt aber bei der allgemein herrschenden Parkplatznot vor allem in Innenstädten schnell an Grenzen.“

**Dr. Edmund Stoiber,
Innenminister
des Landes Bayern**



Wechsel aufs Motorrad sinnvolle Alternative – Verstopfte Straßen und kilometerlange Staus –

Ich begrüße die Idee, den diesjährigen Tag des Motorradfahrers unter dem Motto „Mit dem Motorrad – gegen den Verkehrsinfarkt“ durchzuführen. Jeder Verkehrsteilnehmer muß sich angesichts steigender Zulassungszahlen, verstopfter Straßen und kilometerlanger Staus die kritische Frage stellen, inwiefern er zur Vermeidung des Verkehrschaos beitragen kann.

Der Wechsel vom Auto zum Motorrad stellt meines Erachtens dort sinnvolle Alternative dar, wo öffentliche Verkehrsmittel nicht oder nicht in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen bzw. auf diese

nicht verzichtet werden kann. Das gilt sicherlich im regionalen Umfeld der Ballungsräume und zumindest teilweise im Freizeitbereich. Hier hat das Motorrad, vor allem bei der Verknüpfung mit dem ÖPNV – wegen des geringen Parkraumbedarfs und der geringeren ökologischen Belastung – seine Bedeutung.

Doch die Lösung der Verkehrsprobleme im Berufsverkehr der Ballungsräume kann nur durch eine Verbesserung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht werden. Angesichts nur begrenzt zur Verfügung stehender öffentlicher Mittel muß die

Förderung sich in diesem Bereich zwangsläufig auf die Ausweitung und Optimierung des ÖPNVs konzentrieren. Die Förderung anderer Individualverkehrsmittel würde die Wirksamkeit der vorstehend genannten Maßnahmen gefährden und ist deshalb nicht sinnvoll. Gleiches gilt unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit.

Ihre Anregung, Busspuren für Motorradfahrer zu öffnen, läuft der angestrebten Entmischung von Individualverkehr und ÖPNV zuwider. Busspuren dienen ausschließlich der Beschleunigung des ÖPNV, wobei darüber hinaus ange-

strebt wird, den Busfahrern die Möglichkeit zu eröffnen, die Ampeln auf „grün“ zu schalten und so weitere Fahrzeitverkürzungen zu erreichen. Der eingeleitete Weg, den ÖPNV attraktiver und schneller zu machen, darf nicht durch eine Förderung des Individualverkehrs in welcher Form auch immer gefährdet werden.

**Claus Jäger,
Bürgermeister,
Senator für Wirtschaft,
Mittelstand und Technologie der Freien Hansestadt Bremen**



GUMMIKUH

Einfach die Briefmarken in den Umschlag gesteckt und mit Ihrer Adresse an uns geschickt:

**GUMMIKUH-VERLAG,
Abt. Probeheft,
Am Deich 56/57,
2800 Bremen 1
Telefon 0421/501617
Telefax 0421/504448**

“GUMMIKUH & Past Perfect”

ist der Name einer Zeitschrift, die sich seit mehr als drei Jahren mit den Motorrädern der 50er, 60er und 70er Jahre befaßt. Jeden Monat findet sich dort eine Zusammenstellung von Fahrberichten, Restaurierungshilfen, Basteltips, Reportagen, historischen Testberichten und vielem Anderen mehr. Ein Terminkalender für die Classic-Motorrad-Szene und in jeder Ausgabe mehr als 300 private Kleinanzeigen aus diesem Bereich runden die Zeitschrift ab. Bislang sind 37 Ausgaben erschienen und alle sind stets kurzfristig lieferbar.

Interessiert? Dann fordern Sie doch gleich Ihr Probeheft gegen 3 DM in Briefmarken von uns an. Dort finden Sie auch eine Information, welche Berichte bereits erschienen sind, und wie Sie jeden Monat an eine neue GummikuH & Past Perfect kommen können.



MOTORRADGESCHICHTEN

Ökologische Grenzen der Mobilität

Alle reden von der Bahn, die Autoindustrie auch. Und nicht nur das. Daniel Goeudevert fragt sich, wie lange die Leute noch bei der Stange bleiben, „wenn das Fahrzeug regelmäßig zum Stehzeug wird“. Und Volvo-Chef Pehr Gyllenhamer läßt kategorisch verlauten: „Wir müssen das Auto aus den Städten verbannen. Doch weiterhin wird das ökologisch angepaßte Automobil in der City- und Langstreckenversion als Alternative aus dem alltäglich gewordenen Verkehrschaos propagiert. Wo liegen die ökologischen Grenzen der Mobilität? Diese Frage suchen die Autoren in dem Buch „Mit Vollgas in den Stau“ zu beantworten. Dabei wird der Zukunftsmarkt Osteuropa ebenso beleuchtet wie Produktionskonzepte und Standortstrategien. Im Anhang findet sich das Diskussionspapier des IG Metall-Vorstands zum Thema „Auto, Umwelt, Verkehr“.

Mit Vollgas in den Stau,
ISBN 3-87975-538-8,
VSA-Verlag, 29,80 DM.

Glücklich die Stadt, die Radler hat

Die Verkehrslawine stürzt unsere Städte in immer größere Verkehrs- und Umweltprobleme. Jeder von uns nimmt daran teil, ist mal Opfer, mal Verursacher der Probleme. Und doch: Weiterhin werden Fußgänger und Radfahrer verdrängt, behindert und vernachlässigt, wird die notwendige Begrenzung des Individualverkehrs politisch abgeblockt. Und doch gibt es hoffnungsvolle Anzeichen für ein Umdenken, wollen immer mehr Städte ein neues Verkehrszeitalter beginnen.

Das Buch analysiert die Gründe für die bisherige Fehlentwicklung und bilanziert die vielfältigen Folgen. Es untersucht die Ansätze und Erfolge einer umweltorientierten Ver-



kehrspolitik und entwickelt hieraus ein Programm mit zahlreichen Reformansätzen für den Stadtverkehr. Ein mit mehr als 500 Seiten selten fundiertes Buch, daß kaum einen Aspekt ausläßt und zahlreiche Lösungsmöglichkeiten aufzeigt. Nur das Motorrad wird nicht berücksichtigt.

Straßen für alle, Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft,
ISBN 3-89136-368-0,
Rasch und Röhrling-Verlag

Ob dem drohenden Verkehrsinfarkt auf bundesdeutschen Straßen mit dem Motorrad zu entfliehen ist, diese Frage kann durchaus kontrovers diskutiert werden. Eure Meinung dazu interessiert auch uns. Wer wissen will, was andere zum Thema „Verkehrsinfarkt“ denken, findet in zahlreichen Büchern Lesenswertes. Wir stellen nachfolgend eine Auswahl vor, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt.

Die autogeschädigten Städte sind am Ende

Verkehr heißt heute immer öfter: Verstopfte Autobahnen, verpestete Städte, verdreckter Himmel. — Der ungebremsbare Mobilitätsdrang einer auto-süchtigen Gesellschaft und der immer weiter wachsende Bedarf der Wirtschaft an Transportleistungen stoßen an ökologische und ökonomische Grenzen. Immer mehr Menschen bewegen sich immer schneller weiter, die Welt schrumpft auf die Dimensionen einer mittelalterlichen Stadt. Doch die massenhafte Mobilität einer Gesellschaft, der das Unterwegssein schon mehr zu bedeuten scheint als das Ankommen, würgt sich langsam selber ab. „Das ganze Unglück der Menschen rührt daher, daß sie nicht still im Zimmer sitzen können“, diese Erkenntnis hat der französische Philosoph Blaise Pascal schon vor 350 Jahren gewonnen. Heute sind die autogeschädigten Städte am Ende, hat die Bahn nur dann

eine Chance, wenn Bonn seine Verkehrspolitik ändert. Aspekte wie diese sind es, die in dem kleinen lesenswerten Taschenbuch beleuchtet werden.

Verkehrsinfarkt, Die mobile Gesellschaft vor dem Kollaps,
ISBN 9-783499-188053,
Rowohlt Taschenbuch Verlag,
7,80 DM.

Umfassende Darstellung der Verkehrspolitik

Mehr als fundierte theoretische Grundlage, denn als unterhaltsam geschriebenes „Lesebuch“ muß das Werk Wolfgang Heinzes verstanden werden. Der Professor an der Technischen Universität Berlin hat das englischsprachige Buch „Modern Transport Economics“ des international führenden Verkehrsökonom J. Michael Thomsons übersetzt und mit einer deutschsprachigen Übersicht der Literatur zur Verkehrswirtschaft und -politik versehen. Mehr

unter dem wissenschaftlichen Aspekt werden dabei das Mobilitätsbedürfnis, ökonomische Problemen und ihre Analyse oder die Nutzung der Infrastruktur analysiert. Ein unentbehrliches Nachschlagewerk für alle, die an Grundlagenwissen interessiert sind.

Grundlagen der Verkehrspolitik, ISBN 3-258-02695-5, utb-Taschenbuch 754, 26,80 DM.

Treibjagd auf Rädern

Wir Deutschen sind ein tierliebendes Volk. Jeder zweite hält sich ein Haustier. Aber draußen, vor der Tür, rotten wir die Tiere aus. Auch mit dem Auto. Treibjagd auf Rädern. Von diesem Tod der Tiere nimmt kaum jemand Notiz.

Auf einer Strecke von 100 Kilometern Landstraße haben wir an einem Sonntag im Juli die toten Tiere am Straßenrand gezählt: 13 Vögel, 3 Katzen und 17 Igel. 33 überfahrene Tiere. Durchschnitt eines Sommer-Wochenendes. Nicht gezählt die Schmetterlinge, Käfer und andere Insekten und alles andere, was an Kühlergrill, Windschutzscheiben oder unkenntlich unter den Reifen zerquetscht wurde. Als Begleitbuch zur gleichnamigen Ausstellung „Alptraum Auto“ veranschaulicht der Band in zahlreichen Fotos die Folgen einer hundertjährigen Entwicklung.

Ein Buch das betroffen macht und die Probleme des drohenden Verkehrsinfarkts mit all seinen Folgen eindringlich veranschaulicht. Ob es auch Verhaltensänderungen bewirkt?

Alptraum Auto, Eine hundertjährige Entwicklung und ihre Folgen, ISBN 3-922696-46-5, Raben-Verlag

Mit Tempo 7 in die Zukunft

Statt auf 600 Seiten alle Facetten des Für und Wider einer automobilen Gesellschaft zu beleuchten, beschränkt sich der Autor zahlreicher, auch

umfangreicher Sachbücher auf einen kurzen Streifzug durch die internationale Geschichte der Eisenbahnen und des Automobils. Dabei werden die entscheidenden Gründe für den historischen Sieg des Straßen- über den Schienenverkehr herausgearbeitet. Seine Kritik an der Autogesellschaft und sein Plädoyer für eine alternative Verkehrsorganisation konkretisiert Winfried Wolf an fünf Beispielen und prognostiziert dabei der Bundesbahn eine Fahrt in die Pleite – mit Tempo 300.

Sackgasse Autogesellschaft, Höchste Eisenbahn für eine Alternative, ISBN 3-88332-158-3, isp-Verlag, 17,80 DM.

Ein besonderes Objekt der Begierde

Verkehrsinfarkt in den Städten, Umweltverschmutzung, Unfälle mit all ihren Folgen –

dennoch halten wir unverändert am Auto-Kult fest, fahren Motorrad, zu unserem eigenen Vergnügen, auf Kosten anderer. Das motorisierte Fortbewegungsmittel als Sucht, von der wir nicht mehr lassen können.

In dem Buch werden die historischen Aspekte des heutigen Autowahns geschildert, die hohen sozialen Kosten, die zunehmende Brutalisierung des Verkehrs aber auch um Alternativen für die Rückkehr zu einer sinnvollen (Auto-)Mobilität.

Der „Rechtsfreie Raum Straße“ werden dabei ebensowenig außer acht gelassen, wie die gesundheitlichen Auswirkungen des Autoverkehrs und die seelischen Dimensionen des Automobilmißbrauchs.

Unsere wahnsinnige Liebe zum Auto, ISBN 3-407-30530-3, Psychologie heute, verlegt bei Beltz, 14,- DM.

Flüstermotorrad: Leise aber deutlich schwerer

Ein alphabetisches Nachschlagewerk zu allen Themen die den Bereich Auto und Umwelt betreffen. Ein nützliches Handbuch, das kaum eine Frage offen läßt. Stichwort wie „Landschaftsverbrauch durch Verkehrsflächen“, „Neuzulassungen“, „Schädliche Umwelteinwirkungen“ oder „Tempo 30“ machen deutlich, welcher Preis für die Beweglichkeit gezahlt werden muß. Zahlreiche Schaubilder illustrieren technische Zusammenhänge, wobei der Bereich Zweirad breiten Raum einnimmt.

In der gleichen Reihe sind zwei ebenfalls sehr lesenswerte Bändchen mit dem Titel „Was Sie schon immer über Lärmschutz wissen wollten“ und „Was Sie schon immer über Luftreinhaltung wissen wollten“ erschienen.

Was Sie schon immer über Auto und Umwelt wissen wollten, Kohlhammer-Verlag

Wahn, Erlebnis oder Notwendigkeit

Verherrlichung der Geschwindigkeit als höchstes Gut, Verschiedene Bedürfnisse nach Mobilität, Öffentlicher Personennahverkehr, Der Mythos der Männlichkeit. Themen wie diese sind es, die in dem Buch „Welche Freiheit brauchen wir“ ihren Niederschlag gefunden haben. Der Band dokumentiert die Vorträge und ausführliche Diskussion des Kongresses „Zur Psychologie der Automobilen Gesellschaft“, der von den Gründern vor vier Jahren in Wolfsburg durchgeführt wurde. Antworten auf Fragen wie die, woher das gesteigerte Selbstwertgefühl rührt, wenn man andere überholt hat oder warum Informationen über das Waldsterben bei den Verursachern nicht fruchten, sollten zum Nachdenken anregen.

Welche Freiheit brauchen wir? VAS in der Elefantpress, ISBN 3-88290-043-1



Das Drama der Mobilität

Beleuchtet wird der Teufelskreis des „verkehrten Verkehrs“. Gefordert wird ein verkehrspolitischer Rahmen, über den sich ein der Mit- und Nachwelt verantwortliches Europa verständigen muß. Gegen alle Lobbies. Jetzt und sofort. Am Beispiel des Transitverkehrs über die Alpen entwickeln die Autoren sieben Thesen zu einer humanen Verkehrspolitik. Ist doch der ökologisch besonders empfindsame Alpenraum als Schlüsselstelle des europäischen Verkehrsnetzes seit langem schon Gegenstand einer immer erbitterter geführten Diskussion. Von deren Folgen und Auswirkungen auch Motorradfahrer nicht ausgenommen bleiben, die in den vom

Verkehr gebeutelten Bergen oftmals ihr Urlaubsglück suchen.

TRANSIT, Wege zu einer humanen Verkehrspolitik, ISBN 3-7263-6634-2, Schweizer Verlagshaus

Wie die Deutschen unter die Räder kamen

Mobilität, Zeitgewinn, Prestige, das Gefühl von Freiheit – all dies verheißt das Auto und Motorrad für die einen. Endlose Staus, Verkehrstote, Umweltschäden sowie den Sieg des Stärkeren über den Schwachen – das ist die Kehrseite des alltäglichen Verkehrswahns.

Gibt es einen Ausweg? Ist ein friedliches Miteinander vor der Stoßstange und hinter dem

Steuer erreichbar? „Tempomacher“ kommen zu Wort und machen die Leser mit Menschen und Gedanken bekannt, die Umleitungen aus der selbstmörderischen Auto-gesellschaft zeigen. Das Buch stellt Städte mit vorbildlichen Verkehrskonzepten vor und läßt Bürger wie Politiker zu Wort kommen, die an eine andere Verkehrspolitik glauben. Beschrieben werden aber auch Straßenlobbyisten, Gelbe Engel und gewöhnliche Raser.

Die Tempomacher, Freie Fahrt ins Chaos, ISBN 3-406-33026-6, Beck'sche Reihe 359, 17,80 DM.

Viele fahren in der Freizeit

Welche konkreten Schritte sind möglich, um auf Dauer Mobilität zu sichern, dabei aber die Umwelt zu schonen? Das Buch gibt allen, die sich für eine umweltschonende Verkehrspolitik einsetzen wollen gute Argumente an die Hand. Der Autor entwickelt sozialverträgliche und umweltschonende Verkehrskonzepte und informiert über die Hintergründe der auto-orientierten Gesellschaft. Zahlreiche Grafiken und Tabellen untermauern dabei die von ihm vertretenen Fakten und Trends. Dabei wird aufgeräumt mit den Legenden der Autolobby von sparsamen Fahrzeugen, werden Hindernisse einer ökologischen Verkehrspolitik aufgezeigt.

Gute Argumente: Verkehr, ISBN 3-406-34003-2, Beck'sche Reihe 411, 19,80 DM

Der Stau aus dem Nichts

Keiner weiß warum

Der alltägliche Stau auf dem Weg zur Arbeit gehört längst zum gewohnten Erscheinungsbild auf unseren Straßen. Die Tendenz ist sogar noch steigend – eine nicht nur unerfreuliche sondern auch gefährliche Entwicklung. Denn ein Stau kann zu Streßverhalten und daraus resultierenden Fehlreaktionen führen.

Die Hauptverkehrsadern haben vielerorts nicht mehr die Kapazität, um den Verkehrsfluß zu bewältigen. Die Folge sind Staus und zähfließender Verkehr auch dort, wo die flotte Fahrt nicht durch Baustellen oder Unfälle gebremst wird. Wie diese Staus „aus dem Nichts“ zustande kommen, beschäftigt seit langem die Verkehrsforscher. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat jetzt dieses Phänomen einmal näher untersucht:

Ein „Stau aus dem Nichts“ auf der linken Fahrspur entsteht beispielsweise bei einem Überholvorgang: Mehrere Fahrzeuge mit unterschiedlicher Geschwindigkeit fahren auf ein relativ langsam überholendes Fahrzeug auf. Jedes dieser Fahrzeuge bremst unterschiedlich und meist etwas stärker als nötig. Dieses Bremsverhalten kann sich bei hoher Verkehrsdichte so weit aufschaukeln, daß es schließlich zum Stau kommt. Ein ähnliches, stauauslösendes Bremsverhalten kann außerdem in großen Geschwindigkeitsunterschieden begründet sein. Die Konsequenz kann nur eine der Verkehrssituation angepaßte Geschwindigkeit sein. Die optimale Durchschnittsgeschwindigkeit bei hohem Verkehrsaufkommen liegt bei ca. 80-90 km/h. Nur bei diesem Tempo ist ein gleichmäßiger Verkehrsfluß gewährleistet und damit die Rückstaugefahr am geringsten.



Peter M. Bode
Silvia Hamberger
Wolfgang Zangl
Raben Verlag
München

Alptrraum Auto

Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen
Aktualisierte Auflage

Geringeres Verletzungsrisiko

„Auf das Autoheck halten!“ So lautet eine neue Formel, die Unfallforscher des DEKRA zur Diskussion stellen. Sie gilt für Motorradfahrer, die bei einem drohenden Aufprall gegen die Seite eines fahrenden Personewagens keine Chance mehr haben, diesem ganz

auszuweichen oder rechtzeitig abzubremsen. Bei Unfallversuchen stellten die DEKRA-Forscher in Zusammenarbeit mit der Winterthur-Versicherung fest, daß beim Anprall am Heck eines Pkw das Risiko lebensgefährlicher Verletzungen für Motor-

radfahrer geringer ist als beim Aufprall des Kopfes gegen die Dachkante, weil das Auto sich meist noch vorwärtsbewegt. Bei einem Zusammenstoß im Heckbereich stehen die Chancen auch besser, die Kollision ganz zu vermeiden und das Auto zu „überfliegen“.

Der BVDM-Service bietet an

Mit einigen Neuerungen wartet der BVDM-Service auf: Der Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens wurde überarbeitet und ist nun zum Preis von 7,50 DM erhältlich. Bei Neubestellungen des Leitfadens ist der Nachtrag im Preis inbegriffen.

Für Reisende ins Service-Programm aufgenommen wurde auch „Mikropur“. Die Tabletten entkeimen und desinfizieren Wasser und machen es so haltbar. 100 Tabletten für je einen Liter kosten 20,50 DM, 50 Tabletten für je fünf Liter 25,50 DM. Was der Service sonst noch bietet zeigt die nachfolgende Tabelle. Für BVDM-Mitglieder werden Sonderkonditionen eingeräumt. So kostet der gelbe Schal etwa nur 23,90 DM, eine Mag Lite, Typ ML 3 nur 70,- DM.

Bestellungen und weitere Auskünfte beim BVDM-Service, Postfach Gebhard Kramig, Postfach 11 00 67, 6450 Hanau 11, Telefon (0 61 81) 66 17 48.

I	Der gelbe Schal-BVDM oder Et wie vor, ohne Aufnäher	DM 26,- DM 23,-
II	Anstecknadel BVDM 17 mm Durchm.	DM 8,-
III	AMA/BVDM Nothilfset mit Gött. Tubus	
IIIa	+ Rettungsdecke	DM 32,-
IV	Rettungsdecke 2,20 x 1,40 (Gold/Silber)	DM 7,-
A Aufkleber:		
A1	BVDM, rund, reflektierend, 70 mm	DM 2,50
A2	Tourenfahrer-BVDM, eckig, schwarz/weiß	DM 2,-
A3	Gespannfahrer-BVDM, eckig, schwarz/weiß	DM 2,-
A4	Elefantentreffen Bayerischer Wald, 100 mm	DM 2,50
A5	Elefantentreffen Bayerischer Wald 1990, 91, 92	DM 2,50
A6	Gegen Streckensperrungen, eckig, mehrfarbig	DM 2,-
Aufnäher:		
A7	BVDM, rund, blau/weiß, 65 mm	DM 4,-
A8	Gegen Streckensperrungen, rund, mehrfarbig	DM 10,-
A9	Elefantentreffen Bayerischer Wald, rund, 70 mm	DM 6,-
B Plaketten:		
B1	Elefantentreffen Bayerischer Wald	DM 11,-
B2	Elefantentreffen Salzburgering	DM 11,-
B3	Jahreszahlhänger	DM 1,50
C Taschenlampen:		
C1	MAG LITE, Typ ML 2 D, 2 Monozellen	DM 69,50
C2	MAG LITE, Typ ML 3 D, 3 Monozellen	DM 72,50
C3	MAG LITE, Typ ML 4 D, 4 Monozellen	DM 75,90
C4	MAG LITE, Mini MAG	DM 39,50
C5	Batterien für ML 2, 3 + 4	DM 3,95
C6	Batterien für Mini MAG	DM 2,10
Va	Leitfaden für Freunde des Gespannfahrens	DM 23,50
Vb	T-Shirt BVDM (Touren- oder Gespannfahrer)	DM 28,50

Nachdem der Erste Posten unserer Kinderhelme großen Zuspruch fand ist es uns gelungen einen weiteren Posten Helme in kleinen Größen zu bekommen.

Aus diesem Grund können wir euch folgendes Sonderangebot machen.

UVEX Super Jet
Farbe Rot
Größe XS = 53/54
oder XS = 55/56
Gewicht 1020 g.

Alle Helme sind mit Schnellverschluss und Windabweiser ausgestattet. Alle Helme sind ECE 22/02 geprüft.

Solange unser Vorrat reicht können wir Euch diese Helme zum Sonderpreis von:

60,- DM incl. MWSt.,
Porto und Verpackung
anbieten.

Bitte unbedingt vorher Termin ausmachen.

Wer gleich bestellen will sendet bitte 60,- DM in bar oder als Verrechnungsscheck an den BVDM-Service, Gebhard Kramig, Postfach 11 00 67, 6450 Hanau Steinheim.

Nur 90 auf der Autobahn Lernt uns jetzt kennen

Erstmals wird in Deutschland eine Autobahn geplant, auf der nach Fertigstellung überwiegend nur eine Höchstgeschwindigkeit von 100 oder gar 90 km/h gefahren werden darf. Es handelt sich dabei nach Informationen des Automobilclubs KVDB/ARC um den im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vorgesehenen Neubau A 73/A 81 zwischen der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt und den fränkischen Städten Schweinfurt und Bamberg. Aus topographischen und ökologischen Gründen sollen bei der Trassenführung über die Kammlagen des Thüringer Waldes engere Kurven und steilere Anstiege als üblich angelegt werden. Als „Entwurfs-“ oder „Planungsgeschwindigkeit“ wird für diese Strecke

Tempo 100 zugrunde gelegt. Dadurch würden auch mehr Anschlußstellen möglich. Umweltschützer protestieren seit längerem gegen den Bau einer Autobahn durch den Thüringer Wald.

„Staufieber“: Mehr Leid als Lust

Das Hamburger B.A.T.-Freizeit-Forschungsinstitut hat sich in einer Umfrage bei 2483 volljährigen Personen in West- und Ostdeutschland nach den Reaktionen auf Verkehrsstaus bei Wochenend- und Urlaubsfahrten erkundigt und dabei angeblich festgestellt, daß die „Lust am Stau“ keine Legende sei. Jeder fünfte Deutsche sehe einem Stau geradezu genußvoll entgegen.

Unter diesem Motto läuft eine Aktion, die mit Beginn des Jahres 1992 gestartet wurde.

Jeder kennt doch Motorradfahrer, die schon lange überlegen, in den Bundesverband einzutreten, die sich aber bis heute noch nicht entschließen konnten, Mitglied zu werden.

Um diesen Motorradfahrern die Möglichkeit zu eröffnen, den BVDM näher kennenzulernen gibt es seit Anfang des Jahres die Möglichkeit, Schnuppermitglied im BVDM zu werden.

Für nur 10,- DM erhalten Schnuppermitglieder ein Jahr lang (4 Ausgaben) die Ballhupe und haben so die Möglichkeit, den BVDM etwas näher kennenzulernen. Wer innerhalb dieses Jahres ordent-

liches Mitglied im BVDM wird, bekommt die gezahlten 10,- DM als Aufnahmegebühr angerechnet.

Achtung: Schnuppermitglieder sind keine Mitglieder im Sinne des Paragraph 18 der BVDM-Satzung. Pflichten gegenüber dem BVDM werden hierdurch nicht eingegangen, Mitgliedsrechte aber auch nicht erworben.

Nach einem Jahr erlischt die Schnuppermitgliedschaft automatisch und kann auch kein zweitesmal beantragt werden.

Anträge auf Schnuppermitgliedschaften können beim BVDM Service, bei den Vorsitzenden oder bei der Geschäftsstelle angefordert werden. Ihr erhaltet Sie aber auch bei fast allen BVDM Clubs.

Früher war einfach alles besser

Sein Motorrad fährt er nicht, er lebt mit ihm / Kleine Stilkunde der besonderen Art

Der homo bikensis, eine Unart des homo sapiens, unterscheidet sich von diesem durch sein Aussehen und mehr noch durch seine Art der Fortbewegung. Meist kommt er auf zwei, seltener auf drei Rädern unter beträchtlicher Geräuschkulisse daher und ist somit leicht zu erkennen. Fehlen diese Merkmale, erkennt man ihn an permanenten Drehbewegungen der rechten Hand oder an einem wild nach oben zuckenden rechten oder linken Fuß und an der Unfähigkeit eine Ecke in gerader Haltung zu Umrunden. Diese Eigenarten sind allen Unterarten der Spezies homo bikensis von Natur aus mitgegeben. Auf die Besonderheiten soll eingegangen werden:

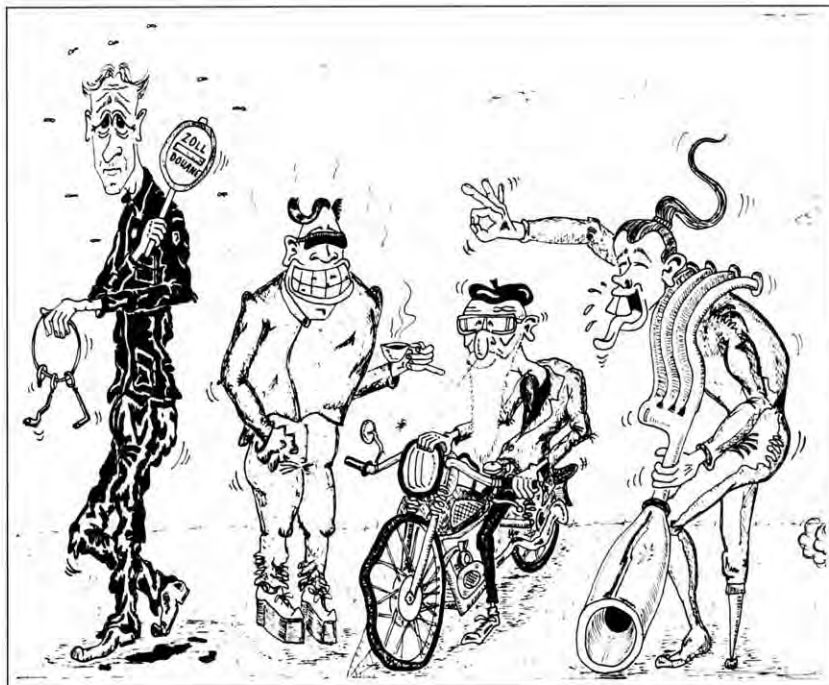
1) der homo bikensis japonicus

ist der am häufigsten auftretende seiner ganzen Art. Sein Fell ist meist so bunt wie sein Untersatz, und jede Neuerung, die mehr Leistung bringt, als er jemals in seinem Leben einsetzen kann, wird von ihm euphorisch bejubelt. Sein bevorzugtes Revier sind Autobahnen, gut ausgebaute Landstraßen und Biergärten, wo er seinesgleichen trifft und die Geselligkeit pflegt. Der aufmerksame Zuhörer schnappt Wortketten wie z. B. zwölftausend Umdrehungen, anledern, Ausritt, Crash, sechs Wochen Krankenhaus und ähnliches auf.

2) der homo bikensis britannicus

ist zu 99 Prozent schwarz gewandet und verbreitet einen trüben Geruch. Er hat immer den traurigen Blick des letzten Helden einer verlorenen Schlacht im Gesicht, so daß man ihm am liebsten Trost und Mut zusprechen möchte.

Sein Motorrad fährt er nicht, er lebt mit ihm. Das innigste Ge-



fühl allerdings, zu dem er fähig ist, gehört der Ecke seiner Werkstatt, in der er die Reliquien seines Zollwerkzeuges hegt und pflegt. Seine „Lady“ verteidigt er gegen alles und jeden, sich unerschrocken von Kilometer zu Kilometer fortschraubend. Trifft er einen Artgenossen, werden nach der Würdigung des seltenen Ereignisses (jeder Einzelne fühlt sich als der letzte der Aufrechten) Ersatzteildressen und Tipps für die Zuverlässigkeit ausgetauscht.

Die Tipps sind meist so alt wie alle Generationen der Twins zusammen und meist auch bis heute den Beweis ihrer Tauglichkeit schuldig geblieben, bis auf einen (meinen): Man vermeide jegliche Berührung des Gasgriffes!!

3) der homo bikensis italicus

liebt kurvige Pisten und Pässe,

um dem Drehmoment, das er in seinem Motor vermutet, freien Lauf zu lassen. Mehr als zwei Zylinder sind ihm ein Grauel, und alles was zwischen ohv und Desmodromik liegt, sind für ihn unakzeptable Halbheiten. Für sein Moto sind ihm alle Farben recht, solange sie rot sind. Er trifft sich mit den anderen Italienern beim echten Italiener an der Ecke, der ihm in sprachloser Bewunderung seiner Kenntnisse, den gewünschten Kolben mit Puderzucker zum Cappuccino serviert. (Pistone und Pannetone klingen halt doch sehr ähnlich, damit wäre auch der Begriff Kolbenfresser endgültig geklärt!?!).

Einziges Thema bei diesen Treffen ist die Spekulation darüber, ob überhaupt, und wenn ja, wann, ein Ersatzteiltransport die LKW-Blockaden am Brenner durchbricht.

4) der homo bikensis bavaricus

glaubt immer noch, daß die besten Motorräder der Welt nur in Gesellschaft von Hofbräuhaus, Weißwurst und Wolpertinger entstehen können. Er ignoriert dabei völlig, daß die Herstellung längst in den Händen von „Saupreissen“ aus den Mittelmeerländern liegt.

Bis heute hat er den Erfolg des fliegenden Ziegelsteins nicht verwunden und spricht von ihm wie von einem mißratenen (und heimlich geliebten) Kind, dessen Existenz man der Verwandtschaft verheimlicht. Er ist ständig auf der Suche nach den einsamsten Straßen, um das Vertrauen in die Zuverlässigkeit seines Mopeds zu demonstrieren.

Mit der Meinung, daß das Festhalten am Konzept aus

der Motorradsteinzeit richtig ist, steht er zwar nur im Kreis der Seinen nicht allein da, aber das tut der Begeisterung keinen Abbruch. Auch, daß er mit dem Preis für das Objekt seiner Begierde hauptsächlich dessen Ruf und Nimbus und weniger den technischen Gegenwert bezahlt (BMW-Bayrischer Mehr Wert), stört ihn nicht. Die Aufnahme in den (wenn auch degenerierten) Adel ist nun mal nicht billig (H. Kosul W. ...).

5) der homo bikensis traditionalicus

verlangt von seiner Maschine, daß sie mindestens so alt wie er selbst ist oder, daß sie mindestens aus der guten alten Zeit stammt, von der keiner so recht sagen kann wann diese eigentlich war. Man sieht ihn vorwiegend bei „Oldtimertreffen“, wohin er seine heiße Liebe vorwiegend auf fremden Rädern hinter sich herzieht. Dort angekommen stimmt er in den Chor derer ein, die lautstark verkünden, daß früher alles viel besser und die Motorräder noch echte Motorräder gewesen wären. (Merke: Wer Motorräder nachmacht oder verfälscht, oder nicht nachgemachte oder verfälschte verschafft, hat meist die bessere Maschine und damit recht.) Und überhaupt und sowieso gäbe es das alles ja heute leider nicht mehr. Falls doch einmal ein Importeur oder Hersteller auf diese Klagen reagiert, wird es wohlweislich übersehen, denn jeder der „echten Motorradfahrer“ weiß sehr gut, was er sich mit so einem Fuhrwerk antut. Erstaunlicherweise glänzt das neumodische Gelumpe oft mit sechsstelligen Kilometerleistungen, über die es von kundiger Hand unauffällig aber mit Gefühl bewegt wurde. Diese Problemlosigkeit und Zuverlässigkeit läßt den harten Oldie Freak oft gelb vor Neid werden, aber dafür ein über Jahre mühsam gezüchtetes „Imitsch“ aufgeben????

Nachdruck mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift „Gummikuh & Past Perfekt“.

Marktübersicht auf 400 Seiten

Stark wie nie: Der neue Motorrad-Katalog. Auf mehr als 300 Seiten findet sich alles, was mit dem Zweiradgeschäft irgendwie zu tun hat. Eine komplette Marktübersicht mit über 400 Motorrädern im Bild, Spezial – und Sportmotorrader, Gespanne sowie die 50er und 80er. Dazu ein großer Adreßteil der Motorradbranche. Ein bißchen Technik, Hinweise zum Gebrauchtmotorrad sowie Tips für Kleidung und Zubehör. Erhältlich im Buchhandel zum Preis von 15,- DM oder beim Motor Presse Verlag, Leuschnerstraße 1, in 7000 Stuttgart.

Treffpunkte in Deutschland

Wenn auch die Ausstellung „Motorräder 92“ längst schon vorbei ist, so lädt der gleichnamige Katalog doch immer noch zum schmökern ein. Eine Übersicht der aktuellen Motorradmodelle, eine kurze informative Beschreibung „der“ Motorradtreffpunkte in Deutschland – angefangen von der Hamburger Sternschanze über die Augustusburg im ehemaligen Osten

Deutschlands bis hin zu Solitude in Stuttgart – sowie die Vorstellung zahlreicher Motorradmuseen mit umfassenden Adreßteil, all dies findet sich auf 130 Seiten. 12,- DM, die gut angelegt sind.

Zu beziehen über Syburger Verlag, Hertinger Straße 60, in 4750 Unna.



Wir suchen Kurzgeschichten für die „Ballhupe“. Wer mag Amüsantes zu Papier bringen? Artikel die zum Schmunneln anregen oder auf nette Weise erzählen, was Dir mit Deinem Motorrad mal passiert ist. Zuschriften bitte an die Redaktion.

Drei Millimeter sollten's sein

Die wichtigste Verbindung zwischen Motorrad und Straße ist der Reifen. Dessen Zustand und die Profiltiefe sind denn auch eine „Lebensversicherung“ für die Zweiradpiloten. „Gerade zu Beginn der neuen Fahrsaison sollten Motorradfahrer deshalb auch die Reifen überprüfen und wenn nötig durch neue Pneu ersetzen“, rät Reiner Brendicke, Leiter des Bochumer Instituts für Zweiradsicherheit e. V. (IfZ).

Obwohl seit dem 1. Januar 1992 EG-einheitlich eine Mindest-Profiltiefe von 1,6 mm statt bisher einem Millimeter vorgeschrieben ist, raten die IfZ-Experten, Motorradreifen schon vorher zu wechseln: Unter drei Millimetern Profil besteht für Motorräder bei schlechten Straßenbedingungen oder nasser Fahrbahn erhöhte Rutsch- und Sturzfahrrate.

Wer mit einem Profil gar unter der neuen Mindesttiefe fährt, gefährdet nicht nur sich selbst: Neben Bußgeld kann die Versicherung selbst bei einem unverschuldeten Unfall den Fahrer eine Mitschuld anrechnen und die Leistungen entsprechend kürzen.

Auswertung Touristikwettbewerb 1991

Platz	Name	Ort	Straße	Gesamtsumme
1	Hoffmann, Ingo	8752 Mainaschaff	Nelkenweg 6	1297,7
2	Seydel, Horst	3109 Wietze	Schwarzer Weg 29	915,05
3	Prüfert, Joachim	4010 Hilden	Mettmanner Str. 47	744,6
4	Stolley, Silke	2000 Norderstedt	Kielort 14	648,72
5	Döpfer, Wolfgang	4010 Hilden	Verdistr. 15	568
6	Brede, Martin	5768 Sundern-Langenscheid	Auf der Platte 17	476,925
7	Heumann, Karsten	4930 Detmold 17	Hiddeserstr. 134a	467,1
8	Nötel, Matthias	3109 Wietze	Im Langen Felde 16	439
9	Schwope, Uwe	2421 Neuglasau	Zum Hagener Holz 12	412,225
10	Franke, Hartmut	3100 Celle	Kanonenstr. 7	318,95
11	Trautwein, Walter	3180 Wolfsburg 1	Neue Reihe 12	261,2
12	Prass, Jürgen	6902 Sandhausen	Eichendorffstr. 13	259,75
13	Lipowski, Ulrich	5600 Wuppertal	Hohenstein 50	233,8
14	Müller, Edgar	4780 Lippstadt 15	Am Osthof 13	228,55
15	Thiel, Thomas	3405 Rosdorf	Hamburgerstr. 1	215,925
16	Romeike, Regina	3108 Winsen	Wauer Str. 45a	182,38
17	de Vries, Johann	2956 Veenhusen	Alt-Schwoog-Str. 30	175
18	Orlowski, Horst	5630 Remscheid 11	Augustenstr. 2	154,055

Reisen statt rasen mit dem DJH

Unter dem Motto „Reisen statt rasen“ steht eine Motorradfreizeit der Jugendherberge Morsbach. Vom 22. bis 29. August sind zahlreiche Ausfahrten im Vierländereck zwischen Bergischem Land, Westerwald, Siegerland und Sauerland geplant. Zu Beginn steht jedoch ein ganztägiges Sicherheitstraining auf dem Programm, in dessen Verlauf auch Erste-Hilfe-Kenntnisse noch einmal aufgefrischt werden sollen.

Die Kosten für Fahrtleitung, Unterkunft und Verpflegung belaufen sich auf 441,- DM für den Fahrer und 344,- DM für den Soz. Weitere Informationen bei der Jugendherberge Morsbach, Werner Malik-Obere, Kirchstraße 21 in 5222 Morsbach/Sieg. Telefon (0 22 94) 86 62. Die Unterbringung erfolgt in Jugendherbergen, unter Umständen nach Geschlechtern getrennt. Voraussetzung für Teilnahme ist die Mitgliedschaft im Jugendherbergswerk.

Internationales Veteranentreffen

Am 20. September veranstaltet „Motortheorie Oostende“ in seinem Heimathafen sein 16. Internationales Veteranentreffen. Kurzfristige Anmeldungen sind noch am Veranstaltungstag, in der Zeit von 9 bis 10.30 Uhr am Wapenplein (Marktplatz) möglich. Anschließend findet eine etwa 90 Kilometer lange Fahrt durch das flämische Land statt, die auch für Ortsfremde kein Problem darstellt. Am späten Nachmittag dann werden die Sieger geehrt und Preise, unter anderem für den Teilnehmer mit der weitesten Anfahrt, vergeben. Übernachtung kann vermittelt werden.

Bei diesem Treffen handelt es sich um die größte Veteranenveranstaltung Belgiens. Baujahrgrenze nicht jünger als 1967. Ein Programm gibt es bei Jan Olsen, 39 Stefansplein, B-8400 Oostende (Belgien). Telefon (00 32) 59 79 2078.

Clubmannntreffen in Bad Hersfeld

Wir haben es geschafft. Es ist soweit. Wir starten das erste CLUBMAN-Treffen. Ein wichtiger Termin also für alle Besitzer, Freunde, Förderer und Bewunderer der Honda GB 500 Clubman. Termin: Clubmann-Treffen vom 19.-20. 9. 1992 in Bad Hersfeld. Anmeldungen unter Telefon (0 41 31) 8 36 94 Sabine oder (07 11) 3 46 25 99 Renate.

Wuppertreffen mit TÜV-Termin

Das Wuppertreffen findet in diesem Jahr vom 31. 7. bis 2. 8. auf dem Gelände der Jugendherberge Solingen-Gräfenrath, unmittelbar an der Stadtgrenze Wuppertals, statt. Toiletten-, Dusch- und Zeltmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden. In der JH kann auch gefrühstückt werden. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein kleiner Tierpark, das Solinger Klingenmuseum sowie der historische Stadtkern, der zu einem Besuch einlädt. Am Samstag, 1. 8. ist der TÜV vor Ort, es besteht die Möglichkeit zur Hauptuntersuchung und Sondereintragen. Parkmöglichkeiten für Motorräder und Gespanne stehen zur Verfügung. Bitte eigene Trinkgefäße mitbringen.

Abgasmessung im Beiwagen

Vom 11.-13. September findet das 4. Euro-Gespann-Treffen statt. Ort: Sportgelände Reddigheim. 3559 Hatzfeld-Reddigheim. Eingeladen sind alle Gespannfahrer und Gespann-Interessierte. Geplant sind: Abgasmessung im Beiwagen; Geschicklichkeitsfahren; Podiumsdiskussion; Zielfahrt; Tachüberprüfung für Gespanne; Paragraph 25; keine Dröhnmusik; Familien mit Kindern sind besonders willkommen. 1991 kamen über 600 Gespanne! Weitere Information: Telefon (0 71 42) 6 20 57.

Neuer Termin für BVDM-Treff

Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) hat den Mittwochstreff, der bisher in der DJH Wipperfurth stattfand, verlegt. Der neue Motorradfahrer-Treffpunkt des BVDM ist an jedem 3. Dienstag im Monat ab 20.00 Uhr die Gaststätte „Eierkaal“ in Dörpholz (Hückeswagen). Die Gaststätte liegt an der Straße zwischen B 51 und Kräwinkeler Brücke. Nähere Informationen sind bei Bernd Karrasch, Telefon (0 22 06) 8 10 63, zu erhalten.

Ori-Fahrt an der Soester Börde

Zum dritten Motorradtreffen lädt die MIG Soest-Hamm vom 4. bis 6. September alle „lustigen Mopetfahrer“ in die Soester Börde ein. Geboten werden für einen Teilnehmerbeitrag von 10,- DM, Zeltplatz, Spiele, Orientierungsfahrt und was sonst noch Spaß macht. Soest liegt in der Nähe vom Möhnensee, die Anfahrt ist von der B1 in Werl ausgeschildert.

Weitere Informationen unter den Rufnummern (0 29 21) 7 38 88 oder (0 29 22) 8 51 41.

Harley-Treff im Elsaß

Die Europäische HOG Rally '92 findet zum ersten Mal in Frankreich statt. Veranstaltungsort ist vom 28. bis 30. August das Ecomusée d'Alsace in der Nähe von Mülhausen.

Eingeladen sind alle Harley-Fahrer und Fans. Der Eintrittspreis für alle drei Tage beträgt 75,- DM. Zum Programm gehört ein Live-Konzert am Freitagabend, Ride outs sowie die Vorstellung der neuesten Harley-Modelle. Am Samstag ist eine große Motorrad-Parade geplant, die von Willie G. Davidson angeführt werden soll.

Weitere Informationen erteilt die Harley Owners Group, Postfach 12 37 in 6082 Mörfelden.

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

Motorradfahrer-stammtisch
Jeden ersten und dritten Freitag im Monat treffen sich Motorradfahrer in **Plettenberg** um 19 Uhr in der Gaststätte Schulte am Kahley, Am Kahley 3. Info: Klaus Rode, Brockhauserweg 60, 5970 Plettenberg. Telefon (0 23 91) 5 08 02.

Gespannfahrer-Stammtisch Itzehoe

Die IG-Gespannfahrer im BVDM trifft sich zum Klönschnack in der Gaststätte „Zur Erholung“ in Lockstedt, ca. 14 km nordöstlich von Itzehoe. Zeit: Jeweils um 19.00 Uhr am **letzten Mittwoch im Monat**. Alle Gespanninteressierten sind herzlich willkommen. Info: Rolf Hillebrecht, Telefon (0 48 93) 9 43 oder Sigrid M. Wolf, Telefon (0 48 25) 71 61 (Anrufbeantworter).

Motorradfahrer-stammtisch
Jeden 1. Sonntag im Monat findet ein Motorradfahrer-stammtisch der Horex- und Gespannfreunde Mainkling im Gasthaus „Eiche“ in Mainkling statt. Info: Fritz Leidig, Hauptstraße 31, 7189 Mainkling, Telefon (0 79 59) 6 34.

Zwangloser BVDM-Treff
in Reichertshausen an der B 13, etwa 30 Kilometer nördlich von München, im Gasthof „Lindermaier“. Termine: 12. Juli, 9. August, 13. September, 11. Oktober, 8. November und 13. Dezember, jeweils ab 17.00 Uhr. Infos: (08 41) 5 92 14.

Jeden Mittwoch treffen sich ab 20.00 Uhr Motorradfahrer in Ingolstadt/Donau in der Gaststätte „Torkelstuben“, Feselenstraße 52. Infos: (08 41) 5 92 14.

IGG-Gespannfahrer-stammtisch. Jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat (20.00 Uhr) in der Gaststätte „Berg und Tal“ an der B 9 in Tönisberg bei 4152 Kempen. Info: Achim Schöppgens, Telefon (0 21 62) 5 05 60.

Gespannfahrer-stammtisch

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

Info: Günter Schmid, Telefon (0 73 34) 86 13.

Motorrad-Stammtisch

Alle zwei Wochen um 20.00 Uhr in Böblingen. Info: Kay Höper, Tel. (0 70 56) 88 58.

Jeden Donnerstag

ab 19.00 Uhr treffen sich die neugegründeten Motorradfreunde CX/GL im **Haus Hubertushöhe** an der B 227 zwischen Essen und Velbert; nach Absprache auch sonntags ab 10.00 Uhr am Haus Scheppen am Baldeneysee. Info: Dieter Kalof, Telefon (02 01) 77 13 64 und Michael Urban, Telefon (02 01) 55 17 17.

Jeden Dienstag

um 20.00 Uhr trifft sich die Motorrad-Interessen-Gemein-

schaft Soest e. V. im Hotel „Drei Kronen“ in **Soest**. Info: Norbert Homann, Ostwennemarstraße 115, 4700 Hamm 1, Telefon (0 23 81) 8 65 49.

Freunde-Treffen

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

Info: Jörg Fischer, Klosterstraße 19, 5272 Wipperfürth, Telefon (0 22 67) 56 07.

BAB-Raststätten-Treffen

Jeden ersten Sonntag im Monat von 10.00 Uhr 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 (0 40) 6 91 53 87.

Achtung Motorradfahrer!

Im ostfriesischen Raum **Osthauderfehn** im Gasthaus „Zur alten Schleuse“ findet alle 14 Tage **sonntags** ab 19.30 Uhr ein Klönschnackabend statt. Info: Johann de Vries, Altschwoogstraße 30, 2956 Veenhusen, Telefon (0 49 54) 28 75 oder Friedhelm Trautwein, Ringstr. 8, 2958 Osthauderfehn, Telefon (0 49 52) 6 12 86.

Motorradfreunde

Klönschnack-Treff in HH-Sternschanze.

Jeden **dritten Sonntag** im Monat 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr. Dieses Treffen gibt es bereits seit 1975! Info: Joachim Kolloch, Telefon (0 40) 6 91 53 87.

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, Fuldatalstr. 134, 3500 Kassel, Telefon (05 61) 87 34 20 oder 87 59 73.

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 (07 31) 3 14 25. Wolfgang Knapp,

Jeden Dienstag

um 20.00 Uhr treffen sich die **Berlin Bears on wheels** in der Kneipe „Rattenburg“, Gottlieb-Dunkel-Str. in W-1000 Berlin 42. Info: Alexander Deecke, Friedr.-Wilh.-Str. 32, W-1000 Berlin 42, Telefon (0 30) 7 51 49 95.

Motorrad-Tour 1993

Motorrad-Markt Emden, Nordseehalle	6.- 7. 2. 1993
Rhein-Ruhr-Motorrad-Markt Duisburg, Rhein-Ruhr-Halle	9.-10. 1. 1993
Niedersächsische Motorrad-Messe Wolfsburg, Congress Park	23.-24. 1. 1993
Paderborner Motorrad-Markt, Schützen- und Versteigerungshalle	16.-17. 1. 1993
Motorrad-Messe Trier, Europahalle	27.-28. 2. 1993

Info jetzt unter Telefon **(0 22 63) 65 24**.

5. 7. 1992 Motorrad-Fahrer-Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagsthausen um 10.00 Uhr, bei jedem Wetter, mit Imbißmöglichkeit.

Info: C. u. M., Werner Berr, Ringstr. 43, 8701 Gollhofen, Telefon (0 93 39) 5 77.

24.-26. 7. 1992 19. Bargkamper Treffen in Wingst-Bargkamp

Info: Peter Richters, Bülsdorfer Straße 19, 2179 Neuhaus-/Oste. Telefon (0 47 52) 13 63.

2. 8. 1992 Motorrad-Fahrer-Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagsthausen um 10.00 Uhr, bei jedem Wetter, mit Imbißmöglichkeit.

Info: C. u. M., Werner Berr, Ringstr. 43, 8701 Gollhofen, Telefon (0 93 39) 5 77.

15.-16. 8. 1992 Honda-Classic-Meeting & Internationale „First-Classic-Day“

für Motorräder in Essen.

Info: Uwe Wybiralla, Backskamp 5, 4650 Gelsenkirchen, Telefon (02 09) 20 91 57.

15.-16. 8. 1992 Zweites Oldtimer-Treffen und Dreschfest in Klein Rotenburg/Wümme

Info: Hans-Heinrich Ehlen, Langenfelder Straße 15, 2732 Klein Meckelsen, Telefon (0 42 82) 51 07.

6. 9. 1992 Motorrad-Fahrer-Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagsthausen um 10.00 Uhr, bei jedem Wetter, mit Imbißmöglichkeit.

Info: C. u. M., Werner Berr, Ringstr. 43, 8701 Gollhofen, Telefon (0 93 39) 5 77.

15.-26. 9. 1992 Motorradfreizeit der C. u. M.

(Christen unter Motorradfahrern). Ein Urlaub in Frankreich und den Vopyrenäen. Kosten: 675,- DM.

Info: C. u. M., Werner Berr, Ringstr. 43, 8701 Gollhofen, Telefon (0 93 39) 5 77.

18.-20. 9. 1992 BVDM-Deutschlandfahrt

Bitte vormerken!

30. 9.- 4. 10. 1992
IFMA in Köln. Der 30. 9. und 1. 10. 1992 sind den Fachbesuchern vorbehalten.

4. 10. 1992 Motorrad-Fahrer-Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagsthausen um 10.00 Uhr, bei jedem Wetter, mit Imbißmöglichkeit.

Info: C. u. M., Werner Berr, Ringstr. 43, 8701 Gollhofen, Telefon (0 93 39) 5 77.

16.-18. 10. 1992 8. Herbsttreffen

der Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder (IGEM) Wöbbel.

Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Telefon (0 52 33) 57 95.

Terminankündigungen oder Terminänderungen bitte nur schriftlich an die Redaktion!

Adresse:
Ballhupe,
Im Fort Montebello 4,
6503 Mainz-Kastel.
Postkarte genügt!

Mehr Rechte für die Polizei

Fahrzeuge dürfen auch von hinten gestoppt werden / Rettungsgasse

Zum elften Mal wird jetzt die „Bibel des Straßenverkehrs“ revidiert. Ab 1. Juli gelten neue Vorschriften und Zeichen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Diese wurden vom Bundesverkehrsministerium erlassen, der Bundesrat hat am 13. März zugestimmt.

Platz für die Retter

Neu ab 1. Juli ist der erweiterte Platzanspruch für Polizei und Rettung. Was bislang in Paragraph 18 nur für zwei- und dreispurige Autobahnen geregelt war, wanderte jetzt in den Paragraph 11 (Besondere Verkehrslagen) als neuer Absatz 2.

„Stockt der Verkehr auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, so müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen, eine freie Gasse bilden.“

Voreinander Abbiegen

Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren – also die besonders unfallträchtigen Manöver –, sind in Paragraph 9 geregelt. Bisher mußte man beim Linksabbiegen entgegenkommende Fahrzeuge, die ihrerseits nach rechts abbiegen wollten, durchfahren lassen. Dies bleibt auch weiterhin so. Zur Vorschrift erhoben wird jetzt jedoch das bislang in der ehemaligen DDR-StVO vorgeschriebene „Tangentiale Abbiegen“ (hier landläufig „Amerikanisches Abbiegen“ genannt). Es war bislang möglich, aber nicht Vorschrift. Jetzt gilt:

„Führer von Fahrzeugen, die einander entgegenkommen und jeweils nach links abbiegen wollen, müssen voreinan-

der abbiegen, es sei denn, die Verkehrslage oder die Gestaltung der Kreuzung erfordern, erst dann abzubiegen, wenn die Fahrzeuge aneinander vorbeigefahren sind.“

Polizeistopp von hinten

Auch die Rechte der Polizei wurden überarbeitet. So sind – Konsequenz des „Schengegener Zusatzübereinkommens“ – von den Vorschriften der StVO nicht nur Bundeswehr, Bundesgrenzschutz, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Polizei und Zoll („soweit das zur Erfüllung hoheitlicher Auf-

oder einer roten Leuchte zum Anhalten auffordern. Das – so argumentierte die Polizeigewerkschaft – führe häufig zu einer Gefahrerhöhung. Nach dem Anhalten befanden sich die Beamten vor dem „Täterfahrzeug“. Dort seien sie – besonders bei Dunkelheit im Blendbereich der Scheinwerfer – erhöhten Gefahren ausgesetzt, da sie die Fahrzeuginsassen nicht bzw. nur unzureichend beobachten können. Daneben werde das angehaltene Fahrzeug ungenügend nach hinten abgesichert, wenn auf der Fahrbahn angehalten werden muß.

gen mit ungewöhnlicher Breite oder Länge oder mit ungewöhnlich breiter oder langer Ladung zu warnen.“

Aus lichttechnischen Gründen und zur Angleichung an ein ehemaliges DDR-Recht verschwinden an Verkehrssampeln die bisher alternativ zugelassenen farbigen Pfeile in Rot oder Gelb. Künftig heißt der Satz 8 in Paragraph 37 Absatz Nr. 1 so:

„Schwarzer Pfeil auf Rot ordnet das Halten, schwarzer Pfeil auf Gelb das Warten nur für die angegebene Richtung an.“ Neu ist der Zusatz: „Ein einfeldiger Signalgeber mit Grünpfeil zeigt an, daß bei Rot für die Geradeaus-Richtung nach rechts abgebogen werden darf.“ Bei diesem „gesicherten Grünpfeil“ ist also zeitweise erlaubt, rechts abzubiegen, wenn die Geradeaus-Richtung Rot hat. Dies ist jetzt erstmals in der StVO verankert.

Neue Verkehrszeichen

Verkehrszeichen sind Gefahrzeichen, Vorschriftszeichen und Richtzeichen. Der letzte zusammenhängende Katalog von Verkehrszeichen wurde 1976 im „Verkehrsblatt“ veröffentlicht. Seitdem gibt es etliche neue Verkehrszeichen, andere wurden als Varianten entwickelt oder neu gestaltet. Jetzt hat der Bundesverkehrsminister in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) alle Verkehrszeichen überarbeitet. Zusammen mit neuen Regeln über die wegweisende Beschilderung auf und außerhalb von Autobahnen bilden sie ab 1. Juli das Standardwerk. Alte Verkehrszeichen müssen jedoch nicht sofort entfernt, sondern sollen Zug um Zug erneuert werden. Aber: Bereits ab 1. Juli dürfen die bisherigen Schilder nicht mehr aufgestellt werden.

aus ACE-Lenkrad



gaben dringend geboten ist“) befreit, sondern jetzt auch „Polizeibeamte, die aufgrund völkerrechtlicher Vereinbarungen zur Nacheile im Inland berechtigt sind“. Mehr Rechte erhielt die Polizei auch zum Anhalten eines Kraftfahrzeuges im fließenden Verkehr: Die mobile Verkehrsüberwachung mußte bisher ausnahmslos das betroffene Fahrzeug überholen, die Beamten mußten durch Armbewegungen oder Schwenken einer Polizeikelle

Aufgewertet wurde jetzt auch das „Blaulicht“, das bisher bei Einsatzfahrten nur zusammen mit dem „Martinshorn“ benutzt werden durfte (Paragraph 38 Absatz 2). Jetzt dürfen Blaulicht-Autos auch nachts oder aus einsatztaktischen Gründen ohne „Tatü-Tata“ fahren wenn das Blaulicht flackert. Allerdings ist in diesem Falle das Wegerecht nicht gegeben. Und das Gelblicht (bisher in Absatz 3 geregelt) erhält ebenfalls neue Bedeutung: „Gelbes Blinklicht warnt vor Gefahren. Es kann ortsfest oder von Fahrzeugen aus verwendet werden. Die Verwendung von Fahrzeugen aus ist nur zulässig, um vor Arbeits- oder Unfallstellen, vor ungewöhnlich langsam fahrenden Fahrzeugen oder vor Fahrzeu-

Motorradpolizei hält Verkehr im Fluß

Die A 9 München-Berlin gehört zu den am meisten frequentierten, aber auch stau- und unfallträchtigsten Autobahnen in Deutschland. Zum Teil nur zweispurig, ohne Kriech- und Standspuren sowie mit steilen Berg- und Gefällstrecken, ist sie dem seit der Vereinigung ständig zunehmendem Verkehr kaum noch gewachsen. Trotz Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverboten für Lkw ereignen

sich immer wieder schwere Unfälle, die die Polizei vor allem auf nicht angepaßte Geschwindigkeit, ungenügenden Sicherheitsabstand und Fehler beim Überholen zurückführt. Um den Fluß und die Sicherheit des Verkehrs möglichst lange aufrechtzuerhalten und die Aufklärung und Überwachung zu verbessern, hat das Polizeipräsidium Oberfranken eine „Motorradgruppe A 9“ zusammenge-

stellt. Wie der Automobilclub KVDB/ARC berichtet, operiert die Gruppe, der zehn Beamte angehören, von der Autobahnpolizeistation München aus auf der 107 Kilometer langen Strecke zwischen Hormersdorf bei Nürnberg und der bayerisch-sächsischen Landesgrenze bei Hof. Die Kradstreifen sind besonders im derzeitigen Ferienvverkehr vom frühen Morgen bis zum späten Abend im Einsatz.

Mehr als doppelt so dick

Ein Blick in den Kalender zeigt – entweder haltet ihr diese Ausgabe der Ballhupe zwei Monate zu spät in den Händen, oder aber vier Wochen zu früh. Denn dieses Heft ist eine Doppel-Ausgabe, doppelt so dick wie sonst, mit doppelt so vielen Informationen.

Um möglichst aktuell berichten zu können, haben wir den Redaktionsschluß immer weiter hinaus geschoben. Zunächst war es nur die IFMA, über die wir noch berichten wollten, dann wurden die neuen Versicherungstarife beschlossen. Themen, auf die wir Euch nicht noch ein Vierteljahr, bis zur nächsten Ausgabe der Ballhupe warten lassen wollten. Und irgendwann hatten wir dann soviel Material zusammen, daß wir damit problemlos zwei Hefte füllen konnten. Was also lag näher, als eine Doppelausgabe zu produzieren. Rechtzeitig zu IFMA und voll mit Informationen. Ein Heft, daß sich sehen lassen kann – hoffen wir.

Das aber soll nicht die Regel werden, zumal sich die Mitarbeiter der Druckerei die Haare raufen, ihren Urlaub verschoben haben und sonstige Klimmzüge vollbracht haben, um dieses Heft dann doch noch so erscheinen zu lassen, wie wir uns dieses vorgestellt hatten. Die nächste Ausgabe soll nach der IFMA erscheinen und ein bißchen Nachlese betreiben. Selbstverständlich sind uns Eure Beiträge zu allen Themen, die Euch beschäftigen, wieder willkommen. Daß die Ballhupe von den Artikeln ihrer Leser lebt, zeigt dieses Heft ganz deutlich. Zumal wir planen, Euren Wunsch nach einer häufigeren Erscheinungsweise so bald wie möglich Wirklichkeit werden zu lassen. Viel Spaß also bei der Lektüre, vielleicht sehen wir uns auf der IFMA.

Motorradversteigerung der merkwürdigen Art

In der Ausgabe Nr. 2 des Motorradheftes „Das Motorrad“ stand ein Bericht mit der Überschrift „MZ-Versteigerung Hammer-Fest“. Daraufhin fuhr ich mit drei Kollegen in die ehemalige DDR nach Erfurt zu einer solchen Versteigerung. Bei dieser Art der Versteigerung wie sie dort ausgeübt wird, wo man ein schriftliches Gebot in eine dafür aufgestellte Box werfen muß, weiß man nicht was man bieten soll. Es ist auch kein Mindestgebot

angesagt. Also richteten wir uns danach was im Motorradheft zu lesen war, daß keines der NVA-Bikes mehr als 400,- DM kosten würde und gingen alle vier leer aus. Bei einer Maschine, für die ich 450,- DM bot, mich auch niemand überbot, hieß es hinterher, für diesen Preis läuft gar nichts, nur gegen Zuschlag gebe es noch eine Erwerbsmöglichkeit. Als ich daraufhin erwähnte, daß es doch im Motorradheft stand, keines der Motorra-

der würde mehr als 400,- DM kosten, sagte man mir, das wäre eine glatte Lüge. Da dies der Versteigerer mit einem roten Kopf und sehr unfreundlichen Ton schrie, gingen wir unverrichteter Dinge wieder heim. Das Benzingeld für fast 500 km Fahrt und die Anhängerleihgebühr schrieben wir eben in den Wind.

Wolfgang Schmeuser
Gochsheimer Straße 54
8722 Grettstadt

Schnelle Schadensregulierung bei Auslandsunfällen

Unnötig lange auf Schadenersatz müssen oft deutsche Motorradfahrer nach einem Unfall mit einem im Ausland zugelassenen Kraftfahrzeug warten. Dies läßt sich vermeiden, wenn sich der deutsche Motorradfahrer genaue Angaben über die Versicherung des ausländischen Unfallverursachers macht. Am einfachsten ist dies bei italienischen und französischen Autos: An einer Plakette an der Windschutzscheibe kann man ablesen, bei welcher Versicherungsgesellschaft und unter welcher Versicherungsnummer das Fahrzeug versichert ist (Foto). Bei Fahrzeugen aus anderen Ländern sollte der Geschädigte die Angaben entweder aus der Internationalen Grünen Versicherungskarte des Unfallverursachers entnehmen oder sich diese direkt von ihm geben lassen. Weiter

wichtig: Daten des Schädigers und seines Fahrzeugs sowie eine genaue Unfallschilderung einschließlich Unfallskizze. Alle Schäden, die von ausländischen Fahrzeugen in der Bundesrepublik

Deutschland verursacht werden, können direkt dem HUK-Verband (Glockengießervall 1, 2000 Hamburg 1) gemeldet werden. Der Verband beauftragt dann eine deutsche Gesellschaft mit der Regulierung.



Die kleine Vignette, auf der alle wichtigen Informationen stehen.

Tips für Paßbezwinger und Motorradeinsteiger

Reizvolle Motorradtouren in den Alpen / Nächster Band in Planung

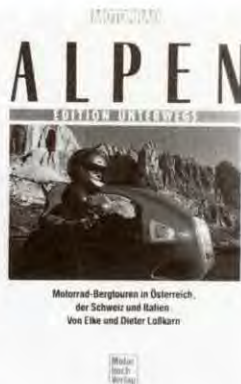
Ein Reiseführer für den motorisierten Mountain-Biker soll der erste Band der Edition unterwegs sein, der jetzt im Motorbuch Verlag erschienen ist. Zwei die sich auskennen, Elke und Dieter Loßkarn von der Zeitschrift Motorrad, haben darin sieben bekannte und weniger bekannte Regionen in den Alpen beschrieben: Das Salzburger Land, Tirol, Vorarlberg, Graubünden, die Lombardei und das Trentino. Für jeden etwas also, könnte man

meinen und in der Tat, Tips und Hinweise gibt es sowohl für Fahranfänger, wie für ausgebuffte Profis. Ein Taschenwörterbuch und gute Ratsschläge für alle, die ihre Urlaubserlebnisse auf den Film bannen wollen, ergänzen den Band.

Der ist so groß, daß er unterwegs noch in den Tankrucksack paßt. Zum Glück, denn im Innenteil sind Gasthöfe und Hotels aufgelistet, in denen Motorradfahrer willkommen

sind. Das Buch gibt es im Buchhandel, falls es dort bereits vergriffen sein sollte, kann es auch direkt bei der Reisedirektion der Zeitschrift Motorrad zum Preis von 29,80 DM zuzüglich 4,50 DM Porto bezogen werden.

Und allen, denen das Bändchen gefällt sei schon jetzt gesagt, daß im September die nächste Ausgabe, dann zum Thema Amerika erscheint.



Zuverlässige Information

Einzylinder, Zweizylinder, Dreizylinder, Vierzylinder, Sport- und Militärmaschinen von 1923 bis heute – sofern sie ein Typenschildchen von BMW tragen. All das findet sich im neuen Schrader-Motor-Guide. Stefan Knittel, als Autor zahlreicher Fachbücher bereits bekannt und Roland Slabon, haben zusammengetragen, was Fans der weiß-blauen Marke interessiert. Ein Buch für Liebhaber und Kenner, Sammler und Restaurateure, denen es auf zuverlässige Kaufberatung und Information ankommt.



Alpentouren für den Tankrucksack

Endlich ist er da, Denzels Alpenführer nur für Motorradfahrer. Über 100 Rundfahrten, die dem mittlerweile schon legendären „Großen Alpenstraßenführer“ des österreichischen Verlags entnommen sind, wurden auf ihre Tauglichkeit für Motorradfahrer geprüft und zu einem Band zusammengefaßt. Die „creme de la creme“ sozusagen, für alle, die auch einmal auf außergewöhnlichen Pfaden mit dem Motorrad in den Bergen unterwegs sein wollen – und das nicht immer auf Asphalt. Alle Routenvorschläge sind ausführlich beschrieben, mit Zeitangaben und Schwierigkeitsgrad, zahlreiche Bilder machen richtig Appetit, sich sogleich auf die Maschine zu schwingen und Inszibrahäusen.

Führerschein zurück, aber wie?

Einen Expertenrat zur Fahrerlaubnisprüfung hat der Falkenverlag aufgelegt, für all jene, die ihren Führerschein wegen Alkohol am Steuer verloren haben und nun eine erneute Prüfung ablegen müssen. Das Buch geht dabei ausführlich auf die Sach- und Rechtslage ein und beschreibt die Grundlagen der medizinisch-psychologischen Untersuchung. Deren Ablauf und Inhalt werden geschildert. Informationen über Nachschulungskurse für alkoholanfällige Kraftfahrer vervollständigen den Band.

MOTORRAD Touren in den Alpen



Über 100 Rundfahrten

Der Test-Knacker bei Führerscheinverlust

Rechtslage · Ablauf des Verfahrens
Vorbereitung auf die medizinisch-psychologische Untersuchung



Ein Buch für wahre Boxer-Fans

Vor allem, wenn sie die GS aus dem Hause BMW ins Herz geschlossen haben. Autoren, die der weißblauen Marke seit Jahren nahestehen, haben zu Papier und Feder gegriffen und den „Meilenstein der Motorradtechnik“ beschrieben: Die Faszination, die ihrer Meinung nach von einer GS ausgeht. Einem kurzen Abriss der Geländesport-Ambitionen von 1923 bis 1979, schließen sich informative Berichte über die Technik jener Maschine, Tips für Gebrauchtkauf und zahlreiche Reiseberichte an. Spe-

REISEN RUND UM MEILENSTEINE DER
DIE WELT MOTORRADTECHNIK
TECHNISCHES KONZEPT
GELÄNDE-
UND RALLYSPORT

FASZINATION BMW GS



zialentwicklungen sowie Zubehör und Ausrüstungen sind weitere Kapitel. Ein Buch, bei

dem die Freude dieses Motorradtyps ganz sicher auf ihre Kosten kommen.

Service-Station eröffnet

Im Steinheimer Bahnhof bei Hanau hat der BVDM jetzt auch offiziell seine Servicestation eröffnet. Motorradfahrer erhalten hier alle erdenklichen Informationen und Produkte. Wer sich für ein Sicherheitstraining interessiert oder aber einen der gewöhnlich nur schwer erhältlichen Sturzhelme für Kinder erwerben will, findet hier in Gebhard Kramig den richtigen Ansprechpartner. Auch der einzigartige BVDM-Lederleasing, bei dem Eltern für ihre Kinder für die jeweilige Saison eine Lederkombi ausleihen können, hat im Bahnhof Steinheim ein neues Domizil gefunden.

Im neuen Laden sind aber auch so nützliche Dinge wie das von der AmA in Zusammenarbeit mit dem BVDM entwickelte Ersthelferset erhältlich – eine kleine Verbandschleife für den Notfall.

Die Servicestation hat montags bis freitags von 8 bis 17 Uhr geöffnet, samstags nur vormittags und befindet sich im alten Bahnhof von Hanau-Steinheim:
Telefon: (0 61 81) 66 17 48.

Leistungsreduzierung für YAMAHA XV 750 / XV 1100

Die XV 750, die serienmäßig eine Leistung von 40,8 kW (55 PS) besitzt, kann per Unbedenklichkeitsbescheinigung auf 37 kW oder auch auf 20 kW gedrosselt werden.

Hierzu werden Reduzierbleche in den Auspuff eingesweißt. Die Umrüstung ko-

stet inkl. Arbeitslohn etwa 100,- DM.

Für die XV 1100 (serienmäßig 45 kW (62 PS), gibt es neben dem 37 kW-Kit neuerdings auch einen Drosselkit auf 20 kW. Preis und technische Ausführung sind mit dem Modell XV 750 identisch.



Dunlop-Enduro-Reifen D 903

Mit dem neuen Dunlop D 903 haben die SP Reifenwerke ab sofort einen reinrassigen Enduro-Reifen in ihrem Motorradreifen-Programm, der FIM-homologiert ist und die normgerechte ETRTO-/WdK-Kennzeichnung trägt.

Er eignet sich sowohl für den Einsatz im harten Wettbewerb als auch zur Montage auf Enduro-Maschinen, die hauptsächlich im Alltagsverkehr eingesetzt werden. Denn der D 903 ist in allen Dimensionen für den Straßenverkehr zugelassen und darf bis zu einer Geschwindigkeit von 170 km/h gefahren werden.

BMW K 100 RS fährt auf Bridgestone

Der Bridgestone Motorradreifen „BT 53“ ist von BMW als Erstausrüstungsreifen für die 92er Modelle der BMW K 100 RS ausgewählt worden.

Damit rüstet erstmals ein namhafter europäischer Motorradhersteller sein Fabrikat mit Bridgestone Reifen aus.

Der „BT 53“ ist ein laufrichtungsgebundener Reifen, der sowohl auf nasser als auch auf trockener Straße sehr gute Haftung zeigt. Der im Reifen verwendete Monospiralgürtel bringt besseren Rundlauf, niedrigeres Gewicht und geringere Wärmeentwicklung als bei herkömmlichen Reifen.

Der „BT 53“ ist speziell auf die Anforderungen der BMW K 100 RS Fahrer ausgerichtet: Sein Leistungsprofil ist besonders für Langstrecken, Autobahnfahrten und kurvige Land- und Bergstraßen ausgelegt. Die Hochgeschwindigkeitstauglichkeit ist sehr gut. Ausschlaggebend für die Wahl bei BMW waren seine überzeugende Ausgewogenheit und der Fahrkomfort.

Die BMW K 100 RS wird mit dem „BT 53“ in den Größen 120/70 17 TL (Vorderrad) und 160/60 ZR 18 TL (Hinterrad) ausgerüstet. Die ersten Lieferungen an BMW sind im März erfolgt.



BVDM-Clubs in Eurer Nähe

Baden-Württemberg

MFR Neckar-Odenwald e. V.

Ulrich Zerahn, Im Wingert 3, 6954 Hassmersheim 2,
Telefon (0 62 61) 53 85

Horex- und Gespannfreunde Mainkling e. V.

Fritz Leidig, Hauptstr. 31, 7189 Mainkling,
Telefon (0 79 59) 6 34

MC Altburg e. V.

Heidi Schmid, Uhländshöhe 25, 7260 Calw,
Telefon (0 70 51) 1 29 97

MF Elch e. V.

Sabine Bauerschmidt, Sonnenhalde, 3, 7265 Neubulbach 3,
Telefon (0 70 53) 64 08

MCR Mössingen

Wolfgang Dressler, Bahnhofstr. 37, 7401 Nehren,
Telefon (0 74 73) 42 62

MC Bietigheim e. V.

Bernd Stemmle, Karlstr. 14, 7556 Ötigheim,
Telefon (0 72 22) 6 08 14

MC Eschbachtal

Rüdiger Keteer, Engelbergstr. 16, 7801 Stegen-Eschbach,
Telefon

MC Südbaden-Dreiländereck e. V.

Heinz Hege, Humperdinckstr. 11, 8000 München 40,
Telefon (0 89) 3 50 78 19

MF Dinkelberg e. V.

Edwin Amrein, Am Schildgraben 8, 7888 Rheinfelden,
Telefon (0 76 23) 60 30

Bayern

M. V. Gochsheim e. V.

Roland Schmid, Bernhardstr. 9, 8726 Gochsheim,
Telefon (0 97 21) 6 33 96

MFR Franken

Siegmund Wölfel, Hallerstr. 53, 8500 Nürnberg 90,
Telefon (09 11) 33 17 53

MC Königsbrunn e. V.

Volkmar Schultz-Igast, Augsburgstr. 29 b, 8901 Königsbrunn,
Telefon (0 82 31) 51 96

MTC Racing Apodemus e. V.

Babsy Berschneider, Karwendelstr. 3, 8901 Merching,
Telefon (0 82 33) 39 15

Berlin

Riders of Reason

Günter Wossmann, Manfred-von-Richthofen-Str. 32,
W-1000 Berlin 42, Telefon (0 30) 7 85 32 42

Hessen

MFR Weserstein

Frank Bachmann, Fuldatalstr. 21, 3500 Kassel,
Telefon (05 61) 87 49 71

Kassler Motorradfreunde

Ralf Simon, Fuldatalstr. 134, 3500 Kassel,
Telefon (05 61) 87 34 20

Gespannfreunde Kassel-Korbach

Herbert Wilhelm, Gartenstr. 24, 3501 Fuldaabrück 2,
Telefon (05 61) 4 54 03

Unter-Taunus-Motorrad-Club

Eike Hofmann, Talstr. 23, 6204 Taunusstein 3,
Telefon (0 61 28) 4 12 07

MFR Frankfurt

Gerd Müller, Lange Meile 31, 6380 Bad Homburg,
Telefon (0 61 72) 4 71 90

MC Saalburg

Günter Anton, Obergasse 4, 6390 Usingen 1,
Telefon (0 60 81) 1 55 34

Niedersachsen

MFR Niederelbe

Peter Richters, Bülsdorfer Str. 19, 2179 Neuhaus/Oste,
Telefon (0 47 52) 74 09, Telefax (0 47 52) 13 80

MC Lüneburger Heide

Frank-Michael Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklak,
Telefon (0 48 25) 71 61

OC Ostfriesland e. V.

Renate Schwarze, Postweg 57, 2962 Grossefehn 7,
Telefon (0 49 43) 16 74

Meitzer Motorradfreunde

Karsten Langehenning, Dorfstr. 12, 3002 Wedemark-Meitze,
Telefon (0 51 30) 3 91 83

M. C. Big Banner II e. V.

Andreas Fretz, Zum Jagdschloß 5, 3008 Garbsen 2,
Telefon (0 51 31) 5 42 07

Die Zweiradfrenude Wietze

Anke Weber, Wickers Immberg 9, 3108 Winsen/Aller,
Telefon (0 51 43) 81 43

MCC Sülfeld

Armin Prinke, Papenstieg 11, 3180 Wolfsburg 15,
Telefon (0 53 62) 5 21 89

MF Wolfenbüttel

Carl-Heinrich Stiddien, Am Kälberanger 20, 3340 Wolfenbüttel,
Telefon (0 53 31) 3 20 40

MF Leinetal e. V.

Susanne Knoche, Sieboldstr. 9, 3405 Rosdorf 3,
Telefon (0 55 09) 18 69

Nordrhein-Westfalen

LV Rhein Ruhr e. V.

Jens Peter Bonse, Philadelphiast. 151-153, 4150 Krefeld 1,
Telefon (0 21 51) 2 84 27

MC Ossenlock e. V.

Ulrich Wittmann, Ostring 17, 4446 Riesenbeck,
Telefon (0 54 54) 4 04

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

Karsten Steinke, Mummelstr. 5, 4760 Werl 11,
Telefon (0 29 22) 8 51 41

MC Geist e. V. Wadersloh

Edgar Müller, Am Osthof 13, 4780 Lippstadt 15,
Telefon (0 29 45) 51 50

Elefantentreiber Lippe e. V.

Manfred Ahrens, Zur Fierwand 32, 3253 Hess. Oldendorf 17,
Telefon (0 21 58) 23 81

IGEM Wöbbel

Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg 5,
Telefon (0 52 33) 57 95

MC Mammut e. V.

Manfred Brill, Eschenbroichstr. 9, 5060 Bergisch-Gladbach 2,
Telefon (0 22 02) 5 63 15

MFR Imme Wigge e. V.

Karl Egemann, Straufsberg 60, 5303 Bornheim 4,
Telefon (0 22 27) 31 00

MTC Wuppertal

Gerd-Michael Kirschke, Alhausstr. 25, 5600 Wuppertal 2,
Telefon (02 02) 70 17 65

Tourenfreunde Wuppertal e. V.

Rainer Windisch, Domänenweg 38, 5600 Wuppertal 11,
Telefon (02 02) 73 11 00

MC Wannetal

Roland Klein, Breitenbrucher Str. 33, 5760 Arnsberg 2,
Telefon (0 29 31) 64 93

MC Sauerland e. V.

Bernd Keggenhoff, Stemelers Str. 74, 5768 Sundern-Stemel,
Telefon (0 29 33) 65 26

Rheinland-Pfalz

De Burschen MC Eifel

Ralf Ferner, Hauptstr. 27, 5521 Nattenheim,
Telefon (0 65 69) 3 01

MC Dukes Bitburg

Harald Platz, Waldstr. 19, 5520 Bitburg-Mötsch,
Telefon (0 65 61) 72 52

MC Dunnerviejel Seffern

Andreas Dunkel, Brühlstr. 18 a, 5521 Seffern,
Telefon (0 65 69) 3 77

MF Jockgrim-Südpfalz e. V.

Thomas Acker, Königsbergerstr. 4, 6729 Jockgrim,
Telefon (0 72 71) 5 23 82

Saarland

LV Saar e. V.

Klaus R. Arpert, Schmitsdell 2, 6620 Völklingen 12,
Telefon (0 68 98) 4 02 07

Sachsen

MF Vogtland

Ralph Pöhlend, Schafgasse 7, O-9801 Weißensand i/V.

Schleswig-Holstein

MC Pinneberg e. V.

Lothar Kahnert, Raboisenstr. 23, 2200 Elmshorn,
Telefon (0 41 21) 9 40 78

Motorradinitiative Lübeck

Andreas Steinfadt, Haus Nr. 14, 2401 Langniendorf,
Telefon (0 45 06) 14 53

F. F. Ostsee

Rüdiger Petersen, Breitenkamp 30, 2409 Scharbeutz 1,
Telefon (0 45 63) 52 13

Thüringen

MC Nordhausen

Jens-Uwe Herbst, W.-Nebelungstr. 8, O-5500 Nordhausen

Bundesweit

IG Gespannfahrer

Sigrid Wolf, Hauptstr. 27, 2211 Ecklak, Telefon (0 48 25) 71 61

Kleinanzeigen * Kleinanzeigen

Verkaufe: MT TS-Seitenwagen, gebraucht aber guter Zustand, vollständig, viele Neu-teile, 490,- DM. Frank Bachmann, Telefon (05 61) 87 49 71 abends.

*

Jerkaufe: BMW R 25/3 Zylinder, nagelneu: 300,- DM. Frank Bachmann, **Telefon (05 61) 87 49 71**, abends.

*

Verkaufe: Jetzt doch Schek-BMW R 80 GS, 1000 ccm, 50 PS, verlängerte Schwinge, Ölkühler, 47 Liter HPN-Tank, viele Extras, Sturz-

schaden, für 6.700,- DM. Uwe Reitz, **Tel. (0 61 34) 2 42 11.**

*

Suche: Für meine Sammlung noch einige „Motorrad-Hefte“ der Jahrgänge 87/88 und Heft 6/89. Peter Scheid, **Telefon (0 94 07) 8 74.**

*

Verkaufe: „Das Motor-rad“ Jahrgang 64 bis 77 und „PS“ Jahrgang 76. Robert Kischhoff, **Tel. (0 21 91) 66 52 83.**

Suche: Für meine Sammlung noch einige Motorrad-Hefte der Jahrgänge 87/88 und Heft Nr. 6/89. Peter Scheid, **Telefon (0 94 07) 8 74.**

*

Verkaufe: MZ TS-Seitenwagen, gebraucht, aber guter Zustand, vollständig, viele Neu-teile: 490,- DM. **Verkaufe: BMW R 25/3 Zylinder**, nagelneu: 300,- DM. Frank Bachmann, **Telefon (05 61) 87 49 71**, abends.

Verkaufe: „Das Motor-rad“, Jahrgang 64 bis 77 u. PS Jahrgang 76. Robert Kirschhof, **Tel. (0 21 91) 66 52 83.**

Wir drucken Eure Kleinanzeigen kostenlos. Bitte schickt Euer Verkaufsangebot oder Gesuch gut leserlich an folgende Adresse: Redaktion Ballhupe, zu Händen Uwe Reitz, Im Fort Montebello 4, 6503 Mainz-Kastel. Vielen Dank.

Das Thermometer bewegt sich selten über zehn Grad

Riesige Schlaglöcher sind hier die Regel / Eindrucksvolle Knockmealdownmountains

Plötzlich schrecke ich aus dem Schlaf auf. Ich habe geträumt, daß ein Auto an einer Campingplatzausfahrt genau auf mich zufährt! Es ist Sonntagmorgen, die Sonne scheint mir durchs Schlafzimmerfenster ins Gesicht, die Wolken ziehen gemächlich ihren Weg und ich wache auf. Langsam kommen die Zusammenhänge meiner Halbschlafgespinste in Erinnerung.

Jenes schlafstörende Ereignis versetzt mich zurück an den zweiten Tag unseres letztjährigen Urlaubs. Der Campingplatz befindet sich im Südwesten Englands und mir wird schlagartig klar, daß ich mich auf der falschen Straßenseite befinde. Nach einem verständnislosen Blick meines Gegenübers fahre ich links vorbei.

Am Tag davor: Irgendwo 200 km hinter Düsseldorf sehe ich im Rückspiegel meiner Geländekuh, die Sonne aus dem Bodennebel steigen. Mich und meine Freundin zieht es zu

dieser frühen Morgenstunde Richtung Kanalfähre.

England erwartet uns mit zwei direkt aufeinanderfolgenden Kreisverkehren und feinem Nieselregen. Ich weiß bis heute nicht wie wir da durchgekommen sind. Nach dem schon beschriebenen Schreck in der Morgenstunden, geht es am nächsten Tag bei strahlendem Sonnenschein in Fishguard auf die Fähre nach Irland.

Der Kilometerzähler zeigt genau 1000 km von zu Hause an, als uns das große Schiff auf die grüne Insel spuckt. In der ersten Woche gibt sich das Wetter genau so wie es alle bösen Bessermänner vorhergesagt haben. Es regnet dreimal am Tag, maximal eine Stunde am Stück. Da sich das Thermometer selten über 10 Grad bewegt, kommen wir kaum aus dem Regenzeug heraus. Von einem Inselbewohner bekommen wir zu hören, daß es schon seit Menschengedenken nicht mehr so lange so kalt war.



Rast am nebelverhangenen Ufer.

Schon bald muß ich feststellen, daß dieses Land einen eigenen Fahrstil erfordert. Abseits der Hauptverkehrswege sind die Straßen von meterhohen, teilweise wunderschön blühenden Hecken gesäumt und man weiß nie was einen hinter der nächsten Ecke erwartet. Schlaglöcher von 10 cm Tiefe sind keine Seltenheit. Ein Schild „Loose Chippings“ warnt an fast jeder Kurve vor mindestens 5 cm Rollsplitt. Man sollte dieses Schild mit

dem Zusatz „auf der ganzen Insel“ an der Fährrampe anbringen. Der Fahreindruck beschränkt sich auf vorbeihuschendes Grün. Die Bäume und Hecken vermitteln oft einen Tunnelleffekt. Diese an sich schöne Aussicht erschwert aber sehr die Orientierung auf den spärlich ausgeschilderten Straßen im Landesinneren. Für den nächsten Urlaub steht auf jeden Fall ein Kompaß auf der Ausrüstungsliste.

Hervorheben möchte ich die Knockmealdownmountains. Dieser Gebirgsrücken wird von Rhododendron geradezu überwuchert. Dieses Gewächs wurde für frühere Herrschaftshäuser nach Irland eingeführt und überzieht nun flächendeckend einige Quadratkilometer. Zu unserer Reisezeit, Anfang Juni, war dies ein einmaliges Blütenmeer.

Ähnlich sieht es auch um Muckross House bei Kilkenny aus. Diese Seenlandschaft verbindet eindrucksvoll die Gartenarchitektur eines alten Adelssitzes mit der Unberührtheit der Kerryberge. Für diesen Nationalpark sollte man unbedingt Wanderschuhe und genügend Zeit mitnehmen.

Weiter geht es zum „Ring of Kerry“. Hierbei handelt es sich



Steinerne Friedhofsmauer und endloses Grün.

um eine Rundstrecke um eine Halbinsel, die weit in den Golfstrom hinausragt. Dieser bestimmt weitestgehend das Klima der Insel. An der Westküste ist dies besonders an der Vielzahl der Palmen und anderer mediterraner Pflanzen zu erkennen. Von Dingle aus werden Bootsfahrten zur Beobachtung von Delphinen angeboten.

Ganz anders sieht es dagegen im Burrergebiet aus. In dieser durch einen arktischen Urzeitgletscher abgeschliffenen Steinlandschaft findet man Efeu, Farn, Enzian, wilde Orchideen, Krüppelkiefern und skandinavische Flechten auf einer Handbreit Erde nebeneinander. Dies wird möglich durch den ehemaligen Gletscher, der tiefgefrorenen Samen von Norwegen mitbrachte und den Golfstrom, der alles Südländische bis hier herauftransportiert.

Die tägliche Suche nach einer Zeltmöglichkeit ist nicht sehr schwierig. Es gibt genügend Campingplätze, Freie Jugendherbergen bieten Zeltplätze mit Küchenbenutzung an und wild campen ist, dort wo kein Bauernhof in Sichtweite ist, auch möglich. Einkaufen gehen wir meist aus Preisgründen im Supermarkt der nächsten größeren Stadt. Dort ist das Angebot noch vielfältiger als bei uns zu Hause und die Preise sind auch nicht viel teurer. Man bekommt aber genauso alles Nötige im nächsten Lebensmittel-Post-Tankstellenpub.

Die in Reiseführern und Karten angegebenen historischen Gemäuer kann man in zwei Gruppen teilen. Die eine erkennt man schon von weitem an den geparkten Reisebussen, die anderen an den fehlenden Hinweisschildern und daß man sie in dieser grasbewachsenen Hügellandschaft nicht findet. Trotzdem bekamen wir einige interessante Kirchen, Klöster, Hügelgräber und Wikingerbehausungen zu sehen. Auffallend auf einer Rundfahrt durch Irland ist der krasse Gegensatz der unterschiedlichsten Landschaften. Einen Tag nachdem wir die

Füße von den 200 m hohen Klippen von Moher baumeln ließen geht es über einen Paß und wir meinen in den italienischen Alpen zu sein. Das Wetter ist inzwischen ebenso warm. Möglich ist dies durch die Komprimierung aller Klima- und Vegetationszonen, von Meer bis Gebirge, auf gerademal 600 m Höhenunterschied. Nach der nächsten Bergecke fühlen wir uns an einen norwegischen Fjord versetzt. Es folgen endlose Kilometer Moorlandschaft bis wir uns zwischen einem Tafelberg und holländischen Dünen in Donegal wiederfinden.

Nachdem es bereits seit über einer Woche nicht mehr geregnet hat, erzählt man uns, daß es schon Jahre nicht mehr so heiß war. Der Kontakt zur

Schafe. Sie unterscheiden sich, zur Kenntlichmachung des Besitzers, durch bunte Farbtupfer im Fell. Eine weitere Eigenart ist, daß sie sich fast nie innerhalb einer Umzäunung befinden und meist knapp vor dem Vorderrad die Straße überqueren wollen.

Am nördlichsten Punkt unserer Reise wird uns schlagartig der politischen Lage dieser Bilderbuchlandschaft bewußt. Die Grenze nach Nord-Irland bringt mit Panzersperren und Grenzern mit Maschinenpistolen ein komisches Gefühl im Magen für einen gerade wiedervereinigten Deutschen. Auch für Fahrzeuge gesperrte Innenstädte, die nur mit Ausweiskontrolle zu betreten sind, sowie plötzlich errichtete Straßensperren sind dort Tages-

Linksknick erwischte habe, lasse ich es auch dort langsamer angehen. Dublin ersparen wir uns. Wer weiß wie man nach drei Wochen weiter Naturlandschaft so einen Kulturschock verarbeitet. Zurück geht es den altbekannten Weg über England.

Der Kilometerzähler zeigt jetzt fast 5000 km von zu Hause an und der Kontinent empfängt uns mit Regen. Schlechtes Wetter gibt es überall, aber in Irland stehen mehr dichtbegrünte Bäume zum Unterstellen.

Wieder zieht eine Wolke an meinem Schlafzimmerfenster vorbei und ich überlege, wohin mich mein nächster Urlaubstraum wohl führt ...?

Michael Tubes



Steil ragt der Fels in den Himmel empor.

Bevölkerung ist immer schnell hergestellt. Ohne das übliche woher, wohin, wie lange geht gar nichts. Für eine kurze Frage nach dem Weg sollte man sich eine Viertelstunde Zeit lassen. Auf den Inseln gehen die Uhren immer noch etwas langsamer. Besonders muß man auf die mengenmäßig größte Bevölkerungsgruppe achten: Die

ordnung. Ein bißchen erleichtert geht es schon bald wieder durch die Republik Irland. Vorbei geht es an zahlreichen Gestüten, Pferde- und Hunderennbahnen in Richtung Fähre. Die Straßen um Dublin sind etwas besser als bisher, dafür sind uns die kleinen Bogenbrücken als Sprunghügel willkommen. Nachdem ich eine solche mit einem scharfen

Hast Du Lust, selber mal über eine Deiner Motorradreisen zu schreiben? Bring Deine Erlebnisse zu Papier und schicke sie an die Redaktion. Der Umfang sollte zwei bis drei DIN A 4 Seiten nicht überschreiten. Und bitte lege ein paar Fotos zur Auswahl bei. Vielen Dank.

Motorräder in zwei Hallen konzentriert Rekordbeteiligung bei IFMA

Erfreulicher Zuwachs ostdeutscher Unternehmen / Die ersten Tage nur für Fachbesucher

„Zweirad pur“ in einer bislang nicht erreichten Konzentration und Internationalität präsentiert die IFMA Köln 1992 vom 30. September bis 4. Oktober. Wie in den Vorjahren sind die ersten beiden Tage ausschließlich Fachhandel und -handwerk vorbehalten, am Wochenende hat auch das zweirad-begeisterte Publikum Zutritt. Rund 1700 Unternehmen aus 41 Ländern, davon 70 Prozent aus dem Ausland, werden in Köln am „Weltmarkt rund um Zweiräder“ teilnehmen. Mit Stand Anfang Juni hatten 1661 Unternehmen, darunter 1133 ausländische Firmen, ihre Teilnahme an der IFMA gebucht, so daß mit 14 Firmen die Endbeteiligung der Vorveranstaltung 1990 überschritten ist. Alle Marken-Hersteller der Zweirad-Branche sind Aussteller in Köln. Damit unterstreicht die IFMA erneut ihren Anspruch als international führende Veranstaltung für die gesamte Zweirad-Wirtschaft. Ein noch breiteres Angebot zeichnet sich in den Bereichen Fahrrad, Teile, Zubehör, Komponenten und Ausrüstungen sowie bei Fahrerbekleidung ab.

Aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Ausstellungsfläche von Alt- und Neuausstellern wurde das Brutto-Areal der IFMA um 16 Prozent auf insgesamt 170.000 m² in den Hallen 4 und 10 bis 14 erweitert. Durch den Neubau der zweigeschossigen Halle 11 verfügt die KölnMesse über modernste Ausstellungs-Facilitäten mit optimaler technischer Infrastruktur. Ein neuer Eingangsbereich mit allen Service- und Informations-Einrichtungen erschließt die Hallen 10 und 11 und bildet einen Knotenpunkt im Übergang von den Ost- zu den Rheinhal-

Der Neubau der Halle 11 war auch Voraussetzung für das Konzept der IFMA '92, das eine den Wünschen von Aus-



**30.9.-4.10. 1992
30.9. und 1.10. 1992
Nur für Fachbesucher**

**Internationale Fahrrad- und
Motorrad-Ausstellung Köln**

stellern und Besuchern entsprechende klare Trennung

der Fahrzeugbereiche einschließlich Bekleidung und Ausrüstung vorsieht. Trotz vergrößerter Ausstellungsfläche bleibt die IFMA eine „Messe der kurzen Wege“. Vier zentrale Eingangsbereiche kanalisieren die Besucherströme angebotsspezifisch, so daß jede Zielgruppe die sie interessierenden industriellen Anbieter direkt erreichen kann.

Das Motorrad-Angebot ist in den Hallen 10 und 12.1 konzentriert, unmittelbar anschließend – in Halle 14.1 – werden kleinmotorisierte Zweiräder gezeigt. Für das Fahrrad-Angebot stehen die Hallen 4, 11, und 13.3 sowie ein Teil der Halle 14.1 zur Verfügung. Bekleidung und Ausrüstung für Fahrrad- und Motorrad-Fahrer wird in der Übergangshalle 12.2 ausgestellt. Die Hallen 13

und 14.2 wurden für nationale Gruppenbeteiligungen sowie die Anbieter von Komponenten und Teilen reserviert.

Erfreulich hat sich die Teilnahme ostdeutscher Unternehmen entwickelt. So haben sich bis jetzt 15 Firmen aus den neuen Bundesländern angemeldet, fast doppelt so viele wie 1990. Sie zeigen Fahrräder und motorisierte Zweiräder sowie Teile und Zubehör.

Die Auslandsbeteiligung an der IFMA wird zur Zeit angeführt von Italien mit knapp 300 Unternehmen, gefolgt von Taiwan (185), Frankreich (82), den USA (82), den Niederlanden (79) und Großbritannien mit 76 Unternehmen. Aus 12 Ländern präsentieren sich Unternehmen auf insgesamt 19 nationalen Gruppenständen.

Motorradfahrer-Treffpunkt des BVDM

Wie in den letzten Jahren, so betreut auch 1992 der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDM) den Motorradfahrer-Treffpunkt auf der IFMA Köln. Der BVDM stellt in diesem Jahr den Treffpunkt unter das Motto: „Freizeit, Sicherheit, Spaß“. Neben einer umfassenden Beratung in Sachen Motorrad und interessanten Aktionen wird der BVDM in diesem Jahr die Arbeit des Verbandes und deren Ergebnisse darstellen. Weiterhin werden sich auf dem Motorradfahrer-Treffpunkt einige kooperative Mitglieder des BVDM vorstellen.

Der BVDM und seine Vereine haben für diejenigen, die ihre Freizeit mit dem Motorrad verbringen, ein umfangreiches touristisches und

tourensportliches Programm zusammengestellt. Damit der Spaß am Motorradfahren nicht durch Unfälle getrübt wird, nimmt das Thema Sicherheit im Bundesverband der Motorradfahrer einen großen Raum ein.

Auf dem Motorradfahrer-Treffpunkt wird deshalb auch ein Parcours des BVDM-Sicherheits-Trainings nachgebildet. Ein Instruktor steht für Fragen zur Verfügung. Weitere Sicherheitsthemen sind die Leitplanckenproblematik und Helmabnehmen bei Motorradunfällen. In den letzten Jahren ist als Schwerpunktthema Motorrad und Umwelt hinzugekommen.

Hierzulande ist es nicht möglich seine Freizeit mit dem Motorrad zu gestalten und dabei auch noch Spaß zu haben,

ohne daß sich einige Motorradfahrer um diese Belange intensiv bemühen. Diese Arbeit hat sich der BVDM als Verband auf die Fahne geschrieben. Auf dem diesjährigen IFMA-Stand werden die Themen und die Ergebnisse, die dabei erzielt wurden einer größeren Öffentlichkeit präsentiert.

Ein Besuch des Motorradfahrer-Treffpunktes und des Bundesverbandes der Motorradfahrer wird sich für jeden lohnen. Dort bestehen auch genug Sitzmöglichkeiten, um sich vom Messerudgang zu erholen.

Zu finden ist Treffpunkt und BVDM in Halle 10.2 Gang F, Stand 90.

Bernd Karrasch

Motorradmarkt boomt auch weiterhin – Verdopplung in den letzten zehn Jahren –

Größter Zuwachs bei den Big-Bikes und Enduros / Angebot an Super-Sportlern schrumpft

„Das Motorrad erlebt in Deutschland eine rasante Renaissance, die Motorradgemeinde wächst stetig“. Diese positive Bilanz zog Hans Riedel, Präsident des neugegründeten Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e. V. (IVM), Essen, in Köln im Vorfeld der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung. Steigende Zulassungs- und Bestandszahlen, seit Jahren sinkende Unfallzahlen sowie ein starker Strukturwandel bei den Motorradfahrern und den Maschinen selbst kennzeichnen den Motorrad-Markt. Motorradfahren ist nicht mehr nur ein Vergnügen für gesellschaftliche Randgruppen, es ist heute auch Ausdruck einer offenen Lebensgestaltung aller gesellschaftlichen Schichten.

Das vergangene Jahr 1991 war mit 126.112 neuzugelassenen Motorrädern in den alten Bundesländern das zweitbeste Jahr seit dem Boom Anfang der 80er Jahre.

Bedeutete dies schon einen Zuwachs von über 20 Prozent gegenüber 1990, waren im letzten Jahr zusätzlich 8793 Neuzulassungen in den fünf neuen Bundesländern zu registrieren.

„Das Jahr 1992 könnte sogar das beste Motorradjahr seit Ende der 50er Jahre werden“, blickte der IVM-Präsident nach einem Plus von 11,5 Prozent Neuzulassungen in den ersten drei Monaten optimistisch in die nahe Zukunft: „Wir rechnen für 1992 mit 140.000 bis 145.000 verkauften Maschinen.“

Neben dem Wachstum bei den Neuzulassungen stieg durch die erhöhte Nachfrage in den neuen Bundesländern laut Riedel auch der Gebrauchtmotorradmarkt kräftig. Wurden

in der Bundesrepublik von 1988 bis 1990 vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 253.578, 263.315 und 291.060 Besitzumschreibungen gemeldet, stieg die Zahl der gebrauchten gekauften Motorräder im vereinten Deutschland 1991 auf 318.148 Einheiten. Für Riedel führte die intensive Gebrauchtnachfrage im Osten nicht nur zu höheren Preisen im Gebrauchtmotorradmarkt: „Sie hat auch das Wachstum der Neuzulassungen in den alten Bundesländern beeinflusst“.

Der Zusatzbedarf für Motorräder hat deutlich zugenommen und lag damit 1991 das erste Mal seit langem wieder über dem Ersatzbedarf.

Der Motorradbestand in Westdeutschland (Stichtag 1. Juli 1991) stieg um 72.790 Maschinen auf 1.234.484 Motorräder. Riedel: „Dies bedeutet fast eine Verdopplung in den letzten zehn Jahren.“ Ein weiteres Bestandswachstum sei

durch eine gegenüber der Vergangenheit erhöhte Verweildauer beim Motorrad und die Motorrad-Entwicklung in den östlichen Bundesländern zu erwarten.

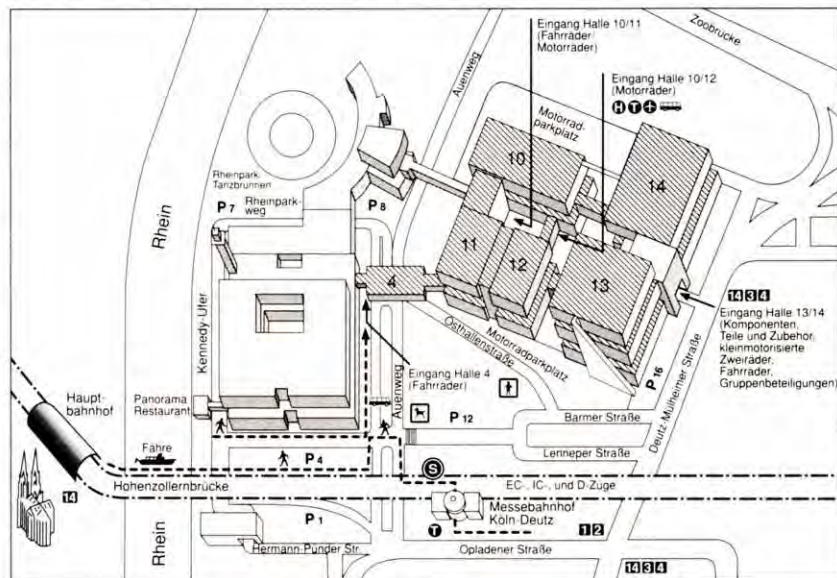
Für die diesjährige IFMA werden noch Helfer für den Auf- und Abbau sowie als Standpersonal – vorzugsweise aus dem Großraum Köln – gesucht. Interessenten wenden sich bitte an Bernd Karrasch, Telefon (0 22 06) 8 10 63.

Die wesentlich größere Sympathieszene der Leute, die einen Führerschein Klasse I besitzen und bereits eine Affinität zum Motorrad haben, warte nur darauf, aktiviert zu werden. Der Anteil der Wiedereinsteiger steige.

Verändert hat sich in den letzten Jahren die Zusammensetzung von Hubraumklassen

und Konzeptsegmenten. Bei den kleineren Motorrädern bis 350 ccm wurde durch die neuen Bundesländer zwar erstmals der seit zehn Jahren rückläufige Trend gestoppt, doch mit neun Prozent Anteil spielen diese Modelle im Vergleich zu den 37 Prozent im Jahre 1977 nur noch eine geringe Rolle.

Im Zehn-Jahres-Vergleich am meisten zugelegt haben Motorräder über 750 ccm: „Deren Anteil stieg von 1981 an von 19 auf 35 Prozent.“ Großer Beliebtheit erfreuen sich auch Motorradmodelle zwischen 500 und 750 Kubik. Ihre Prozentzahl kletterte von 23 auf 44 Prozent. Der Anteil der Motorräder zwischen 350 und 500 ccm verringerte sich dagegen von 37 auf zwölf Prozent. Diese Entwicklung spiegelt auch die soziodemographische Veränderung der Motorradfahrer hin zu einer älteren und reiferen Zielgruppe wider.



Die Betrachtung der Motorrad-Konzepte über 500 cm zeigt einen Anstieg der Supersport-Motorräder von 1983 von 25,3 Prozent bis 1988 auf 32,6 Prozent. In den letzten beiden Jahren fiel er auf 30,4 und 26,4 Prozent. Sogenannte Supertourer hatten 1991 einen Anteil von 15,6 Prozent, während 1989 noch 26 Prozent der Motorräder diesem Segment zuzuordnen waren.



30.9.-4.10. 1992
30.9. und 1.10. 1992
Nur für Fachbesucher

Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung Köln

Kräftig zugelegt haben die Enduros, deren Anteil von 17,7 Prozent (1987) über 23,4 (1989) auf 26,1 Prozent im Jahr 1991 wuchs. „Hierzu trägt vor allem auch die Nachfrage nach großvolumigen Reise-Enduros bei“, erklärte Hans Riedel. Der Anteil von Chopper-Modellen veränderte sich nur geringfügig. 1991 lag er bei genau 15 Prozent.

Größere Zuwächse als in den letzten Jahren dürfte es laut Riedel bei den unverkleideten Basis-Motorrädern geben. Die sogenannten „naked bikes“, die inzwischen (wieder) in allen Hubraumklassen und von fast allen Herstellern angeboten werden, konnten ihren Anteil in den letzten drei Jahren schon von 7,4 auf 11,8 Prozent steigern. Riedel: „Moderne Technik und traditionelle Optik liegen voll im Trend. Wir sind zwar noch weit von einem Anteil von 35 Prozent entfernt, den die Basis-Motorräder 1983 inne hatten, aber ‚Motorrad-Fahren pur‘ ist zweifellos im Kommen. Basis-Motorr-

der, Enduros und Chopper machten 1991 bereits über 50 Prozent des Marktes aus und unterstützen den Trend zu nichtverkleideten Motorrädern.“

Einen anderen Trend sieht der IVM-Präsident ebenfalls nicht ohne Freude: „Während das Motorrad im letzten Jahrzehnt fast ausschließlich als Freizeitprodukt verstanden und gefahren wurde, wird heute sein Nutzen als alternatives, platzsparendes und umweltfreundliches Verkehrsmittel, das die eigene Mobilität garantiert, zunehmend höher eingeschätzt.“ Vor allem in Ballungsgebieten, die vom Verkehrskollaps bedroht sind, werden Motorräder und Roller vermehrt als „Transportmittel“ eingesetzt. Auf dem motorisierten Zweirad hat die individuelle Mobilität angefangen, warum soll es mit dem motorisierten Zweirad nicht besser weitergehen. Vielleicht wurde es als individuelles Verkehrsmittel zu früh in die Ecke gestellt.

Ein durch den kommenden EG-Führerschein vereinfachter Zugang zum Motorrad, eine weiter wachsende Zahl der „Wiedereinsteiger“ und ein bei wirtschaftlichen Verbesserungen sicher steigender Motorrad-Anteil im Osten läßt den Motorrad-Verband zuversichtlich in die Zukunft blicken.

Neben der Interessenvertretung geht der IVM auch die Verbesserung der gesellschaftlichen Akzeptanz des Motorrades und seiner Fahrer aktiv an. Daß er dabei auch heiße Eisen anpackt und den Kampf gegen unnötigen Lärm durch Nachrüst-Schalldämpfer ohne Betriebserlaubnis aufnimmt, gehört wie weitere Abgas-Reduzierung, obwohl Motorräder im Vergleich zum Auto als wahre „Saubermänner“ dastehen, zum Selbstverständnis.

Ein weiteres Indiz dafür, daß die Zahl der verantwortungsbewußten Bürger steigt, die sich dieser modernen Sportart des Motorrad-Fahrens zuwenden. Mit einem Wort: Motorradfahren ist wieder in.

Grenze bei 100 PS

Der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. (IVM) begrüßt den Vorschlag der EG-Kommission, über die neue EG-Betriebserlaubnis in Zukunft Motorräder nur noch bis zu einer maximalen Nutzleistung von 74 kW/100 PS für den Straßenverkehr zuzulassen.

„In der Bundesrepublik Deutschland haben die verantwortungsbewußten Motorrad-Hersteller und Importeure, die im IVM zusammengeschlossen sind, die 100 PS-Grenze durch ein Gentlemen

Agreement schon seit längerer Zeit freiwillig festgeschrieben. Eine solche EG-Regelung ist deshalb nicht nur aus Gründen der Chancengleichheit im Wettbewerb und der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr zu begrüßen“, betonte IVM-Hauptgeschäftsführer Dr. Hubert Koch, denn viele Graumimporte wiesen wesentlich höhere Leistungen auf. Nach Auskunft des Industrie-Verbandes Motorrad soll die neue EG-Richtlinie im Juni 1992 beschlossen werden. Mit ihrem Inkrafttreten ist nicht vor 1993 zu rechnen.

Kein billiges Vergnügen

Motorradfahren, nach wie vor kein billiges Vergnügen. Und besonders teuer kann es zu Buche schlagen, wenn man sich nicht an die Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) hält.

Wie sehr Verkehrssünder im einzelnen zur Kasse gebeten werden und wieviel Punkte die Verstöße in der Flensburg Kartei kosten, das verrät der neue Bußgeldkatalog, der seit dem 1. Januar 1992 gültig ist.

Der neue Bußgeldkatalog sieht eine verschärfte Ahndung von „Rotlichtsündern“ vor. Wer eine rote Ampel mißachtet und dabei andere Verkehrsteilnehmer gefährdet, muß mit 250,- DM Bußgeld, mindestens drei Punkten und zusätzlich einem Monat Fahrverbot rechnen. Die gleiche Strafe ist fällig, wenn ein Auto- oder Motorradfahrer ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer über eine Kreuzung fährt, deren Ampel schon länger als eine Sekunde Rot zeigt. Ebenfalls empfindlich gestiegen sind Bußgeld und Punktstrafe für Geschwindigkeitsüberschreitungen bei Nebel und schlechten Sicht- und Wetterverhältnissen: Nunmehr mindestens 100,- DM und drei Punkte in Flensburg.

Achtung bei der Fahrt in die neuen Bundesländer: Hier gilt bis auf weiteres ein Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen sowie eine 0,0 Promillegrenze.

Damit das Flensburger Verkehrszentralregister nicht länger ein Buch mit sieben Siegeln für Verkehrsteilnehmer bleibt, enthält die Broschüre nützliche Informationen für den Umgang mit „Flensburg“ (Tilgungsfristen, Abfragen des Punktekontos).

Den Bußgeldkatalog gibt es kostenlos bei der R + V Versicherung, Kennwort „Bußgeldkatalog“. Taunusstraße 1, 6200 Wiesbaden.



Worauf motorradfahrende „Wessis“ in den neuen Ländern besonders achten müssen

Unbedingt an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten / Straßenbahnen haben Tücken

Der Osten Deutschlands – das heißt für Touristen nicht nur malerische Landschaften, alte Alleen, verwinkelte Gassen, heißt nicht nur die Mecklenburgische Seenplatte, das Elbsandsteingebirge oder die Mark Brandenburg. Es heißt auch, wie wir alle von den Radiodurchsagen wissen, kilometerlange Autobahntaus und verstopfte Innenstädte. Der Auto-Boom in den neuen Ländern, die Besucherströme aus den alten, das halten die über Jahrzehnte vernachlässigten, geschundenen Straßen einfach nicht aus.

Dieses Bild sollten Motorradfahrer, die mit Reiseenduro oder Tourenmaschine in den Osten aufbrechen, generell im Hinterkopf haben. Es soll sie nicht etwa abschrecken, zu fahren. Oh nein, im Gegenteil. Aber es soll warnen, soll mahnen: Die Straßen in Ostdeutschland stecken voller Überraschungen. „Motorrad-Fallen“ nennt sie Tilo Franz, Mitarbeiter des Instituts für Zweiradsicherheit aus Dresden.

So muß auf Autobahnen beispielsweise mit „zentimeterweit hochstehenden Betonplatten“ gerechnet werden. Oder mit Brücken, die „meistens nur einspurig befahrbar sind“. Auch vor den schmalen Gassen zur Gegenspur sowie vor „Straßenausbrüchen“ warnt der Motorradexperte aus dem Osten. Besondere Vorsicht ist schließlich beim Verlassen der Autobahnen geboten. „Auf den engen Kopfsteinpflaster-Abfahrten sind bei Regen leicht Rutschpartien möglich.“ Sein Tip: „Die Geschwindigkeitsbegrenzungen unbedingt einhalten, auch wenn es einmal unglaubliche 20 Stundenkilometer sein sollten.“

Weniger überlastet und somit angenehmer zu fahren sind

die Land- und Fernverkehrsstraßen. Sie kranken seit dem rapide gestiegenen Verkehrsvolumen jedoch daran, daß es keinerlei Ortsumfahrungen gibt. In den Ortschaften selbst wirkt das Kopfsteinpflaster zwar sehr malerisch, während der Heizperiode jedoch ist es gerade für Motorradfahrer besonders tückisch. „Dann lagert sich durch die in der Ex-DDR verbreiteten Kohleöfen Staub auf den Straßen ab, der bei Nässe zu einem gefährli-

ders leidvolles Kapitel ist das Thema Straßenbahnen, die „tatsächlich noch mitten auf der Straße fahren“. „Im ungünstigsten Fall“, schildert der Ostkenner, „taucht ein solches Ungetüm auf der Überholspur plötzlich vor dem Motorradfahrer auf – und zwar in Gegenrichtung. Nicht überholen führt daher manchmal schneller ans Ziel“, rät er. Aber auch hinter einer Bahn zu fahren, hat seine Tücken. Der Gleiszustand ist in den neuen Län-

fältige „Lesen“ der Straße: Ölflecken, Schlaglöcher, Spurrillen bedeuten neben den naturgemäß besonders häufigen Baustellen eine ständige Gefahr. Auch der notwendige Raumbedarf ist für Motorradfahrer „drüben“ wegen der oft engen Straßenverhältnisse weniger gegeben. Bekanntlich brauchen motorisierte Zweiradler umso mehr Platz für das Einhalten der Balance, je langsamer der Verkehr fließt. 50 Zentimeter Seitenabstand sind gewiß zu wenig, erschrecken und verunsichern. Unter einem Meter sollte gar nichts gehen.

Wichtig außerdem:

- Deutlich fahren, so daß andere Verkehrsteilnehmer wissen, woran sie sind;
- nicht im toten Winkel schnell an ein Auto heranhelfen, wenn man überholen will;
- immer auf genügend Sicherheitsabstand achten;
- nie eine Kurve schneiden, denn es könnte ein Auto kommen;
- in Kurven immer nur die Blicklinie und nicht die Ideallinie fahren;
- nie an die Schräglagen-grenze heranfahren. Nur eine Sicherheitsreserve erlaubt Korrekturen.



Ein idyllischer Straßenzug, der für Motorradfahrer viele Gefahren birgt.

chen Schmierfilm wird“, so Franz. Auch hier hält er das Einhalten der Höchstgeschwindigkeit für die größte Sicherheitsreserve. Oft läßt sich dieses Tempo jedoch gar nicht erreichen. „Durch den Auto-Boom sind die meisten Innenstädte zwischen 9.00 und 17.00 Uhr heillos überfüllt.“

Ein eigenes und für die motorisierten Zweiradfahrer beson-

dern „mindestens genauso schlecht wie der Straßenzustand, und abgesackte Kanaldeckel sind für alle Zweiradfahrer eine Gefahr.“

Angesichts dieser aus Fachmanns Sicht eindringlich geschilderten Verhältnisse ist die Einhaltung der fahrerischen Grundregeln für Motorradlenker gerade bei Touren gen Osten besonders wichtig. Dazu zählt etwa das sorg-

Der wohl wichtigste Tip aber bezieht sich auf das Miteinander im Straßenverkehr. Gerade Motorradfahrer sollten immer defensiv und vorausschauend fahren und die Fehler anderer Verkehrsteilnehmer einkalkulieren. Wer das beherzigt, wird auch in den neuen Ländern viel Fahr-Spaß erleben.

Mit freundlicher Genehmigung der Deutschen Verkehrswacht

Du solltest Mitglied werden

Der BVDM bietet Dir:

- * Vergünstigten Einkauf über den BVDM-Service**
Damit kannst Du zum Beispiel T-Shirts oder das AMA/BVDM-Nothilfeset viel preiswerter kaufen als andere.
- * Viermal jährlich die Ballhupe frei Haus**
So bist Du immer auf dem laufenden und weißt oft mehr als andere Motorradfahrer.
- * Eine Veranstalter-Haftpflichtversicherung**
So kannst Du Euer Clubfest oder die jährliche Ausfahrt gegen mögliche Schäden absichern – ohne große Lauferei.
- * Verbilligten Eintritt bei BVDM-Veranstaltungen**
Beim Elefantentreffen kannst Du so ein paar Mark sparen. Was auch für andere BVDM-Veranstaltungen gilt.
- * Einen In- und Auslandsschutzbrief**
Der ist auf die Belange von Motorradfahrern zugeschnitten und hilft Dir bei Pannen und sonstigen Ärgernissen.
- * Das BVDM-Lederleasing**
Für Kinder bieten wir Lederkombis, die für eine Saison gegen eine geringe Gebühr geleast werden können.
- * Arbeitsmittel für Deinen Verein**
Planst Du ein Clubfest oder willst den Mitgliedsbeitrag zentral einziehen lassen helfen wir Dir dabei.
- * Seminare und Weiterbildung**
Für BVDM-Mitglieder organisieren wir Schrauberkurse, die Dich die technischen Geheimnisse eines Motorrades verstehen lassen.
- * Das BVDM-Sicherheitstraining**
Und das ist ganz anders, als alles, was Du bisher kennengelernt hast. Überzeuge Dich selbst.

Der BVDM ist die Interessenvertretung der Motorradfahrer. Wir sind Mitglied im Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad. Wir machen Motorradpolitik für Dich. Machst Du mit? Dann solltest Du Mitglied werden!

Eure Ansprechpartner im BVDM

BVDM-Vorstand

1. Vorsitzender Zweiradsicherheit

Henning Knudsen
Biberweg 1
5206 Neunkirchen-Seelscheid 2
Telefon/Telefax (0 22 47) 73 86

2. Vorsitzender Auslandskontakte

Ralf Kühl
Münchner Str. 16
8056 Erding
Telefon (0 81 22) 4 91 59
Telefax (0 81 22) 1 04 42

Referate

Geschäftsstelle

Gerda Rutten
Postfach 11 45
Klosterfeld 1
4182 Uedem 1

BVDM-Service Lederleasing

Gebhard H. Kramig
Postfach 11 00 67
6450 Hanau 11
Tel./Telefax (0 61 81) 66 17 48
Geschäftszeiten: 8 bis 17 Uhr

Streckensperrungen

Thomas Bauer
Regensburger Str. 118
8070 Ingolstadt
Telefon (08 41) 5 92 14

Versicherungen

Harald Platz
Waldstr. 19
Postfach 14 41
5520 Bitburg
Telefon (0 65 61) 72 52 privat
Telefon (0 65 61) 1 23 62 Büro

Schatzmeisterin Mitgliederverwaltung

Monika Knops
Raiffeisenstr. 102
4100 Duisburg 25
Telefon (02 03) 78 98 22

Sportwart/ Touristik

Roland Rottmann
Wildstr. 9
4300 Essen 11
Telefon (02 01) 34 50 00

Kfz-Technik

Klaus Arpert
Schmittsdell 2
6620 Völklingen 12
Telefon (0 68 98) 4 02 07

Motorrad u. Umwelt

Bernd Luchtenberg
Emminghausen 70
5632 Wermelskirchen 2
Telefon (0 21 93) 12 07

Veteranen

Uwe Wybralla
Backskamp 5
4650 Gelsenkirchen 2
Telefon (02 09) 20 91 57

Archiv

Margot Wittke
Aldekerker Str. 14 a
4150 Krefeld
Telefon (0 21 51) 71 22 97

Motorradreisen

Joachim Fechir
Hochfeilerweg 30
W-1000 Berlin 42
Telefon (0 30) 7 41 38 08

IFMA

Bernd Karrasch
Vosswinkeler Str. 7
5063 Overath
Telefon (0 22 06) 8 10 63

Vereinsrecht

Dorothee Bengart
Bücherner Str. 14
5060 Bergisch-Gladbach 1
Telefon (0 22 04) 6 19 55

Elefantentreffen

Horst Orłowski
Augustenstr. 2
5630 Remscheid-Lennep
Telefon (0 21 91) 6 58 72

Deutschlandfahrt

Heinz Sauerland
Klosterfeld 1
4182 Uedem 1
Telefon (0 28 25) 14 94

Ballhupe

Uwe Reitz
Im Fort Montebello
6503 Mainz/Kastel 42
Telefon (0 61 34) 2 42 11
Telefax (0 61 34) 15 02

Regionalbüro Rheinland

Gisela Brill
Eschenbroichstr. 9
5060 Bergisch-Gladbach 2
Telefon (0 22 02) 5 63 15

Absender

Porto, das
sich lohnt

Antwort

**BVDM-Mitgliederverwaltung
Monika Knops
Raiffeisenstraße 102**

4100 Duisburg 25

So einfach kannst Du Mitglied werden. Einfach nur den nebenstehenden Antrag ausfüllen und abschicken. Sobald Du Deinen Beitrag bezahlt hast, genießt Du alle Vergünstigungen und Vorteile einer BVDM-Mitgliedschaft. Oder willst Du zunächst einmal nur in den Verband hineinschnuppern? Auch das geht. Frag danach.

Kooperative Mitglieder im BVDM

ARBEITSGEMEINSCHAFT MOTORRADFAHRENDER ÄRZTE E. V. (AMA e. V.)

Dipl.-Wi.-Ing. Michael Walter
Friedrichstr. 12
7130 Mühlacker
Telefon (0 70 41) 35 30

Bridgestone Reifen GmbH

Bredowstr. 20
2000 Hamburg 74
Telefon (0 40) 73 36 56 27

Women on Wheels e. V.

Heike Gawor
Mückenkamp 22
2055 Dassendorf
Telefon (0 41 04) 17 28

baehr GmbH & Co. KG

Marktstr. 2
6788 Vinningen
Telefon (0 63 35) 50 04

PSV Unna e. V.

Dr. Georg Stiebler
Am Ufer 2
4750 Unna 1
Telefon (0 23 03) 87 05

IFMA '92 Hallenbelegung

Motorrad-Bereich

- Motorräder
- Motorradfahrer-Bekleidung
- Motorrad-
- Kleinmotorisierte Zweiräder
- Motorrad-Verlage
- Ausrüstungen

Ist Dir jemand zu-vorgekommen? Dein Mitgliedsantrag für den BVDM ist schon herausgetrennt? Kein Problem! Ruf uns einfach an. Bei der Mitgliederverwaltung bekommst Du einen neuen Antrag. Druckfrisch und ganz für Dich allein. Ist das ein Angebot? Also: (02 03) 78 98 22 anrufen; wenn möglich erst abends. Danke.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Machst Du mit?

Beitrittserklärung

Mitgliedsnummer	Gr.	IG./Club/Einzelmitglied
Name/Vorname		
Straße/Postfach		
PLZ/Wohnort		
Geb.-Datum	Beruf	Nationalität
Ehefrau von Mitglied	Ort	Datum
Unterschrift*		

*bei Minderjährigen des gesetzl. Vertreters
Hinweis nach § 43 BDSG: Unsere Mitgliederverwaltung erfolgt mit Hilfe der EDV. Die Daten der Mitglieder werden zu diesem Zweck unter Beachtung des Bundesdatenschutzgesetzes gespeichert.