

Heft 2 Juni 1994



Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V.

Postvertriebsstück F 5727 F · Gebühr bezahlt · Bundesverband der Motorradfahrer e. V. · Raiffeisenstraße 102 · 47259 Duisburg



- **Aktuell:** Bundesverkehrsminister gegen Streckensperrungen
- **Test:** BMW F 650 im Vergleich mit der neuen MuZ Skorpion
- **Hintergrund:** Statt Airbag jetzt eine rollende Sitzbank

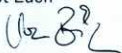
A

uch wenn Matthias Wissmann nicht Motorrad fährt, weiß der CDU-Politiker doch um unsere Probleme. Im Gespräch mit dem BVDM forderte er die Motorradfahrer auf, gegen vorschnelle Streckensperrungen notfalls vor Gericht zu ziehen. Der Bundesverband der Motorradfahrer versucht seit langem, regionale Fahrverbote zu verhindern. Aufklärungsarbeit vor Ort wird geleistet, um deutlich zu machen, daß sich doch eigentlich nur eine kleine Minderheit nicht an die Spielregeln hält. Doch wer an jedem Wochenende von Drehzahlorgien bis an die Schmerzgrenze, ausgeräumten Auspuffanlagen und kreischenden Motoren tyrannisiert wird, den interessiert es nicht, ob da nur einige wenige oder die Mehrzahl der Motorradfahrer seine wohlverdiente Ruhe stören. Die betroffenen Angelegenheiten fordern Abhilfe – und das zu Recht.

Der Appell an die Krawallbrüder, sich ihren Kurvenorgien doch mit gemäßigter Gashand hinzugeben und Rücksicht zu üben, wo immer nötig, er hat bisher nur wenig gefruchtet. Im Gegenteil: Statt „Laut ist out“ lautet die Devise „Leis ist Scheiß“. Wie lange wollen wir das noch hinnehmen? Ist es nicht an der Zeit, endlich selbst aktiv zu werden, statt über soviel Unvernunft nur den Kopf zu schütteln? Warum nehmen wir nicht jede sich bietende Gelegenheit wahr, jenen verkappten Rennfahrern wenigstens kräftig die Meinung zu sagen? So lange wir nicht selbst versuchen, jeder einzelne von uns, die Auswüchse zu bescheiden, die letztlich Ursache für viele der drohenden oder bereits ausgesprochenen Streckensperrungen sind, so lange müssen wir uns gefallen lassen, mit diesen Krawallbrüdern in einen Topf geworfen zu werden.

Darauf zu hoffen, daß die Aufforderung des Bundesverkehrsministers, gegen Streckensperrungen notfalls die Gerichte zu bemühen, bei den zuständigen Straßenämtern abschreckend wirken könnte, ist trügerisch. Denn Matthias Wissmann bezieht sich mit seiner Aussage ausdrücklich auf vorschnell verhängte Fahrverbote. Kann nachgewiesen werden, daß die Motorradfahrer – und seien es auch nur ganz wenige – mit sämtlichen zur Verfügung stehenden Mitteln nicht zur Vernunft zu bringen sind, hält auch der Verkehrsminister Streckensperrungen für rechtfertigt. Das sollte zu denken geben.

Es grüßt Euch



Briefe, Berichte, Veranstaltungshinweise oder Termine bitte schriftlich an die Redaktion. Dabei unbedingt den Redaktionsschluß beachten! Zuschriften, die nach diesem Datum eingehen, können für das nächste Heft nicht mehr berücksichtigt werden. Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung seiner Zuschrift einverstanden.

Wichtige Adressen

Vorsitzende:

Ralf Kühl, Biekehöhe 27
33129 Delbrück,
Telefon 0 52 50/4 13 58,
Telefax 0 52 50/4 13 58
Christian Probst, Hatzelhackweg 2
76287 Rheinstetten
Telefon 07 21/51 57 11

Beiträge, Adreßänderungen:

Monika Knops, Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg,
Telefon 02 03/78 98 22

BVDM-Geschäftsstelle:

Postfach 11 00 09, 63457 Hanau
Telefon 0 61 81/25 78 49
Telefax 0 61 81/25 78 49

Impressum

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer e. V.

Redaktion:

Uwe Reitz, Postfach 1120
65780 Hattersheim,
Telefon 0 61 90/93 00 45
Telefax 0 61 90/93 00 45

Anzeigenleitung:

Michael Lenzen
Bruchhausener Straße 17
51702 Bergneustadt
Telefon 0 22 61/4 15 88
Telefax 0 22 61/4 19 71

Druck:

gzm Grafisches Zentrum
Bödige und Partner GmbH, Mainz

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Nachdruck nur mit Quellenangabe. Belegexemplar erbeten.

**Redaktionsschluß
für Heft 3/94:
20. August 1994**

Inhalt

Jahreshauptversammlung Seite 4 · **Intern** Seite 6 · **Streitfrage** Seite 7 · **Test** Seite 8 · **Touren-Trophy** Seite 10 · **Verkehrswacht aktiv** Seite 11 · **Meldungen** Seite 19 · **Report** Seite 20 · **Veranstaltungen** Seite 22 · **Motorradladen** Seite 24 · **Hintergrund** Seite 25 · **Lesezeit** Seite 26 · **Veteranen** Seite 28

Matthias Wissmann:

Klares Nein zu vorschnellen Streckensperrungen

Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann lehnt vorschnelle Streckensperrungen, mit denen sich Anwohner vor besonders lauten und schnellen Motorradfahrern schützen wollen, rundherum ab. Im Gespräch mit dem Vorstand des BVDM forderte der Minister die Motorradfahrer auf, willkürliche Sperrungen nicht hinzunehmen und notfalls vor Gericht zu ziehen. Ermutigung gebe ein entsprechendes Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs aus den achtziger Jahren, das eine Sperrung des Sudelfelds wieder aufgehoben habe. Wissmann bedauerte, nicht direkt helfen zu können, da die Verwaltung von Bundesstraßen – und damit auch mögliche Streckensperrungen – in der Hoheit der Länder liege. Derzeit sind bundesweit 83 Straßen einschließlich Nachtfahrverbot für Motorradfahrer gesperrt.

Im Laufe des Gesprächs, das der Bundesverband der Motorradfahrer mit dem Bundesverkehrsminister in Bonn führte, sagte Wissmann seine Unterstützung zu, die Verkehrssicherheit für Motorradfahrer zu erhöhen. So sollen die bisher schleppend vorangebrachten gesetzlichen Bestimmungen für den Einsatz von Leitplanken-Schutzprotektoren noch in diesem Jahr zum Abschluß gebracht werden.

Damit wären dann endlich die Voraussetzungen geschaffen, daß sich Straßenverkehrsämter nicht mehr gegen eine Installation wehren können. Zudem will sich der Verkehrsminister dafür einsetzen, daß ehemalige Kasernengelände für Motorrad-Sicherheitstrainings genutzt werden können. Eine entsprechende Vereinbarung soll mit dem Bundesverteidigungsministerium geschlossen werden.

Keine schnellen Lösungen konnte Wissmann in der Frage der Besteuerung von Motorrädern anbieten. Der BVDM hatte gegenüber dem Verkehrsminister kritisiert, daß die steuerlichen Kilometerpauschalen viel zu niedrig seien und eine finanzielle Förderung



abgasarmer Motorräder völlig fehle. Abhilfe werde allenfalls in der nächsten Wahlperiode geschaffen, wenn die emissionsabhängige Kfz-Besteuerung neu geregelt werde. In diese Neuregelung sollen nach Aussage von Verkehrsminister Wissmann dann auch Motorräder aufgenommen werden.

Bei der anstehenden Neuregelung des Führerscheins stellte der Minister einen Direkteinstieg ab einem Alter von 25 Jahren für schwere Maschinen in Aussicht. Ein niedrigeres Einstiegsalter scheitere möglicherwei-

se an den Vorstellungen des Bundesrates. Bei der Neuregelung der 125er-Klasse werde es voraussichtlich einen Kompromiß im Hinblick auf die Höchstgeschwindigkeit geben, die wohl 100 km/h betragen werde.

Sowohl Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann wie der BVDM zeigten sich mit dem Verlauf des Gesprächs zufrieden und wollen weiter in Kontakt bleiben. Bei einem nächsten Treffen soll unter anderem die Frage einer Normierung von Schutzkleidung diskutiert werden.

Fast einstimmig beschlossen:

Clubrückerstattung wird reduziert

Klare Mehrheit gegen Erhöhung von Mitgliedsbeiträgen

Die Beiträge für Mitglieder im BVDM bleiben weiterhin stabil. Auf der Jahreshauptversammlung in Solingen lehnte eine Mehrheit der Anwesenden den gestellten Antrag ab, den Jahresbeitrag von derzeit 50 auf künftig 72 Mark zu erhöhen. Zuvor hatte insbesondere der Vorstand über eine unzureichende finanzielle Ausstattung des Verbandes geklagt. Doch auch die Entscheidungsträger im BVDM wollten die vorgeschlagene Beitragserhöhung im wesentlichen nicht mittragen.

„Wenn jeder von uns nur ein Mitglied wirbt, dann sind wir so viele, daß wir die Beiträge nicht erhöhen müssen“, lautete ein Alternativvorschlag aus dem Kreis der Referenten. Ob dies eine realistische Möglichkeit ist, den BVDM von seinen finanziellen Sorgen zu befreien, wurde von so manchem der Anwesenden bezweifelt. Zumal sich eine solche Vorgehensweise – wenn überhaupt – dann wohl nur sehr langfristig auswirken würde. Zusätzlicher Finanzbedarf ist für den Verband aber bereits jetzt gegeben.

„Wir müssen dringend neue Flugblätter für die IFMA drucken, die Werbezettel sind veraltet und sollten überarbeitet werden. Zudem fehlt es an geeignetem Material, etwa einer kleinen Ton-Diaschau als Blickfang für Messen“, hatte der Antragsteller deutlich gemacht. Mehr noch: Die „Ballhupe“ muß im Umfang reduziert werden, nötige Investitionen können nicht getätigt werden, weil es

am Geld fehlt. Die vorgeschlagene Beitragserhöhung bedeute für jedes Mitglied, auf eine Tankfüllung – im Gegenwert von 22 Mark – zu verzichten. 72 statt 50 Mark Jahresbeitrag, das käme einer monatlichen Belastung von 6 Mark pro Mitglied gleich. Wenig Geld für jeden einzelnen, für den BVDM aber eine finanzielle Grundlage, die vernünftiges Arbeiten erst möglich macht.

Doch die Mehrzahl der Mitglieder, wie auch der Vorstand, wollte den aufgezeigten Weg nicht gehen. Viele fürchteten, daß nach einer Beitragserhöhung so mancher den Verband verlassen werde. Denn: „Was haben wir denn schon zu bieten, für 72 Mark“, war eine der unbeantwortet gebliebenen Fragen.

Fast einstimmig angenommen wurde hingegen der Antrag, die Clubrückerstattung vom Mitgliederbeitrag loszulösen und auf 20 Mark zu beschränken; bisher galt hier die Hälfte des zu zahlen-

den Jahresbeitrags als Fixum, also 25 Mark. Diesen, nunmehr festgeschriebenen Betrag, erhalten die Clubs vom BVDM pro Mitglied zurück, in der Erwartung, daß diese auch für den Verband aktiv werden. Und bei den 20 Mark bleibt es auch, sollte die Mitgliederversammlung künftig eine Beitragserhöhung beschließen. Von zusätzlichen Einnahmen profitiert nun nur noch der Verband. Dessen Arbeit im vergangenen Jahr beleuchtete Ralf Kühl in seinem Eingangsreferat. Von einem mit plus fünf Prozent stetigem Wachstum in der Mitgliederentwicklung war da die Rede, von sieben neuen Clubs, die dem BVDM beigetreten waren und einer Steigerung von sieben auf 21 bei den kooperativen Mitgliedern. Der Tag des Motorradfahrers, das Engagement bei der IAA, die Deutschlandfahrt, das immer wieder erfolgreiche Elefantentreffen und die Beteiligung bei zahlreichen regionalen Messen stellten

wesentliche Eckwerte in der Arbeit des BVDM dar. Die wurden ergänzt um die Tätigkeit in den politischen Gremien, in denen sich der Verband mit Fragen der Schutzkleidungsnormierung, dem Stufenführerschein und der 125er Klasse für 16jährige, aber auch immer wieder drohenden Streckensperrungen befaßte. Gleichwohl ist es dem BVDM noch nicht gelungen, seine Haltung in den genannten Bereichen einer breiten Öffentlichkeit deutlich zu machen und sich als „das“ Sprachrohr der Motorradfahrer in Deutschland zu etablieren.

Im wesentlichen positiv fiel der Bericht der Referenten im BVDM aus. Von einer zufriedenstellenden Beteiligung am diesjährigen Tag des Motorradfahrers berichtete Claudia Steinke, von einer wachsenden Nachfrage im Bereich des Lederleasings Rosi Wallner. 56mal hatten in den ersten Monaten der Saison Lederkombis für Kinder ausgeliehen werden können, nun fehle es vor allem an den Größen 116 bis 164/170. Für Angebote in diesem Bereich sei das Lederleasing mehr als dankbar.

Für den Bereich Motorrad und Umwelt machte Bernd Luchtenberg deutlich, sich verstärkt mit der Frage des Recyclings von alten Helmen befassen zu wollen.

Klaus Schumacher, der für den BVDM im Ausschuß des Deutschen Verkehrssicherheitsrates zur Frage der Normierung von Schutzbekleidung sitzt, appellierte an eine sachlicher geführte



Volles Haus bei der Jahreshauptversammlung in Solingen

Diskussion in jener Frage. Auch künftig gehe es nicht um 40 Mark Bußgeld, die ein Motorradfahrer möglicherweise zahlen müsse, wenn er ohne vernünftige Schutzkleidung Motorrad fahre, sondern vielleicht um 40 000 Mark Schmerzensgeld, die – nach einem unverschuldeten Unfall zu überweisen – sich eine Versicherung weigert.

Denn aufgrund der zahlreichen Proteste gegen eine Normierung von Schutzbekleidung seien die Gesellschaften hellhörig geworden und machten heute bereits Abstriche. Daß, wer in kurzen Hosen fährt, fahrlässig handelt und dafür bestraft werden müsse, sei sicher unbestritten. Wie aber sieht es bei jenen aus, die in Goretex-Anzügen fahren, oder hauchdünnen Lederkombis? Hier könne ein Qualitätsmaßstab – und eben das solle die Normierung sein – wertvolle Hilfestellung für den Motorradfahrer geben.

Nachdenklich stimmte auch der Bericht von Horst Orlowski im Hinblick auf das Elefantentreffen. Durch langfristige Pachtverträge sei es zwar gelungen, das Gelände im Bayerischen Wald bis einschließlich 1997 nutzen zu können, doch der Dreck, den die Teilnehmer immer wieder zurückließen, und die Schäden, die auf den Feldern entstünden, auf denen verbotenermaßen gezeltet würde, bereiteten einiges Kopfzerbrechen. Noch würden die Besucherzahlen jährlich steigen, doch wenn auch nur ein Elefantentreffen finanzielle Verluste einfahre, drohe dem BVDM das Aus. Vorsorge tue hier dringend not!

Deutliche Worte der Kritik fand Henning Knudsen, der von seiner Arbeit in der EMA berichtete. Immer offensichtlicher werde, daß auf EU-Ebene Beschlüsse gefaßt würden, die in den nationalen Parlamenten überhaupt nicht



Der BVDM zeigt Flagge

mehr diskutiert werden können. Gesetze würden so ohne demokratische Legitimation erlassen, die Mitgliedstaaten seien ihrer Einflußmöglichkeiten beraubt. Deutlich wurde dies erst jüngst in der Diskussion über eine EU-weite Leistungsbeschränkung für Motorräder auf 100 PS – die vorerst gescheitert ist.

Nach den Berichten des Vorstandes und der Kassenprüfer erfolgte die Entlastung des Vorstandes. Während der Auszahlung wurden die Gewinner des Wettbewerbs „Mitglieder werben Mitglieder“ gezogen, der auch im laufenden Jahr fortgesetzt werden soll. Siegfried Philipps, Jürgen Heuberger und Peter Scheid war Fortuna hold, sie wurden mit je einem paar Handschuhe von Hava- ba oder einem amerikanischen

Buck Knife von Lauche & Maas bedacht.

Besonderer Dank wurde auch den Motorradfreunden Wuppertal zuteil, die sich mit der Ausrichtung der diesjährigen Jahreshauptversammlung viel Mühe gemacht hatten. Für alle, die bereits am Freitag angereist waren, bot sich die Möglichkeit, an einem kulinarischen Menü teilzunehmen, das seinen Ausklang in einem mit viel Schweiß aufgebauten Zirkuszelt fand. Am Samstagmorgen dann stand eine Fahrt mit der Wuppertaler Schwebebahn auf dem Programm, die für alle, die daran teilgenommen haben, in beeindruckender Erinnerung bleiben wird.

Folgende Satzungsänderung wurde beschlossen:

§ 18 Mitgliederbeiträge und Gerichtsstand

Punkt 9:

- a) Die BVDM-Bundeskasse überweist den BVDM-Vereinen von den durch die Vereinsmitglieder gezahlten Beiträgen DM 20,00 pro Mitglied für ihre Aufgaben gemäß § 4 Abs. 4.
- b) Jeder BVDM-Verein hat das Recht, auf diese Rückerstattung ganz oder teilweise zu verzichten.
- c) Soweit BVDM-Vereine auf die Rückerstattung verzichten, können sie, für die durch sie durchgeführten BVDM-Veranstaltungen einen Zuschuß beantragen. Über die Bewilligung und die Höhe des Zuschusses entscheidet der BVDM-Bundesvorstand.

Diese Satzungsänderung bitte in den vorliegenden Satzungen entsprechend ändern.

Klage gegen Sperrung

Seit dem 1. April, und das ist kein Scherz, ist die Landstraße L 499, die durch das Elmsteiner Tal im Pfälzer Wald führt, an Wochenenden für Motorradfahrer gesperrt. Der BVDM verurteilt diese Streckensperrung als Offenbarungseid der Verantwortlichen, die sich zur Weiterführung effektiver Vorbeugemaßnahmen nicht entschließen konnten. Der BVDM hatte hierzu seine Bereitschaft erklärt.

Da nach einer Sperrungsverfügung rasches Handeln der betroffenen Motorradfahrer erforderlich ist, wollen die Motorradfreunde Neustadt im BVDM durch ihren Einspruch gegen die Sperrung den Weg für juristische Maßnahmen ebnen. Zur Finanzierung dieser Vorgehensweise wurde ein Spendenkonto eingerichtet. Dieses lautet:

Spendenkonto „Elmsteiner Tal“, Kontonummer 989 800 bei der Volksbank Neustadt, Bankleitzahl 546 900 00.

Die Spenden werden ausschließlich zur Finanzierung der Klage verwendet. Mögliche Überschüsse fließen in andere Vorhaben, gegen die sich Motorradfahrer ebenfalls wehren, etwa die drohende Sperrung des Sudelfelds. Der BVDM fordert alle Motorradfahrer auf, sich an dieser Aktion aktiv zu beteiligen.

Es funkelt

Der BVDM verleiht an seine Clubs oder Mitglieder für Veranstaltungen fünf Funkgeräte, die professionellen Ansprüchen genügen. Weitere Informationen bei Roland Rottmann, Wildstraße 9, 45356 Essen.

BVDM-Regionalbüros

Regionalbüro Berlin

Joachim Fechir
Hochfeilerweg 30
12107 Berlin
Tel.: 0 30-7 41 38 08

Regionalbüro Ostsee

Rüdiger Petersen
Breitenkamp 30
23683 Scharbeutz
Tel.: 0 45 63-52 13

Regionalbüro Holstein

Karsten Jakobs
Rugenbusch 2
24579 Bad Bramstedt
Tel.: 0 41 92-89 93 32
Fax: 0 41 92-60 51

Regionalbüro Niedersachsen/Süd

Siegfried Philipps
Auf der Hollig 18
31162 Bad Salzdetfurth
Tel.: 0 50 63-16 07
Fax: 0 50 63-16 07

Regionalbüro Weserbergland

Joachim Schmalz
Im Winkel 1
37077 Göttingen
Tel.: 05 51-2 28 16

Regionalbüro Rheinland

Gisela & Manfred Brill
Eschenbroichstraße 9
51469 Bergisch Gladbach
Tel.: 0 22 02-5 63 15

Regionalbüro Münsterland

Hubert Bückner
Krummer Timpen 4
59348 Lüdinghausen
Tel.: 0 25 91-8 88 01

Regionalbüro Rheinland-Pfalz

Jürgen Rheinheimer
Hainweg 7
67757 Kreimbach/Kaulbach
Tel.: 0 63 08-16 36
Fax: 0 63 08-16 36

Regionalbüro Schwarzwald/Bodensee

Joachim Weber
Fürnsaler Straße 18
72175 Dornhan
Tel.: 0 74 55-25 00
Fax: 0 74 55-25 71

Regionalbüro Bayern

Thomas Bauer
Regensburger Str. 118
85055 Ingolstadt
Tel.: 08 41-5 92 14
Fax: 08 41-5 90 34



Wir trauern um unseren Freund und Weggefährten Josef Eckendorf, der uns am 22. April 1994 nach langer Krankheit für immer verlassen mußte. Wir werden oft an ihn denken.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V., Landesverband Rhein-Ruhr e.V., sowie die Organisatoren der Deutschlandfahrt und die Elefantentreffen-Mannschaft.

Tempolimit

Die Sperrung der Sudelfeld-Bergrennstrecke für Motorradfahrer ist vorerst abgewendet. Nach intensiven Gesprächen mit dem Landratsamt Rosenheim, an denen auch Vertreter des BVDM teilgenommen hatten, wurde jetzt vereinbart, zunächst durch eine drastische Geschwindigkeitsbegrenzung das Verkehrsgeschehen auf der B 307 sicherer zu gestalten. Auf einer Länge von mehr als sechs Kilometern gilt nun, versuchsweise bis zum 31. Oktober, Tempo 60 bzw. 80. Ziel ist es, so einen Rückgang an Unfällen zu erreichen, um auf die drohende Sperrung verzichten zu können. Möglich sein wird dies aber nur, wenn die Motorradfahrer selber versuchen, Einfluß auf die vielge-

scholtenen „schwarzen Schafe“ in ihren eigenen Reihen zu nehmen.

Laserradar

Die Polizei in Baden-Württemberg rüstet auf: Mit 20 neuen Lasermessgeräten vom Typ LR 90-235 P soll der Überwachungsdruck auf Schnellfahrer weiter verstärkt werden. Die Lasergehäuse – Stückpreis rund 12 500,— DM – ähneln in Aussehen und Format einem großen Fernglas und zeichnen sich durch einfache Handhabung aus. Mit einem Laserstrahl kann sowohl der ankommende als auch der abfließende Verkehr gemessen werden, die gemessene Geschwindigkeit wird direkt am Gerät abgelesen.

Reaktionen?

Das Bild der Ballhupe wandelt sich. Vor mehr als zwei Jahren, verbunden mit dem Wechsel an der Spitze der Redaktion, zeichneten sich erste Veränderungen ab. Das Themenspektrum ist seither größer geworden, das Erscheinungsbild gefälliger. Der damals eingeschlagene Weg wird nun konsequent weiter beschritten. Denn, die Ballhupe soll noch attraktiver werden. Erklärtes Ziel ist, langfristig für den BVDM ein Magazin herauszugeben, das zu erhalten allein die Mitgliedschaft im Verband lohnt. Das neue Erscheinungsbild ist ein weiterer Schritt in diese Richtung. Uns würde nun interessieren, wie Euch diese „neue“ Ballhupe gefällt?

Die Redaktion freut sich über jede Zuschrift.

Tourenpartner gesucht?

**Wir helfen weiter!
- Info kostenlos -**

bike - active

Reiseorganisation & Tourenpartnervermittlung
Michael Gartz



**Lily-Braun-Weg 6
D-80637 München
Tel.: 0 89 / 159 56 35
Fax: 0 89 / 157 46 79**

Kritische Frage:

Wo ist der Vorstand?

Beim offiziellen Frühlingsfest war niemand da

Scharfe Kritik am Führungsstil innerhalb des BVDM übt die Freie Fahrgemeinschaft Ostsee. Anlaß gab das gelungene BVDM-Frühlingsfest, das vom MV Gochsheim ausgerichtet wurde. Eine Spitzenveranstaltung, schreibt Michael Schlicht rückblickend, mit Live-Musik, tollen Spielen, einer attraktiven Orientierungsfahrt und gutem Essen. Was fehlte waren lediglich die offiziellen Vertreter des BVDM.

„Warum haben wir denn so viele Vorstandsmitglieder, Referenten oder Regionalbüros, wenn sich von denen keiner sehen läßt“, heißt es in einem Schreiben an die Redaktion. Nur auf dem Elefantentreffen oder der Jahreshauptversammlung anwesend zu sein, daß reiche nicht.

Auch die übrigen offiziellen Veranstaltungen des BVDM, wie etwa das Frühlingsfest, sollten sich die Verantwortlichen rot im Kalender anstreichen. Denn diese Arbeit an der Basis sei wichtig, auch wenn das damit verbundene Werben neuer Mitglieder den Vorstand offensichtlich nicht zu interessieren scheine, dieser den Clubs statt dessen nur an's Geld wolle.

Das könnte Konsequenzen haben. An der Basis rumort es, macht die Freie Fahrgemeinschaft Ostsee deutlich und steht mit ihrer Kritik – nach eigener Aussage – nicht allein. In zahlreichen Clubs und Vereinen denke man darüber nach, die BVDM-Mitgliedschaften auf ein Minimum zu reduzieren. Bei vier Clubs gäbe

es bereits konkrete Überlegungen. Und das bedeute, daß dem Verband allein bei diesen statt heute 110 nur noch 12 zahlende Mitglieder blieben.

Statt sich nur auf Motorradmessen sehen zu lassen oder Kontakte zu Geschäftsleuten zu pflegen, sollten sich die „Offiziel-

len“ des BVDM lieber mehr um die Mitglieder kümmern, fordert die Freie Fahrgemeinschaft Ostsee, auch wenn diese Form der Basisarbeit scheinbar recht unbeliebt sei. Doch es gehe nicht an, daß sich bei einer offiziellen Veranstaltung wie dem BVDM-Frühlingsfest keiner der Vorstandsmit-

glieder sehen lasse; noch nicht einmal ein Vertreter des Regionalbüros Bayern sei gekommen. Da dürfe man sich nicht wundern, wenn der Laden irgendwann auseinanderbreche.

An weiteren Meinungsäußerungen zu dieser Frage ist die Redaktion interessiert.

Enttäuschung, weil es an Werbematerial fehlt

Ermutigt durch das durchweg positive Ergebnis unseres Infostandes auf dem Weihnachtsmarkt im vergangenen Jahr in Neumünster, bestärkt auch von seiten des BVDM, wollten wir im Mai mal wieder am „Tag des Motorradfahrers“ teilnehmen.

Das Info-Material, so hieß es, sollte uns rechtzeitig zugeschickt werden und so organisierten wir alles übrige: den Stand, dessen

Besetzung, Requisiten und die Presse.

Der 7. Mai nahte, was fehlte war das zugesagte Material vom BVDM. Das traf vier Tage vor dem „Tag des Motorradfahrers“ endlich bei uns ein. Doch als wir das Paket öffneten, konnten wir nicht glauben, was sich darin befand: 500 Broschüren zum Thema „Reisen statt Rasen“, ein paar „Laut ist out“-Infoblätter und Auf-

kleber – das war's. Kein Material über den BVDM, keine Ballhupen – nichts! Wir waren ziemlich enttäuscht.

Daß es an entsprechendem Werbematerial über unseren Verband fehlt, hatten wir bereits nach unserer Messebeteiligung im Dezember moniert. Den „Tag des Motorradfahrers“ führten wir dennoch durch. Was blieb, war ein fahler Nachgeschmack.

Nach diesen Erfahrungen werden wir wohl kaum nochmals eine solche Aktion für den BVDM durchführen. Auf der einen Seite wird betont, daß neue Mitglieder geworben werden sollen, auf der anderen Seite aber fehlt es an entsprechendem Werbematerial. Wenn von all den Versprechungen als einzig greifbares die „Ballhupen“ bleibt, dann ist das traurig.



Warten bis heute vergeblich auf Info-Material über den BVDM

Andreas Steinfadt für die
Motorrad Initiative Lübeck

Ungleicher Vergleich:

Zwei Einzylinder mit kleinen Schwächen

BMW und MuZ suchen erfolgreich nach Marktlücken

Zwei ungleiche Stiefbrüder: die MuZ Skorpion und die BMW F 650. Gemeinsam ist ihnen eigentlich nur Deutschland als Vater – wenngleich auch dieser Vergleich hinkt. Denn die F 650 wird bei Aprilia in Italien montiert. Dennoch ist im Fahrzeugbrief BMW als Hersteller notiert.

Im ungleichen Vergleichstest spielen beide Maschinen ihre Stärken voll aus. Die Skorpion steht dabei konkurrenzlos da, auf dem Markt der reinen Straßensingles. Nachdem Honda den Verkauf der XBR 500 eingestellt hatte und Yamaha keine SRX 600 mehr produzierte, mußte, wer „Eintopf“ fahren wollte, zwangsläufig auf eine Enduro zurückgreifen.

In genau diese Lücke zielt die neue MuZ. Die 189 Kilo fahrfertigen Gewichts sieht man der Skorpion Sport nicht an. Eigentlich sollten es ja 40 Kilo weniger werden, doch dann wich unter anderem die vorgesehene Verklebung der Schwingen- und Motoraufnahme am Hauptrahmen einer schwereren, geschweißten Konstruktion aus Stahl. Auf Unterzüge konnte verzichtet werden, weil der Motor selbst wesentlich zur Steifigkeit des eleganten Brückenrahmens beiträgt. Die maximale Zuladung ist mit 191 Kilogramm mehr als ausreichend.

Bei einer Sitzhöhe von 770 Millimetern haben normalgewachsene Motorradfahrer keinerlei Schwierigkeiten, mit den Füßen auf den Boden zu kommen. Auch Menschen von mehr als 1,80 Metern Körpergröße finden bequem Platz, ohne daß die Kombi übermäßig in den Kniekehlen zwicken würde. Die Fußrasten lassen sich mit wenig Schrauberei, je nach Wunsch, etwas höher oder weiter nach hinten versetzen. Entsprechende Bohrungen sind bereits vorhanden.

Die Sitzhaltung ist sportlich, dennoch lassen sich lange Tagesetappen ohne permanent schmerzen-

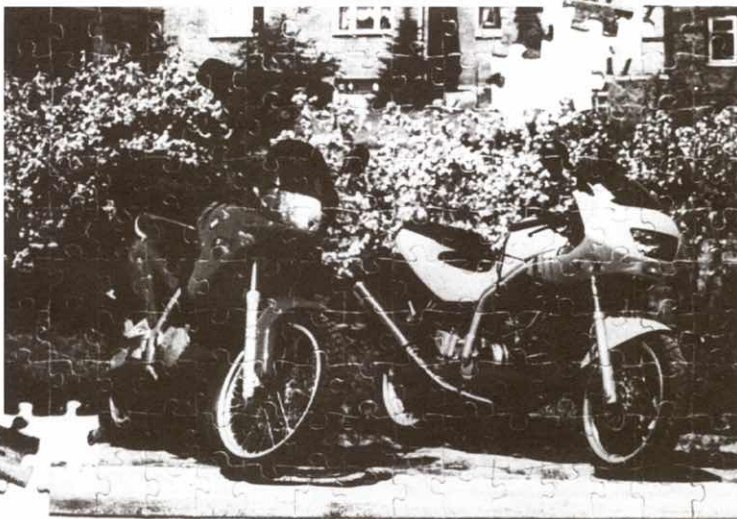
de Handgelenke fahren. Das gilt allerdings nur für den Fahrer. Der Sozius wird arg malträtirt und hält es auf dem kleinen Sitzkissen nur wenige Kilometer aus!

48 PS aus 660 Kubikzentimetern Hubraum schöpft die MuZ Skorpion, eine stufenführerscheingerechte 34-PS-Version ist ebenfalls im Angebot. Der Motor stammt von der Yamaha XTZ 660 und wird unverändert übernommen. Modifiziert ist lediglich die Übersetzung, damit der robuste flüssigkeitsgekühlte Fünfventiler im letzten Gang nicht in den roten Bereich dreht.

Doch so ganz kann die gefundene Abstimmung nicht überzeugen. Der Motor dreht ein wenig zäh. Bei mehr als 7000 Touren regelt der Drehzahlbegrenzer brutal ab. Gequälte 150, mit langer Übersetzung, sind auf der Autobahn ein wenig enttäuschend, auch wenn der Fahrer mehr als 90 Kilo wiegt und eine

flatternde Goretex-Kombi trägt. Im Gegensatz zur Vorserie montiert MuZ jetzt auf dem hinteren Zahnkranz ein Ritzel mit 39, statt mit 40 Zähnen, so daß der Single beim Beschleunigen ein wenig schlapp auf der Brust erscheint. Zudem wurde das Benzin-Luft-Gemisch etwas magerer angereichert, um bessere Abgaswerte zu erzielen. Doch jetzt patscht der Motor laut vor jeder Kurve, wird das Gas abrupt zurückgenommen. Kinderkrankheiten. Eine optimal eingestellte Skorpion rennt locker 170.

Das Fahrwerk selbst ist eine Wucht. Egal ob langgezogene oder kleine enge Kurven, holpriger Asphalt oder topfebene Betonpisten, die kleine MuZ zieht sauber ihre Spur. Nichts bringt die Maschine aus der Ruhe. Die



straff gedämpfte Paioli-Gabel aus italienischer Fertigung spricht sauber an, das Bilsteinfederbein im Heck verrichtet klaglos seinen Dienst. Die Grundabstimmung ab Werk läßt kaum mehr Wünsche offen – muß sie auch denn verstellt werden kann hier nichts.

Ein deutliches Manko auch der minimale Lenkeinschlag. Zum Wenden reicht die Breite einer Landstraße kaum aus, es muß rangiert werden. Serienmäßig montiert werden die griffigen Metzler ME 1, vorn in der Dimension 110/70-17, hinten 130/80-17. Diese Reifen kleben förmlich am Asphalt.

Verzögert wird die neue Skorpion vorn von einer schwimmend gelagerten 316er Grimeca-Scheibe mit Vierkolben-Festsattel-Bremse. Damit lassen sich gewaltige Bremswerte erzielen. Auch das hintere Pendant gibt keinen Anlaß zu Klagen.

Die MuZ Skorpion ist ein Motorrad, das so richtig Spaß macht. Eine Maschine, die man sich an einem lauen Sonntagmorgen im Sommer wünscht. Kurz vor sechs, wenn noch alles schläft, den Motor gestartet und bis zum Frühstück 250 Kilometer auf kurvenreicher Landstraße runtergerissen. 18 Liter Tankinhalt bei einem Verbrauch von weniger als sechs Liter machens möglich.

Bei soviel Begeisterung läßt sich fast darüber hinwegsehen, daß der Kettenschutz eigentlich das Prädikat mangelhaft verdient: Man versaut sich beim Aufbocken jedesmal die Finger. Ein kleiner Tankrucksack kann nur mit Mühe montiert werden.

Für die zivile „Version“, die Skorpion Tour, mit hohem Lenker und ohne Verkleidung, wird ein Koffersystem von Hepco & Becker angeboten. Bei jenem Modell findet der Sozius auch einen wesentlich angenehmeren Sitzplatz vor. Mit knapp 9 800 Mark ist dieses Motorrad preislich sehr attraktiv. Für die „Sachsen-Ducati“ Skorpion Sport muß rund ein Tausender mehr bezahlt werden. Ein Zuschlag, der sich lohnt.

Kann man dieses Motorrad, ein Sportgerät par excellence, mit seinem „Stiefbruder“, der BMW F 650 vergleichen? Warum eigentlich nicht? Beide Motoren haben einen fast identischen Hubraum, sind flüssigkeitsgekühlt und leisten in der offenen Version 48 PS. Auch das maximale Drehmoment ist mit

57 kpm (BMW) zu 56 kpm (MuZ) bei jeweils 5200 Umdrehungen pro Minute nahezu identisch. Ihre Nennleistung geben beide Motorräder bei Drehzahlen von 6500 bzw. 6250 ab, so daß die Frage nach möglichen Parallelen durchaus gezogen werden darf. Doch mit der Aufzählung der Motorcharakteristika enden die Gemeinsamkeiten der beiden „Stiefbrüder“ auch schon. In der Praxis wird deutlich, daß selbst hier die Unterschiede gewaltig sind.

Das Triebwerk der BMW gibt sich in den unteren Drehzahlbereichen rau, fast schon ein wenig unkultiviert. Bei weniger

als 3000 Umdrehungen ruckelt der Motor heftig, poltert vor sich hin. Dank Ausgleichswelle sind die Vibrationen gleichwohl relativ gering, dafür fehlt es dem Motor an Schwungmasse – und einem Ventil.

Für BMW verpaßt Rotax dem Einzylinder nur einen Ventilkopf mit Doppelzündung. Beim Beschleunigen aber, da gibt es kein Halten mehr. Kraftvoll dreht der Einzylinder aus österreichischer Produktion hoch. Das Fünf-Gang-Getriebe läßt sich sauber schalten, die Abstufung zwischen den einzelnen Gängen paßt.

Hohe Geschwindigkeiten sind jedoch nicht die Domäne der F 650. Bis 120 km/h etwa hält die kleine Lenkerverkleidung den Fahrtwind einigermaßen ab, darüber werden die Arme lang. Hinzu kommen heftige Vibrationen, wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers dem roten Bereich nähert, der bei 7200 U/min beginnt. Und: Die kleine BMW beginnt das Saufen. Mehr als acht Liter laufen bei Vollast durch die beiden Gleichdruckvergaser.

Auf der Landstraße hingegen ist der Durst manierlich. Bei beschaulicher Fahrt werden auf 100 Kilometern nicht mehr als 4,5 Liter bleifreien Superkraftstoffs verbrannt, bei forcierter Fahrweise kann's auch mal ein Liter mehr sein.

Kleine kurvige Straßen, das ist die Domäne der F 650, womit sich dann doch noch eine Parallele zur MuZ Skorpion ziehen ließe.

Die Showa-Telegabel steckt mit ihren 41 Millimeter starken Standrohren alles weg, was sich ihr in den Weg legt: Querrillen, Be-

tonfugen, Schlaglöcher – die F 650 zieht unbeeinträchtigt ihre Bahn. Das hintere Zentralfederbein läßt sich in Dämpfung und Vorspannung stufenlos verstellen. Die kleine BMW bietet auch bei forciertem Tempo noch erstaunlichen Komfort. Mehr als ausreichend auch die Leistung der 300-Millimeter-Scheibenbremse vorn, die über einen Doppelkolbensattel betätigt wird. Das hintere Pendant, 240 Millimeter im Durchmesser, gibt gleichfalls keinen Anlaß zum Klagen.

Funduro hat BMW sein jüngstes Kind genannt, das verspricht Spaß auch abseits der Straße. In tiefen Morast und auf schlammigen Wegen wird sich, schon aufgrund des niedrigen Kotflügels am Vorderrad, mit diesem Motorrad niemand wagen. Auch das fahrfertige Gewicht von 195 Kilo verspricht in Extremsituationen zu einer schweißtreibenden Angelegenheit zu werden. Auf Feldwegen aber oder im leichten Schotter ist die F 650 durchaus in ihrem Element. Ein beherzter Drift um die Ecke, ein schneller Ritt durch den Staub aber auch ein steiler schmaler Pfad mit einigen kitzigen Passagen stellen die BMW kaum vor Probleme. Vorausgesetzt die Beine des Fahrers sind bei einer Sitzhöhe von 820 Millimetern lang genug.

Der große 18-Liter-Tank, die komfortable Sitzbank, die ausreichend Platz auch für einen Sozius bietet, ein ordentliches Gepäcksystem mit Koffern und Topcase ab Werk, alles das macht die BMW F 650 zu einem richtigen Allround-Motorrad. Wenn da nicht doch ein paar Schwachpunkte wären.

Die Zuladung etwa, die mit 176 Kilo etwas dürftig ausgefallen ist. Oder die Zusatzinstrumente: Tacho und Drehzahlmesser liegen gut im Blick, nach den Kontrollampen aber muß man immer wieder suchen.

Kaum eine Möglichkeit besteht, einen Tankrucksack zu montieren. Vom Werk wird vorerst auch keiner angeboten. Schwächen, mit denen man leben kann, auch wenn die BMW stolze 11 400 Mark kostet und damit die teuerste der derzeit auf dem Markt befindlichen Einzylinder-Enduros ist.

Der kleine Stiefbruder im Renntrimm scheint da schon fast wie ein Sonderangebot.

Uwe Reitz

Ein Motorrad für einen lauen Sonntagmorgen

Bei Vollgas fängt die BMW das Saufen an

Mitmachen:

Ohne Zeitdruck

Reizvolle Strecken und Aufgaben

Sonne, Regen, Schnee und Nebel, dazu Temperaturen, die sich am unteren Ende des Thermometers bewegten, das waren die Rahmenbedingungen der Schnupperfahrt zur diesjährigen BVDM-Touren-Trophy. Uli Blöcher hatte den Einführungskurs im Sauerland mit viel Liebe zum Detail organisiert, zu dem sich am 9. April fünf Unerschrockene eingefunden hatten.

Bei strahlendem Sonnenschein fiel dann der offizielle Startschuß nur zwei Wochen später. 23 Starter gingen auf die Reise durch das Münsterland und die Ausläufer des Teutoburger Waldes. Die Veranstalter der Pättgesfahrt, Peter Aufderheide, Gerd Pernat und Ulrich Sprin-

ger, zogen alle Register ihres Könnens, so daß selbst alte Hasen mit den sehr anspruchsvollen Fahraufgaben ihre liebe Mühe hatten.

Die zweite Fahrt der Touren-Trophy, nur eine Woche später, kam vom Charakter her Anfängern schon eher entgegen. Bei der Hochsauerlandfahrt, die Bernd Keggenhoff für den MC Sauerland organisiert hatte, war die Fahrtzeit so gewählt, daß alle in der Karte eingezeichneten Wertungsabschnitte ohne Zeitdruck angefahren werden konnten.

Dabei führte die Tour bei herrlichem Wetter durch die reizvollsten Gegenden des Sauerlandes bis weit hinein in



Eifriges Nachdenken bei der Hochsauerlandfahrt

das angrenzende Oberbergische.

Der persönliche Kontakt unter den Teilnehmern kam auf keiner der Veranstaltungen zu kurz und wird bei den kommenden, teilweise auch mehrtägigen Touren, sicher noch vertieft werden können. Ein Mitmachen bei der

BVDM-

Touren-Trophy ist für jeden Interessierten immer noch möglich. Informationen hierzu bei Ulrich Blöcher, Telefon 0 29 32 / 3 97 01 oder Bernd Keggenhoff, Telefon 0 29 33 / 65 26.

Der grüne Pfeil:

120 Mark Bußgeld

Mit dem Videofilm „Der grüne Pfeil“ bietet die DEA MEDIATHEK der Deutschen Verkehrswacht ab sofort Informationen zum Thema: Abbiegen nach rechts trotz roter Ampel. Der Film informiert über den in der ehemaligen DDR bewährten grünen Pfeil, der seit 1. März 1994 bundesweit gilt.

Es gilt die Faustregel: erst anhalten, dann abbiegen. Anderenfalls droht ein Bußgeld von 100 Mark. In den neuen Bundesländern war bislang ein Anhalten nicht zwingend vorgeschrieben.

Für „Wessis“ ist das unbeleuchtete, an der Ampel angebrachte Schild neu. Neben dem erforderlichen Stop ist ein Abbiegen nach rechts ausschließlich in der rechten Spur erlaubt. Wer dabei den Querverkehr, insbesondere Fußgänger und Radfahrer behindert, muß 120 Mark, bei einer Gefährdung sogar 150 Mark zahlen.

Der Videofilm „Der grüne Pfeil“ kann kostenlos entliehen werden bei der DEA MEDIATHEK der Deutschen Verkehrswacht, Am Pannacker 2, 53340 Meckenheim, Telefon 0 22 25 / 8 84 80 / 81.



- | | |
|-------------|---|
| 30. 7. 1994 | Westfalenfahrt in Westfalen
MC Geist-Wadersloh
Edgar Müller, Telefon 0 29 45 / 51 50 |
| 27. 8. 1994 | Luxemburgfahrt in Luxemburg
LV Rhein-Ruhr
Michael Tubes, Telefon 0 21 1 / 30 84 72 |
| 24. 9. 1994 | Dieter-Beil-Gedächtnisfahrt in der Eifel
MC Sauerland
Bernd Keggenhoff, Telefon 0 29 33 / 65 26 |

Die Fitmacher

Radfahren im Aufwind

Aus dem Inhalt:

Fahrradfahren
muß sicherer werden

Das erste Kinderrad

Ohne Knautschzone:
Gefährliche Situationen für
Radfahrer

Bestens ausgerüstet: Was
bei der Fahrradausrüstung
zu beachten ist

Mit dem Fahrrad
in die Umgebung



Foto: Buss & Ehrike

Von Ulf Kartte

Chromglänzendes Fitneßgerät, belastbarer Kleintransporter, Statussymbol mit Neon-Trendlackierung, Energiesparer par excellence, Poesie für streßgeplagte Seelen, Urlaubs- und Freizeitgefahr für Naturfreunde – das und noch viel mehr ist das Fahrrad. Von unserer umweltbewußten Freizeitgesellschaft zum Trendgegenstand erhoben, fristet es im Verkehrsdschungel der Städte immer noch ein stiefmütterliches Dasein. Dabei könnte das

Fahrrad einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den drohenden Verkehrsinfarkt der Städte zu verhindern. Solange jedoch die Verkehrsplaner vorrangig damit beschäftigt sind, den weiter steigenden Autoverkehr unter Kontrolle zu bekommen und das Risiko eines tödlichen Unfalls für Radfahrer fünfmal höher ist als für Autofahrer, wird vielen Umsteigewilligen die regelmäßige Benutzung des Rades verleidet. Deshalb: Mehr Partnerschaft, vor allem aber auch mehr Gleichberechtigung für Zweiradfahrer!

DEUTSCHE
**VERKEHRS
WACHT**

„Verkehrswacht aktiv“ erscheint mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr.

Die umweltfreundliche Alternative:

Fahrrad contra Verkehrsinfarkt

Radfahren in den Städten muß sicherer werden

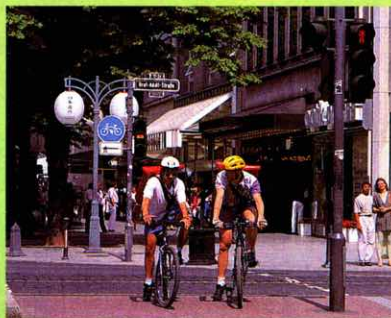
Jeden Tag das gleiche Bild im Stadtverkehr: Stoßstange an Stoßstange quält sich durch den Berufsverkehr, wer ein Auto hat. Die Blicke gelten da schon lange nicht mehr der Automarke des Staunachbarn. Das Auge schweift neidvoll weiter zum Radler oder zur Radlerin auf dem Radweg nebenan, die auf ihren flotten City-Bikes unbehelligt vom Stau vorbeiziehen.

Der Trend zum Fahrradfahren ist ungebrochen. Immer mehr verkehrsgeplagte Menschen entdecken das Fahrrad als umweltfreundliche Alternative zum Auto. Nach Schätzungen des deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung hat sich der Fahrradbestand in den alten Bundesländern innerhalb der letzten zehn Jahre um 47 Prozent auf 58,9 Millionen Fahrräder 1992 erhöht.

Die Gründe dafür liegen auf der Hand. Zum einen ist das Fahrrad bei kurzen Wegen oder im Berufsverkehr dem Auto allemal überlegen. Und selbst bei Strecken über 2,5 Kilometer kann das Fahrrad schneller sein: Die Suche nach einem Parkplatz hat schon so manchen Zeitvorteil in ein kaum zu bewältigendes Handicap verwandelt.

Im Trend liegt das Rad aber nicht nur als Fortbewegungsmittel für alle, von der Hausfrau bis zum Manager. Geschätzt wird das Fahrrad auch als Sport- und Freizeitgerät für Gesundheitsbewusste. Schließlich ist kaum eine Sportart so gesund wie das Radeln. Schon längst ist das Rad kein „Arme-Leute-Gefährt“ mehr, sondern Zeichen von Umweltbewusstsein, Sportlichkeit, Vernunft und Gesundheitsstreben.

Mit dem erhöhten Fahrradaufkommen ist aber leider auch ein anderer Trend verbunden: Die Fahrradunfälle nehmen von Jahr zu Jahr zu. Waren es 1982 noch



Durch gut ausgestaltete Radwege fühlen sich Fahrradfahrer im Straßenverkehr sicherer.

Foto: ZEFA

61 800 verunglückte Radfahrer, so kamen 1992 fast 78 400 Radfahrer auf deutschen Straßen zu Schaden.

Peter Blum kennt als passionierter Berufsverkehr-Radler den täglichen Leidensweg der Zweiradbegeisterten genau. Angst hat er besonders vor gefährlichen Situationen an Kreuzungen: „Kaum ein Autofahrer denkt beim Rechtsabbiegen daran, daß ein Radfahrer kommen könnte. Oft sind die Radwege durch parkende Autos einfach nicht sichtbar.“ Aber auch bei Straßeneinmündungen sowie Ein- und Ausfahrten ist Peter Blum inzwischen übervorsichtig. „Man muß als Radfahrer eben mit allem rechnen“, so sein pessimistisches Credo.

Natürlich sind auch die Radfahrer nicht vor Fehlern und Fehlverhalten gefeit. Nach dem Prinzip der Selbsthilfe suchen sie sich häufig ihren Weg durch die Stadt ohne Rücksicht auf Verkehrsvorschriften. Wenn Radfahrer Verkehrsregeln mißachten, geschieht dies jedoch nicht immer mutwillig: Radfahrer fürchten oft um ihre Sicherheit. So zum Beispiel wenn der Radweg zugeparkt wird oder das Überqueren einer großen Kreuzung auf der Fahrbahn einfach zu gefährlich scheint. Das Mißachten der Re-

geln ist jedoch nur scheinbar sicherer. Tatsächlich wird das Problem nur verlagert: Die Radler werden, da sie von der Straße meist auf den Fußgängerbereich ausweichen, von Gejagten zu Jägern. Je besser jedoch die Infra-

struktur einer Stadt, je lückenloser das Radwegenetz, desto seltener suchen sich die Radfahrer andere Strecken.

Will man die Zahl der Unfälle senken, muß die Verkehrsinfrastruktur vor allem in geschlossenen Ortschaften verbessert werden. Hierzu gehört ein flächendeckender Bau von ausreichend breiten Radwegen, möglichst mit eigenen Linksabbiegespuren. Diese zweigen einige Meter vor einer Kreuzung vom Radweg rechts ab und führen die Radfahrer parallel bis zur Ampel, wo die Fahrbahn dann gefahrlos nach links überquert werden kann. Nachfolgende Radfahrer können ungestört geradeaus fahren und auch der Autoverkehr wird nicht behindert. Aber auch andere Maßnahmen



Autos und Räder müssen sich oft den engen Verkehrsraum teilen.

sind nötig, wie die Verkürzung von Wartezeiten an Ampeln oder ein besserer Fahrkomfort auf den Radwegen. Radfahrer sind, was die Ebenheit der Fahrbahn angeht, mit die empfindlichsten Straßenbenutzer.

Ziel aller fahrradgerechten Verkehrsplanung muß sein, daß sich Fahrradfahrer im Stadtverkehr sicherer fühlen. Nur so kann das Fahrrad aus seinem Stiefkind-Dasein erlöst werden. Erst wenn das Rad als Verkehrsmittel von den Städten ernstgenommen und ernsthaft gefördert wird, werden mehr Menschen bereit sein, vom Auto aufs Rad umzusteigen und damit aktiv einen Beitrag zu leisten, die Städte vor dem drohenden Verkehrsinfarkt zu retten.



Foto: Buss & Ehrlicke

Ein Radfahrer erzählt

Im Dschungel der Autostadt

Manchmal fühle ich mich wie ein Kaninchen bei der Treibjagd. „Gottfried Kappen ist kein ängstlicher Typ.“ „Trotzdem traue ich mich auf manche Straßen nicht mit dem Rad,“ gesteht er ein. „Das letztmal wäre es fast schief gegangen. Auf einer dreispurigen Straße fuhr ein Auto so dicht und schnell an mir vorbei, da hätte keine Hand mehr dazwischen gepaßt. Ich dachte: Jetzt bloß keine falsche Bewegung machen. Einen Sturz hätte ich wahrscheinlich nicht überlebt.“

Manchmal fühlt sich Gottfried Kappen als Radfahrer regelrecht diskriminiert. Seine täglichen Erlebnisse beschreibt er so: „Autos nehmen mir an Einmündungen die Vorfahrt, übersehen beim Rechtsabbiegen die Radspur. Wenn Autos dann auch noch auf den Radwegen parken, bin ich praktisch gezwungen, auf den Fußgängerbereich auszuweichen. Das ist natürlich für die Fußgänger ge-

fährlich, wenn ich mich mit meinen Einkaufstüten am Lenker zwischendurch schlängle. Aber was soll ich denn machen?“

Manchmal benutzt Gottfried Kappen auch die Fußgängerzone als Radweg: „Bestimmte Teile der Innenstadt sind mit dem Rad gar nicht anders zu erreichen“, begründet er sein Fehlverhalten. „Außerdem,“ fügt er hinzu, „sind die Fußgänger ja auch keine Engel. Sie stehen an der Ampel auf dem Radweg, achten beim Überqueren der Straße nicht auf Radler und lassen bedenkenlos ihre Hunde vors Rad springen. Wenn man da nicht aufpaßt...“

Ein schlechtes Gewissen plagt ihn kaum. „Klar weiß ich, daß ich Regeln übertrete – aber das macht doch fast jeder Radfahrer. Irgendwie muß ich doch durchkommen. Und solange die Städte nicht fahrradfreundlicher werden, muß eben improvisiert werden.“

Seinerseits versucht er alles zu tun, um Konflikte mit Autofahrern zu vermeiden. Denn da er ebenfalls manchmal mit dem Auto fährt, hat er auch Verständnis für deren Probleme mit den Radlern. „Auch wenn es altmodisch klingt: Beim Abbiegen gebe ich grundsätzlich Handzeichen. Und nachts fahre ich nur mit Licht. Es ist doch zu meiner eigenen Sicherheit, daß ich gut gesehen werde. Für Autofahrer ist es im Dunkeln besonders schwer, Fahrradfahrer zu erkennen.“

Zum Schluß räumt Kappen ein: „Es ist eben sehr eng im Stadtverkehr. Wahrscheinlich lassen sich die Konflikte mit einer fahrradfreundlicheren Verkehrsplanung allein nicht aus dem Weg räumen. Auch wenn es Zeit und Nerven kostet: Etwas mehr Rücksichtnahme und Partnerschaft von allen Verkehrsteilnehmern würde schon viel helfen.“

Auf mehrspurigen Straßen ohne Fahrradweg wird es für Radler gefährlich.

Gemeinsame Rad- und Fußwege erfordern Rücksichtnahme und Partnerschaft.



Foto: laenderpress



Foto: Buss & Ehrlicke

Tips für die Eltern

Mit dem ersten Rad unterwegs

Egal, ob das erste Fahrrad mit dem Weihnachtsmann oder dem Osterhasen kommt: Es sollte nicht zu früh angeschafft werden. Sinnvollerweise kann die Anschaffung des ersten Rades mit dem Beginn des schulischen Radfahrtrainings in der ersten Klasse verbunden werden. In jedem Fall sollten Eltern solange warten, bis das Kind von sich aus den Wunsch nach einem Fahrrad äußert.

Ist das heißersehnte Rad dann da, wollen die Kleinen am liebsten sofort drauf und los. Damit sie dabei nicht auf die Nase fallen und es vom ersten Fahrradausflug an zu einem Vergnügen wird, sind allerdings etwas Übung und Vorsicht vonnöten.

Anfangs sollten sich Kinder mit dem Rad nur auf absolut sicheren, begrenzten Plätzen ohne Verkehr und ohne Fußgänger aufhalten. Je weniger solche sicheren Schonräume gegeben sind, desto später sollte mit dem Radfahren begonnen werden.

Auf öffentlichen Straßen sollten Kinder vor der Einschulung gar nicht fahren. Die Deutsche Verkehrswacht empfiehlt, Kinder erst nach der schulischen Radfahrausbildung, also nach der dritten Klasse, auf die Straße zu lassen. Bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen Kinder mit Fahrrädern den Gehweg



Die ersten Fahrversuche mit dem Spielrad auf verkehrsfreien Plätzen.

bzw. den Radweg (wenn vorhanden) benutzen. Erst dann erlaubt die Straßenverkehrsordnung das Radfahren auf der Straße.

Bis das Kind das Gleichgewicht halten kann, sollten Vater oder Mutter nebenher laufen und es unter dem Oberarm stützen (auf keinen Fall am Lenker festhalten). So lernt es, die Balance zu halten und zu korrigieren. Ist das Kind etwas sicherer, hält der Erwachsene das Fahrrad hinten am Sattel und läßt immer häufiger los, bis der kleine Fahrer selbst das Gleichgewicht hält.

Wenn das Kind alt und sicher genug ist, am Straßenverkehr teilzunehmen, muß das Verhalten in allen Verkehrssituationen sorgfältig geübt werden. Besonders der Schulweg muß wiederholt gemeinsam abgefahren werden. Dabei sollte das Verhalten an allen kritischen Stellen (Kreuzungen, Ampeln) genau besprochen werden.

Zusätzlich sollte keine Gelegenheit ausgelassen werden, gemeinsam zu radeln. Gefahren werden soll möglichst in Kolonne, das Kind in der Mitte. Ist nur ein Erwachsener dabei, fährt er hinter dem Kind, um es ständig im Auge zu haben. Fehler werden hinterher oder in einer Pause besprochen.

So ist das „Spielrad“ ein Kinderspiel

Das sogenannte „Spielrad“ ist für Kinder, die ihre ersten Versuche auf dem Fahrrad starten. Es ist ein reines Spielfahrzeug und zur Straßenbenutzung nicht zugelassen. Obwohl es nicht den gesetzlichen Bestimmungen für Straßenräder unterliegt,

sollte es aber trotzdem zwei Kriterien entsprechen: Das Rad muß körpergerecht und sicher sein.

Auf welche Ausstattungsmerkmale man in einzelnen achten sollte:

- Verstellbarer Sattel und Lenker, der Größe des Kindes anpassbar
- Tief gezogene Mittelstange
- Lenkergriffe mit verdickten Enden, die bei Stürzen Verletzungen vermeiden helfen
- Rücktrittbremse und Hand-

bremse, deren Hebel das Kind leicht greifen kann

- Möglichst vollständiger Ketenschutz
- Abgerundete, gepolsterte oder verkleidete Ecken und Kanten, z.B. Lenkerschutzpolster
- Eine Lichtanlage ist nicht erforderlich. Pflicht sind aber Rückstrahler vorn (weiß), hinten (rot) und je ein Paar in den Speichen
- Keine Gangschaltung beim „Spielrad“, weil sie zu kom-

pliziert ist

- Signalwimpel für bessere Sichtbarkeit des Kindes
- Keine Stützräder, denn sie können die Entwicklung des Balance-Gefühls verzögern.

Das Wichtigste sollte nie vergessen werden: Der Fahrradhelm schützt Kopf und Leben besonders der kleinen Radler.

Ein breites Angebot für mehr Zweiradsicherheit

Radfahrerziehung

Radfahren, ein Kinderspiel? Scheinbar ja: Denn immer mehr Vier- und Fünfjährige sind bereits stolze Besitzer eines ersten Fahrrades. Leider sprechen die Unfallzahlen eine andere Sprache: Alleine 1992 verunglückten 18.452 Kinder und Jugendliche bis 15 Jahren auf deutschen Straßen mit dem Rad, 98 davon tödlich.

Weil Jahr für Jahr so viele Kinder und Jugendliche verunglücken, setzt sich die Deutsche Verkehrswacht seit vielen Jahren für eine umfassende Radfahrerziehung dieser besonders gefährdeten Zielgruppen ein. So wird die Radfahrausbildung im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung für fast alle Schüler der 3. und 4. Grundschulklasse mit Arbeitsmaterialien der Deutschen Verkehrswacht durchgeführt.

An Schüler der besonders gefährdeten Altersgruppe vom fünften bis zehnten Schuljahr wendet sich das Programm „Radfahren 5–10“. Das Besondere an diesem Angebot: Es handelt sich um einen ganzheitlichen Ansatz, der den Schülern Lernen „mit Kopf, Hand und Herz“ ermöglichen soll. Die Unterrichtsentwürfe für den Lehrer vermitteln deshalb nicht nur richtiges Verkehrsverhalten, sondern setzen sich auch mit konkreten Alltagserfahrungen der Jugendlichen auseinander.

Neu ist das Programm „FIT - Fahrrad im Trend“, das mit Unterstützung des HUK-Verbandes durchgeführt wird. FIT soll im Rahmen der außerschulischen Jugendarbeit Zehn- bis Achtzehnjährige dort erreichen, wo sie einen wichtigen Teil ihrer Freizeit verbringen: in Ju-

gendzentren, Freizeit-Clubs, Sportvereinen, Umwelt-Gruppen etc.

In der Ansprache der Zielgruppen wird bewußt auf fertige Programmangebote verzichtet. Diese sollen eigeninitiativ von den Jugendlichen gemeinsam mit den Jugendgruppenleitern vor Ort, jeweils in Abstimmung mit den örtlichen Verkehrswachten, erarbeitet werden. Unterstützt werden sie von speziell ausgebildeten „FIT-Beratern“ bei den Verkehrswachten, die auch Hilfen und Materialien, zum Beispiel zum Einrichten einer Fahrradwerkstatt, bereithalten.

Wenn Sie Fragen zu diesem Thema haben, rufen Sie uns an: FIT-Büro, Am Pannacker 2, 53340 Meckenheim bei Bonn, Telefon: 02225/88466

Ohne Knautschzone

Die gefährlichsten Situationen für Fahrradfahrer

Die Verkehrsteilnehmer, besonders die in den großen Städten, bilden eine Solidargemeinschaft mit empfindlichem Gleichgewicht. Jeder ist auf Umsicht und Rücksicht des anderen angewiesen. In der Hektik des Alltags ist das aber leichter gesagt als getan: Wer in Eile ist, denkt manchmal nicht an die eigene Sicherheit – und vergißt leider oft auch die der anderen.

Dies fängt schon bei der falschen Fahrbahnbenutzung an: Wer den Radweg in der falschen Richtung benutzt, gefährdet sich und andere. Auf den engen Radwegen kommen Radfahrer aus entgegengesetzten Richtungen kaum gefahrlos aneinander vorbei. Auch Autofahrer rechnen beim Abbiegen nicht mit Rädern aus der falschen Richtung des Radweges.

Sehr viele Unfälle passieren auch beim Einfädeln in den Fließverkehr: Wenn ein Radweg endet, müssen die Radler auf die Straße. Das ist für beide Gruppen eine sehr gefährliche Situation. Deshalb weichen Radfahrer manchmal auf den Fußgängerbereich aus. Das verlagert das Problem aber nur: jetzt sind eben die Fußgänger die „Gejagten“.

Eine der größten Gefahrenquellen ist Radfahren unter Alkoholeinfluß. Denn auch auf dem Rad macht Fehler, wer betrunken fährt – und die Folgen sind leider oft besonders schlimm, eben weil die Knautschzone fehlt.

Foto: DVW



In der Schule werden Kinder allmählich auf den Straßenverkehr vorbereitet.

Was bei der Fahrradausrüstung zu beachten ist

Bestens ausgestattet

Mit einer guten Ausrüstung ist an Sicherheit und Sichtbarkeit auf dem Rad schon viel gewonnen. Angesichts des Überangebots von Sicherheitsausrüstung für Rad und Fahrer fällt die Auswahl allerdings oft schwer. Auf einige Punkte sollte man bei der Ausstattung aber auf jeden Fall achten:

Helme: Ein guter Fahrradhelm ist absolutes Muß für jeden Fahrradfahrer. Inzwischen gibt es preiswerte und angenehm zu tragende Modelle mit und ohne Kunststoffbeschichtung. Das Wichtigste: Der Helm muß Stirn, Schläfen und Hinterkopf bedecken, die Ohren frei lassen und darf die Sicht nicht einschränken.

Beleuchtung: Ebenso unerlässlich ist eine gute Beleuchtungsanlage am Rad. Viele Unfälle ereignen sich, weil Radfahrer wegen mangelhafter Beleuchtung schlecht gesehen werden. Wem ein einfacher Dynamo nicht ausreicht, kann ihn durch Standlicht, akku- oder batteriebetrieben, unterstützen. Dabei hat man die Wahl, ob Akku und Elektronik abnehmbar oder



Fahrradwartung: Selberrmachen ist leichter als es aussieht.

Foto: laenderpress

fest montiert sein sollen. Das abnehmbare Gerät sollte beim Abstellen des Rades immer mitgenommen und ggf. aufgeladen

werden. Das fest montierte Gerät wird durch den Dynamo aktiviert. Der herkömmliche Dynamo muß sich natürlich

trotz allem am Fahrrad befinden.

Bremsen: Eine Vielzahl von Fahrrädern ist mit Felgenbremsen ausgerüstet. Beim heutigen Stand der Technik ist deren Bremsleistung in der Regel völlig ausreichend. Bei Regen kann es jedoch zu Unfällen kommen, wenn ein hauchdünner Wasserfilm auf der Felge für eine Verlingerung des Bremswegs sorgt. Wer dieses Problem vermeiden will, wählt ein Fahrrad mit Rücktrittbremse oder mit Trommelbremsen an Vorder- und Hinterrad. Trommelbremsen funktionieren bei jedem Wetter und sind wartungsfrei. Auch die Rücktrittbremse braucht nur sehr wenig Wartung. Kritisch kann sie aber bei langen Bergabfahrten sein, da sie möglicherweise die Bremswärme nur ungenügend abführt und bei hoher Beladung sogar ausglühen kann.

Do it yourself!

Wie Sie Ihr Fahrrad richtig warten

Ein Fahrrad haben viele - laut Statistik gibt es fast doppelt so viele Radler wie Autofahrer. Aber im Gegensatz zu den Pkw-Besitzern, die ihre Autos regelmäßig mit sehr großem Zeitaufwand pflegen, gehen Radfahrer mit ihrem Gefährt oft nachlässig um. Dabei braucht ein Fahrrad ebenso

„Zuwendung“ wie der große Bruder Auto, damit sein Besitzer lange Freude an ihm hat. Es ist auch gar nicht so schwer, kleinere Reparaturen am Rad selber vorzunehmen. Monatlich sollte man sein Rad einer technischen Kontrolle unterziehen. Darauf sollten Sie achten:

- Lockere Schrauben nachziehen
- Bremsanlage überprüfen: Beim Rücktritt die Halteschraube des Bremshebels regelmäßig um $\frac{1}{4}$ Drehung anziehen. Bei der

Handbremse das Gummi des Bremsklotzes kontrollieren. Abgenutzte Bremsklötze rechtzeitig erneuern

- Kette (auch nach jeder Regenfahrt) mit einem öligen Lappen abwischen und in regelmäßigen Abständen richtig nachölen. Kettenspannung überprüfen
- Ritzel regelmäßig säubern
- Reifen auf genügend Luft überprüfen
- Lichtanlage kontrollieren und defekte Rücklichtbirne oder Vorderlampe auswechseln

Radverkehrsförderung in Köln

„Die Zeit arbeitet für uns“

Interview mit dem Fahrradbeauftragten von Köln, Jürgen Braun

Verkehrswacht aktiv (VW): Sie sind jetzt seit anderthalb Jahren im Amt. Welche Situation haben Sie zu Beginn Ihrer Tätigkeit vorgefunden?

Jürgen Braun: Von außen droht Köln wie jeder Großstadt der Verkehrsinfarkt. Von seiten der Verwaltung, der Bürger und der Politiker rief man nach einem zentralen Ansprechpartner. Erfreulicherweise waren Politik und Verwaltung von Anfang an fahrradfreundlich eingestellt, so daß sich die Zusammenarbeit positiv gestaltet.

VW: Welche Verbesserungen wollen Sie für Radfahrer erreichen?

J.B.: Wir wollen den Anteil des Velo-Verkehrs am Gesamtverkehr beträchtlich steigern. Dazu müssen wir das Stadtgebiet insgesamt fahrradfreundlicher machen. Für ein besseres Klima genügt es allerdings nicht, nur das Radwegenetz zu vergrößern. Das Bewußtsein für das Fahrrad als Verkehrsmittel muß gefördert werden.

VW: Was haben Sie bisher erreicht?

J.B.: Eine Vielzahl konkreter Maßnahmen und Initiativen hat Köln zum Vorreiter unter den Großstädten in Nordrhein-Westfalen gemacht. Vor allem

bemühen wir uns um eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur: Erhöhung der Sicherheit von Radwegen, Aufstellen von Fahrradständern, Abschleppaktionen auf Radwegen, Verbesserung der Verkehrserziehung und Verkehrslenkung. Das sind alles wichtige Dinge. Aber auch Überzeugungsarbeit und Bemühen um Akzeptanzsteigerung gehören zu meinen Aufgaben. Und nicht zuletzt haben wir erreicht, daß Köln im Herbst 1993 in die Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte aufgenommen wurde.

VW: Was ist Ihre Vision für Köln?

J.B.: Damit die Menschen



aufs Rad umsteigen, ist eine Koordination und Kombination zwischen öffentlichem Personennahverkehr und Fahrrad unerlässlich. Zum Beispiel in Form einer Fahrradstation für 1000 Räder am Hauptbahnhof. Leider fehlt auch uns an allen Ecken und Enden das Geld. Aber die Zeit arbeitet für uns. Der Trend zum umweltfreundlichen Fahrrad ist ungebrochen.

Mit dem Fahrrad in die Umgebung

Tips für den Gruppenausflug

Mit dem Frühjahr beginnt wieder die Zeit der Fahrradausflüge. Jung und Alt schwingt sich bei den ersten wärmenden Sonnenstrahlen in den Sattel und strampelt los. Natürlich macht es in der Gruppe noch mehr Spaß. Damit aber vom Ausflug außer einem kräftigen Muskelkater nur gute Erinnerungen bleiben, sollte eine Tagestour gut vorbereitet sein.

Besorgen Sie sich daher gutes Kartenmaterial und fahren Sie die ausgewählte Route (bis zu 80 km sind auch für Unerfahrene zu schaffen) vor der Tour einmal ab.

Unerlässlich sind wetterfeste Kleidung und - zur besseren

Kraftübertragung - Schuhe mit fester Sohle. Um für alle Fälle gerüstet zu sein, gehört ein kleines Erste-Hilfe-Set ebenso dazu wie Pannenset und die Fähigkeit, dieses auch anzuwenden.

Gruppengrößen bis zu zehn Personen sind relativ leicht zusammenzuhalten. Trotzdem sollte ein Vorder- und ein Hin-

termann bestimmt werden, damit kein Nachzügler verloren geht. Grundsätzlich gilt: Der Schwächste bestimmt das Tempo.

Mit einem leeren Magen kommt man nicht weit. Bis zur verdienten Mittagsrast im Gasthof geben Bananen, Müsli-Riegel oder andere Kleinigkeiten die nötige Kraft.

Wenn dann noch darauf geachtet wird, daß bei diesem „schweißtreibenden Sport“ alle Teilnehmer ausreichend trinken, kann beim Start in den Frühling eigentlich nichts mehr schiefgehen.



Wohlverdiente Rast: Ein Fahrradausflug macht hungrig.

Foto: laenderpress

Sattelfest?

Testen Sie sich selbst



Foto: THE IMAGE-BANK

1.

Was ist die häufigste Unfallursache beim Radfahren?

- a) Fahren eines Rades mit technischen Mängeln
- b) Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit
- c) Benutzen des falschen Radweges (Gegenrichtung)
- d) Fahren in der Fußgängerzone

(Antwort: Die meisten Unfälle passieren, wenn der Radweg in der falschen Richtung benutzt wird.)

2.

Wie können Sie Kinder auf das Radfahren im Straßenverkehr vorbereiten?

- a) Gar nicht. Kinder müssen ihre Erfahrungen im Straßenverkehr selber sammeln.
- b) Am besten lernen Kinder das Radfahren unter Aufsicht gleich auf der Straße. Alles andere verwirrt.
- c) Indem Kinder das Radfahren zuerst auf absolut sicheren, begrenzten Plätzen ohne Verkehr und ohne Fußgänger erlernen.
- d) Man sollte Kinder solange im Straßenverkehr begleiten, bis sie sich sicher darin bewegen können und alle Verkehrsregeln beherrschen.

(Antworten c und d sind richtig.)

3.

Wie kann auf einem Gruppenausflug für Sicherheit gesorgt werden?

- a) Ein Vorder- und ein Schlußmann halten die Gruppe zusammen.
- b) Bei Gruppengrößen unter 20 Radlern sind spezielle Vorichtsmaßnahmen nicht nötig.
- c) Für Gruppen ab 20 Personen gelten besondere Verkehrsregeln.

(Antworten b und c sind falsch: Kleingruppen sollten zu ihrer eigenen Sicherheit Vorichtsmaßnahmen und Sicherheitsrat-schläge befolgen. Die Straßenverkehrsordnung gilt natürlich auch für alle Radfahrer.)

Haben Sie zum Thema „Radfahren“ Anregungen und Vorschläge, bitte schreiben Sie uns: Deutsche Verkehrswacht e.V. - Öffentlichkeitsarbeit - Postanschrift: 53338 Meckenheim bei Bonn
Adresse: Am Pannacker 2
53340 Meckenheim bei Bonn
Telefon: 02225/8840
Telefax: 02225/88470

Falschmeldung entfachte Sturm der Empörung

Einen bösen „Fauxpas“ hat der ADAC begangen, war doch in der Ballhupe 1/94 zu lesen, daß auch bei Motorrädern eine Wegfahrsperre eingebaut sein müsse, damit Versicherungen bei einem Diebstahl den vollen Schadensersatz leisteten. Der Club brüstete sich damit, daß seine Partnerversicherungen diese unsinnige Forderung – im Gegensatz zu fast allen Konkurrenten – nicht erheben würden.

Nach Veröffentlichung dieser Meldung brach ein Sturm der Entrüstung los. Denn die Aussage des ADAC war nachweislich falsch. Auf Anfrage der Ballhupe versuchte der Club, der sich bislang kaum für die Belange der

Motorradfahrer eingesetzt hat, seinen Fehler zu entschuldigen. Man habe schlampig recherchiert und sich auf Aussagen von Leuten verlassen, denen man offensichtlich nicht vertrauen könne, hieß es.

Richtig ist, daß alle Versicherungen, bei denen nachgefragt wurde, ebenfalls bei Diebstahl den vollen Schadensersatz leisten. Eine Wegfahrsperre braucht beim Motorrad nicht eingebaut zu werden – kann auch nicht, es gibt nämlich keine.

Dennoch scheint es sinnvoll, sich persönlich bei seiner Versicherung über den tatsächlich geleisteten Schutz bei Diebstahl zu informieren.

Einspritzanlage für Zweitakt-Motor

Der Zweitakt-Motor wird umweltfreundlich! Dr. Wolfgang Heimberg von der Ficht-GmbH in Kirchseon, hat ein Einspritzsystem entwickelt, das dem Zweitaktmotor eine neue Zukunft verspricht. Bislang wurde rund ein Drittel des Kraftstoffs ungenutzt mit dem Abgas in die Atmosphäre geblasen. Die Folge: Ein sehr hoher Ausstoß von unverbrannten Kohlenwasserstoffen.

Durch eine neukonstruierte „Pump-Düse“, die mit einem Druckimpuls von 65 bar arbeitet, ist nun auch beim Zweitakter eine feine Zerstäubung des Kraftstoffs im Motor möglich. Der einstmals stinkende Antrieb verwandelt sich so in ein wahres Öko-Wunder: Der

Verbrauch sinkt um ein Drittel, der Kohlenwasserstoffausstoß geht um 85 Prozent zurück, die Kohlenmonoxid-Emissionen werden halbiert.

Ein weiterer Vorteil: Die Einspritzanlage kann ohne großen Aufwand in jeden herkömmlichen Zweitakter eingebaut werden. Entsprechende Nachfrage besteht: Als erstes Unternehmen hat Outboard Marine Corporation, der weltweit größte Anbieter von Außenbordmotoren, die Lizenz für die Hochdruck-Einspritzanlage erworben.

Für seine Entwicklung ist Dr. Wolfgang Heimberg der Philipp Morris Forschungspreis '94 zuerkannt worden.

baehr  **Helmsprechanlage**
AVC 11 Vispo
für mehr Spaß zu zweit! **589,- DM**



baehr GmbH + Co. KG
66957 Vinningen
Marktstraße 2
Tel. 0 63 35/50 04
Fax 0 63 35/50 08

Reifs Motorradtouren 88250 Weingarten · Boschstr. 49

Frankr. – Dolomit. – Alpen – Lago M. – (Wochentouren)
Silvretta – Appenzell – Berchtesgadener Land – ... –
Schwarzwald – Kaunertal – (Tages-/Wochenendtouren)
(Prospektschutzgebühr 3 DM)

MOTORRADSPAß in Hessen



... am besten mit der
Motorradtouren-
karte Hessen:

**Touren, Tips
und Treffs für
Motorradfans**

Erhältlich in Buchhandlungen
und Tankstellen mit dem
Tourenkartenaufkleber oder
direkt bei uns:

Exemplare "Motorradtourenkarte Hessen"
à 9,90 DM zuzügl. 2,- DM Verpackung und Porto

Name, Vorname

Straße, Hausnummer PLZ, Ort

Coupon mit Verrechnungsscheck senden an:

Verlag Good Vibrations, Fichtenstr. 5, 63526 Erlensee,
oder Telefon 06183 / 73211 und FAX 06183 / 73985

Zuversichtlich:

MuZ setzt auf die Chancen des Marktes

Neue Modelle zur IFMA angekündigt/Eigenes Motorenkonzept liegt in der Schublade

In Zschopau blickt man wieder optimistisch in die Zukunft. Die Nachfrage nach den beiden Skorpion-Modellen Sport und Tour entwickelt sich vielversprechend, der Verkauf von sogenannten Behörden-Motorrädern auf Basis der Einzylinder-Rotax-Modelle wird immer mehr zu einem zweiten Standbein des Unternehmens.

10 000 Motorräder will MuZ in diesem Jahr verkaufen. Geschäftsführer Petr-Karel Korous gibt sich zuversichtlich, dieses selbstgesteckte Ziel auch zu erreichen.

In einer Fabrik auf der grünen Wiese, in Zschopau-Hohndorf, unweit des alten MZ-Werkes, schrauben heute 240 Mitarbeiter täglich rund 30 Maschinen zusammen. Derzeit läuft die Produktion der Skorpion-Modelle auf Hochtouren; 2000 Vorbestellungen soll es geben. Am 15. April wurde die erste Maschine dieses Typs ausgeliefert, nach der sich die Händler schon alle Finger lecken. Ihnen war die Präsentation bereits für den März versprochen worden.

Damit hielt MuZ bereits zum zweiten Mal eigene Vorgaben nicht ein. Auch bei der Silver Star, die auf der IFMA 1992 für erhebliches Aufsehen gesorgt hatte, gab es Verzögerungen. Damals hatten Lieferanten Tanks und andere Bauteile zurückgehalten, weil das Werk in Zahlungsschwierigkeiten steckte und offene Rechnungen nicht begleichen konnte. Schuld an diesem De-

bakel war nach Aussage von Geschäftsführer Petr-Karel Korous die sächsische Landesregierung, die eine 38 Millionen-Mark-Bürgschaft zu lange zurückgehalten hatte.

Die Folge: Weil die Silver Star zu spät ausgeliefert wurde, blieben die Verkaufszahlen hinter den Erwartungen zurück. Der Umsatz fiel 1993 mit 20 Millionen Mark gut ein Drittel niedriger aus als pro-

werden. Daß der Zweitakter fast in Vergessenheit zu geraten scheint, schmerzt MuZ-Geschäftsführer Petr-Karel Korous. Denn mit diesem verbindet sich eine ruhmreiche Vergangenheit des Werkes.

Der Däne Jörgen Skatte Rasmussen hatte im 19. Jahrhundert in Zschopau eine Fabrik für Dampf-

chen Stückzahlen lagen bei 80 bis 90 000 Motorrädern. Exportiert wurden diese in mehr als 60 Staaten. Hauptabnehmer waren die Türkei, Ägypten, Ghana, Ungarn, Polen, Skandinavien, Griechenland und England. Zu der Türkei und nach England werden



gnostiziert. Im laufenden Jahr will Petr-Karel Korous 80 Millionen Mark umsetzen. Helfen soll ihm dabei ein neu strukturiertes Händlernetz, das 230 Stützpunkte in ganz Deutschland umfaßt. Von den 10 000 Motorrädern, die 1994 ihre Kunden finden sollen, nimmt der Zweitakter – einst die Domäne von MZ – mit rund 1000 Einheiten, eine fast schon unbedeutende Rolle ein. Das Gros der in Zschopau produzierten Maschinen werden die mit dem 500-Einzylinder-Rotax-Motor ausgestatteten Modelle sein. Von der neuen Skorpion sollen vorerst nicht mehr als 4000 Exemplare gebaut

kesselarmaturen errichtet, die sich in den 20er Jahren zu einer Wiege des Baus moderner Zweitakt-Motorräder entwickelte. Zunächst unter dem Namen DKW, später dann als Teil der sächsischen Auto Union, wurden im engen Tal der Dischau vor dem Krieg weltweit die meisten Motorräder produziert.

1950 lief die Motorradproduktion mit der RT 125 langsam wieder an, nachdem das Werk zuvor komplett demontiert worden war und die Hallen eigentlich hätten gesprengt werden sollen.

1956 erhielt das aufstrebende Unternehmen den Namen „Motorradwerk Zschopau“. 1970 wurde bei MZ die einmillionste Maschine produziert, die jährli-

auch heute noch gute Geschäftsbedingungen gepflegt. „Im Osmanischen Reich genießen unsere Motorräder nach wie vor einen guten Ruf“, macht Geschäftsführer Petr-Karel Korous deutlich. Dies dokumentiert sich unter anderem darin, daß die Türkei langfristig 20 000 sogenannte Behördenfahrzeuge auf Basis der 500er Rotax-Modelle ordern will.

In Deutschland selbst läuft der Absatz jener Maschinen nur schleppend. Nur wenige Bundesländer haben sich entschließen können, ihre Polizeistaffeln mit Sondermodellen von MuZ auszustatten. „Dafür fährt in München wenigstens ein Pannmotorrad des ADAC von uns“, freut sich Geschäftsführer Petr-Karel Korous, der auf den bayerischen Konkur-

renten nach wie vor nicht gut zu sprechen ist.

Neue Absatzmärkte hofft MuZ mit seinen robusten Zweitakttern in außereuropäischen Ländern erzielen zu können. Dem Wunsch der Briten nach einem großvolumigen, sportlichen Zweitakter hingegen will sich das Unternehmen vorerst verschließen. „Wir haben das Konzept für einen neuen Motor zwar schon in der Schublade liegen“, macht Petr-Karel Korous deutlich, die Zeiten dafür aber seien noch nicht reif.

Schon heute sollen sich in Zschopau-Hohndorf Tüftler und Entwickler die Klinke in die Hand geben, um ein solches Projekt realisieren zu können.

MuZ-Geschäftsführer Petr-Karel Korous schweigt zu solchen Spekulationen. Doch ein verschmitztes Lächeln umspielt seine Lippen. Dann fragt er: „Finden Sie nicht, daß der Markt geradezu nach einem großen sportlichen Motorrad aus deutscher Produktion

die Umweltschutz nicht nur ein Schlagwort ist, sind so mobil, ohne auf dem Weg zur Schule oder dem Arbeitsplatz die Umwelt zu verpestern“, macht Petr-Karel Korous deutlich. „Den Zweitakt-Motor brauchen sie nur, wenn die Batterie mal leer ist.“

Und weil die Geschwindigkeit auf 19 km/h begrenzt werden soll, entfällt auch die Helmpflicht, so daß „Charly“ für die ganze Familie interessant werden könnte. Interessanter jedenfalls als ein wesentlich teureres Leichtmotorrad, da ist sich der MuZ-Geschäftsführer sicher.

Vorstellen könnte sich Petr-Karel Korous, mittelfristig ins Rollergeschäft einzusteigen. Diese würden dann allerdings in Korea oder einem anderen Billiglöhndland nach sächsischen Vorgaben gefertigt und lediglich unter dem Namen MuZ verkauft. Zukunftsmusik? Vorerst gilt es die Nach-

dem es von einer Station zur anderen gezogen wird. Das hat den Vorteil, daß nicht die gesamte Produktion lahmliegt – sollten einmal Probleme oder Lieferengpässe auftreten. Die betreffenden Maschinen werden einfach zur Seite geschoben und später komplettiert.

Um die Produktion zu beschleunigen, werden einzelne Baugruppen vormontiert. Das Rahmenheck beispielsweise liegt komplett an der Montagestrecke und braucht nur noch verschraubt zu werden. Knifflige Arbeitsschritte werden so aus dem laufenden Produktionsprozeß herausgenommen, Unsicherheitsfaktoren, durch eine möglicherweise nicht reibungslose Montage, ausgeschaltet.

Nur wenige Teile einer MuZ stammen aus deutscher Produktion – die Instrumente der Skorpion etwa. Die Armaturen hingegen kommen aus Japan, der Tank von Acerbis aus Italien. Gut drei Stunden dauert es, bis ein Motorrad komplett zusammengebaut ist. Daß dabei alles seine Ordnung hat, dafür sorgt in Zschopau ein Mann: Volker Haase. Er kontrolliert jede Maschine noch einmal gründlich und garantiert mit seiner Unterschrift, daß keine Fehler gemacht wurden. Denn Fehler kann sich MuZ nicht leisten, schon gar nicht eine große Rückruf-

aktion. Überlebenschancen hat das Werk nur, wenn es gelingt, sich in den Nischen, die der Markt noch bietet, erfolgreich zu platzieren.

Die Silver Star hat in dieser Hinsicht einen vielversprechenden Anfang gemacht. Und auch die neue Skorpion scheint ein Erfolg zu werden. Mal sehen, was die IFMA bringt.

Uwe Reitz



verlangt?“

Eingestellt wurden Pläne, sich auch in der 125er-Klasse zu engagieren, einst eine Domäne sächsischen Motorradbaus.

Im Viertaktbereich hingegen sieht sich MuZ derzeit aus finanziellen Gründen nicht in der Lage, eigene Antriebsaggregate zu entwickeln. Während die Rahmen der neuen Skorpion in Zschopau-Hohndorf selbst gefertigt werden, kommen die Motoren von Yamaha. Die Zusammenarbeit mit dem japanischen Unternehmen funktioniert und soll, man höre und staune, sogar noch ausgebaut werden.

Zur IFMA will MuZ, so wird zumindest vermutet, einen Supersportler präsentieren; ein reiner Rennmotorrad mit Straßenzulassung. Keine 180 Kilogramm schwer, mindestens 80 PS stark, ausgestattet mit technischen Finessen, die aufmerken lassen. Als Antrieb käme der bärenstarke Zweizylinder der TDM 850 von Yamaha in Frage.



Die Unentschlossenheit des Gesetzgebers hat die Unternehmensleitung zu diesem Schritt bewegt. Dafür hat MuZ mit seinem Elektroroller Charly große Pläne. Der soll ein pfiffiges Design verpaßt bekommen und zusätzlich mit einem winzigen Zweitakt-Motor versehen werden. „Jugendliche, für

frage nach den bereits auf dem Markt befindlichen Modellen zu befriedigen. Und das geschieht, nachdem das alte Werk als Produktionsstandort ausgeschieden war, in einer riesigen Montagehalle, die zu DDR-Zeiten bereits im Rohbau fertig war.

Fließbänder sucht man hier vergebens. Jedes Motorrad steht auf einer Art Rollwägelchen, mit

Metropole Paris

Der BVDM bietet für seine Mitglieder und Freunde eine geführte Motorradtour in die französische Metropole Paris an. Die Tour findet vom 26. bis 29. August statt. Start ist am Freitag morgen um 7 Uhr in Duisburg-Kaiserweg, unterwegs kann jederzeit zur Gruppe gestoßen werden. Einmal mit dem Motorrad den Champs-Élysées hinauffahren und dann einmal um den Arc de Triomphe, über den gewaltigen Place de la Concorde, aber auch durch die kleinen, engen Gäßchen, durch die kein Touristenbus kommt. Und am Abend dann in die Metro, um den französischen Wein in den Bistros genießen zu können. Die Unterbringung während der Reise erfolgt in einem guten Zwei-Sterne-Hotel. Die Motorräder können in einer geschlossenen Garage untergestellt werden. Der Reisepreis für BVDM-Mitglieder von 165 Mark für den Fahrer und 150 Mark für den Sozius umfaßt die Übernachtung mit Frühstück. Nichtmitglieder des BVDM zahlen jeweils 25 Mark mehr.

Weitere Informationen bei Roland Rottmann, Wildstraße 9, in 45356 Essen.

First-Classic-Day

Zum bundesweit größten Vete-ranentreffen hat er sich gemauert, der „First-Classic-Day“, veranstaltet von BVDM-Mitglied Uwe Wybralla. Am 21. August ist es wieder soweit, dann treffen sich in Essen-Borbeck, auf dem Gelände der Dampfbierbrauerei von 1896, Freunde und Besitzer klassischer Motorräder: Ob Vorkriegs-Veteranen, Maschinen der 50er, 60er oder 70er Jahre, ob Gespanne oder Youngtimer, sie sind alle willkommen. Neben den Program-

punkten „Ladys-Cup“ und „Honda-Classic-Meeting“ gibt es einen Spezial-Teilemarkt, eine Tombola und reichlich Live-Musik. Der Eintritt pro Person beträgt 2 Mark.

Spurensuche

Ein außergewöhnlich interessantes Angebot für Motorradfahrer bietet mit Beginn des neuen Semesters die Volkshochschule Mainz. Jeweils dreitägige Motorradtouren führen auf den Spuren des Schinderhannes durch den Hunsrück, zeichnen den Lebensweg Martin Luthers in Thüringen nach, lassen die Suche der Brüder Grimm im hessischen Bergland nach Märchen und Sagen wieder Wirklichkeit werden oder machen deutlich, wie Goethe bei seinen Reisen in den Harz wichtige Erkenntnisse für den Erzbergbau gewann. Die einzelnen Etappen sind dabei so gelegt, daß ein beschauliches Motorradfahren möglich ist, mit ausreichend Zeit für Fotostops und Kaffeepausen. Die Volkshochschule Mainz richtet sich mit ihrem Angebot an alle, die mit ihrer Maschine nicht einfach nur durch schöne Regionen fahren, sondern dabei auch etwas Besonderes erleben wollen. Angesprochen werden sollen Motorradfahrer, die nicht allein unterwegs sein möchten, aber auch nicht unbedingt Anschluß an einen Club suchen. Die ersten Touren finden im September und Oktober statt, weitere Fahrten sind für die Monate April, Mai und Juni des kommenden Jahres geplant. Eine Programmübersicht kann bei der Volkshochschule Mainz, Karmeliterplatz, 55116 Mainz angefordert werden. Der Preis für die jeweils dreitägige Tour beträgt 298 Mark und umfaßt neben Übernachtung, Frühstück und allen Eintrittspreisen auch die fachkundige Begleitung durch einen erfahrenen Motorradfahrer.

1. 7.-3. 7. 94

Wuppertal – 10. Wuppertreffen auf dem Gelände der Jugendherberge Solingen-Gräfrath. Toiletten-, Dusch- und Zeltmöglichkeiten sind ausreichend vorhanden. Teilnehmerbeitrag 10 Mark, bitte eigene Trinkgefäße mitbringen.
Info-Telefon: (02 02) 73 11 00

2. 7. 94

Dresden – Tag des Motorradfahrers anläßlich des 92. Deutschen Katholikentages in Dresden. Treffpunkt um 11 Uhr zum Friedensgebet am Kloster Marienstern in Panschwitz-Kuckau. Anschließend gemeinsame Fahrt nach Dresden, wo um 14 Uhr ein Motorradgottesdienst stattfindet.
Info-Telefon: (052 37) 77 63

8. 7.-10. 7. 94

Westerkirchen – Treffen des Vilstaler MC in Westerkirchen bei Vilsbiburg.
Info-Telefon: (087 32) 15 08

15. 7.-17. 7. 94

Mainkling – Sommertreffen der Horex- und Gespannfreunde Mainkling.
Info-Telefon: (079 59) 63 34

15. 7.-17. 7. 94

Ingolstadt – Treffen des CPMI.
Info-Telefon: (082 52) 15 87

15. 7.-17. 7. 94

Holledau – Treffen des MC Mainburg.
Info-Telefon: (084 1) 5 92 14

15. 7.-17. 7. 94

Wingst-Bargkamp – 21. Bargkammer Treffen der Motorradfreunde Niederelbe in Wingst auf der Zeltwiese des Gasthauses „Waidmannsruh“. Umfangreiches Programm mit Lagerfeuer. Familien mit Kindern sind besonders gerne gesehen.
Info-Telefon: (047 52) 74 09

17. 7. 94

Köln/Bonn – Sicherheitstraining der TÜV-Akademie Rheinland für Anfänger und alte Hasen.
Info-Telefon: (022 22) 80 86

22. 7.-24. 7. 94

Eppishausen – Treffen des MC Aispach in Eppishausen bei Krumbach.
Info-Telefon: (082 66) 15 91

23. 7.-30. 7. 94

Tübingen – Familien-Motorrad-Urlaub. Die ideale Urlaubs-Lösung für motorradfahrende Familien, veranstaltet von der Jugendherberge Tübingen und der Landesverkehrswehr Baden-Württemberg.
Info-Telefon: (070 71) 2 30 02

30. 7. 94

Wadersloh – 6. Touren-Trophy des BVDM. Die Tour führt ins südöstliche Münsterland oder Richtung angrenzendes Sauerland. Wadersloh ist Endpunkt dieser Westfalenfahrt.
Info-Telefon: (029 45) 51 50

30. 7.-6. 8. 94

Tübingen – Schwaben-Tour. Eine geführte Sieben-Tage-Tour durchs Schwabenland, veranstaltet von der Jugendherberge Tübingen und der Landesverkehrswehr Baden-Württemberg.
Info-Telefon: (070 71) 2 30 02

5.-7. 8. 94

Speyer – 2. Motorrad Super-Treff im Technik-Museum Speyer.
Info-Telefon: (072 61) 6 11 16

5. 8.-7. 8. 94

Morsbach – Dreitägiges Sicherheitstraining, veranstaltet von der Jugendherberge Morsbach. Das Programm beinhaltet unter anderem ein Trailtraining auf gestellten Maschinen und eine gemeinsame Ausfahrt durch das Bergische Land.
Info-Telefon: (022 94) 86 62

7. 8. 94

Köln/Bonn – Sicherheitstraining der TÜV-Akademie Rheinland für Anfänger und alte Hasen.
Info-Telefon: (022 22) 80 86

13. 8. 94

Vollmarstein – Hohensyburger Dreiecksfahrt des Motorradclubs Sauerland mit behinderten Kindern und Jugendlichen vom Oskar-Funke-Haus der ev. Stiftung Vollmarstein.
Info-Telefon: (029 32) 3 97 01

13. 8. 94

Hamm – Erste große Fete des MC Weicheier Let's Go Hamm mit Live-Musik auf dem Gelände der stillgelegten Zeche Radbod in Hamm/Westfalen. Unter anderem ist geplant, einen Rekord mit den meisten Blutspendern aufzustellen.
Info-Telefon: (023 81) 40 54 53

21. 8. 94

Essen – First-Classic-Day & Honda Classic Meeting in die alte Dampfbierbrauerei in Essen-Borbeck.
Info-Telefon: (020 09) 20 91 57

27. 8. 94

Kautenbach – 7. Touren-Trophy des BVDM. Die kurvenreichen Berg- und Talfahrten durch das angrenzende Luxemburg machen den besonderen Reiz dieser Tour aus, an deren Ende ein großes Buffet auf die Teilnehmer wartet.
Info-Telefon: (022 11) 30 84 72

27. 8.-3. 9. 94

Morsbach – Motorradfreizeit durch die „bucklige Welt“ im Vierländertreck, veranstaltet von der Jugendherberge Morsbach. Neben einem Sicherheitstraining werden verschiedene Tages- und Halbtagestouren angeboten.
Info-Telefon: (022 94) 86 62

2.-4. 9. 94

Lemgo – BVDM Deutschlandfahrt. Die abwechslungsreiche Strecke führt durch

fünf Bundesländer, vorbei an Burgen, Schlössern und anderen Sehenswürdigkeiten.
Info-Telefon: (0 52 31) 899 07

3.-4. 9. 94

Sinsheim – 15. Motorrad-Klassiker-Treffen mit Telemarkt.
Info-Telefon: (0 72 61) 611 16

9. 9.-11. 9. 94

Köln/Bonn – Auf den Spuren des Schinderhannes bietet die Volkshochschule Mainz eine dreitägige Motorradtour durch den Hunsrück an. Übernachtung mit Frühstück in guten Hotels. Preis inklusive Begleitung durch einen erfahrenen Motorradfahrer: 298 Mark.
Info-Telefon: (0 61 31) 23 29 06

11. 9. 94

Köln/Bonn – Sicherheitstraining der TÜV-Akademie Rheinland für Anfänger und alte Hasen.
Info-Telefon: (0 22 22) 80 86

16. 9.-18. 9. 94

Lippe – 25. Hexentreffen der Elefantentreiber Lippe.
Info-Telefon: (0 52 31) 899 07

fahrenen Motorradfahrer: 298 Mark.
Info-Telefon: (0 61 31) 23 29 06

11. 10.-16. 10. 94

Meinerzhagen – BVDM-Tour durch die Eifel. Das Gepäck bleibt im Hotel, geplant ist unter anderem ein Abstecher über die belgische Grenze in die Ardennen.
Info-Telefon: (0 23 54) 63 39

21. 10.-23. 10. 94

Burg an der Wupper – 17. Gespannfahrerlehrgang des BVDM-Service. Gespanne werden vom Veranstalter gestellt. Teilnehmerpreis 210 Mark inklusive Übernachtung und Vollpension.
Info-Telefon: (0 22 04) 693 54

28. 10.-30. 10. 94

Ecklak – IGG-Gespanntreffen im Gasthaus zum Schloß. Gezittet werden kann im Schloßhof, der Wirt selbst sorgt für's leibliche Wohl.
Info-Telefon: (0 48 25) 71 61

29. 10.-1. 11. 94

Tübingen – Herbe-Motorrad-Wandertour mit der Enduro, veranstaltet von der Jugendherberge Tübingen und der Landesverkehrswehr Baden-Württemberg.
Info-Telefon: (0 70 71) 2 30 02

Stammtisch & Clubabend

jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat

München – Touren- und Endurofahrer-stammtisch im Peaches, Schleißheimer Straße 330, München.
Info-Telefon: (0 89) 1 59 56 35

jeden 3. Mittwoch im Monat

Dörpholz – Motorradfahrertreffen in der Gaststätte „Eier Kaal“ in Dörpholz bei Remscheid-Lennep, jeweils um 19.30 Uhr.
Info-Telefon: (0 21 91) 6 58 72

jeden letzten Mittwoch im Monat

Lockstedt – IGG-Gespannfahrer-Stammtisch in der Gaststätte „Zur Erholung“, jeweils ab 19 Uhr.
Info-Telefon: (0 48 25) 71 61

jeden 1. Freitag im Monat

Wingst-Bargkamp – Clubabend der Motorradfreunde Niederelbe, in der „Waldmannsruh“ in Wingst-Bargkamp.
Info-Telefon: (0 47 52) 74 09

Internationales

1. 7.-3. 7. 94

Pyhänturi – 28. Kontorally im finnischen Lappland. Treffpunkt ist zunächst der Pyhänturi-Berg, im Norden Finnlands, der ausgeschildert ist. Von hier geht es noch einmal 150 Kilometer weiter, an einen geheimen Ort, an dem sich alljährlich zur Mitternachtssonne Motorradfahrer aus der ganzen Welt treffen.
Info-Telefon: (0 03 58) 31-17 43 33

9.-24. 7. 94

Loch Ness – Oldtimer-Ralley für Motorräder bis Baujahr 1974. Von Saarlouis führt die Route bis in den Norden Schottlands und wieder zurück. Unterwegs sind zahlreiche Begegnungen mit anderen Oldtimer-Fahrern vorgesehen.
Info-Telefon: (0 62 43) 89 56

27. 8.-28. 8. 94

Fyresdal – 30. Troll-Rally des MC-Entusias Klubb Norwegen, an der alten Reichstraße 355 in der Region Telemark.
Info-Telefon: (00 47) 22 18 33 60

9. 9.-11. 9. 94

Jönköping – 19. Internationales Tandestückstraffen am Vätternsee in Schweden. Der Campingplatz ist nur für Motorradfahrer reserviert.
Info-Telefon: (00 45) 36-37 85 47

Termine und Treffen bitte frühzeitig schicken an die: Redaktion Ballhupe, Postfach 1120, 65780 Hattersheim. Briefe, die nach dem 20. August eingehen, können für die Ausgabe 3/94 nicht mehr berücksichtigt werden.

IFMA-Helfer

Gleich mit zwei Ständen wird der BVDM auf der diesjährigen Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Köln vertreten sein. Ein reiner Informationsstand findet sich in der Passage zwischen den Hallen 12 und 13. Darüber hinaus wird vom BVDM der Motorradfahrer-Treffpunkt in Halle 12.2, Obergeschoß, Gang J, Stand 61, betreut. Die Planungen für diese Messe, die vom 5. bis 9. Oktober stattfindet, laufen bereits auf Hochtouren. Noch werden Helfer gesucht, die sich am Auf- und Abbau oder der Standbetreuung beteiligen wollen – und dies bei freiem Eintritt! Die ersten beiden Tage der Messe werden wieder dem Fachpublikum vorbehalten sein, ab dem 7. Oktober sind die Messehallen für jedermann zugänglich.

Wer auf den Ständen des BVDM mitarbeiten möchte, kann sich bei Bernd Karrasch, Telefon (0 22 06) 8 10 63, oder Bernd Luchtenberg, Telefon (0 21 93) 12 07, melden. Willkommen sind insbesondere Mitstreiter, die gegebenenfalls auch während der Woche Zeit zum Helfen haben.

Dreiräder

Der mittlerweile 17. Gespannfahrerlehrgang des BVDM-Service findet vom 21. bis 23. Oktober in der Jugendherberge Burg an der Wupper statt. Unter kundiger Anleitung sollen offene Fragen beantwortet und das Gespannfahren in der Praxis trainiert werden. Der Teilnehmerpreis beträgt 210 Mark inklusive Übernachtung und Frühstück.

Weitere Informationen bei Horst-Werner Sassenhagen, An der Wolfsmaar 5 in 51427 Bergisch Gladbach.



24. 9. 94

Dümpelfeld – 8. Touren-Trophy des BVDM. Ein deftiger Eintopf stärkt Leib und Seele, bevor es gegen Mittag an den Start geht, um mit den letzten Sonnenstrahlen des Sommers, auf der Dieter-Beil-Gedächtnisfahrt, die Eifel, nahe des Nürburgrings, zu entdecken.
Info-Telefon: (0 29 33) 65 26

5. 10.-9. 10. 94

Köln – IFMA. Der BVDM ist wieder mit einem eigenen Stand bei dieser größten Motorradmesse vertreten. Zudem wird der Motorradfahrer-Treffpunkt betreut. Helfer und Mitarbeiter werden weiterhin gesucht.
Info-Telefon: (0 22 06) 8 10 63

7.-9. 10. 94

Eisenach – Auf den Spuren Martin Luthers bietet die Volkshochschule Mainz eine dreitägige Motorradtour durch den Thüringer Wald an. Übernachtung mit Frühstück in guten Hotels. Preis inklusive Begleitung durch einen er-

11. 11.-20. 11. 94

Essen – Motor-Show Essen International mit 550 Ausstellern.
Info-Telefon: (02 01) 7 24 40

19. 11. 94

Lippstadt – Treffen der Sportwarte und Fahrleiter.
Info-Telefon: (0 29 45) 51 50

25. 11.-27. 11. 94

St. Margerethen – IGG-Gespanntreffen mit Kurzlehrgang für Fortgeschrittene. Nenn-geld 60 Mark, einschließlich Übernachtung und Verpflegung.
Info-Telefon: (0 48 25) 71 61

3. 2.-5. 2. 95

Loh – 40. – Elefantentreffen des BVDM
Info-Telefon: (0 21 91) 6 58 72

16. 5.-21. 5. 95

Meinerzhagen – BVDM-Tour durch die Eifel. Das Gepäck bleibt im Hotel, geplant ist unter anderem ein Abstecher über die belgische Grenze in die Ardennen.
Info-Telefon: (0 23 54) 63 39



Holiday Edition von Yamaha. Mit Gepäckträger, 35 Liter Koffern und Motorschutzbügel wird die XJ 600 jetzt angeboten. Das unverkleidete Sondermodell kostet komplett 9990 Mark, 10390 Mark müssen für die Ursprungsversion mit rahmenfester Halbschale auf den Tisch des Hauses geblättert werden. Und damit noch Geld für den Urlaub übrig bleibt, bietet die Yamaha-Hausbank ein Finanzierungsangebot mit einem effektiven Jahreszins von 1,9 Prozent bei bis zu drei Jahren Laufzeit.



Ein Plus an Sicherheit bietet der neue BMW-Gore-Tex-Anzug „Madison“. Das Obermaterial besteht aus einem mit der Firma Schoeller entwickelten Material, das die Vorteile von Polyamid und Aramidfasern miteinander findet. Die Folge: Hohe Reiß- und Scheuerfestigkeit, geringe Feuchtigkeitsaufnahme. Zusätzliche Protektoren sorgen für ein Mehr an passiver Sicherheit. Für Frauen gibt es einen in Schnitt und Design modifizierten Anzug zum Preis von 1995 Mark. Mehr für sportliche Motorradfahrer gemacht ist der neue BMW-Lederanzug Marathon, aus 1,4 Millimeter starkem, extrem scheuer- und reißfestem Rindnappa. Stretchzonen an Rücken, Knie und Waden sorgen für Bewegungskomfort, auch hier schützen Suproprotect-Protektoren sturzgefährdete Körperpartien. Der Lederanzug Marathon kostet 2095 Mark.

Jeden Donnerstag von 15 bis 20 Uhr sind die Mitarbeiter des Därr Expeditionsservice unter der Rufnummer (0 89) 2 80 91 70 erreichbar, um Tipps für die große Reise auf allen Kontinenten zu geben. Empfehlungen werden dabei auch für die jeweils zweckmäßigste Ausrüstung gegeben. Im großen Ausrüstungskatalog von Därr findet sich alles, was für den Urlaub oder das Clubwochenende mit dem Motorrad benötigt wird. Daneben gibt es noch einen Bücher- und Landkartenkatalog, in dem sämtliche Reiseliteratur nebst Landkarten nachgeschlagen werden kann. 200 Seiten an Information gegen drei Mark in Briefmarken beim Därr Expeditionsservice in 80333 München.



Ein bequemer Schnitt mit ausgezeichneter Paßform – die Motoline-Jacke „Terminator“ von Difi. 1,2 Millimeter starkes Rindoberleder, aufwendig abgesteppte Temperfoam-Protektoren in Schultern, Ellenbogen, Brust und Rücken. Erhältlich nur in Schwarz in den Größen S bis XXXL zum Preis von 768 Mark.



Von Kleidung über Verschleißteile, von Reisezubehör bis hin zum Werkzeug – es gibt so gut wie nichts, was sich im neuen „off-road-Katalog“ von Götz nicht finden würde. Mehr als 600 Seiten stark, fast zwei Kilo schwer, zum Preis von sechs Mark beim Götz-Versand in 72372 Hechingen erhältlich.

Bikerboots mit rahmengenähter Lederbrand- und Lederlaufsohle, 30 Zentimeter hohem Schaft und stupsnäsiger Karreespitze finden sich neu im Programm bei haveba. Die Farben: braun und schwarz. Der Preis: 230 Mark. In gleich vier verschiedenen Farbkombinationen gibt es den Tourenhandschuh Brenner, der an den Sturzstellen mit speziellen Suproprotect-Polstern unterlegt ist. Preis: 78 Mark.



Scarabeo, das ist Aprilias Antwort auf den sich wandelnden Livestil: 82 Kilo, relativ leicht, einfach zu handhaben und wendig im Verkehr. Der leise Zweitakt-Motor leistet 2,3 kW, ist mit einem Kata-

lysator ausgestattet und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Tank faßt acht Liter und gestattet Reichweiten von 250 Kilometern, zugelassen ist der Roller nur für eine Person. Geliefert wird der Scarabeo in den Farben Rot und Blau zum Preis von 3650 Mark.



Alternative:

Dekra entwickelt rollende Sitzbank

Motorradfahrer werden über die Autodachkante wegkatapultiert

Wie können Motorradfahrer vor den schwerwiegenden Folgen eines seitlichen Autoaufpralls geschützt werden? Diese Frage hatten sich die Unfallforscher der Dekra gestellt. Ziel war es, die fehlende „Knautschzone“ beim Motorrad durch konstruktive Veränderungen zu schaffen.

Dafür gibt es gute Gründe. Noch immer droht bei einem typischen Kreuzungs-Crash die größte Gefahr durch einen Anprall des Kopfes gegen die starre Dachkante. Selbst innerorts, bei relativ niedrigen Geschwindigkeiten, zieht ein solcher Zusammenstoß fatale Verletzungen nach sich. Deshalb, so Jürgen Grandel, Leiter der Dekra-Unfallforschung, mußte ein Weg gefunden werden, den Motorradfahrer bei einem Zusammenprall quasi über die Dachkante zu katapultieren.

Eine der denkbaren Möglichkeiten: ein Airbag! Versuche mit dem Luftsack waren durchaus erfolgversprechend. Schwierigkeiten gab es lediglich mit der Sensorik. Denn aufblasen soll sich der Airbag ja nur bei einem Aufprall, nicht aber schon beim scharfen Bremsen. Und genau hier liegt das Problem. Doch auch das ließe sich lösen, würde in jenem Bereich nur weiter entwickelt. Davor aber schrecken die meisten Motorradhersteller, nach Aussage des Dekra-Unfallforschers Jürgen Grandel, zurück. Sie scheuen das finanzielle Risiko. Denn entsprechende Aufträge würden Millionen verschlingen. Zudem stelle sich die Frage, welcher Motorradfahrer sich einen Airbag an seiner Maschine letztlich leisten wolle.

Nach kostengünstigeren Methoden zu suchen, die ein Mehr an Sicherheit für wenig Geld versprechen, das war die Aufgabe, die sich die Dekra-Techniker gestellt hatten. Ein „konstruktives Element“ sollte gefunden werden, das an jedem Motorrad, gleich welchen Typs, Anwendung finden könnte, auch wenn die Risiken schwerer Kopfverletzungen beim Seitenaufprall gegen ein Auto unterschiedlich ausgeprägt sind.

Favoriten in Sachen Sicherheit sind nach Dekra-Einschätzung Enduros und Tourenmotorräder. Ein breiter Lenker und die relativ aufrechte Sitzhaltung schaffen beste Voraussetzungen, sich bei einem drohenden Aufprall noch in die Rasten stellen zu können, um so über die oft tödliche Dachkante hinweg zu kommen. Deutlich ungünstiger sind die Bedingungen bei Sportmaschinen: Aufgrund der tiefen Sitz-

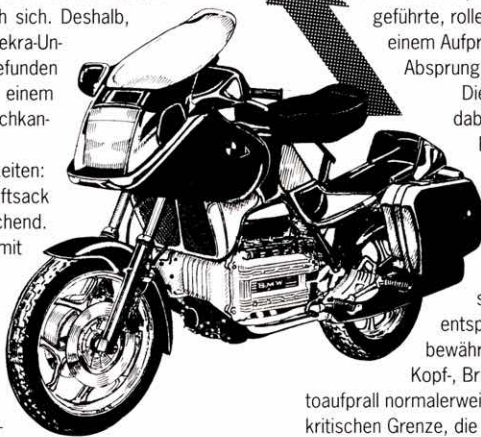
position mit vornübergebeugtem Oberkörper gehen die Chancen gegen Null, einem Crash ausweichen zu können – Kopf und Dachkante liegen zumeist auf einer Höhe.

Welche konstruktiven Veränderungen am Motorrad können helfen, in einem solchen Fall das Schlimmste zu verhindern? Ausgehend von der Überlegung, daß schwere Kopfverletzungen nur zu verhindern sind, wenn ein mit einem Auto kollidierender Motorradfahrer über das querende Fahrzeug hinweggehoben wird, entwickelten die Dekra-Unfallforscher, in Zusammenarbeit mit BMW, eine in Schienen geführte, rollengelagerte Sitzbank. Diese hebt den Fahrer bei einem Aufprall über einen Kippmechanismus, wie bei einem Absprung, kräftig an.

Die vorderen Führungen der „Rollsitzbank“ wurden dabei in den Tank integriert, zusätzlich wurde ein Hebel angebracht, der die Sitzbank beim Aufprall auch hinten anhebt. Durch eine entsprechend ausgeformte Verkleidung konnte der so erzielte Katapult-Effekt sogar noch verstärkt werden. Eine Konstruktion, so Jürgen Grandel, Leiter der Dekra-Unfallforschung, die sich im realitätsnahen Crashversuch mit einem entsprechend umgerüsteten Sicherheitsmotorrad bewährt habe. Sämtliche Verzögerungswerte, denen Kopf-, Brust- und Beckenbereich bei einem seitlichen Autoaufprall normalerweise ausgesetzt seien, blieben nun weit unter der kritischen Grenze, die Kopfbelastung sinke gar auf ein Zehntel des ursprünglichen Wertes. Auch beim Schräganprall konnte das mit der „Rollsitzbank“ ausgerüstete Sicherheitsmotorrad überzeugen und brachte selbst mit Sozius noch zufriedenstellende Ergebnisse.

Die rollengelagerte und in Schienen geführte Sitzbank verstärkte die Vorwärts-Aufwärts-Bewegung des Fahrers, ein entsprechend gestyltes Windschild an der Verkleidung fing Kopf und Brust elastisch auf und milderte so die Belastungen. Bei ihren Untersuchungen stellten die Dekra-Forscher fest, daß Kniepolster in der Verkleidung, wie sie möglicherweise in Großbritannien Vorschrift werden sollen, kontra-produktiv wirken. Zwar wird das Becken des Motorradfahrers bei einem Aufprall angehoben, der Kopf aber gleichzeitig mit einer solchen Wucht nach vorn geschleudert, daß dabei tödliche Belastungen auftreten können. „Mit unserer Entwicklung ist es gelungen, der Motorradsicherheit eine neue Qualität zu geben“, macht der Leiter der Dekra-Unfallforschung, Jürgen Grandel, deutlich. Dennoch hat sich bisher noch kein Motorradhersteller dazu entschließen können, hiervon Gebrauch zu machen.

Uwe Reitz



Wo Motorradfahrer willkommen sind, das steht in der Sonderausgabe der Motorrad News „Motorrad 94“. Im Katalog zur gleichnamigen Messe sind auf mehr als 50 Seiten wieder zahlreiche Treffpunkte in ganz Deutschland vermerkt. Eine Übersicht deutscher Motorradmuseen, Clubtreffen und ein großes Adressverzeichnis nebst aktueller Marktübersicht ergänzen das 130 Seiten starke Heft. Für 12 Mark im Zeitschriftenhandel oder beim Syburger Verlag, Unna.

Im Motorbuch Verlag ist jetzt der zweite Band mit Tourentipps durch Deutschland erschienen. Durch den Süden der Republik führen Dieter und Elke Löffkorn ihre Leser, in sieben Repor-

ten, erschienen in der BLV Verlagsgesellschaft. 2160 Kilometer über die schönsten Paßstraßen hat er beschrieben, von Wien bis Nizza führt die Route. Auf den 143 Seiten finden sich durchweg Farbfotos, anschauliche Skizzen sowie je ein Höhenprofil der jeweiligen Paßstraßen. Der Text informiert nicht nur über die Strecke selbst, sondern auch über die Sehenswürdigkeiten sowie die Historie links und rechts des Wegesrandes. Eines der besten Motorradbücher über die Alpen, das seinen Preis von 68 Mark mehr als wert ist.

Von Alaska bis Feuerland führt die Reise, die Peter Ruch mit einer Yamaha XVZ 750 Superténéré unternommen hat. Was er auf seiner mehr als fünfmonatigen Tour durch 12 Länder erlebt hat, hat er in einer sehr persönlichen offenen Art niedergeschrieben. Ein ungeschminkter, lezenswerter Reisebericht über eine Fahrt von 25 000 Kilometern ist dabei entstanden. Mit dem beeindruckenden Fazit, daß der Mensch auf dieser Strecke mit allen Problemen, die die Welt heute zu bieten hat, konfrontiert wird: „Mit mexikanischem Dreck, guatemalteckischer Korruption, honduranischer Armut, nicaraguanischer Scheiße, panamesischem Gringohäb, kolumbianischen Polizeikontrollen und peruanischer Aggressivität.“ Kein Buch über die vermeintliche Traumstraße Panamericana, sondern ein ehrlicher Situationsbericht, der allen, die die Strapazen auf sich nehmen wollen, wertvolle Tipps bietet. Erschienen im Motorbuch Verlag für 49,80 Mark.

Naturwunder Ostafrika heißt der bei Frederick & Thaler erschienene Band, der auch einzelne Motorradtouren enthält. Die Autoren nehmen den Leser mit in die weiten Wüsten des Nordens, zum Turkana-See, der Wiege der Menschheit und zu den Gorillas am Fuße der Virunga-Vulkane. Prachtvolle Bilder und informative Texte zeichnen diesen Band aus, machen aber auch deutlich, wie vergänglich Reisen sein kann: Ein Kapitel widmet sich Ruanda.

Zu einer Reise in die Geschichte laden die Bände aus dem Kartographischen Verlag Busche ein. Wer beim Motorradfahren nicht nur schöne Landschaften,

sondern auch die Historie einer Region kennenlernen will, findet hier zahlreiche Tipps und Hinweise. So lassen sich auf den Fahrten durch Rheinland-Pfalz, das Saarland und Hessen individuelle Touren zusammenstellen, die über das reine Motorradfahren hinausgehen. Jeder Band kostet 19,80 Mark.

Mit der regionalen Geschichte befassen sich auch die Handbücher historischer Stätten Deutschlands. Diese gehen noch tiefer ins Detail, beschreiben Siedlungsgeschichte und machen auf besondere Sehenswürdigkeiten aufmerksam. Mit diesen Handbüchern im Tankrucksack wird die Motorradtour zu einer Reise in die Vergangenheit. Erschienen im Alfred Kröner Verlag. Preis um die 30 Mark.

Anreiz auf historischen Spuren zu wandeln, das geben ebenfalls die Bücher aus dem Verlag Ellert & Richter. Fantastische Fotos, informative Texte und eine anschauliche Beschreibung der jeweiligen Geschichte machen Lust, das Leben Luthers oder August des Starken nachzuvollziehen, mehr noch nachzufahren – und das im wahrsten Sinne des Wortes. Anregungen also, zu etwas außergewöhnlichen Motorradtouren. Preis je 19,80 Mark.

Vollgepackt mit Informationen, das sind die Reiseführer aus dem Prestel-Verlag. Vollzählig erschienen ist die Italien-Trilogie. Drei Bücher, die im eigentlichen Sinne keine Reiseführer sind, sondern sich anschaulich mit der Geschichte jenes Landes auseinandersetzen, persönlich Erlebtes damit verknüpfen und so Mythen und Geschichten wieder zum Leben erwecken. San Gimignano etwa, die Stadt der Türme, ein beliebtes Ziel auch für Motorradfahrer, die die Toskana durchstreifen, wie anders wird deren Kulisse nach der Lektüre des ersten Bandes empfunden.

Lesenswert auch der Band Provence, einem weiteren Ziel sommerlichen Motorradurlaubs. Mitt-

lerweile in der neunten überarbeiteten Auflage erschienen, fast schon ein Klassiker der Reiseliteratur. Je 48 Mark.

Mit Frankreich und Italien beschäftigen sich weiterhin zwei empfehlenswerte Reiseführer aus dem Verlag Artemis & Winkler. 37 Touren zwischen Pont du Gard, Perpignan, Carcassonne und Toulouse sind in dem Band Languedoc Roussillon beschrieben, 24 Routen durch Perugia, Assisi und den Umbrischen Apennin finden sich in dem Band Umbrien. Alles wohlgeordnet mit einem Maximum an Information und damit seine jeweils 46 Mark wert.



Deutlich preiswerter, die neuen Urlaubsbücher aus dem Hayt Verlag, 11,80 Mark kostet jedes Bändchen, das auf knapp 100 Seiten die wesentlichen Informationen einer jeweiligen Urlaubsregion zusammenfaßt. Ein bißchen erinnern die Reiseführer an den guten alten Polyglott und sind für die schnelle Information vor Ort sicher ein guter Tip.

Polyglott selbst geht neue Wege und hat in seiner Reihe Land & Leute zwei interessante Bücher herausgebracht. In Stichwörtern wird dabei Hintergrundwissen über die Kultur, das Alltagsleben und die Mentalität



tagen werden unter anderem die schönsten Strecken der Fränkischen Schweiz, des Hohenloher Landes oder der Schwäbischen Alb vorgestellt. Reichlich Stoff für abwechslungsreiche Entdeckungen.

Völlig überarbeitet wurde der Alpen-Band der Edition unterwegs aus dem Motorbuch Verlag. Nicht nur neue Fotos, auch neue Reiseberichte finden sich im Inhalt, so daß, wer die Erstauflage besitzt, hier erneut zugreifen kann. In neun Reportagen stellen Elke und Dieter Löffkorn bekannte und weniger bekannte Bergstrecken der französischen Westalpen, der Lombardei, des Trentino und Sloweniens vor. Ein kleines Pannenhörbuch auf italienisch und französisch, Übernachtungstips sowie Hinweise auf besondere Sehenswürdigkeiten ergänzen den Band.

In die Berge führt auch der großformatige Band „Die schönsten Motorradtouren in den Alpen“, von Rudolf Geser, erschienen im Berg-Verlag. 33 Touren sind beschrieben, angefangen von der Umrundung des Sella-Massivs bis hin zu Paßstraßen in den Julischen Alpen oder dem Klassiker, der „Route des Grandes Alpes“. Doch so recht will der Funke beim Durchblättern nicht überspringen. Langweilige Fotos, wenig aussagefähige Skizzen der beschriebenen Routen, ein Text, der sich zumeist auf die Beschreibung der Eindrücke am Straßenrand beschränkt, da will es wohl überlegt sein, 68 Mark für dieses Buch auszugeben.

Das es auch anders geht, zeigt Bruno Geser mit seinem Buch „Motorradraum Al-



lität der Menschen in Griechenland und Portugal vermittelt. So soll es dem Reisenden möglich sein, sich in für ihn fremd erscheinende Verhaltensweisen einzufügen. Je 16,80 Mark.

Ebenfalls im Polyglott Verlag erschienen, das aktuelle Reisehandbuch Deutsch-



land, das neben den klassischen, auf 40 Reiserouten mehr als 700 Ziele auflistet, die ebenfalls eine Motorradtour lohnen. Leider fehlt in dem informativen Band eine Entfernungstabelle.

Kompakt und kompetent geben sich die Humboldt Reiseführer, die neben vielen praktischen Hinweisen auch die Natur der jeweiligen Urlaubsregion ausführlich beschreiben. Ein Aspekt, den viele andere Reiseführer leider vernachlässigen. Je 13,80 Mark.

Aufmerken lassen ebenfalls die neuen Reiseführer von Marco Polo. Die wichtigsten Sehenswürdigkeiten, unzählige praktische Tipps – angefangen von Essen & Trinken bis hin zu der Frage „Was bekomme ich für mein Geld?“ machen diese Bändchen fast unentbehrlich, zumal ihr Preis mit 9,80 Mark erstaunlich preiswert ist.

Durch ihre Liebe zum Detail überzeugen die neuen Vis à Vis Reiseführer aus dem RV Verlag. Der Band London etwa ermöglicht durch Schnittzeichnungen und Grundrisse einen



detaillierten Einblick in die wichtigsten Bauwerke, verblüffend übersichtliche 3-D-Karten helfen bei der Orientierung, mehr als 1200 farbige Fotos auf 432 Seiten bieten eine unglaubliche Vielfalt an Information. Zugreifen, kann man da nur sagen.

Von London ist es nicht weit nach Schottland, das Land der Bens, Glens und Highlands. Rau und unzugänglich auf den ersten Blick, doch wer erst einmal hier gewesen ist, wird immer wieder kommen. Der kleine Reiseführer aus dem Ullstein-Verlag hilft dieses Land zu entdecken und zu verstehen. Preis 19,90 Mark.

Europa entdeckt hat der HB Verlag. Mit Frankreich, Italien, Spanien, Schweiz, Österreich und Dänemark liegen mittlerweile sechs Ausgaben einer informativen Spezial-Edition vor, jeweils zum Preis von 15,80 Mark.

Den HB-Bildatlas Deutschland und Europa gibt es zum Preis von 16,80 Mark. Kurze Texte zu den 12 Bundesländern, ein Verzeichnis aller Autokennzeichen, die Anschriften sämtlicher Fremdenverkehrsbüros, ein vollständiges Ortsregister mit den neuen Postleitzahlen und natürlich Landkarten von Deutschland und Europa im Maßstab 1:300.000 finden sich auf mehr als 100 Seiten.

Neu erschienen auch drei HB-Bildatlanten, die Lust machen auf eine Reise in die Normandie, die Algarve oder nach Hamburg.

Schweden, Weimar, Deutsche Ostseeküste – mit diesen attraktiven Motorradzielen befassen sich drei neue Bände der Reihe Merian, erschienen bei Hoffmann und Campe zum Preis von je 14,80 Mark.

Allein die erstklassigen Fotos machen Lust, so bald wie möglich zur nächsten Tour aufzubrechen, einfühlsame Texte vermitteln das nötige Hintergrundwissen um die jeweiligen Landstriche wirklich entdecken zu können.



Das Standardwerk über die Motorräder der Marke BMW ist jetzt in fünfter erweiterter Auflage im Bleicher Verlag erschienen.

Stefan Knittel, der mit seinem Buch über 60 Jahre Tradition und Innovation 1984 Maßstäbe setzte, hat nun ein weiteres Jahrzehnt hinzugefügt. Von einst 300 Seiten ist das fachkundig geschriebene Buch auf fast 400 Seiten angewachsen. Leider kommen die neuesten Modelle viel zu kurz. Über die R 1100 RS wie auch über den Einzylinder F 650 finden sich nur wenig Informationen in Text und Bild; die neue GS bleibt völlig unerwähnt. Ein eindeutiger Schwachpunkt bei einem Buch, das ansonsten kaum Wünsche offenläßt. Für den, der in der Historie blättern will und Entwicklungsgeschichte nachvollziehen möchte, ist dieser Band jedoch eine wahre Fundgrube und seinen Preis von 118 Mark sicher wert.

Eine einzigartige Motorradchronik hat der Motorbuch Verlag jetzt mit der deutschen Übersetzung des englischen Buches *Motorrad total* vorgelegt. Mehr als 200 Motorräder und ihre Entwicklungsgeschichte werden vorgestellt, gestochen scharfe,



gehalten, dennoch wird eine Fülle an Information vermittelt. Von Gottlieb Daimlers Reitwagen wird ein spannender Bogen bis hin zu Big Bikes heutiger Tage gezogen. Ein lezenswerter Band, der in keinem Bücherregal fehlen sollte. Preis: 59 Mark.

La Leggendaria Vespa – Die Geschichte des beliebtesten Motorrollers, ist jetzt im Heel-Verlag erschienen. Ein tolles Buch, geschrieben von einem Italiener, der sich als wahrer Kenner der Materie erweist. Von den Anfängen des Unternehmens, das sich zunächst in der Luftfahrt einen Namen gemacht hatte, über den mutigen Schritt zur Rollerproduktion bis hin zur Vespa als Kunstwerk, auf rund 160 Seiten ist kaum ein Aspekt ausgelassen. Selbst das kleine Einmaleins des Vespafahrens und nützliche Reparaturtipps wurden nicht vergessen, wemlich man so ein tolles Buch sicher nicht in die Werkstatt legen wird. Dem gebührt viel

mehr ein Ehrenplatz im Bücherregal. Preis 58 Mark.



durchweg farbige Fotos mit Detailerläuterungen machen Technik anschaulich. Zwar sind die Texte knapp



Scheunenfund:

Die alte Ardie war 60 Jahre vergessen

Verstaubt, verrostet, vergessen – fast sechs Jahrzehnte fristete die alte Ardie ein jämmerliches Dasein auf dem Dachboden des alten Backhauses von Friedrich Esch-Osterfinke. Das uralte Originalkennzeichen auf dem vorderen Kotflügel, IX – 110 383 lautet die Kombination, wobei IX für „Provinz Westfalen“ steht, war noch vorhanden, ebenso wie die Karbidbeleuchtung samt Gasentwickler. Mit ihren vier PS aus 304 Kubikzentimetern hatte sie den Vater des glücklichen Finders vor 60 Jahren wohl mit rund 70 Stundenkilometern über die Land-

straßen getragen. Verzögert wurde, wenn nötig, mit einer einfachen Klotzbremse.



Ins Motorrad-Museum nach Ibbenbüren sollte das gute Stück, die Frage war nur wie. Denn die Bodenluke des alten Backhauses war viel zu klein. Also mußten Dachpfannen abgedeckt, Latten zersägt und die alte Ardie dann in schwindelnder Höhe auf einen Frontlader gehoben werden.

Jetzt steht das seltene Krad erst einmal in unrestauriertem Zustand, so wie es nach seinem 60jährigen Dornröschenschlaf gefunden wurde, neben rund 150



weiteren Exponaten, die die

Entwicklung im Motorradbau anschaulich verdeutlichen.

Das Motorrad-Museum Ibbenbüren ist samstags von 14 bis 18 Uhr sowie sonn- und feiertags von 10 bis 12 und 14 bis 18 Uhr geöffnet.

Für Gruppen ist eine Besichtigung nach telefonischer Anmeldung unter 0 54 51/64 54 jederzeit möglich.

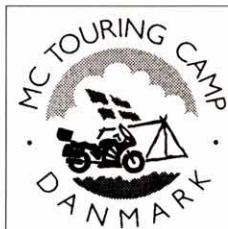
Der erste Band einer vierteiligen Reihe aus Forschung und Technik ist jetzt bei Aral erschienen. Die 36seitige Broschüre beschäftigt sich mit dem Thema Kraftstoff.

Zwar funktionieren moderne Motoren im Prinzip noch immer so wie vor 100 Jahren,

doch auch die Kraftstoffe haben sich weiterentwickelt und sind mit früheren Produkten nicht mehr vergleichbar. Der erste Band „Benzin – ein besonderer Saft“ ist kostenlos bei der Aral-Öffentlichkeitsarbeit in 44789 Bochum erhältlich.



Zehn Jahre lang reiste Helge Pedersen mit dem Motorrad um die Welt. Jetzt übergab der Globetrotter seine treue Wegbegleiterin „Olga“ – wie er seine BMW liebevoll nannte – an das BMW Museum in München, wo das Motorrad einen wohlverdienten Ehrenplatz bekommt. Helge Pedersen erhielt dafür von BMW eine nagelneue R 1100 GS überreicht, mit der er nun neue Abenteuer planen plant.



Motorrad Camp Dänemark

Einen guten Campingplatz nur für Motorradfahrer bietet der MC Touring Club DK in Jütland, 25 km von Grenå (Fähre nach Schweden). Bis 28. August täglich geöffnet. DM 8,— pro Nacht.

MC Touring Camp, Nodagervej 32 A
Nodager, DK-8560 Kolind
Tel. +45/86 39 28 15 oder 86 27 25 15
Fax +45/86 27 31 19

