

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V.

Postvertriebsstück F 5727 F · Gebühr bezahlt · Bundesverband der Motorradfahrer e. V. · Raittisenstraße 102 · 47299 Duisburg



- Erwiderung: BVDM-Vorstand contra Zeitschrift „Motorrad“
- Test: Suzuki DR 350 SE, Kawasaki KLX 250 und KTM 400 LC 4
- Reise: Von der Wartburg bis nach Schleiz in Thüringen

Der Herbst hat begonnen, die Gedanken an den „Sommersmog“ und die – zumindest in Hessen – damit verbundenen Einschränkungen im Straßenverkehr sind längst vergessen. So mancher hat das Motorrad bereits abgemeldet, träumt allenfalls von den Touren, die mit Beginn des nächsten Frühjahrs unternommen werden sollen. Wenn's der Gesetzgeber denn zulässt. Noch ist Motorradfahren in Deutschland nicht verboten, doch die Zeichen stehen auf Sturm – und das EU-weit.

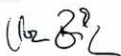
Eine neue Abgasnorm soll her. Künftig, so war es zumindest geplant, müssen auch Motorräder den selben Prüfzyklus durchlaufen wie PKW. Das würde bedeuten: Bereits nach 40 Sekunden wird der Ausstoß an Kohlenwasserstoff, Stickoxid und Kohlenmonoxid gemessen. Angesichts niedriger Grenzwerte sind akzeptable Resultate wohl nur mit Einspritzanlagen und geregelter Kat erreichbar. Das würde das Aus für viele kleine, vor allem aber relativ preiswerte Motorräder bedeuten.

Glücklicherweise wurde der deutsche Vorstoß zunächst einmal gestoppt. Vom Tisch ist er damit noch nicht. In einem Interview der Zeitschrift „Motorrad“ erhebt Bundesumweltminister Klaus Töpfer, CDU, die – vernünftige – Forderung: „Auch Motorräder müssen sauberer werden.“ Die Frage ist nur: Wie?

Und was ist mit den Maschinen, die heute schon mit Katalysatoren ausgerüstet sind? Warum erfolgt hier noch immer eine Ungleichbehandlung? Steuerermäßigung und G-Kat-Plakette werden, ungeachtet von Emissionen unterhalb der Grenzwerte, hartnäckig verweigert! Freiwilliges Engagement wird so bestraft, während der Gesetzgeber die Latte der von ihm für notwendig erachteten Vorschriften unerreichbar hoch legt.

Verkehrsminister Matthias Wissmann hat im Gespräch mit dem BVDM angekündigt, Motorräder in einer künftigen emissionsabhängigen KFZ-Besteuerung zu berücksichtigen – was sollte er auch anderes tun. Welche Folgen diese neue KFZ-Steuer für uns Motorradfahrer haben wird, hat er nicht gesagt. Vielleicht weiß er warum.

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 0 7 21 / 51 57 11

Beiträge, Adreßänderungen:

Monika Knops, Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg
Telefon 0 2 0 3 / 7 8 9 8 22

BVDM-Geschäftsstelle:

Postfach 11 00 09, 63457 Hanau
Telefon 0 6 1 8 1 / 2 5 7 8 4 9
Telefax 0 6 1 8 1 / 2 5 7 8 4 9

Impressum

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer e. V.

Redaktion:

Uwe Reitz, Postfach 11 20
65780 Hattersheim
Telefon 0 6 1 9 0 / 9 3 0 0 4 5
Telefax 0 6 1 9 0 / 9 3 0 0 4 5

Anzeigenleitung:

Michael Lenzen
Bruchhausener Straße 17
51702 Bergneustadt
Telefon 0 2 2 6 1 / 4 1 5 8 8
Telefax 0 2 2 6 1 / 4 1 9 7 1

Druck:

gzm Grafisches Zentrum
Bodige und Partner GmbH, Mainz

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe. Belegexemplar erbeten.

**Redaktionsschluß
für Heft 4/94:
12. November 1994**

Inhalt

Standpunkt Seite 2 · **Erwiderung** Seite 3 · **Interview** Seite 4 · **IFMA** Seite 5 · **Test** Seite 6 · **Leserbriefe** Seite 8 · **Gespanne** Seite 9 · **Touren-Trophy** Seite 10 · **Verkehrswacht aktiv** Seite 11 · **Lesezeit** Seite 19 · **Termine** Seite 20 · **BVDM-Clubs** Seite 21 · **Reise** Seite 22 · **Motorrad-Laden** Seite 26 · **EMA** Seite 28

Mit fremden Federn:

„Motorrad“ profitierte vom Engagement des BVDM

Offener Brief an den Chefredakteur

Mit „fremden Federn“ hat sich die Zeitschrift „Motorrad“ im Mai dieses Jahres geschmückt. Der BVDM hatte Verkehrsminister Matthias Wissmann für ein Gespräch gewinnen können, in dem aktuelle Probleme der Motorradfahrer diskutiert werden sollten. (Die „Ballhupe“ berichtete.) Über das Ergebnis wurden im Anschluß die Fachzeitschriften informiert. Von „Motorrad“ nahm deren Magazinleiter Axel Westphal an jener Pressekonferenz teil.

Der Bericht, der anschließend in Heft 2/94 veröffentlicht wurde, löste beim Vorstand des BVDM jedoch einiges Erstaunen aus: „Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann sprach mit Motorrad“ hieß es da – vom Bundesverband der Motorradfahrer keine Rede! Ja, es wurde sogar ein Bild veröffentlicht, das BVDM-Vorstandsmitglied Harald Hormel und den Bundesverkehrsminister zusammen auf einem Gespräch zeigte, ohne daß es einen entsprechenden Hinweis gegeben

hätte! Für den Vorsitzenden des BVDM, Ralf Kühn, war dies Anlaß, an den Chefredakteur der Zeitschrift „Motorrad“, Friedhelm Fiedler, einen offenen Brief zu schreiben, der folgenden Wortlaut hatte:



Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann zum Thema „Motorrad“

„Streckensperrungen machen keinen Sinn“

Matthias Wissmann, der am 2. Mai dieses Jahres in Bonn zum Bundesverkehrsminister ernannt wurde, sprach mit „Motorrad“ über Streckensperrungen für Motorräder von denen es einschließlich Nordschwarzwaldroute derzeit 83 Bundesweit gibt, hat der Bundesverkehrsminister, der als Minister für den Bundesverkehrsminister bestellt, eine deutliche Meinung. Der Bericht hat zwei Teile: einerseits eine politische Meinung, die die Bundesregierung hat, und andererseits eine politische Meinung, die die Bundesregierung hat, und andererseits eine politische Meinung, die die Bundesregierung hat.

„In der Zeitschrift „Motorrad“ berichten Sie über ein Gespräch, welches zwischen dem Bundesverkehrsminister und Vertretern Ihres Hauses stattgefunden haben soll.

Leider vergaßen Sie zu erwähnen, daß dieses Gespräch nicht zwischen Ihnen und dem Minister, sondern zwischen dem Vorstand des BVDM und Herrn

Wissmann stattgefunden hat. Wenn Sie Ihren Magazinleiter, Herrn Westphal, gefragt hätten, hätte er Ihnen dieses sicherlich auch so bestätigt. Er kann Ihnen sicher auch bestätigen, daß er mich persönlich gefragt hat, wie

tungen der Motorradfahrer nicht zu erwähnen, sind wir ja zwischenzeitlich gewöhnt. Aber in der Vergangenheit haben Sie sich zumindest darum bemüht, sich keine Lorbeeren anzuheften, für die andere die Arbeit geleistet haben.

Für alle Motorradfahrer ist es sicherlich besser, wenn wir uns darum bemühen, gemeinsam für die Interessen der Motorradfahrer einzustehen. Auch kann es der Lobby der Motorradfahrer – und auch Ihnen und Ihrem Haus – nicht schaden, wenn möglichst viele Motorradfahrer in den Interessenvertretungen der Motorradfahrer Mitglied sind.

Für ein klärendes Gespräch zwischen Ihnen und dem Vorstand des BVDM stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. Wir würden uns sehr darauf freuen, künftig partnerschaftlich mit Ihnen zusammenzuarbeiten.“

Heft 2 Mai 1994

Matthias Wissmann

Klares Nein zu vorschnellen Streckensperrungen

Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann hat sich am 2. Mai dieses Jahres mit „Motorrad“ über Streckensperrungen für Motorräder von denen es einschließlich Nordschwarzwaldroute derzeit 83 Bundesweit gibt, hat der Bundesverkehrsminister, der als Minister für den Bundesverkehrsminister bestellt, eine deutliche Meinung. Der Bericht hat zwei Teile: einerseits eine politische Meinung, die die Bundesregierung hat, und andererseits eine politische Meinung, die die Bundesregierung hat.



Matthias Wissmann, der am 2. Mai dieses Jahres in Bonn zum Bundesverkehrsminister ernannt wurde, sprach mit „Motorrad“ über Streckensperrungen für Motorräder von denen es einschließlich Nordschwarzwaldroute derzeit 83 Bundesweit gibt, hat der Bundesverkehrsminister, der als Minister für den Bundesverkehrsminister bestellt, eine deutliche Meinung. Der Bericht hat zwei Teile: einerseits eine politische Meinung, die die Bundesregierung hat, und andererseits eine politische Meinung, die die Bundesregierung hat.

es uns gelungen ist, diesen Gesprächstermin zu erhalten, da Sie doch seit fast einem halben Jahr vergeblich versuchen, einen Termin im Ministerium zu erhalten.

Daß Sie nach Möglichkeit bemüht sind, die Interessenverte-

Mehr PS als IQ?

Kritischer Toni Mang

Kein Verständnis für „schwarze Schafe“

BVDM: Wie stehst Du als Rennfahrer zum Problem Streckensperrungen?

Toni Mang: Verständnissvoll gegenüber den Anliegern z.B. des Sudelfelds, aber auch kritisch gegenüber den schwarzen Schafen unter uns Motorradfahrern, die ihre rennsportlichen Ambitionen auf öffentlicher Straße ausüben. Im normalen Straßenverkehr – also auch im Sudelfeld – ist das absolut falsch! Mir scheint es oft so, als ob diese Leute mehr „PS“ als „IQ“ besitzen!

BVDM: Was würdest Du diesen Sportfreunden empfehlen?

Toni Mang: Eine gute Trainingsmöglichkeit bieten Veranstalter „freier Trainings“ auf den bekannten Rennstrecken. Das ist preiswert, sicher und durch die Möglichkeit, Tips von echten Rennfahrern zu erhalten, ein weit besseres Training als an der Hausstrecke. Als weitere Möglichkeit bietet sich natürlich der Erwerb einer Lizenz zum Einstieg in den Rennsport an.

BVDM: Wo gibt es solche Trainingsmöglichkeiten?



Toni Mang im Gespräch mit Thomas Bauer vom BVDM-Regionalbüro Bayern

Toni Mang: Bei meinem Training zum Beispiel am Salzburgring, in Brunn oder in Assen. Die Nennfelder sind dabei deutlich geringer als die Strafen, die bei „illegalen“ Straßenrennen drohen!

BVDM: Stichwort – „Laut ist out!“

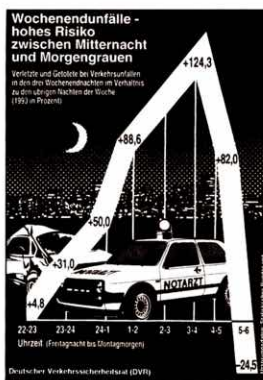
Toni Mang: Ja, ganz eindeutig! Es gibt zweifelsfreie Gründe gegen „Schalldämpfer-Tuning“: Die Serienabstimmung eines Motorrads ist homogen, das bedeutet, sie bietet das beste Leistungsband und das beste Drehvermögen des Motors. Schließlich sind viele hochqualifizierte Techniker und Ingenieure lange damit beschäftigt, das Beste aus den Motoren herauszuholen. Das kann kein Laie besser!

BVDM: Wieso sind dann Rennmotorräder so laut?

Toni Mang: So große Lautstärken, wie mancher glauben mag, treten dort auch nicht mehr auf, denn die meisten Veranstaltungen sowohl in Europa als auch in Übersee werden nur noch mit streng kontrollierten Lärmgrenzwerten genehmigt. Daß Rennmotorräder „trotz“ höherer Lautstärke mehr Leistung haben, liegt an deren spezieller Abstimmung. Die kostet aber auch einige tausend Mark extra!

BVDM: Wie ist Dein Motorrad „getunt“?

Toni Mang: Sicher nicht durch Racing-Schalldämpfer, denn ich fahre privat eine Harley.



Zwischen Mitternacht und Morgengrauen kracht es am Wochenende am häufigsten. Grund dafür sind häufig Übermüdung und Alkohol. Je nach Uhrzeit steigt die Zahl der Verunglückten um mehr als das Doppelte an.

Viel zu schnell

Senioren, die aufgrund ihres Alters schwierige Verkehrssituationen nicht mehr richtig einschätzen und deshalb nicht immer optimal meistern können, genießen in der Straßenverkehrsordnung einen besonderen Schutz. Darauf weist der ADAC im Zusammenhang mit einer BGH-Entscheidung (DAR 94/320; Az.: VI ZR 219/93, OLG Hamm) hin, bei der einem zu schnell fahrenden Motorradfahrer nach einem Unfall die überwiegende Haftung angelastet wurde.

Zu dem Unfall war es gekommen, als sich zwei mit überhöhter Geschwindigkeit fahrende Motorradfahrer zwei älteren Frauen näherten, die im Begriff waren, eine Straße zu überqueren. Während die eine der beiden Frauen die andere Straßenseite erreichte, geriet die andere angesichts der herankommenden Motorräder in Panik. Es kam zu einer Kollision mit einem der Motorräder.

Der klagende Motorradfahrer, der bei dem Unfall schwer verletzt wurde, hätte nach Meinung des BGH mit einer unbesonnenen Reaktion der beiden Frauen rechnen müssen, zumal er nach eigenen Angaben erkannt hatte, daß es sich um ältere Personen handelte. Aufgrund der unklaren Verkehrssituation hätte er sein Tempo drosseln und in Bremsbereitschaft gehen müssen.

Bremsbereit

Die Ferien sind vorüber – für viele Kinder beginnt die „Schul-laufbahn“.

Zahlreiche ABC-Schützen machen sich bereits nach kurzer Zeit allein auf den Schulweg. Im Straßenverkehr noch unerfahren und unberechenbar, sind sie hier besonders gefährdet.

Deshalb appelliert der Kraftfahrer-Schutz e.V. auch an Motorradfahrer, in der Nähe von Grundschulen vor allem vormittags besonders vorsichtig zu fahren. Konsequenz: niedriges Tempo, ständige Bremsbereitschaft und Aufmerksamkeit insbesondere bei Zebrastreifen sind dringend geboten.

Gleich dreimal

Suche „DAS MOTORRAD“ Heft Nr. 15–17, 21, 22, 24–26, Jahrg. 88 und Hefte vor 1976, Peter Scheid, Tel.: (0 94 07) 8 74

Biete Mitfahrgelegenheit zur IFMA nach Köln vom Raum Regensburg aus an, Peter Scheid, Tel.: (0 94 07) 8 74

Wer macht mit bei IG Yamaha XT 250/350, Peter Scheid, Tel.: (0 94 07) 8 74

Motorradfahrertreff des BVDM auf der IFMA

Alle zwei Jahre trifft sich die internationale Zweirad-Branche auf der Weltmesse IFMA. Vom 5. bis zum 9. Oktober ist es wieder soweit, wobei die ersten beiden Tage ausschließlich Fachbesuchern vorbehalten sind. Für's Publikum sind die Messehallen erst ab Freitag, den 7. Oktober, geöffnet. Nach dem bisherigen Anmeldestand wird die IFMA mit rund 2000 Anbietern aus über 40 Ländern auch 1994 ihre weltweit führende Position wieder unter Beweis stellen.

Traditionell organisiert der Bundesverband der Motorradfahrer während der Messe den Motorradfahrer-Treff. Er befindet sich in Halle 12.1, Gang J, Stand 65. Hier finden Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer Ruhe im Messegesehen und können sich zu allen Themen rund um's Motorrad sowie über den BVDM und dessen regionalen Mitgliedsvereinen informieren. Darüber hinaus beteiligt sich am BVDM-Stand erstmals auch die europäische Dachorganisation der Motorradfahrer, die EMA. Verbandsmitglieder der European Motorcyclist Association stehen an allen

Messtagen für Fragen zu europäischen Themen – etwa dem EU-Führerschein, Leistungsbegrenzung sowie Lärmschutz und den damit verbundenen Geräuschemissions-Grenzwerten – zur Verfügung.

Um möglichst viele aktive Motorradfahrer, Wiedereinsteiger oder Einsteigerwillige zu erreichen, hat der BVDM zusätzlich zum Hauptstand noch einen kleinen Informationsstand mitten im Messegesehen, in der Passage zwischen den Hallen 12 und 13, Stand 21.

Treffpunkt: Halle 12.1

Und: In Zusammenarbeit mit dem Helmhersteller Levior wird der „Venturer-Simulator“ im IFMA-Freigelände stehen. In ihm können Interessenten ein Rennen auf der „Isle of Man“ hautnah erleben, denn der Simulator liefert zum Großbild die entsprechenden Bewegungen des Rennmotorrades. Von jeder Mitfahrt bei dieser Aktion wird dem BVDM und seinen Mitgliedsvereinen eine Mark für den Kampf gegen Streckensperrungen zur Verfügung gestellt.

Klasse Angebot

Für Clubs, Gruppen oder Firmen, die etwas für die Sicherheit ihrer Mitarbeiter leisten wollen, bietet der BVDM Motorrad-Sicherheitstrainings zu besonderen Konditionen an. Allerdings: oft fehlt es hierfür an geeigneten Plätzen! Wer weiß, wo ausreichend große Firmen-Parkplätze (etwa 50 mal 100 Meter) oder andere Flächen am Wochenende hierfür genutzt werden können, sollte sich umgehend bei Henning Knudsen, Biberweg 1, 53819 Neunkirchen-Seelscheid, Tel./Fax (0 22 47) 73 86 melden.

Die Eintagestrainings des BVDM werden nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates durchgeführt. Besonderer Wert wird dabei auf das Erlernen und Üben der speziellen Fahrsituationen im Grenzbereich von Bremsen und Ausweichen gelegt. Daß darüber hinaus ein Training in kleinen Gruppen von acht bis 12 Teilnehmern jede Menge Spaß macht und zu Diskussionen anregt, können wir in fast jedem von uns durchgeführten Training immer wieder feststellen. Sprecht doch einfach mal mit Euren Freunden oder mit Eurem Chef.



*Langsames
Fahren durch die Spurgasse
ist eine der Übungen des BVDM,
bei der es auf sicheres Beherrschen des Motorrades ankommt.*

Bridgestone Reifen GmbH
22113 Hamburg

baehr GmbH & Co KG
66957 Vinningen

KawaMotor
80809 München

AtZweiradtechnik
41540 Dormagen

V & W Levior Kunststofftechnik
74862 Binau

Seitenwagen und Gespanne
Theel und Gottstein
81245 München

haveba GmbH & Co KG
Sporthandschuhfabrik
72555 Metzingen

Norton Motors Deutschland
GmbH
82335 Berg

Get-a-way
Ausrüstung für Weltenbummler
95444 Bayreuth

EML Gespanne
Falk Hartmann
55218 Ingelheim

Motorradgebrauchteile
Siegfried Spängler
91781 Weißenburg

Motortrans
85077 Manching

B & K Motorradveranstaltungen
81477 München

POP-Shop
92637 Weiden

Lauche & Maas
81245 München

LTP
Laue Technische Produkte
82211 Herrsching

Koch Motorrad GmbH
37281 Wahnfried

Schubert Helme GmbH
38106 Braunschweig



Schwierige Wahl:

Drei Enduros, die gefallen

Harte Sitzbank, rauher Motor, schwammige Bremse

Drei Enduros, wie sie unterschiedlicher wohl kaum sein können: Die kleine Kawasaki KLX 250, die man auf den ersten Blick kaum ernst zu nehmen mag; die Suzuki DR 350 SE, die immer wieder als wahrer Allrounder gepriesen wird; die KTM 400 LC 4, ein Wettbewerbsmotorrad in ziviler Straßenversion. Eine Woche lang mußten die drei Maschinen auf wilden Schotterpässen in den Dolomiten ihre Qualitäten unter Beweis stellen. Vor die heiße Hatz über loses Geröll und spitzwinklige Kehren haben die Konstrukteure jedoch zunächst einmal den Start der Motoren gesetzt. Und der kann, ein ums andere Mal, in eine recht schweißtreibende Angelegenheit ausarten.

Nicht bei der Suzuki, die seit etwa einem Jahr auch mit E-Starter erhältlich ist. Ein Knopfdruck genügt und schon kann's losgehen. Einziger Kritikpunkt: der Choke sitzt immer noch am Vergaser, ist aber relativ gut erreichbar.

Auch bei der Kawasaki muß der Choke umständlich unter dem Tank gesucht werden, zudem gilt es vor jedem Startversuch den Scheinwerfer auszuschalten, sonst frißt das Licht sozusagen den Zündfunken. Von Glück kann sagen, wer den 250-Kubik-Motor schon beim ersten Kick zum Leben erweckt. Zwei-, dreimal will er schon getreten werden, mindestens – und das auch noch mit Nachdruck!

Die KTM hingegen springt willig an. Der Choke findet sich vorbildlich am Lenker, den Deko-Hebel gezogen, OT gesucht, mit ganzer Kraft den Kickstarter getreten – der sich allerdings an der linken Seite des Motorengehäuses befindet – und schon poltert der urige Einzylinder los. Klasse, so muß es sein!

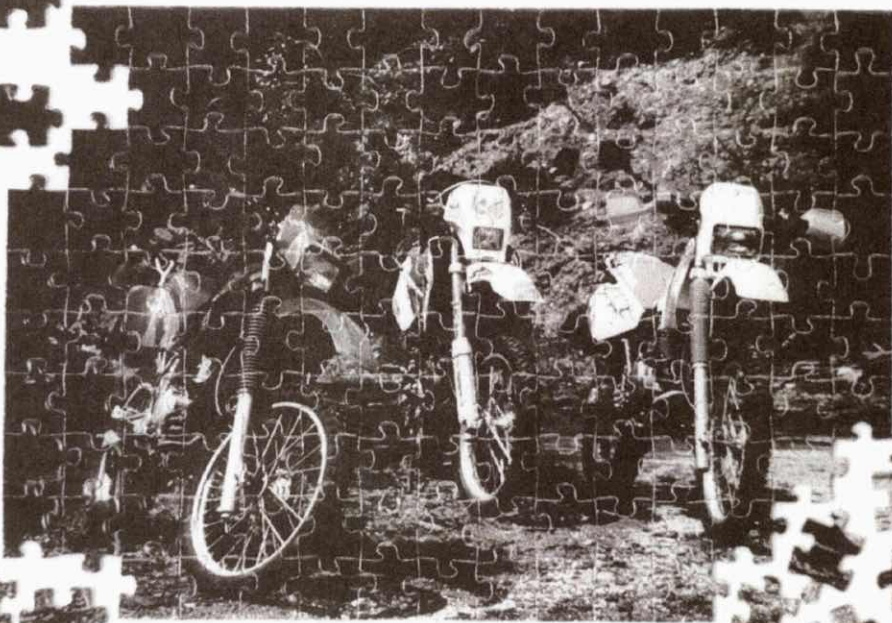
Auf den ersten Kilometern mag die 400 LC 4 allerdings nicht so recht zu gefallen. Der Motor läuft doch recht rau, die Vibrationen sind beträchtlich. Vor allem im unteren Drehzahlbereich fühlt sich das wassergekühlte Triebwerk sichtlich unwohl. Stadtfahrten mit der KTM hinterlassen einen etwas zwiespältigen Eindruck: Der Motor verlangt auf Asphalt nach möglichst wechselnden Drehzahlen.

Sauber vom Standgas bis in den roten Bereich lassen sich hingegen die Suzuki und die Kawasaki fahren. Kein Ruckeln, kein Poltern,

allenfalls fleißiges Schalten, insbesondere bei der kleinen KLX, sind angesagt.

Obwohl vornehmlich für's Gelände gebaut, hinterlassen die drei Maschinen auf der Landstraße einen hervorragenden Eindruck. Die KTM fliegt förmlich nur so durch die Kurven, daß es eine wahre Pracht ist, damit nicht nur Alpenpässe zu erklimmen. Die Maschine fällt regelrecht von einer Schräglage in die andere, hängt sauber am Gas, und das fantastische Fahrwerk steckt alle Fahrbahnebenen locker weg. Auch die Suzuki gibt kaum Anlaß zu Klagen. Die 30 PS sorgen für eine ordentliche Beschleunigung, das sauber abgestufte Getriebe begeistert.

Nach Drehzahlen verlangt die Kawasaki KLX 250. Die 25 PS stehen erst bei 8000 Umdrehungen auf der Kurbelwelle, beim heftigen Beschleunigen schnellt die Nadel auch schon mal gen 10 000. Da heißt es Zähne zu-



sammenbeißen und einen Gang raufschieben. Der wassergekühlte Motor verrichtet jedoch auch unter permanenter Vollast klaglos seinen Dienst, wenngleich sich das Sechsgang-Getriebe recht hakelig schalten läßt. Die Suche nach dem Leerlauf ist zudem meist hoffnungslos. Stopps an der roten Ampel geraten zum Geduldsspiel. Das gilt auch für die KTM, die dabei nach einem kräftigen Dreh am Gas verlangt, damit das entsprechende Kontrollämpchen, das beim Finden helfen soll – im Fall des Falles – auch brennt.

Brennen tut bei der Kawasaki etwas ganz anderes: das Hinterteil des Fahrers! Der Konstrukteur der Sitzbank gehört gestraft, am besten mit 150 Kilometern KLX 250 fahren – aber ohne Pause! Die lila Bank ist viel zu schmal, vor allem aber brethart. Schon nach einer Viertelstunde fängt der Allerwerteste an zu schmerzen, längere Touren werden regelrecht zur Qual. Auch wenn die kleine Kawasaki als reine Enduro gelten kann, der Weg in Richtung losem Schotter wird oftmals doch auf Asphalt zurückgelegt. Spaß macht das nicht.

Im Gelände aber kann die KLX begeistern. 290 Millimeter Federweg vorn, 280 Millimeter hinten, gut 130 Kilo fahrfertiges „Kampfge wicht“, da verlieren enge Kehren mit tiefem Schotter oder Steilauffahrten ihren Schrecken. Hinzu kommt die Sitzhöhe von 890 Millimetern, da bekommen auch „Kleinwüchsige“, wenn's eng wird, den Fuß noch sicher auf den Boden; die beiden Scheiben vorn und hinten liefern jederzeit ausreichende Verzögerungswerte. Störend ist einzig, daß beim Fahren in den Rasten die Unterschenkel schon mal so eng an den Tank gepreßt werden, daß das darunterliegende Lüfterrad des Kühlers gegen die Kunststoffverkleidung drückt. Ein häßlich schrappendes Geräusch ist die Folge.

Außerhalb der Straße fährt sich die kleine Kawasaki absolut gutmütig, was nicht heißen soll, daß der quirlige Einzylinder nicht hart herangekommen werden kann. Im Gegenteil. Aber, dank des Superhandlings verzeiht das Motorrad fast jeden Fahrfehler. Eine Kehre falsch angefahren? Kurz abgebremst,

eingelenkt und Gas gegeben. Wo war das Problem? So macht Geländebolerei richtig Spaß.

Die Suzuki und die KTM stehen dem in nichts nach. Mit durchweg 60 Stundenkilometern haben wir die drei Maschinen die fast 12 Kilometer lange Naturpiste auf Pfitscher Joch hinaufgetrieben: Schlaglöcher, Querrillen, ausgewaschene Untergründe, Schotter nicht nur in den Kehren – die Fahrwerke steckten alles klaglos weg. Fast wären wir übermütig geworden und hätten auf fast 2000 Metern Höhe das Driften probiert. Auch

das wäre sicher problemlos gegangen.

Das Fahrwerk der KTM erweist sich bei der Geländebolerei, aufgrund des längeren Radstandes, als das spurstabilste, die Suzuki verhält sich im Vergleich ein wenig unruhig, was aber möglicherweise auch an den montierten Reifen, Dunlop K 560, liegen mag. Dafür hat die DR 350 SE in engen Kurven die Nase wieder etwas vorn.

Beim hemmungslosen Dreh am Quirl sind wir dennoch immer „auf dem Boden der Tatsachen“ geblieben, Sprünge à la Moto-Cross-Manier wollten wir uns und den Motorrädern nicht antun: beide wären überfordert gewesen. Beim engagierten Enduro-Treiben aber spielen alle drei Maschinen ihre Stärken voll aus, die unterschiedliche Motorleistung macht sich auf losem Untergrund kaum bemerkbar. Denn zumindest, wer allein oder mit Gleichgesinnten auf unbekanntem Terrain, im Urlaub auf alten Militärpässen oder sonstigen unbefestigten Trassen etwa, unterwegs ist, wird beim Fahren keine Wettbewerbsambitionen an den Tag legen. Die 25 PS der KLX sind da genauso ausreichend, wie die 30 PS der Suzuki oder die 40 PS der KTM.

Die 400 LC 4 entspricht, abgesehen vom modifizierten Rahmenheck und einem geänderten Schalldämpfer, weitestgehend dem Wettbewerbsmodell, das KTM national und international im Endurosport einsetzt. White-Power Gabel vorn, WP-

Federbein hinten sowie Scheibenbremsen mit Schwimmsattel sprechen für sich. Hinzu kommt eine exzellente Verarbeitung und ein ansprechendes Design. In den form schönen Kunststofftank passen 11 Liter bleifreies Superbenzin, die Sitzbank ist äußerst komfortabel, ein kleiner Gepäckträger bietet Platz für das Nötigste unterwegs. An die Vibrationen kann man sich gewöhnen, der raue Motorlauf auf Asphalt hingegen ist störend. Das Cockpit ist nur mit einem Tacho etwas sparsam ausgerüstet, ein Seitenständer fehlt ganz. Für etwas mehr als 11 000 Mark aber bietet die KTM alles, was Motorradfahrer brauchen, die Endurofahren richtig ernsthaft betreiben wollen.

Wer mehr „just for fun“ im Gelände unterwegs ist, für den stellt die Suzuki sicher die bessere Wahl dar. Nicht, daß man mit diesem Motorrad keine Wettbewerbe fahren könnte – ein entsprechendes Kit wird angeboten – nein, die DR 350 SE scheint uns die harmonischere Maschine. Trotz E-Starter gut 10 Kilo leichter mit einem luft-/ölgelühlten Motor, der über das gesamte Drehzahlband kontinuierlich Leistung abgibt. Die Sitzbank könnte etwas breiter sein, die Sitzposition ist nicht perfekt und angenehm wie auf der KTM. Das Cockpit ist nüchtern, aber komplett, ein Gepäckträger fehlt völlig.

Das kantige Design mit dem klobigen Schutzblech vorn vermag im Gegensatz zu dem fast schon filigranen und doch bulligen Aussehen der KTM nicht so recht zu überzeugen. Und der Seitenständer ist eine Zumutung, weil viel zu lang! Gleichwohl ist die Suzuki ein tolles, vor allem aber problemlos zu handhabendes Motorrad, das im Vergleich zur KTM mit rund 8700 DM relativ preiswert zu haben ist. Für alle, die einen guten Kompromiß suchen ohne Kompromisse eingehen zu wollen, ist sie sicher das ideale Motorrad.

Das KLX steht da zwangsläufig ein wenig im Schatten – zu unrecht vielleicht. Doch 8700 Mark für eine 250er sind, trotz High-Tech-Motor, eine Menge Geld. Zumal, wenn das Bild durch ein hakeliges Getriebe und eine unzumutbar harte Sitzbank getrübt wird.

Uwe Reitz

Die Vorderradbremse der Suzuki ist viel zu schwammig

Die harte Sitzbank der Kawasaki ist eine Zumutung

Die KTM mag keine konstanten Drehzahlen

Info-Quelle

Bin gerade beim Durchlesen des Artikels „Frühlingsfest – Gochsheim“.

Ich war auch dort und mir hat es sehr gut gefallen. Vermißt habe ich einen offiziellen BVDM-Stand als Info-Quelle für Interessierte (es kamen ja auch viele Nicht-Motorradfahrer) und als Verkaufsstand des BVDM-Service. Sonst war die Veranstaltung ganz toll, vor allem die Akzeptanz und das Interesse der Gochsheimer Bevölkerung.

Thomas Bauer vom Reg.-Bez. Bayern war 2 Tage da! Vielleicht hätte eine offizielle Vorstellung erfolgen sollen, um evtl. Rat- und Auskunftsuchende an ihn besser weiterleiten zu können.

Thomas Franke

Bestätigung

Die Streitfrage „Wo ist der Vorstand“ möchte ich hier noch mal deutlich unterstützen, muß hier jedoch die Freude von der FFO korrigieren! Unser Vertreter vom Regionalbüro Bayern, Thomas Bauer, hat sehr wohl am Frühlingsfest teilgenommen.

Peter Schneid
Bernhardswald

Kopf-schütteln

Bei der Lektüre habe ich ausgiebig den Kopf geschüttelt. Diese Art von Kritik(ern) kenne ich aus – Gott sei Dank – vergangenen Jahren in Geschäftsführung

und Vorstand von Motorradorganisationen nur allzu gut: Es muß doch irgendwie möglich sein, die Funktionsträger an sinnvoller Arbeit zu hindern und durch anhaltendes Nerven zu demotivieren!

Vorschlag: Arbeitslose Sozialarbeiter von der Straße holen, zu Vorstandsassistenten erklären und zur Basisbetreuung auf Veranstaltungen einsetzen, damit niemandem die Vater-/Mutter-Figur fehlt.

Heinz-Günter Specht

Unsichtbar?

Die Tarnkappe oder: wie keine Sturmhaube unsichtbar macht.

Irgendwann im schönen Wonnemonat ritten meine Süße, das Stahlroß und ich ins sonnige Unterfranken, zu sehen was die Gochsheimer wieder Tolles auf die Beine stellen.

Aber kurz darauf – oh Schreck – mußten wir feststellen, daß wir auf dem falschen Frühlingsfeste des BVDM gewesen!

Der Michael, ein schlichter Junker des hohen Nordens, hatte uns offenbar gesucht und nicht gefunden.

Wollte er sich duellieren und mir meine Holde gar entführen? Ich weiß es nicht.

Er 'kannt mich nicht – oder lag's an meiner neuen Rüstung?

Hatte meines Burgfräulein Schönheit ihn gar geblendet?

Oder war das einzige BVDM-T-Shirt auf dem Festplatz (meines) zuviel der Provokation?

Nun denn, sollten sich unsere Wege wieder einmal kreuzen, erzählen wir uns und Euch den Rest der Geschichte ...

Bauer,
der Raubritter aus Ingolstadt

Geschäftsstelle
Postfach 11 00 09
63454 Hanau
Vorstadt 13
63430 Hanau
Tel./Fax 061 81/25 78 49

Vorsitzender
Ralf Kühl
Biekehöhe 27
33129 Delbrück
Tel./Fax 052 50/41 35 8

Vorsitzender
Christian Probst
Hatzelheckweg 2
76287 Rheinstetten
Tel. 07 21/51 57 11

Beisitzer
Claudia Steinke
Mummelstraße 5
59457 Werl
Tel./Fax 02 29/8 52 66

Beisitzer
Harald Hormel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax 061 81/781 56

Schatzmeisterin
Monika Knops
Raiffeisenstraße 102
47259 Duisburg
Tel. 02 03/78 98 22

Sportwart
Roland Rottmann
Wildstraße 9
45356 Essen
Tel./Fax 02 01/34 50 00

BVDM-Service
Gebhard H. Kramig
Postfach 11 00 67
63434 Hanau
Tel./Fax 061 81/66 17 48
Bürozeiten
8.00 bis 17.00 Uhr

Lederleasing
Rosi Wallner
Postfach 11 00 67
63434 Hanau
Tel./Fax 061 81/66 17 48
Bürozeiten
8.00 bis 17.00 Uhr

Redaktion Ballhupe
Uwe Reitz
Postfach 11 20
65780 Hattersheim
Tel./Fax 061 90/93 00 45

Anzeigenredaktion
Michael Lenzen
Bruchhausener Straße 17
51702 Bergneustadt
Tel. 02 261/415 88
Fax 02 261/419 71

Versicherungen
Harald Platz
Waldstraße 19
54634 Bitburg
Tel. 065 61/72 52
Fax 065 61/123 62

Motorrad und Umwelt
Bernd Luchtenberg
Emminghausen 70
42929 Wermelskirchen
Tel. 021 93/12 07

Streckensperrungen
Stephan Lumma
Im Ortfeld 14
45277 Essen
Tel. 02 01/58 99 44

KFZ-Technik
Klaus Arpert
Schmittsdeli 2
66333 Völklingen
Tel. 068 98/4 02 07

Veteranen
Uwe Wybiralla
Backskamp 5
45886 Gelsenkirchen
Tel. 02 09/20 91 57

Vereinsrecht
Dorothee Bengart
Büchener Straße 14
51427 Berg.-Gladbach
Tel. 022 04/619 55

Archiv
Margot Wittke
Aldekerker Straße 14 a
47804 Krefeld
Tel. 021 51/71 22 97

Zweiradsicherheit/DVR
Klaus Schumacher
Römerdorf 19
55545 Bad Kreuznach
Tel. 06 71/7 23 85
Fax 06 71/7 25 22

Elefantentreffen
Horst Orlowski
Augustenstraße 2
42897 Remscheid
Tel. 021 91/6 58 72

Deutschlandfahrt
Heinz Sauerland
Klosterfeld 1
47589 Uedem
Tel. 028 25/14 94

Video/Filmdienst
Siegfried Philipps
Auf der Hollig 18
31162 Bad Salzdetfurth
Tel./Fax 050 63/16 07

„Helm-ab“
Andrea Altepost
Rudolfstraße 61
52070 Aachen
Tel. 02 41/5 45 15

E. M. A.
Henning Knudsen
Biberweg 1
53819 Neunkirchen
Tel./Fax 022 47/73 86

Firmendienste
Ralf Kühl
Biekehöhe 27
33129 Delbrück
Tel./Fax 052 50/41 35 8

Tag d. Motorradfahrers
Claudia Steinke
Mummelstraße 5
59457 Werl
Tel./Fax 02 29/8 52 66

Verleihservice
Karsten Steinke
Mummelstraße 5
59457 Werl
Tel./Fax 02 29/8 52 66

Sicherheitstraining
Henning Knudsen
Biberweg 1
53819 Neunkirchen
Tel./Fax 022 47/73 86

CCI-Karten-Ausgabe
Karin Rottmann
Wildstraße 9
45356 Essen
Tel./Fax 02 01/34 50 00

BVDM-Tourentrophy
Edgar Müller
Am Osthof 13
59556 Lippstadt
Tel. 029 45/51 50

Gespannfahrer-lehrgänge
Horst Werner Sassenhagen
An der Wolfsmaar 5
51427 Berg.-Gladbach
Tel. 022 04/6 93 59

Technische Seminare
Harald Hormel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax 061 81/781 56

Ansprechpartner:**Die IGG hilft, wo immer nötig****Das ganze Jahr über ist Saison**

Beim Büffeltreffen 1979 in später Runde stellten einige Gespannfahrer fest, daß ihr Hobby schwierig sei. Es gab nur wenige seitenwagentaugliche Motorräder, aus denen man ein Gespann aufbauen konnte. Die alten Seitenwagen waren alle schon mehrmals aufgearbeitet worden, der Kampf gegen den Rost war sehr mühsam, die Boote hatten einen zu kleinen Innenraum, neue Seitenwagen gab es nur bei EML.

Sie gründeten die „Interessengemeinschaft für Gespannfahrer“. Die Aufgabe sollte sein, vorhandene Erfahrung für den Aufbau eines Gespanns weiterzugeben und eine „Gespannfahrschule“ zu erarbeiten.

Die „Interessengemeinschaft Gespannfahrer“ ist nun 15 Jahre alt, ein Grund darüber nachzudenken, ob sie noch einen Sinn hat.

Die Interessengemeinschaft veranstaltete von Anfang an Gespannfahrerlehrgänge, damals eine Neuheit. Seit 1987 ist die „Gespannfahrschule“ fertig, auch andere Lehrgangsveranstalter benutzen sie. Wir werden die Fahrerlehrgänge nach bewährtem Muster weiterführen. Da man zum Beherrschen eines Gespanns eine längere Zeit braucht, stellen sich viele Mitglieder Neulingen die erste Zeit als „Pate“ zur Verfügung.

Die „Gespanntechnik“ hat in den vergangenen fünf Jahren Fortschritte erzielt, die größer sind, als in dem gesamten Zeitraum, seit es Gespanne gibt. Moderne Motorräder sind so zuverlässig geworden, wie man es sich vor 15 Jahren nicht vorstellen konnte, ihre Motorleistung ist auch im Gespannbetrieb mehr als ausreichend. Dank technisch versierter Hersteller und gespannbegeisterter TÜV-Leute kann man fast jedes moderne Motorrad zum Gespann umbauen.

Das Gespann wurde vom billigen Beheftstransportmittel ein „eigenständiges Fahrzeug“, das gerade wegen seiner besonderen Fahreigenschaften gekauft wird. Es gibt, grob geschätzt, 60–80 verschiedene Seitenwagenmodelle. Für jeden Zweck das richtige, die meisten von hohem technischen Standard. Dank moderner Reifen und Fahrwerkskomponenten und der großen Erfahrung der Gespannbauer kann man diese Gespanne viel problemloser fahren als die älteren Modelle.

Ist damit die Aufgabe der technischen Beratung für Gespanneulinge weggefallen? Leider nein.

Jedes Gespann wird als Einzelstück gebaut, keins gleicht dem anderen. Aus diesem Grund und wegen des hohen technischen Standards sind Gespanne so teuer wie Autos. Leider aber nicht so ausgereift. Der technisch und kaufmännisch nicht so versierte Kunde kann das oft nicht verstehen.

Die IGG kann den Gespannkäufern Tipps geben, wie man sinnvoll und preiswert kauft. Wir denken auch darüber nach, wie man Kinder im Seitenwagen unterbringt, und daß es auf lange Sicht gesehen nicht sinnvoll ist, wenn Gespanne 15 l Benzin auf 100 km brauchen.

Aus Kostengründen oder weil es einfach interessant ist, werden wieder mehr Gespanne vom Besitzer selbst aufgebaut. Da werden sehr schöne Dinge ausgedacht, viele Erfahrungen kommen bei uns an, die wir weitergeben können. Wir wollen der Ansprechpartner für die Gespannfahrer bleiben, der auch mal Nachteile beim Namen nennt.

Auch in anderen Ländern wird Gespann gefahren. Wer kennt oder hat Verbindung zu europäischen Seitenwagen-Clubs. Wir würden gerne Erfahrungen und Termine austauschen, um in Zukunft einen engeren Kontakt mit diesen Clubs zu pflegen.

Infos bitte an: Edmund Peikert, Technischer Berater der IGG, Tel.: 02 02 / 73 46 27.

Edmund Peikert

Auf der Jahreshauptversammlung der IG Gespannfahrer wurde am 11. 6. 1994 ein neuer Vorstand gewählt. Die neuen Ansprechpartner der IGG sind:

1. Vorsitzender:

Wolfgang Schäfer, Postfach 138, 12461 Berlin
Telefon: 0 30 / 6 36 11 17

2. Vorsitzender:

Achim Schöppgens, Marktstraße 10
41751 Viersen
Telefon: 0 21 62 / 5 05 60

Schriftführer:

Ronald Stricker, Harmsstraße 3
21073 Hamburg
Telefon: 0 40 / 7 66 60 12 und 7 01 87 65

Schatzmeisterin:

Anja Gebauer, Sterndamm 121 a, 12487 Berlin
Telefon: 0 30 / 6 31 1 20 18

Sportwart:

Wilfried Peter Gödeker, Hünensand 16
49716 Meppen-Hüntel
Telefon: 0 59 32 / 26 99

An dieser Stelle möchten wir uns zu allererst beim vorangegangenen Vorstand und bei allen Mitgliedern, die durch ihr Engagement in der Vergangenheit die IG Gespannfahrer immer wieder mit Leben füllten, bedanken. Natürlich hoffen wir auch in Zukunft auf viele aktive Mitglieder, die den Termin-Kalender der IGG füllen und durch ihre eigene Teilnahme Aktionen zum Erfolg verhelfen.

Die IG Gespannfahrer will auch in Zukunft fachlichen Rat und technische Informationen sammeln und weitergeben, wir wollen darüber hinaus aber auch Freunde und Freude rund um das Gespann schaffen. In der IGG trifft man sich, ob abends gemütlich am Lagerfeuer, beim Stammtisch zum Benzinreden, auf gemeinsamen Urlaubsfahrten mit IGG-Mitgliedern, auf dem nächsten Gespannlehrgang, ansonsten gilt: „Die IGG kennt keine Saison.“ Wer die IG Gespannfahrer einfach mal kennenlernen möchte, kommt am besten zu unserem Harztreffen vom 28.–30. 10. (Infos beim Sportwart) oder ruft an.

Der IGG-Vorstand

Gleich zwei Premieren:

„Banane“ war das Lösungswort

Zu jedem Buchstaben mußte der passende Ort gefunden werden

Am Himmelfahrtstag ging es für die Teilnehmer der Touren-Trophy erstmals zu einer Veranstaltung nach Sachsen. Dort wurden sie von einem aus beruflichen Gründen ausgewanderten Neckarbiker empfangen. Die Unterbringung erfolgte in einer ehemaligen Hotelfachschule in Bad Schandau. Für Verpflegung wurde im gegenüberliegenden Café Stammeler bestens gesorgt.

Am Freitag gab es unter ortskundiger Führung eine Ausfahrt durch das Elbsandsteingebirge und entlang der Elbe auf die Bastei. Diese auf Felsen gebaute alte Festung ist auf jeden Fall eine Besichtigung wert. Die eigentliche Orientierungsfahrt führte dann am Samstag in die Sächsische Schweiz. Dort gibt es viele schöne Straßen durch wenig besiedelte Waldgebiete entlang der tschechischen Grenze. Mit den speziellen ostdeutschen Fahrbahneigenschaften hatten so manche Gespannfahrer zu kämpfen. Enduros hatten hier klare Vorteile.

Unter den 28 Startern waren auch erstmals fünf ostdeutsche Teilnehmer. Für alle Motorradfahrer war diese Veranstaltung eine interessante Möglichkeit, den Osten unserer wiedervereinigten Republik kennenzulernen.

Der nächste Termin im Trophykalender war schon wieder eine Premiere. Nachdem die Enzianrallye des MC Sauerland 20 Jahre im Zillertal in Österreich beheimatet war, gab es in diesem Jahr nach gleichem Veranstaltungsmodus die 1. Elsaßrallye.

Das benachbarte Ausland bot dem Veranstalter eine Menge neue Möglichkeiten, eine Fahrt nach den Vorstellungen des Trophyteams zu gestalten. Ganz in alter Tradition war der erste Teil eine Anfahrtswertung.

In diesem Jahr war das Wort „Banane“ anzufahren. Zu jedem Buchstaben mußte der passende Ort gefunden werden. Gewertet wurde die Entfernung zwischen den Orten. Wer die kürzeste Verbindungsstrecke findet, gewinnt. Diese Aufgabe konnte erstmalig bereits eine Woche vor der eigentlichen Veranstaltung in Angriff genommen werden, wovon

die meisten der 46 Starter auch Gebrauch machten.

Die Orientierungsfahrt am Freitag nach Fronleichnam war komplett nach Karte zu fahren. Aber auch diese bot genügend Haken und Ösen, um ein wildes Kurven zu provozieren.

Eine etwas flachere Strecke erwartete die Teilnehmer der Westfalenfahrt. Auch die Landschaft im Lipperland hat mit Alleen, weiten Wiesen, Bächen und einigen Hügeln ihre Reize. Diese Fahrt des MC Geist Wadersloh lockte 17 Fahrer mit einigen Beifahrern in diese schöne Ecke Deutschlands. Edgar Müller, der

die Ausrichtung der Spessartfahrt leider aus gesundheitlichen Gründen absagen mußte, hatte eine Strecke ausgearbeitet, die es in sich hatte. Besonders die Umfahrung eines Reitturniers und eine innerstädtische Umleitung stellten Anforderungen an den Orientierungssinn. Diesen zu schärfen, bot die Touren-Trophy reichlich Gelegenheit. Durch die Fahrtunterlagen geführt ergibt sich eine Strecke über Straßen und Wege, die man nicht findet, wenn man beim Fahren nur seiner eigenen Nase folgt.

Michael Tubes



Start zur ersten Sachsenfahrt in Bad Schandau

JUNGE FAHRER

Lust und Frust

Von Ulf Kartte



Foto: ZEFA

Autofahren macht Spaß. Besonders, wenn man mit der Clique zusammen unterwegs ist. Wochenende, duftige Musik im Auto, da ist gute Stimmung angesagt. Klar, daß auch schon mal etwas schneller gefahren wird. Aber Achtung: „Gutdraufsein“

und Autofahren können eine gefährliche Mischung ergeben. So kann ein flotter Fahrstil ganz schnell zu bodenlosem Leichtsinn werden. Wer am Steuer sitzt, trägt schließlich auch Verantwortung für sich und andere. Am Steuer cool zu bleiben, ist „in“.



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

AUS DEM INHALT:

- Junge Fahrer erzählen
- Sicherheitstraining für Motorradfahrer
- Rocksänger Wolfgang Niedecken zum Thema „Selbstüberschätzung am Steuer“
- Die „Aktion Junge Fahrer“
- Versicherungstips für junge Fahrer

Ich werd's Euch schon zeigen!

Samstag abend gegen zehn. Langsam kommt Stimmung auf in der neuen In-Disco am Rande der Großstadt. Thomas und Wolfgang beobachten die Mädchen. Gerade ist Andrea an ihnen vorbei zur Toilette gegangen. Bewundernd schaut Thomas ihr nach. Wolfgang ist dieser Blick nicht entgangen: „Vergiß es, an die kommst Du nicht ran“, provoziert er Thomas. „Wetten?“, kontert dieser, „die steht auf mich! In einer halben Stunde sitzt die in meiner Karre.“

Eine halbe Stunde später sitzt Thomas allein in seiner „Karre“. Er ist ziemlich down. Aber das will er vor Wolfgang nicht zeigen. „Bleib doch noch“, will ihn Wolfgang überreden, „die ist es doch gar nicht wert“. Aber Thomas will nichts mehr hören. Er stellt die Musik im Auto auf volle Pulle. „Kommst Du mit, oder

bleibst Du hier“, fragt er seinen Freund und startet den Motor. „Jetzt zeig ich Dir mal, was 'ne richtige Disco ist. Keinen Bock auf Trouble.“

Wolfgang fährt natürlich mit. Schließlich wollen sie ja einen drauf machen - und allein macht das keinen Spaß. Doch auf der Fahrt zur nächsten Disco wird ihm mulmig: „Geht's nicht langsamer?“, schreit er Thomas an, „Du fährst ja total durchgeknallt!“ - „Hab's eilig“, antwortet der, „die nächste Miese wartet schon.“

Thomas rast weiter durch die Nacht. Er kennt die Strecke „wie im Schlaf“ und hält sich für einen guten Autofahrer, obwohl er den „Lappen“ erst seit einem Jahr hat. Er ist wütend, daß Wolfgang seinen Fahrkünsten nicht vertraut, und hat das Gefühl, daß sich alle gegen ihn verschworen haben. „Ich werd's

Euch schon zeigen“, denkt er und schneidet die nächste Kurve besonders scharf.

Doch plötzlich kommt ihm ein Auto entgegen. Obwohl Thomas kurz geblendet ist, reagiert er blitzschnell und weicht aus. Das Auto schleudert etwas, aber auch das kriegt er schnell wieder in den Griff. „Wow, echt geil“, denkt er und grinst Wolfgang an: „Cool was? Schon mal mit 'nem Held gefahren?“

Wolfgang antwortet nicht. Vor der Disco angekommen, steigt er aus und verschwindet in der Menge. Thomas merkt es nicht mal. Er ist begeistert von sich und erzählt sein Fahrabenteuer brühwarm seinen Freunden, die vor der Disco stehen und ihn lautstark begrüßen. „Und jetzt“, erklärt er zum Schluß, „jetzt gehn wir rein und bringen die Bude zum Wackeln!“

Die Folgen von Leichtsinne und Selbstüberschätzung am Steuer können schrecklich sein.



Foto: Jürgen Christ



Foto: DWV

Freunde in der Not

Letzter Tag in der Berufsschule. Alle springen auf, reden durcheinander, freuen sich. Und die meisten haben auch Grund dazu: Die schwierige Prüfung ist bestanden, jetzt locken erst mal Ferien vom Pauken. „Ey, das muß gefeiert werden“, ruft einer. „Ja klar“, reden alle durcheinander, „wir machen was los“. - „Bei Rainer, halb acht. Kommst Du auch, Peter?“

Peter antwortet ausweichend. Ihm ist hundeelend zumute. „Der Trottler“, denkt er, „hätte

mich doch nicht gleich durchrasseln lassen müssen. So schlecht war ich doch gar nicht. Nur weil er mich nicht leiden kann, dieser overschlaue Lehrer!“ Dann fällt ihm sein Chef ein. „Der schmeißt mich glatt raus, wenn er hört, daß ich durchgefallen bin. Oh Mist, was mach’ ich jetzt?“

Sein erster Gedanke: In’s Auto setzen und losrasen. Er weiß eh’ nicht, wo er jetzt hin soll. Zuhause ist auch nur Frust, und die Freunde will er jetzt, wo sie alle feiern, nicht sehen. „Mit hun-

dertvierzig Krachern über die Landstraße brettern, das wäre genau das richtige“, denkt er. „Wozu brauch ich die Frust-Schule überhaupt? Ich laß’ alles stehn und liegen, dann können mich alle mal!“

Kurzschlössen geht er zu seinem Auto und fährt los in Richtung Landstraße. Er freut sich schon darauf, richtig Gas geben zu können, sieht sich in Gedanken durch die Kurven der hügeligen Gegend brettern. „Wer zu langsam fährt, wird platt gemacht“, nimmt er sich

vor, „Schleicher gehören nicht auf die Straße. Die werden sich wundern.“

Doch dann denkt er an seine Freunde, die heute abend ohne ihn fröhlich sein werden. „Eigentlich“, schießt es ihm durch den Kopf, „eigentlich habe ich gar keinen Bock darauf, allein in der Gegend rumzurufen. Und was bringt das denn auch? Am Ende ist der Tank leer und ich bau’ womöglich noch ‘nen Crash. Das kann ich jetzt erst recht nicht brauchen.“

Am liebsten würde er mit Rainer reden. „Der weiß doch immer einen Ausweg“, denkt er. „Aber Rainer hat bestimmt andere Sachen im Kopf, wenn gleich bei ihm die Fete steigt.“ Außerdem schämt sich Peter, seinen Frust zuzugeben. Doch dann fällt ihm ein, was Rainer mal zu ihm gesagt hat: „Wir sind Kumpel und wenn mal was ist, kannst du mir das ruhig sagen.“ - „Egal, ich versuch’s einfach“, denkt Peter und wendet das Auto.

Rainer freut sich, Peter zu sehen. „Mensch“, begrüßt er ihn, „ich dachte schon, Du baust Mist oder so. Jetzt machen wir erst mal alle zusammen einen drauf, Du auch. Dann läßt du das Auto stehen und übernachtst hier. Morgen finden wir bestimmt eine Lösung, wie’s weitergeht mit Dir. Dann sieh alles nicht mehr so schwarz aus wie heute, okay?“



Illustration: Nikolaus Thom

Mit- oder gegeneinander?

Motorrad und Auto im Konflikt

Freitag, früher Nachmittag, schönes Wetter - ab ins Wochenende an die holländische Nordseeküste. Mit vollgeladenem Auto fährt Horst auf der Autobahn in Richtung Westen. Vor ihm ein Wohnmobil. Er will überholen, schaut in den Rückspiegel und sieht weit entfernt einen einzelnen Scheinwerfer.

Weit genug entfernt, glaubt er, setzt den Blinker und möchte ausscheren. Plötzlich ist der Scheinwerfer dicht hinter ihm. Horst reißt vor Schreck das Lenkrad nach rechts. Wrohm... - brettert ein schweres Motorrad an ihm vorbei. Dieser Idiot, denkt er, wie kann man nur so rasen.

Rollenwechsel: Mit vollgeladenem Motorrad fährt Werner mit rund 150 Stundenkilometer auf der Autobahnüberholspur in Richtung Westen. Vor ihm blinkt ein Auto, das offensichtlich überholen will. Der hat mich ja wohl gesehen, denkt Werner und fährt weiter.

Als er fast auf gleicher Höhe mit dem Wagen ist, schert dieser aus. Der Schreck fährt ihm in die Glieder, er gibt noch einmal Gas und ist an dem Auto vorbei. Dieser Idiot, denkt er, der muß mich doch gesehen haben.

Ein Beispiel aus der schwierigen Straßengemeinschaft zwischen Auto und Motorrad und eine der häufigsten Unfallsachen: Autofahrer schätzen Beschleunigungs- und Bremsvermögen

und Geschwindigkeit von Motorrädern oft falsch ein. Aber auch Motorradfahrer sind sich ihrer Situation nicht immer bewußt. Der Dreh am Gasgriff führt zu Beschleunigungswerten, von denen normale Autos meilenweit entfernt sind und die deren Fahrer häufig auch gar nicht nachvollziehen können.

Das Ergebnis: Die einen fühlen sich unterlegen, die anderen überlegen - beiden gemeinsam ist die Abneigung gegenüber dem anderen.

Generell gilt: Beide Seiten müssen sich mehr in die Situation des anderen hineindenken. Autofahrer sollten immer bedenken, daß Motorräder häufig

schneller sind, als es den Anschein hat. Und Motorradfahrer sollten runter vom Gas, sobald die Situation nicht eindeutig ist!

Und wer unbedingt an die Grenzen seiner Reifenhaftung gehen will, der sollte das auf dem Hockenheim- oder Nürburgring tun, meint einer, der selbst gerne zügig fährt.

MOTORRAD-SICHERHEITSTRAINING

Heiße Öfen, coole Fahrer

Motorradfahren macht Spaß, klar. Es ist jedoch auch gefährlich: Motorräder sind wendig, schnell und verführen rasch zum gewagten Fahren. Dabei haben sie im Gegensatz zum Auto keine Knautschzone.

Sicherer Fahrspaß setzt voraus, daß man seine Maschine vollkommen beherrscht. Einige

unter Anleitung eines erfahrenen Moderators, Gefahrensituationen früh zu erkennen, möglichst zu vermeiden oder angemessen zu bewältigen.

Wer mitmachen will, braucht keine Angst vor trockener Büffelei zu haben: Beim Sicherheitstraining geht es ganz praktisch zur Sache. Fahren, Bremsen und Ausweichen sind die Schwerpunkte des Trainings. Unter Anleitung des Moderators werden die richtigen Bewegungsabläufe geübt, die in Gefahrensituationen beherrscht werden müssen. Außerdem erfahren die Teilnehmer Wissenswertes über Fahrzeugtechnik und -verhalten.

Wer beim Sicherheitstraining auf Tips für Tuning und schnelles Fahren hofft, ist dort fehl am Platz. Wer jedoch künftig mit dem Motorrad Gefahren besser erkennen, vermeiden und bewältigen will, für den wird dieser Tag mit Sicherheit ein Gewinn sein.

Mitmachen kann jeder, der den Führerschein Klasse 1 oder 1a erworben hat und ein eigenes, im Straßenverkehr zugelassenes Motorrad besitzt. Wer Interesse hat, wendet sich an seine örtliche Verkehrswacht oder die Landesverkehrswacht.

Gefahrensituationen zu vermeiden oder angemessen zu bewältigen lernen junge Fahrer beim Motorrad-Sicherheitstraining

Verkehrswachten und andere Verbände bieten deshalb ein spezielles Sicherheitstraining für Motorradfahrer an. In einem eintägigen Kurs lernen sicherheitsbewußte junge Fahrer un-



Gefährlicher Spaß

BAP-Chef Wolfgang Niedecken zum Thema Selbstüberschätzung und zu schnelles Fahren

Natürlich macht Motorradfahren Spaß. Es geht nichts über einen relaxten Motorradtrip im Sommer. Besonders die kurvenreichen Eifelstrecken sind klasse. Man muß allerdings höllisch aufpassen. Eine Kurve zu schnell angefahren - und das war's dann. Ich fahre inzwischen völlig routiniert Motorrad. Aber auf diesen Strecken muß man immer auf eine Überraschung gefaßt sein.

Früher war mir das ziemlich egal, da bin ich einfach drauflos gefahren und habe nicht daran gedacht, wie gefährlich das sein kann. Und es wäre ja ein paar-mal auch fast schief gegangen. Besonders, wenn wir vorher in der Kneipe was getrunken hatten. Dann zu fahren ist einfach Wahnsinn! Ich glaube, ich hatte ein paar-mal ganz schön viel Glück. Wenn mal was passiert, erwischt es einen als Motorradfahrer besonders schlimm.

Als ich Fahren gelernt habe, waren die Straßen noch viel leerer. Wer heute den Führerschein macht, kann nicht mehr so einfach seine Grenzen austesten. Dafür ist es einfach viel zu voll auf den Straßen.

Ich kann nur jedem raten, das Auto und besonders das Motorrad als das anzusehen, was es

ist: ein Fortbewegungsmittel und sonst nichts. Wersich beweisen will, soll das da machen, wo er sich selbst und vor allem andere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet, zum Beispiel beim Sport.



Foto: BALOU ENTERTAINMENT

AKTION JUNGE FAHRER

Mitmachen!

Jedes Jahr sterben rund 2.500 junge Menschen auf unseren Straßen. Jeder dritte Getötete im Auto oder auf dem Motorrad ist zwischen 18 und 25 Jahren alt, obwohl nur etwa 10 Prozent der Gesamtbevölkerung dieser Altersgruppe angehören. Ein hoher

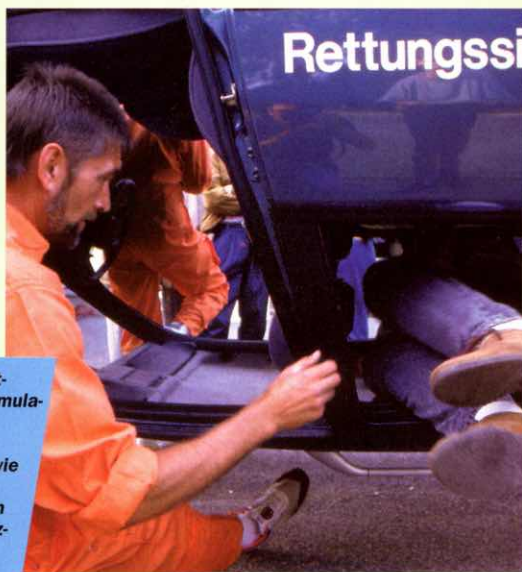
Anteil der Unfälle ereignet sich nachts und an den Wochenenden.

2.500 junge Verkehrstote jährlich sind 2.500 zuviel! Deshalb will die „Aktion Junge Fahrer“ (AJF) der Deutschen Verkehrswacht Jugendliche darüber informieren, warum gerade sie

besonders gefährdet sind. Dazu will sie jungen Fahrer-fängern ihr Risiko stärker be-wußt machen, den Dialog för-dern, die Ursachen bekämp-fen und Lösungsmöglichkei-ten anbieten.

Um diese Ziele zu errei-chen, führt die „Aktion Junge Fahrer“ öffentlichkeitswirk-same Aktionen, zum Beispiel in Diskotheken, durch und gibt Tips zum Thema „sicher Auto fahren“.

Werselbst etwas tun will für mehr Sicherheit im Straßen-verkehr, kann mitmachen bei der „Aktion Junge Fahrer“ - als Jugendaktionspartner. Ju-gendaktionspartner werden regelmäßig über die Aktivitä-ten der AJF informiert und er-halten Informationsmaterial. Sie können sich an örtlichen Aktionen der Verkehrswacht betei-ligen und auch für eige-ne Aktivitäten Unterstützung bekommen. Wer Lust hat, Ju-gendaktionspartner zu wer-den, wendet sich an die Deut-sche Verkehrswacht e.V., „Ak-tion Junge Fahrer“, 53338 Meckenheim bei Bonn, Tele-phon 0228/88463 oder 88467.



Per Ret-tungssimu-lator wird demon-striert, wie man sich aus einem umgestürz-ten Auto befreit

Foto: DVW

JUNGE FAHRER

Mir stinkt's, wenn die Jungs den Macho raushängen lassen!

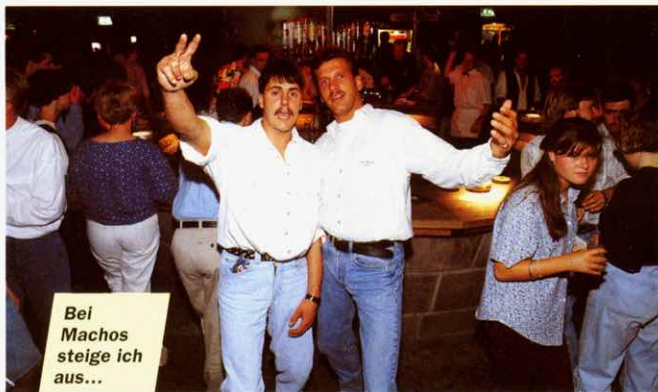


Foto: DVV

Liebe Heike!

Gestern war ich mit den Jungs aus der Clique beim Jule Neigel-Konzert, auf das ich mich so gefreut hatte. Du konntest ja nicht mit, weil Du Dich in Österreich rumtreibst. Das hätte ich besser auch mal gemacht! Die Jungs waren so blöde gestern, richtige Idioten, ich bin stinksauer.

Das ging schon los, als wir abfahren wollten. Die Spinner mußten natürlich alle in ein Auto rein, obwohl wir auch mit zwei hätten fahren können. Und dann ausgerechnet mit Franks Karre - der fährt wie ein Vollidiot. Du weißt ja, ich hab' dem das schon zehnmal gesagt, wie blöde ich das finde, aber der macht ja nur noch den Obercoolen.

Die anderen Jungs sind ganz okay, jedenfalls solange sie ihren Star nicht im Kopf haben. Ich finde die Jule Neigel ja auch toll, aber mich des-balb so auf-

spielen, als wäre ich der Grooovie oder so ...? Echt, Heike, die waren alle nur durchgeknallt, gestern. Und wie die gegrölt haben im Auto. Da kann sich doch keiner aufs Fahren konzentrieren, geschweige denn Frank, der hat am lautesten gesungen. Ich hatte echt Angst und war froh, als wir heim ankamen.

Klar, das Konzert war klasse, und wir waren richtig in Stimmung dabei. Macht ja auch Spaß, daß die alle so abfahren auf die Musik und wir immer zusammen sind, wenn was los ist. Ich hab' auch nichts dagegen, wenn die Jungs mal etwas angeben. Aber gestern, das war echt unerträglich. Die kriegen gar nicht mehr mit, daß es noch andere Menschen gibt!

Was mir am meisten an denen stinkt, ist, daß die noch fahren, wenn sie

was getrunken haben. Und mich nennen die Feigling, wenn ich was dagegen sage. Aber das war das letzte Mal, das sage ich dir, jetzt reicht's mir! Ich hab' einfach keinen Bock darauf, mein Leben zu riskie-

ren für ein Konzert und etwas Fun. Wenn die den Macho raushängen lassen müssen, steige ich in Zukunft aus!

Wie siehst Du das? Schreib' mir bald

Deine Claudia

VERSICHERUNGSTIPS FÜR JUNGE FAHRER

Clever sein, Geld sparen

Wer als Fahranfänger sein Auto versichert, wird schnell merken: Das geht ins Geld. Bares kann man sparen, wenn man bei der Haftpflichtversicherung auf zwei Stichtage achtet: den 1. Januar und den 1. Juli. Denn fast alle Versicherer nehmen für den Schadenfreiheitsrabatt nicht die tatsächliche Vertragsdauer, sondern das Kalenderjahr als Grundlage.

Am besten beraten ist also, wer sein Auto zum 1. Januar versichert. Unfallfreies Fahren reduziert den Anfängersatz von 175 Prozent dann genau ein Jahr später auf 100 Prozent. Wer dagegen den Stichtag um einen Tag verpaßt, schafft den Sprung auf die 100 Prozent erst am übernächsten Neujahrstag.

Auch der zweite Stichtag kann Prozente sparen: Wer sein Auto vor dem 1. Juli anmeldet, rutscht am nächsten

Neujahrstag auf 125 Prozent und am übernächsten Neujahrstag dann auf 100 Prozent.

Schmerzlich bleiben in jedem Fall die hohen Prämien für Fahranfänger. Wer das Auto nicht auf seinen eigenen Namen anmeldet, kann unter Umständen viel Geld sparen. Wenn etwa der Vater sich bereit erklärt, das Auto des Sohnes als Zweitwagen laufen zu lassen, sinkt die Prämie von 175 auf 125 Prozent.

Schadenfreiheitsrabatte können aber auch abgetreten werden. Wenn zum Beispiel die Großmutter nicht mehr fährt, kann sie ihren Rabatt zumindest zum Teil auf den Enkel übertragen. Voraussetzung: Der Enkel muß Omas Auto in der Vergangenheit überwiegend benutzt haben. Die Übertragung ist jedoch nur soweit möglich, wie der Enkel den Rabatt selbst hätte erfahren können. ■



Foto: DW

Fahrsicherheit und Fahrspaß müssen sich nicht ausschließen.

Sportliche Autozubehörteile lassen sich mit etwas Können selber montieren. Aber Vorsicht: Selbst kleine Änderungen am Auto müssen in der Regel vom TÜV genehmigt werden! Im Zweifel gilt: sich an eine Fachwerkstatt wenden.

1 Mit nur wenigen Handgriffen kann man zum Beispiel den „Sound“ seines Autos ändern: Viele Autozubehörfirmen bieten spezielle Sportschalldämpfer an, die im Selbstbausatz relativ einfach anstelle des normalen Auspuffs einzubauen sind.

2 Etwas schwerer ist das schon ein anderes „Auto-Tuning“: Mit etwas Geschick und einer eigenen Werkstatt kann man sein Auto „tieferlegen“. Die dazu benötigten Stoßdämpfer und Fahrwerksfedern werden samt Einbau-Anleitung ebenfalls von einigen Zubehörfirmen angeboten. Allerdings darf beim Einbau auf

TUNING

Spaß und Sicherheit

keinen Fall an den Achsen „geschraubt“ werden, da sich die Fahrspur sonst verändert. Wer sich nicht sicher ist, sollte sein Auto vom Fachmann „tunen“ lassen.

3 Gut fahren heißt vor allem sicher fahren. Dazu gehört auch, daß das Fahrzeug regelmäßig gewartet und auf seine Verkehrstüchtigkeit geprüft wird. Beim Tankstopp geben wenige Handgriffe Sicherheit für die nächsten Kilometer: Wer regelmäßig den Motorölstand kontrolliert, erspart sich

teure Reparaturkosten. Reicht das Öl nur noch bis an die untere Markierungslinie des Ölmeßstabs, kann in der Regel ein Liter nachgeschüttet werden. Die Betriebsanleitung nennt die empfohlene Ölsorte. Vorsicht: Unterschiedliche Motoröle lassen sich nicht beliebig mischen. Im Zweifelsfall sollte der Fachmann gefragt werden.

4 Die Kontrolle des Reifenluftdrucks alle zwei Wochen kann einseitiges Abfahren des Reifenprofils verhindern. Je nach Beladung und Nutzung,

zum Beispiel bei längeren Fahrten mit vier oder fünf Personen und Gepäck, sollte er nach den Herstellerangaben korrigiert werden.

5 Das Reifenprofil muß eine Mindesttiefe von 1,6 Millimetern auf der gesamten Lauffläche haben, sonst droht ein Bußgeld. Außerdem besteht verstärkte Rutsch- und Aquaplaninggefahr. Achtung: Oft sind die Reifen nur stellenweise, z.B. an den Außenrändern, auf weniger als 1,6 Millimeter abgefahren. Auch das ist nicht zulässig.

6 Zum Schluß noch ein Tip für Sparer: Während der Internationalen Beleuchtungsaktion im Oktober führen unter anderem die über 52.000 Betriebe des Kfz-Gewerbes den Licht- und Sichttest kostenlos durch. Geprüft wird die gesamte Fahrzeugbeleuchtung. Nach der Prüfung und der Beseitigung eventueller Mängel erhält jeder Teilnehmer eine Licht-Test-Plakette. ■

F A H R E R



Nach der Disco:
Wer nächsten fährt,
kommt sicher an.

IMPRESSUM:

siehe Seite 42.

Haben Sie zum Thema
„Junge Fahrer“ Anregungen
und Vorschläge,
bitte schreiben Sie uns:

Deutsche Verkehrswacht e.V.
– Aktion Junge Fahrer –

Postanschrift:
53338 Meckenheim bei Bonn

Adresse:
Am Pannacker 2
53340 Meckenheim bei Bonn
Telefon: 0 22 25/88 40
Telefax: 0 22 25/8 84 70

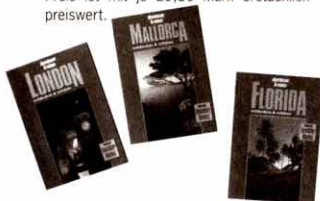
Foto: DVW



EINEN MONAT SPÄTER



Die Welt neu entdecken und erleben, das ist das Motto der neuen Reiseführerreihe, die Mairs Geographischer Verlag jetzt zusammen mit dem Reisemagazin „abenteuer & reisen“ herausgibt. Spannende Reportagen beschreiben die jeweiligen Regionen und garantieren so unterhaltsames Lesevergnügen. Ein themenbezogener Serviceteil mit Adressen, Telefonnummern und kleinen Tipps schließt jedes Kapitel ab. Besonders die Insider-News garantieren, Florida, Mallorca und London außerhalb ausgetretener Touristenpfade kennenlernen zu können. Weitere Bände sollen folgen, der Preis ist mit je 29,80 Mark erstaunlich preiswert.



Nützliche Reisetipps über die Dordogne, Föhr/Amrum, Kreta und Malta finden sich in der gleichnamigen Reihe des Hayt-Verlags. Für 12,80 Mark pro Band finden sich viele Freizeittipps und Hinweise darauf, wo die lukullischen Spezialitäten der jeweiligen Region am besten genossen werden können. Natürlich fehlen auch die touristischen Sehenswürdigkeiten nicht.

Anregungen, wo der nächste Motorradurlaub verbracht werden kann, bieten zwei Bände aus dem Verlag Rosenheimer. Traumhaft schöne Fotos von oftmals unbekannten „Alpenseen“ (so der Titel) machen Lust, in den Bergen beim nächsten Mal doch etwas länger zu verweilen – abseits der bekannten Pfadstraßen und auf so manchem Gipfelplateau, das nur zu Fuß, allenfalls noch mit der Seilbahn zu erreichen ist.



Wenn es hingegen in den hohen Norden zieht, der findet in dem Buch „Trekking in Skandinavien“ Tipps und Hinweise, wo es sich lohnt, die Motorradstiefel mit Wanderschuh oder Bergsteigerstiefeln einzutauschen. So wird der Urlaub in Skandinavien zu einem ganz besonderen Erlebnis. Jeder Band 68,90 Mark

In den Osten dieser Welt führen zwei Bände aus dem Umschau Verlag. Das Baltikum und Rußland sind bislang nur selten Ziel von ausgedehnten Motorradtouren.

Wer jedoch die beiden Bücher in den Händen hält, die faszinierenden Fotos betrachtet und die eindrucksvollen Begleithefte liest, bekommt Lust auch diese Regionen einmal zu entdecken. Preis pro Buch: 68 Mark.



Entdeckungsreisen durch Deutschland versprechen zwei ADAC-Führer. Unser Land und seine Küche stellt die typischen Gerichte der einzelnen Bundesländer vor und lädt zum Nachkochen ein, wenn beim Diaabend nach der Tour die Freunde in Erinnerungen an das gute Essen im Urlaub schweifen wollen, der Naturreiseführer macht deutlich, wo besonders attraktive Reiseziele warten.

In Zusammenarbeit mit dem Prestel Verlag ist zudem ein ganz neuer Typ von ADAC-Reiseführern entstanden. Auf zu meist knapp 150 Seiten erschließt sich die jeweilige Region Kapitel für Kapitel. Mehr als 200 Sehenswürdigkeiten werden dabei in Text und Bild beschrieben. Preis: Je 29,80 Mark.

Traumreisen in den Alpen und Reisen auf Traumstraßen durch Deutschland versprechen zwei Bände aus dem Weltbild Verlag (Steinerne Furt 68-70, 86167 Augsburg). 25 Pläne zeigen, auf welchen Strecken die schönsten Sehenswürdigkeiten der Republik zu erreichen sind. Von der grünen Küstenstraße über die Rheingauer Rieslingroute bis hin zur Oberschwäbischen Barockstraße sind alle wichtigen Touristikstraßen aufgeführt. Und das zum erstaunlich günstigen Preis von 19,80 Mark.

Eine geschlossene Rundreise durch die gesamten Alpen, vom Wiener Becken bis zur Côte d'Azur, haben Hubert und Petra Neuirth beschrieben und ihre jeweiligen Berichte mit faszinierenden Fotos versehen. Eine genaue Beschreibung der jeweiligen Routen und Sehenswürdigkeiten schließt sich an. Leider fehlen die Kilometerangaben. Dennoch, für 29,80 Mark ist dieses Buch seinen Preis mehr als wert.



Von vielen Kontrasten geprägt ist der westlichste Zipfel Frankreichs, die Bretagne. Im Reise Know-How Verlag ist jetzt ein entsprechender Reiseführer erschienen, der jenen Landstrich mit all seinen Widersprüchen und Schönheit liebevoll beschreibt. Preis: 26,80 Mark. Ebenfalls mit der Bretagne befaßt sich ein neues Merian-Heft, das zum Preis von 14,80 Mark erhältlich ist.

Zwischen 32,80 Mark und 39,80 Mark kosten die neuen Reiseführer aus dem Michael Müller Verlag. Bücher, in denen die farbigen Fotos fehlen, die dafür aber offen und ehrlich sind. Reiseführer, die versuchen, die jeweiligen Länder so zu beschreiben, wie sie sind und nicht, wie Touristen sie gerne sehen möchten. Und in denen sich gerade deshalb so mancher Tip findet, den man in anderen Bänden vergeblich sucht.

Im gleichen Verlag erschienen ist jetzt auch eine „Info-Karte“ Kreta, mit der ganz neue Wege bei den Reiseführern beschriftet werden sollen. Unter dem Namen M-Road werden drei vierfarbige Blätter in einem kartonierten Schuber angeboten, die im Maßstab 1:200 000 alles Wissenswerte zeigen. Kleine Infokästen weisen bereits auf Besonderheiten hin, auf der Rückseite sind relevante Sehenswürdigkeiten, empfehlenswerte Restaurants und verschiedene Touren beschrieben. Wer sich schnell und zuverlässig über Kreta informieren will, ohne einen dicken Reiseführer zur Hand nehmen zu müssen, findet hier für 16,80 Mark eine sinnvolle Alternative.



Neue Wege geht auch der RV Verlag mit seinen mittlerweile recht erfolgreichen „vis à vis“-Reiseführern. Schon das ungewöhnliche Cover macht neugierig und verleiht die Philosophie dieser Reihe. Wie durch eine Lupe vermitteln die aufwendigen Schnittzeichnungen und präzisen Grundrissdarstellungen unbekannte Einblicke in historische Gebäude, Museen und Sammlungen Roms oder Paris. Hinzu kommen zahlreiche Übersichts- und Orientierungskarten, ein Straßenregister sowie rund 80 Seiten mit Tipps und Informationen. Erschienen sind bereits die Bände London, Paris, New York und Rom, für den Herbst sind die Titel Florenz und Prag geplant. Preis: Je 48 Mark.

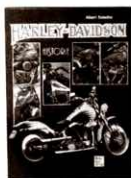


Schließlich gibt es noch drei Reisespecials aus dem Fink-Kummerly + Frey Verlag, die auf jeweils 16 ausgewählten Touren durch den Süden, Westen und Norden Deutschlands führen und dabei so manche Anregung für eine Motorradtour abseits ausgetretener Pfade vermitteln. Jeder Band kostet 14,80 Mark.



In zweiter Auflage erschienen ist zwischenzeitlich der zunächst vergriffene Band „Harley Davidson“, der vom Motorbuch Verlag herausgegeben wird. 198 Mark müssen dafür bezahlt werden, doch so vollständig und reichhaltig bildet ist die Geschichte des großen Twins aus Milwaukee bisher noch nie beschrieben worden.

Ebenfalls ein Stück amerikanischer Legende, das ist die „Indian, der rote Bruder der Harley“. Im Schraffer Verlag ist das erste deutschsprachige Buch erschienen, das die Story aller Serienmaschinen beschreibt, die das Werk in Springfield zwischen 1901 und 1953 verlassen haben. Preis 58 Mark.



Im gleichen Verlag finden sich zwei Bände, die ebenfalls an die Historie anknüpfen: Zum einen „Deutsche Mopeds der 50er Jahre“ (Preis 19,80 Mark). Achilles, Bismark, Dürrkopf, Kreidler, Miehle, NSU – um nur einige herauszugreifen – werden anhand alter Werbeprospekte wieder zum Leben erweckt. Zum anderen „Motorroller international“. (Preis 58 Mark). Alle Fabrikate aus Europa, den USA und Japan werden nach lexikalischen Prinzipien aufgelistet, die wichtigsten Modelle mit ihren technischen Daten vorgestellt. Wer sich mit der Historie der Motorisierung beschäftigt, wird an beiden Büchern viel Gefallen finden.

In der Reihe „Motorräder, die Geschichte machten“ ist jetzt im Motorbuch Verlag der Band „Yamaha XT-Einzylinder“ erschienen. Dargestellt wird die Geschichte, verbunden mit den verschiedenen Motor- und Fahrwerksvarianten dieses Motorrades. Für XT-Fans ein absolutes Muß! Preis 39,80 Mark.

1. 10. 1994

Regensburg – Gespann-Training für Anfänger in der TÜV Akademie Regensburg. Der Kurs wird in Zusammenarbeit mit der Firma Peter Stern Gespannbau durchgeführt.
Info-Telefon: (09 41) 4 64 06-14

5. 10. – 9. 10. 1994

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: (02 26) 8 10 63

7. – 9. 10. 1994

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 erfahrenen Motorradfahrer: 298 Mark.
Info-Telefon: (06 31) 23 29 06

9. 10. 1994

Augustdorf – Motorradfahrer-Gottesdienst in der katholischen Kirche um 12 Uhr. Anschließend Imbiß und gemeinsame Ausfahrt zum ehemaligen Kloster Dalheim.
Info-Telefon: (05 37) 72 82

11. 10. – 16. 10. 1994

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: (02 354) 63 39

21. 10. – 23. 10. 1994

Burg an der Wupper – 17. Gespannfahrerlehrgang des BVDM-Service. Gespanne werden vom Veranstalter gestellt, Teilnehmerpreis 210 Mark inklusive Übernachtung und Vollpension.
Info-Telefon: (02 204) 6 93 54

28. 10. – 30. 10. 1994

Ecklak – IGG-Gespanntreffen im Gasthaus zum Schloß. Gezelt werden kann im Schloßhof, der Wirt selbst sorgt für's leibliche Wohl.
Info-Telefon: (04 825) 71 61

29. 10. – 1. 11. 1994

Tübingen – Herbe-Motorrad-Wandertour mit der Enduro, veranstaltet von der Jugendherberge Tübingen und der Landesverkehrswehr Baden-Württemberg.
Info-Telefon: (07 701) 2 30 02

11. 11. – 20. 11. 1994

Essen – Motor-Show Essen International mit 550 Ausstellern.
Info-Telefon: (02 01) 7 24 04

19. 11. 1994

Lippstadt – Treffen der Sportwarte und Fahrleiter.
Info-Telefon: (02 495) 51 50

19. 11. – 20. 11. 1994

Chemnitz – Motorradmesse der Dicon Veranstaltungsgesellschaft.
Info-Telefon: (04 31) 9 28 00

24. 11. – 27. 11. 1994

Ulm – Motorräder und Motorradfahrer stehen im Blickpunkt der Motorradmesse Ulm. Highlights sind neben Touren, Chopper, Enduros, Roller, Oldies und Gespannen die tägliche Live-Bühne von SDR 3, die heiße Biker-Party am Freitagabend sowie ein Geschicklichkeitsturnier auf nur 40 Zentimeter langen „Pocket-Bikes“.
Info-Telefon: (07 20) 25 20 61

25. 11. – 27. 11. 1994

St. Margerethen – IGG-Gespanntreffen mit Kurzlehrgang für Fortgeschrittene. Nenn-geld 60 Mark, einschließlich Übernachtung und Verpflegung.
Info-Telefon: (04 825) 71 61

25. 11. – 27. 11. 1994

Breyell – Motorrad-/Gespanntreffen am Quellensee in Breyell am Niederrhein. Selbstversorger!
Info-Telefon (02 162) 5 05 60

3. 12. – 4. 12. 1994

Magdeburg – Motorradmesse der Dicon Veranstaltungsgesellschaft.
Info-Telefon: (04 31) 9 28 00

17. 12. – 18. 12. 1994

Leipzig – Motorradmesse der Dicon Veranstaltungsgesellschaft.
Info-Telefon: (04 31) 9 28 00

13. 1. – 15. 1. 1995

Hamburg – Motorradmesse der Dicon Veranstaltungsgesellschaft.
Info-Telefon: (04 31) 9 28 00

3. 2. – 5. 2. 1995

Loh – 40. Elefantentreffen des BVDM
Info-Telefon: (02 191) 6 58 72

23. 3. – 26. 3. 1995

Berlin – Motorradmesse der Dicon Veranstaltungsgesellschaft
Info-Telefon: (04 31) 9 28 00

16. 5. – 21. 5. 1995

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: (02 354) 63 39

15. 9. – 17. 9. 1995

Windhausen – 11. Internationales Vogel-sberger Gespanntreffen. Wie in jedem Jahr am dritten Wochenende im September. So-lafarer werden nicht vom Platz gejagt.
Info-Telefon (06 631) 31 38

Termine und Treffen bitte frühzeitig schicken an die: Redaktion Ballhupe, Post-fach 1120, 65780 Hattersheim. Briefe, die nach dem 12. November eingehen, können für die Ausgabe 4/94 nicht mehr berücksich-tigt werden.

Stammtisch & Clubabend

Jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat

München – Touren- und Endurofahrer-stammtisch im Peaches, Schleißheimer Straße 330, München.
Info-Telefon: (08 9) 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: (02 91) 6 58 72

Jeden letzten Mittwoch im Monat

Lockstedt – IGG-Gespannfahrer-Stamm-tisch in der Gaststätte „Zur Erholung“, je-weils ab 19 Uhr.
Info-Telefon: (04 825) 71 61

Jeden 1. Freitag im Monat

Wingst-Bargkamp – Clubabend der Mo-torradfreunde Niederelbe, in der „Wald-mannsruh“ in Wingst-Bargkamp.
Info-Telefon: (04 752) 74 09

Internationales

20. 10. – 23. 10. 1994

Elba – Enduro-Training nur für KTM-Fah-rer. Individuelle Information über Fahr-technik im Gelände in kleinen Gruppen. Waldpassagen, Steilauffahrten, Schotter-kurven und Gipfelfahrten inklusive.
Info-Telefon: (07 742) 3152-110



Im Deutschen Museum in München ist seit kurzem der Dragster von Deutschlands schnellstem Zweiradpiloten, Werner Brückle, zu bewundern. Mit Unterstützung seines langjährigen Ausrüstungspartners Hein Gericke konnte der ungewöhnliche Wechsel von der Sprintstrecke zu einem adäquaten Altersruhesitz realisiert werden.

IG Gespannfahrer

Wolfgang Schäfer
Postfach 138
12461 Berlin
Tel.: 0 30 / 6 37 10 17

Riders of Reason

Günter Wossmann
Manfred-von-Richth.-Straße 32
12101 Berlin
Tel.: 0 30 / 7 85 32 42

Motorradinit. Lübeck

Andreas Steinfadt
Haus Nr. 14
23619 Langniendorf
Tel.: 0 45 06 / 14 53

F. F. Ostsee

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

Motorradfreunde Niederelbe

Peter Richters
Bülsdorfer Straße 19
21785 Neuhaus
Tel.: 0 47 52 / 6 22 74 09

OC Ostfriesland e. V.

Helmut de Vries
Am Bahndamm 65
26506 Norden
Tel.: 0 49 31 / 1 51 93

Meitzer Motorradfreunde

Karsten Langehenning
Dorfstraße 12
30900 Wedemark
Tel.: 0 51 30 / 3 91 83

M. C. Big Banger II

Andreas Fretz
Zum Jagdschloß 5
30826 Garbsen
Tel.: 0 51 31 / 5 42 07

Die Zweiradfreunde Wietze

Siegfried Romeike
Waller Straße 45 a
29308 Winsen
Tel.: 0 51 43 / 54 41

MC Lüneburger Heide

Frank-Michael Wolf
Hauptstraße 27
25572 Ecklak
Tel.: 0 48 25 / 71 61

MCC Sülfeld

Armin Prinke
Papenstieg 11
38442 Wolfsburg
Tel.: 0 53 62 / 5 21 89

MF Wolfenbüttel

Carl-Heinrich Stiddien
Am Kälberanger 20
33802 Wolfenbüttel
Tel.: 0 53 31 / 3 20 40

LV Rhein-Ruhr

Claudia Tubes
Auf den Gathen 1
40221 Düsseldorf
Tel.: 0 21 1 / 30 84 72

MC Ossenlock

Antonio Wilm
Vörmste Esch 16
48167 Münster
Tel.: 0 25 1 / 61 76 70

MC Geist e. V. Wadersloh

Edgar Müller
Am Osthof 13
59556 Lippstadt

Elefantentreiber Lippe

Wolfgang Werner
Sperberweg 4
32108 Bad Salzuflen
Tel.: 0 52 22 / 2 22 36

IGEM Wöbbel

Ulrich Meier
Friedenstalstraße 25
32816 Schieder-Schwalenberg
Tel.: 0 52 33 / 57 95

MC Mammut

Manfred Brill
Eschenbroichstraße 9
51469 Berg. Gladbach
Tel.: 0 22 02 / 5 63 15

MFR Imme Wigge e. V.

Karl Egermann
Straußberg 60
53332 Bornheim
Tel.: 0 22 27 / 31 00

MTC Wuppertal

Michael Kirschke
Alhausstraße 25
42281 Wuppertal
Tel.: 0 20 2 / 70 17 65

Tourenfreunde Wuppertal

Rainer Windisch
Domänenweg 38
42329 Wuppertal
Tel.: 0 20 2 / 73 11 00

MC Sauerland

Bernd Keggenhoff
Stemeler Straße 73
59846 Sundern
Tel.: 0 29 33 / 65 26

M. I. G. Soest / Hamm

Martha-von-Opel-Weg 23
Mummelstraße 5
59457 Werl
Tel.: 0 29 22 / 8 52 66

MC Westernohe

Jörg May
Schloßwiesenstraße 41 a
56457 Westerburg

De Burschen MC Eifel

Ralf Ferner
Brodenheckstraße 64
54634 Bitburg
Tel.: 0 65 61 / 82 35

Motorradfreunde Tabaluga

Reimund Scholtes
Postfach 11 47
54671 Neuerburg
Tel.: 0 65 66 / 87 67

Motorradfreunde Laitsgeheia

Petra Schmitt
Bonner Straße 39
54634 Bitburg
Tel.: 0 65 61 / 6 09 19

MC Dukes Bitburg

Harald Platz
Waldstraße 19
54634 Bitburg
Tel.: 0 65 61 / 72 52

MC Durnerviel Seffern

Andreas Dunkel
Brühlstraße 18 a
54636 Seffern
Tel.: 0 65 69 / 3 77

MC Wannetal

Roland Klein
Breitenbrucher Straße 33
59823 Arnsberg
Tel.: 0 29 31 / 64 93

MFR Weserstein

Thomas Thiel
Hambinger Straße 1
37124 Rosdorf
Tel.: 0 51 / 78 20 34

Kasseler MF

Joachim Becker
Wattenbacher Str. 48
34320 Sohrewald
Tel.: 0 56 08 / 28 60

Gespannfr. Kassel-Korbach

Herbert Wilhelm
Gartenstraße 24
34277 Fuldabrück
Tel.: 0 56 1 / 4 54 03

MFR Frankfurt

Gerd Müller
Lange Meile 31
61352 Bad Homburg
Tel.: 0 61 72 / 4 71 90

Unter-Taunus-Motorrad-Club

Wolfgang Stefani
Martha-von-Opel-Weg 23
65307 Bad Schwalbach
Tel.: 0 61 24 / 62 50

MC Saalburg

Günter Anton
Obergassee 4
61250 Usingen
Tel.: 0 60 81 / 1 55 34

MF Jockgrim-Südpfalz

Thomas Acker
Königsberger Straße 4
76751 Jockgrim
Tel.: 0 72 71 / 5 23 82

MC Altburg e. V.

Hermann Fenchel
Schwarzwaldstraße 76
75365 Calw-Altburg
Tel.: 0 70 51 / 5 04 76

MFR Neckar-Odenwald

Ulrich Zerahm
Im Winger 3
74855 Hassmersheim
Tel.: 0 26 1 / 53 85

Horex.-Gespannfreunde

Fritz Leidig
Hauptstraße 31
74586 Frankenhart
Tel.: 0 79 59 / 6 34

MRC Mössingen

Wolfgang Dressler
Bahnhofstraße 37
72147 Nehren
Tel.: 0 74 73 / 42 62

MC Bietigheim e. V.

Markus Häffner
Schubertstraße 2
74647 Bietigheim

MF Eschbachtal

Rüdiger Ketterer
Engelbergstraße 16
79252 Stegen

MC Südbaden-Dreiländereck

Heinz Hege
Humperdinckstraße 11
80807 München
Tel.: 0 89 / 3 50 78 19

MFR Franken

Angela Gruber
Seespitzstraße 17
90552 Röttenbach
Tel.: 0 91 1 / 57 91 19

M. V. Gochsheim e. V.

Roland Schmid
Bernhardstr. 9
97469 Gochsheim
Tel.: 0 97 21 / 6 33 96

MC Königsbrunn e. V.

Thomas Eyrich
Haunstetter Straße 37,5
86343 Königsbrunn

Apodemus Tourenclub e. V.

Babsy Berschneider
Karwendelstraße 3
86504 Merching
Tel.: 0 82 33 / 39 15

LV Saar

Klaus Arpert
Schmittsdell 2
66333 Völklingen
Tel.: 0 68 98 / 4 02 07

MF Vogtland

Ralph Pöhlend
Hauptstraße 26
08468 Schneidenbach
Tel.: 0 37 65 / 6 72 64

Galloways

Walter Strohhammer
Grasensee 12
84367 Walburgskirchen
Tel.: 0 85 72 / 74 30

MF Neustadt

Manfred Unger
Talstraße 301
67434 Neustadt/W.
Tel.: 0 63 21 / 85 33 78

MC Weicheier Let's Go Hamm

Volker Jordan
Werler Straße 132
59063 Hamm
Tel.: 0 23 81 / 5 91 25

Biker Team Dornhan

Joachim Weber
Fürnsaler Straße 18
72175 Dornhan
Tel.: 0 74 55 / 25 00

MF Marburger Land

Bodo Mehlinger
Eichenheim 28
35260 Stadtlendorf
Tel.: 0 64 28 / 63 34

Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte

Dipl.-Ing. Walter
Friedrichstraße 12
75417 Mühlacker

Women on Wheels

Claudia Krisch
Dachauer Straße 59 c
85778 Haimhausen

PSV Unna

Dr. Georg Stiebler
Am Ufer 2
59427 Unna

C P M I

Barbara Rauch
Weicheringer Straße 128
85051 Ingolstadt

Thüringenfahrt:

Das „grüne Herz Deutschlands“

Paradiesische Straßen für Motorradfahrer

Ein guter Orientierungssinn ist schon vonnöten, wenn man in Thüringen seine Ziele wenigstens halbwegs erreichen will. Selten, daß die Fahrt von einer Sehenswürdigkeit zur anderen nicht an einer Baustelle endet. Zudem führen Umleitungsschilder eher in die Irre, als daß sie den rechten Weg weisen würden. Und auch sonst scheint ein permanenter Blick zur Straßenkarte ratsam, um Abzweige und Weggabelungen nicht zu verpassen, die zwar vorhanden, nicht aber beschildert sind.

Es ist erstaunlich, regelrecht beeindruckend, mit welchem Elan hier saniert und in den Fremdenverkehr investiert wird – der leider immer noch auf sich warten läßt. So mancher hofft auf eine neue Existenz, steckt viel Geld in den Umbau seines Hauses zur Pension, um dann vergeblich auf Gäste zu warten. Die Erwartungen der Thüringer sind hoch gesteckt und werden nur zu selten erfüllt. Dabei ist gerade dieser Landstrich reich an Zielen, die einen Besuch lohnen.

An erster Stelle natürlich die Wartburg, die durch Martin Luther weltberühmt wurde. Wer den Stop-and-go-Verkehr durch Eisenach hinter sich gebracht hat, findet am 410 Meter hohen Bergfelsen sogar einen Motorradparkplatz vor. Ein kurzer Fußmarsch über einen steil ansteigenden Weg, der glücklicherweise fast durchweg im Schatten liegt, und unser erstes Ziel ist erreicht.

Der Eintritt in den Burghof, der ungebetteten Zeitgenossen früher über die mächtige Zugbrücke verwehrt wurde, kostet zwischenzeitlich keinen Eintritt mehr; wer sich allerdings einer einstündigen Führung durch das Innere der Wartburg anschließen möchte, muß zehn Mark bezahlen – und viel Zeit mitbringen: Die Warteschlange ist meist lang. Es

empfiehlt sich, möglichst schon um 9 Uhr da zu sein, dann sind die Bustouristen oft erst auf der Anreise.

Weiter gehts in Richtung Mühlhausen, der historisch wohl interessantesten Stadt Thüringens. Vieles erinnert an den deutschen Bauernkrieg. Thomas Müntzer, der große Gegenspieler Martin Luthers, lebte und predigte hier und wurde vor den Toren der Stadt schließlich hingerichtet. Wer durch die engen Gassen schlen-

ben; ein Teil dieser historischen Wehranlage ist begehbar. So auch der Rabenturm, von dem aus sich ein prächtiger Blick auf die nähere Umgebung bietet.

In der Erhaltung alter Bausubstanz liegt denn auch die Chance, die sich für Thüringen im Fremdenverkehr bietet. So makaber es klingt: Dank des Sozialismus war kaum Geld für „Sanierung“ im westdeutschen Stil da. Die meisten der alten Bauwerke blieben zwangsläufig stehen, wenn auch an eine vernünftige Nutzung vielerorts nicht mehr zu denken war.

Gleichwohl, die historische Substanz und die alten Strukturen sind immer noch vorhanden. Und genau das sind die Pfunde, mit denen das „grüne Herz Deutschlands“ nun zu wuchern sucht.

Das Idyll einer Zeit, die stehen geblieben scheint, findet sich fast überall in Thüringen. Kaum ein Dorf, in dem es nicht noch den alten Löschwasserteich gibt, kaum eine Stadt, die nicht eine Burg, ein Schloß oder eine interessante Kirche vorzuweisen hätte.

Hinzu kommt der Wald, der vielgerühmte Thüringer Wald. Fernab der Hauptverkehrsadern windet sich so manches kleine Sträßchen fast schon mäandierend durch die Flur. Motorradfahren ist hier ein Genuß, vorausgesetzt, man ist mit der passenden Maschine unterwegs. Ein übergewichtiger Sportler scheint fehl am Platz.

Alles was das Herz an Kurven und landschaftlichen Reizen begehrt, bietet unter anderem eine Fahrt nach Oberhof, dem Wintersportzentrum Thüringens. 825 Meter hoch liegt das „deutsche St. Moritz“ in herrlicher Kammlage. Wer die Motorradstiefel mit den Wanderschuhentauschen will, findet auf dem „Rennsteig“ entsprechende Gelegenheit. Busse fahren dabei zum jeweiligen Ausgangspunkt zurück.



dert, fühlt sich fast ins Mittelalter zurückversetzt. Kein Wunder: Fachwerkhäuser und Feldsteinbauten prägen das Bild, 400 davon stehen unter Denkmalschutz. In der alten Ratsstube sind die Fresken wieder freigelegt, hier tagte 1525 der „Ewige Rat“. Sämtliche deutschen Könige und Kaiser weilten von 967 bis zum Beginn des 13. Jahrhunderts in Mühlhausen. Noch heute ist die Stadt fast vollständig von einem dicken Mauerring umge-

Doch eigentlich gilt Oberhof als Wiege des deutschen Bobsports. Von 1906 bis 1921 fanden hier die Deutschen Bobmeisterschaften statt. 1973 und 1985 war die künstlich vereiste Rennschlitten- und Bobbahn Austragungsort von Weltmeisterschaften. Aktive Erholung also ist angesagt, denn während der Saison kann, wer will, sich mit einem Bob in die Tiefe stürzen.

2400 Einwohner zählt Oberhof und fast ebenso viele Betten. Thüringer Gastlichkeit läßt sich im Sporthotel ebenso erleben, wie in der „Rennsteig-Meile“, einer 60-Betten-Pension, in der die Übernachtung ab 25 Mark kostet. Viel Komfort kann man dafür nicht erwarten: Die Zimmer sind einfach, Dusche und Toilette auf dem Flur, die Gästeleute aber freundlich, das Essen

gut und das Haus sauber. Ein großer Garten lädt im Sommer zum Grillen ein und allein der Name „Rennsteig-Meile“ verspricht motorradfreundliche Atmosphäre. Zumal auch Gruppen gern gesehen werden.

Doch nicht überall in Thüringen stehen Preis und Leistung, was Übernachtungen betrifft, im rechten Verhältnis zueinander. Noch immer versucht so mancher Hotelier die schnelle Mark zu machen und bietet seine Zimmer übersteuert an. Allerdings: Angebot und Nachfrage bestimmen den Preis, der Markt reguliert sich von selbst. Wer die Augen offen hält und bei den jeweiligen Fremdenverkehrsbüros gezielt nachfragt, wird sicherlich nicht über's Ohr gehauen. Für jeden Anspruch und für jeden Geldbeutel gibt es mittlerweile adäquate Unterkünfte. Diese reichen von der Pension mit Familienanschluß über hübsche Ferienwohnungen bis hin zu kleinen Hotels oder – wer es sich leisten kann und mag – richtigen Nobelherbergen.

Von Oberhof führt uns der Weg weiter westlich nach Schmalkalden. Auf der lauten und vom Verkehr verstopften Durchgangsstraße fahrend, läßt sich kaum erahnen, wel-

ches Kleinod sich hinter den Resten der Stadtmauer verbirgt. Schnell ist ein Parkplatz fürs Motorrad gefunden, sind Jacke, Helm und Stiefel in den Koffern verstaut. Nur zu Fuß läßt sich der historische Stadtkern erreichen. Ein etwa dreistündiger Spaziergang, vom Markt ausgehend bis zum Weidebrunner Tor, verbunden mit einem Abstecher zum Schloß Wilhelmshaus, erschließt die wichtigsten Sehenswürdigkeiten.

Auch Schmalkalden setzt seine ganzen Hoffnungen auf den Tourismus. Während die Westdeutschen weiterhin auf sich warten lassen, erinnern sich viele Sachsen und Mecklenburger der besonderen Reize dieser geschichtsträchtigen Stadt nahe der Rhön.

Früher, zu Zeiten des real existierenden Sozialismus, haben hier viele DDR-Bürger ihren Urlaub verbracht. Und die kommen so langsam wieder. Die Reize der Heimat werden neu entdeckt.

Doch allenthalben fehlt es an Geld, vermeintlich nötige zusätzliche Attraktionen zu

jeden motorsportbegeisterten Motorradfahrer. Vorbei an der Vorderen Heide führt die Straße mitten durch eine alte Teichlandschaft, deren fischreiche Gewässer manchmal direkt bis an den Asphalt schwappen. Wer Zeit und Muße, hat sollte auch hier das Motorrad stehen lassen und die Natur ein wenig auf sich wirken lassen.

Wenig später lichtet sich der Wald, Schleiz ist erreicht. Vor den Toren der Stadt liegt die Rennstrecke: Ein Dreieck von Bundesstraßen, über die mehrmals im Jahr Motorräder, Autos, Veteranen und Gespanne jagen. 1923 wurde hier das erste Rennen ausgetragen; ob das 75jährige Jubiläum 1998 gefeiert werden kann, ist noch ungewiß. Schärfere Sicherheits- und Umweltvorschriften machen der Betreibergesellschaft das Leben schwer.

Auch außerhalb der Rennwochen lohnt das Schleizer Dreieck einen Besuch. Es ist ein einmaliges Erlebnis, über den Rundkurs mit seinen rotweißen Fahrbahnbegrenzungen zu fahren und in der Boxengasse, am Start und Ziel, einen kurzen Stopp einzulegen.

Von Schleiz aus ist es nicht mehr weit bis zur Bleiloch-Talsperre. Eine beschauliche Bootstour auf Deutschlands größtem Stausee ist der rechte Abschluß unserer Thüringen-tour. 28 Kilometer lang und bis zu zwei Kilometer breit ist der See, der auch als „Thüringer Meer“ bezeichnet wird. Die Wartezeit bis zur Abfahrt überbrücken wir mit einer kurzen Rast am Straßenrand: Thüringer Würstchen vom Grill werden schließlich an jeder Ecke zubereitet.

Der Kaffee an Deck des Fahrgastschiffes Gera schmeckt anschließend noch mal so gut. Und wer am Ufer des Stausees sein Zelt aufschlägt, hat sogar die Möglichkeit, an Mondscheinfahrten mit Musik und Tanz teilzunehmen.

Camping, das ist das große Problem im „grünen Herz Deutschlands“. Die Nachfrage ist größer als das Angebot, viele Plätze liegen weit außerhalb der Städte, oft erschweren ungeklärte Eigentumsverhältnisse die geplante Erweiterung. Doch außerhalb der Saison läßt sich meist noch ein Plätzchen für Zelt und Motorrad finden. Entsprechende Informationen erteilt der Thüringer Landesfremdenverkehrsverband, Postfach 219, in 99005 Erfurt.

Uwe Reitz



schaffen. Noch immer wird allerorten auf die trügerische Hoffnung gesetzt, ein Großinvestor könne sich im ausgewiesenen Gewerbegebiet ansiedeln, so daß die dann fließenden Steuereinnahmen den Bau eines Freizeitbades oder eines Golfplatzes möglich machen.

Letzte Station unserer Thüringenreise ist die Urlaubsregion „Obere Saale“. Hier findet sich die älteste Naturrennstrecke Deutschlands, das Schleizer Dreieck. Ein Muß für



Einen Tausender muß man schon hinlegen, für den „uvex SR 900-1 carbon edition“. Dafür gibt es aber einen nur 985 Gramm leichten Helm und eine Mark Wechselgeld.

Die erste Schicht der vierlagigen Helmschicht besteht vollständig aus Carbon-Kohlefasern, die drei weiteren aus Glasfaser und Kevlar. Die mit diesem Helm erzielten Dämpfungswerte liegen nach Herstellerangaben bis zu 50 Prozent unterhalb der Mindestnorm.

Wenig überzeugend in der Qualität sind Blouson und Hose, die jetzt in Motorsport-Shops unter der Bezeichnung „Akito“ für je 179 Mark angeboten werden. Das angeblich crosserprobte Nylon-Twill scheint wenig reißfest, das leichte Satinfutter erinnert eher an einen Saunanzug aus der Werbung, als an funktionale Bekleidung. Da nützt auch die Kevlarverstärkung an den Beinnenseiten nichts. Dieser Anzug taugt keinesfalls zum Motorradfahren.



Drei Freunde, die dicht halten, hat „haveba“ für die feuchte Jahreszeit im Angebot. Schlupffreundliche Regenkombis mit großem asymmetrischen Schnitt, doppelten Nähten gegen Kriechwasser und Reflexstreifen für mehr Sicherheit. In drei verschiedenen Farben für je 154 Mark.

Ein neuer Tourenstiefel mit Gore-Tex-Komfort. Wie bei allen neuen alpinestars-Modellen wurde besonderer Wert auf optimale Paßform gelegt.

Protektoren an Schienbein, Zehen, Knöchel und Fersen gehören bei alpinestars mittlerweile zum Standard.

Und das bei einem Preis von 349 Mark.



„Hautnah“ präsentiert sich der Nürburgring in einem neuen Prospekt, der jetzt erschienen ist. Reich bebildert wird die „Erlebniswelt Nürburgring“ mit ihren zahlreichen Facetten dargestellt. Unter den Stichworten Geschichte, Faszination, Information und Sicherheit bekommen Besucher einen Vorgeschmack auf die vielfältigen Attraktionen vor Ort.

„Per pedes den Nürburgring kennenlernen“ heißt ein zweiter kleiner Führer, der die 20 Stationen an der Grand-Prix-Strecke erläutert, die in eineinhalb Stunden zu Fuß abgegangen werden können. Beide Prospekte sind bei der Tourist-Information am Nürburgring erhältlich und können unter der Rufnummer (0 26 91) 9 20 60 angefordert werden.

Bestes Rind-Napaleder, ein komfortabler Schnitt, hochwertiges Innenfutter, Protektoren der Hiprotec II-Generation an Schultern, Ellenbogen, Rücken und Knien, ein winddicht hinterlegter Reißverschluß, Taschen in Jacke und Hose – die „R 59“ von Polo läßt kaum mehr Wünsche offen. Eine Lederkombi, die ein Optimum an Sicherheit bei beachtlichem Tragekomfort bietet. Und das zu einem Preis von je 649 Mark für Jacke und Hose, die in unterschied-



lichen Größen miteinander kombiniert werden können.

Endlich mal ein Enduro-Helm, bei dem das Brillenband optimal sitzt! Der Typ „Wind“, der von Götz angeboten wird, weist im Hinterkopfbereich eine Vertiefung auf, aus der das Band nicht mehr herausrutschen kann. Festes Kinnteil, eine Schale aus Fieberglas-Kevlar-Mix und ein Helmschild aus unzerbrechlichem Kunststoff sind weitere Merkmale dieses empfehlenswerten Helms, der für 339 Mark angeboten wird.



Ebenfalls von Götz stammt der Enduro Tankrucksack „Super Big“, der aus reißfestem Nylongewebe hergestellt wird. Das Fassungsvermögen kann variabel von 12 auf 25 Liter vergrößert werden, zwei kleine Seitentaschen bieten zusätzlichen Stau-

raum für Werkzeug oder einen Fotoapparat. Vier Gurte oder acht Magnete sorgen für sicheren Halt. Prädikat: Für 139 Mark mehr als empfehlenswert.

Praktisch auch der kleine Pharao-Enduro-Bag von Polo mit

4 Litern Stauraum. Da paßt neben Werkzeug noch viel mehr rein auf der Tour und Stock über Stein. Wird mit drei Riemen am Gepäckträger befestigt. Aus wasserfestem Oxford-Nylon. Preis 28,90 Mark.

Extrem geringes Gewicht bei hoher Nutzlast, zeichnen den vollzerlegbaren Motorrad-Transportanhänger von Dieter Wolf aus. Wird der Anhänger nicht gebraucht, kann die Auffahrrampe abgenommen und die Hauptschiene von der Radtraverse geschraubt werden, schon läßt sich alles platzsparend an einer Wand der Garage verstauen. Alle Teile sind aus Aluminium oder verzinktem Stahl. Das gekrüpfte Zugrohr garantiert einen niedrigen Schwerpunkt. Soviel Qualität hat allerdings einen Preis: knapp 1500 Mark kostet der „Follow me“.

Anhängerbau Dieter Wolf, An der Amtsmannsmühle 8 in 35444 Biebertal.



Mehr Leistung, weniger Antriebsgeräusche, nur zwei der vielen Änderungen, mit denen Harley Davidson im neuen Modelljahrgang aufwartet. Fast alle Maschinen werden jetzt mit einem sogenannten Motor Stop Sensor ausgerüstet, der ein Weiterlaufen des Twins im Falle eines Sturzes verhindert. Einige Modelle bekommen zudem einen membran-gesteuerten Benzininhahn, der die Kraftstoffzufuhr nach Ausschalten des Motors automatisch stoppt. Weitere Neuerungen: geprägte Sättel mit geprägtem Har-

ley-Davidson-Logo und elektronische Tachometer.

Zur IFMA werden zudem zwei neue Maschinen präsentiert: die FXD Superglide ersetzt die FXR Superglide als Einsteigermodell in der 1340er Klasse. Neu eingeführt wird das Custom-Modell „Bad Boy“ mit verchromter Springer-Gabel und schwimmend gelagerten Bremsscheiben. Als Antriebsquelle dient ein 1338 ccm-Twin mit rund 50 PS. Die Maschine wird zunächst nur in Schwarz ausgeliefert.

„Zip & Zip“ heißt die große Überraschung von Piaggio. Ein Motorroller, der sich als erster in Großserie gefertigter mit zwei Motoren fortbewegen kann. 75 Minuten lang reicht die Kapazität der Batterie, die einen besonders geräuscharmen Elektromotor speist. Bei 25 km/h liegt die Höchstgeschwindigkeit, der Ladezustand läßt sich über LED-Anzeigen ablesen. Das Aufladen dauert bei völlig leerer Batterie acht Stunden.

Konventionell wird der „Zip & Zip“ vom bewährten Automatik-Motor mit 50 Kubikzentimetern Hubraum angetrieben. Die Höchstgeschwindigkeit liegt dann bei 50 km/h. Verkaufspreis: 5500 Mark.



baehr **Helmsprechanlage**
AVC 13 Genio
für mehr Spaß zu zweit! **849,- DM**



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

Rückzieher

Lederkombis, Lederhosen, Lederjacken, Handschuhe und Stiefel sowie Fahreranzüge werden auch nach dem 1. Juli 1995 ohne sogenanntes CE-Label frei verkäuflich sein. Das ist das Ergebnis einer Sitzung der Arbeitsgruppe für persönliche Schutzkleidung (PSA). Mit dieser Entscheidung macht Brüssel nach langen Diskussionen jetzt bei der Motorradbekleidung einen Rückzieher. Diese soll künftig nicht mehr einer EU-Richtlinie unterliegen.

Der Dachverband der europäischen Motorradindustrie (ACEM) hatte unter Führung von Dr. Hubert Koch vom Industrie-Verband Motorrad (IVM) die Delegierten davon überzeugen können, daß Motorradschutzbekleidung, ähnlich wie Skibekleidung, eher unter die Kategorie „Sport“ einzuordnen ist. Brüssel hatte die Lederkombis dem Bereich Arbeitsschutzbekleidung zuordnen wollen, für die besonders strenge Vorschriften gelten. Als Arbeitsschutzbekleidung gilt etwa ein An-

zug, den Schweißer bei ihrer Arbeit tragen müssen. Für den Geschäftsführer des IVM, Dr. Hubert Koch, ist der Brüsseler Entscheid auch ein Meilenstein im Kampf gegen die umstrittene europäische Normung für Motorradschutzbekleidung. „Nach unserer Auffassung muß jetzt als Konsequenz die CEN-Arbeit an dieser Norm gestoppt werden“, lautete denn auch sein Resümee. Motorradfahrer fürchten seit langem einen Tragezwang von genormten Kombis.

Sorgenkinder

Schadhafte Reifen und defekte Bremsanlagen sind die Sorgenkinder Nummer eins: Zu diesem Ergebnis kommt die aktuelle Dekra-Studie „Technische Mängel“.

Bei jedem zehnten der 2824 nach einem Unfall untersuchten Pkw spielten den Sachverständigen zufolge technische Mängel eine Rolle. Spitzenreiter bei den unfallursächlichen Mängeln sind die Reifen mit einem Anteil von

45,7 Prozent. Es folgen die Bremsen mit 33,9 Prozent. An dritter Stelle stehen mit 14 Prozent Mängel an Achsen, Radaufhängung und Radführung.

40 Prozent der Unfälle wären vermeidbar gewesen, wenn die Autofahrer die Fahrzeugwartung ernstgenommen hätten, stellten die Unfallforscher fest.

Chimfunshi

Die Detlev Louis Motorradvertriebs GmbH hat anlässlich einer Motorrad-Saison-Startfete eine Tombola zugunsten des Vereins zum Schutz bedrohter Umwelt, „Chimfunshi“ veranstaltet. Dabei wurden 6370 Mark gesammelt, die nun einem Schimpansen-Waisenhaus in Sambia zugute kommen werden. Auf der Farm wird dringend ein junger Mann oder eine junge Frau mit Veterinär- oder Tierpflege-Ausbildung gesucht, die für mindestens ein Jahr freiwillig nach Sambia gehen möchte. Interessenten wenden sich an: Chimfunshi, Rungedamm 35, in 21035 Hamburg.

Neues Öl

Moderne Zweirad-Motoren werden technisch immer anspruchsvoller und komplizierter. Damit steigen auch die Anforderungen an das Motoren-Öl. So nimmt die Liter-Leistung der Antriebsaggregate ständig zu. Drehzahlen von bis zu 14 000 Umdrehungen pro Minute belasten die Motoren erheblich und treiben die Öltemperaturen besonders an kritischen Stellen nach oben.

Andererseits werden die Ölwechselintervalle immer länger und der Ölverbrauch der Motoren geht zurück. Das Öl muß immer länger immer mehr leisten. Vor diesem Hintergrund hat die Deutsche Shell AG jetzt ein neues Spitzenöl für Motorräder entwickelt und auf den Markt gebracht: Das Shell Quadro TX – synthetic – ist ein synthetisches 4-Takt-Motorrad-Öl, das für alle luft- und wassergekühlten Motoren unter allen Betriebsbedingungen während des ganzen Jahres genutzt werden kann.

Der Preis pro Liter beträgt 19,95 Mark.

Statt Schuttabladeplatz

Enduro-Training im geschützten Biotop

Motorradfahren und Naturschutz miteinander vereinen, das soll der neue BMW-Enduropark in Hechingen. Nach vierjähriger Vorarbeit wurde dieser am 22. April 1994 offiziell eröffnet. Eine ehemalige Stein- und Kiesabbauanlage, 70 Kilometer nördlich von Augsburg, wurde in ein Eldorado für Endurofahrer verwandelt – umweltgerecht, denn Wasserdurchfahrten etwa wurden ver-

sickerungsdicht angelegt. Möglicherweise mit Benzin oder Öl verschmutztes Wasser kann problemlos entsorgt werden.

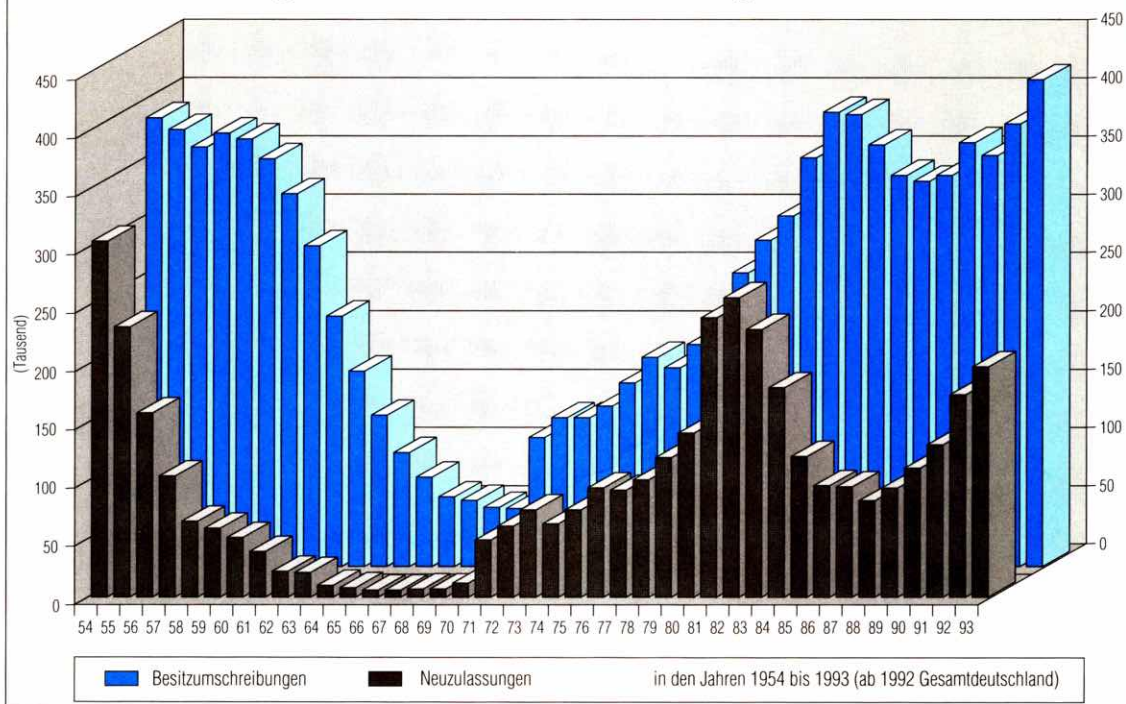
In der Kiesgrube leben 371 Amphibien, Reptilien, Frösche, Falter, Heuschrecken, Spinnen und Wildbienen, 77 davon stehen auf der Liste der in Bayern bedrohten Arten. Anhand von zehn ausgewiesenen Beobachtungsflächen soll nachgewiesen wer-



den, daß sich an diesem Bestand nichts wesentliches ändert.

Ein zweitägiges Endurotraining kostet 399 Mark, für einen Aufpreis von 200 Mark kann das Training mit einer geliehenen GS der neuen Baureihe oder einer F 650 gefahren werden. Informationen und Buchungen bei Motorradreisen GmbH, Postfach 44 01 48 in 80750 München, Telefon (0 89) 39 57 68.

Neuzulassungen und Besitzumschreibungen von Krafträdern



Nach einem stetigen Zuwachs bei den Neuzulassungen in den vergangenen Jahren erwarten die Experten der EurotaxSchwacke Marktbeobachtung in den nächsten Jahren einen Boom bei den Gebrauchten. Die Zahl der Besitzumschreibungen wird weiter steigen, die Zahl der Neuzulassungen hingegen sinken, so die Prognose.

Info-Blatt

Die kompletten Daten für fast jedes japanische Motorrad können ab sofort in jedem der 29 Polo-Shops in Deutschland ausgedruckt werden. In einem sogenannten Technik-Computer sind alle aktuellen Angaben über jegliche verfügbaren Technik- und Zubehörteile inklusive Preis und Bestellnummer gespeichert. Auf Wunsch können die Datenblätter, die mehr als 1000 Motorräder der Baujahre '72 bis '94 umfassen, auch mit nach Hause genommen werden. Polo bietet die-

sen Service kostenlos an. Nähere Informationen dazu gibt es in jedem Shop oder direkt beim Polo-Expresversand Düsseldorf, Telefon (02 11) 9 79 69.

Pseudo-Mobilität

Der deutsche Autofahrer legt heute im Durchschnitt etwa 18 500 Kilometer pro Jahr mit seinem Fahrzeug zurück, davon rund 10 000 Kilometer (54 Prozent) während seiner Freizeit.

Unabhängig von Verkehrsmitteln und Fortbewegungsmitteln sind Autofahrer heute an Werkta-

gen 136 Minuten, an Samstagen 133 Minuten und an Sonntagen 118 Minuten unterwegs. Diese „Zwei-Stunden-Mobilität“ schließt alle denkbaren Fortbewegungsmittel ein. Keine zwanzig Minuten (19,3), so Prof. Opaschowski, legen Autofahrer dabei täglich im Durchschnitt zu Fuß zurück. Auch das Fahrradfahren müsse in seiner öffentlichen Bedeutung relativiert werden: Nicht einmal vier Minuten (3,9) betrage die Nutzungszeit während der Woche, ganze 6,7 Minuten samstags, und selbst am Sonntag nicht mehr als acht Minuten! Und wie sieht es mit dem Motorrad aus?

Überfordert

Wenn ältere Menschen an unübersichtlichen Stellen eine Straße überqueren oder rote Ampeln übersehen, ist das häufig ein Zeichen dafür, daß sie sich mit dem zunehmenden Straßenverkehr nicht zurechtfinden. Deshalb rät der Automobilclub Kraftfahrerschutz (KS) Motorradfahrern, rücksichtsvoll zu fahren und stets daran zu denken, daß sich Senioren als Fußgänger oder Radfahrer nicht immer so verhalten, wie es der Motorradfahrer erwartet.



Kompromißsuche:

Acht Stimmen fehlten

PS-Limit wäre fast Realität geworden

Als das Europaparlament in Straßburg am 11. Februar dieses Jahres zum zweiten Mal in Folge mit überwältigender Mehrheit eine PS-Begrenzung bei Motorrädern ablehnte, schien der Erfolg zum Greifen nah. Ein 100-PS-Limit, gegen das sich auch der BVDM ausgesprochen hatte, würde es vorerst nicht geben.

Doch bei der letzten, der dritten, alles entscheidenden Abstimmung am 20. April, da fehlten plötzlich acht Stimmen. „Nur“ 252 Europaparlamentarier sprachen sich gegen eine Leistungsbeschränkung aus, 260 hätten es sein müssen, und die entspre-

chende Vorlage wäre endgültig vom Tisch gewesen. Entsprechend der Maastrichter Verträge muß nun ein Kompromiß zwischen Europaparlament und der EU-Kommission gefunden werden. Und der könnte so aussehen: Vorerst wird es kein europaweites 100-PS-Limit für Motorräder geben. EU-weit wird eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die feststellen soll, ob Motorräder mit mehr als 100 PS besonders unfallträchtig sind. Bis deren Ergebnis vorliegt, können die Länder die Frage einer Leistungsbeschränkung individuell handhaben. An einer letztlich verbindlichen EG-Regelung will das Europaparlament

weiter mitwirken. Für diesen Kompromißvorschlag, der nun mit der EG-Kommission verhandelt werden soll, stimmten am 4. Mai 294 Abgeordnete des Europaparlaments. Damit war die Vorlage angenommen. Ein Scheitern hätte bedeutet, daß eine Leistungsbeschränkung auf 100 PS europaweit festgeschrieben worden wäre.

Einen wesentlichen Anteil an diesem Abstimmungserfolg hatte die EMA, in der sich auch der BVDM engagiert. Der Vorsitzende der „European Motorcyclist Association“ (EMA), Donald Lewis sowie ein Vertreter des englischen Mitgliedsverbandes waren eigens

nach Straßburg gefahren, um einen ganzen Tag lang möglichst viele Abgeordnete auf den Fluren des Europaparlaments von einem Nein zu einer Leistungsbeschränkung für Motorräder zu überzeugen. Daß dies letztlich gelang, ist auch ihrem Engagement zu verdanken.

Der Wahlvorgang am 4. Mai hat gezeigt, wie wichtig es ist, Abgeordnete des Europaparlaments direkt und am besten vor Ort anzusprechen. Wer sich für den BVDM entsprechend in der EMA engagieren will, sollte sich mit Henning Knudsen, Telefon (0 22 47) 73 86 in Verbindung setzen.

Auswertung Touristikwettbewerb 1993

Platz	Name	Wohnort	Motorrad	Punkte
1	Heumann, Karsten	Detmold	Honda ST 1100	507,4
2	Keuser, Willi	Monheim	BMW R100 RS	436,1
3	Fietze, Dieter	Wolfsburg	Yamaha FJ1200	387,6
4	Hintzke, Gerhard	Schwerte	BMW R75/5	386,0
5	Windisch, Rainer	Wuppertal	BMW K100 LT	328,3
6	Brede, Martin	Sundern	Suzuki GSX1100	299,7
7	Reinehr, Hans-Lothar	Iserlohn	BMW K100	185,7
8	Hoffmann, Ingo	Mainaschaff	BMW R100S	137,4
9	Orlowski, Horst	Remscheid	Guzzi V7	109,4
10	Seydel, Horst	Wietze	BMW R80 RT	98,2
11	Bauer, Thomas	Ingolstadt	BMW R45	88,7
12	Hopmann, Wilhelm	Rinteln	BMW K75	42,5