

September 3/95

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

POSTVERKEHRSSTÜCK F 5727 F · GEBÜHR BEZAHLT · BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER E. V. · RAIFISSENSTRASSE 102 · 47259 DUISBURG



BVDM klagt gegen OZON- Gesetz

Vereine

koop. Mitglieder

Smog Verordnung

Reise

Stellt sich vor



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat e.V.

Inhalt

ARTIKEL SEITE

Editorial	2
Smog	3
Deutschlandfahrt	4
EMA	5
Wer macht Was?	6
koop. Mitglieder	7
Vereine im BVDM	8/9
Quizfrage	9
Regional	
Bayern	10
Baden-Württemberg	11
Nordrhein-Westfalen	12
Na Sowas	12
Interview	13
Reise	
Ostertour	14/15
Betruhe um zehn	16
Ail of Mään	16
Outdoor	17
Kids on Tour	18/19
Stellt sich vor	20
Gespann	21
First Classik Day	21
Moped Ecke	22
Allgemeines	22
Termine/ Kleinanzeigen	23
Impressum	23

Hallo BVDM'ler Liebe Leserinnen und Leser.

In dieser Ausgabe haben wir endlich mal den Platz und die Gelegenheit gefunden, uns Euch vorzustellen.

Wie Ihr bereits festgestellt habt, hat sich seit der Ballhupe 1/95 etwas geändert. Mit Bobby und mir (Babs) hat die Redaktion der Ballhupe zwei neue Redakteure gefunden. Sicher, wir hätten auch einen Steckbrief von uns rausgeben können, aber das klappte bisher schon aus Platzgründen nicht. Im übrigen, was würdet Ihr sagen wenn Ihr erfahren würdet, daß wir ein paar „langhaarige, tätowierte Kuttenträger“ sind...?! Aber jetzt mal im Ernst. Wir kamen durch ein Vereinsmitglied zum BVDM und wurden gleich zum Straßendienst auf dem Elefantentreffen „verdonnert“. Erst mal auf den Geschmack gekommen vertraten wir den Verband auf diversen Motorradmessen, wofür schon der „Kühle Ralf“ und sein fleißiges Helferlein „T.B. der Raubritter zu Ingolstadt“ sorgten. Beruflich vorbelastet bearbeiteten wir mit Thomas Bauer die Bayern-News; und weil's so schön war machen wir jetzt die Ballhupe.

Bedingt durch unsere unterschiedlichen beruflichen Voraussetzungen haben wir intern eine gewisse Trennung der Themengebiete vollzogen. Bobby ist für die technischen, ich für die redaktionellen Fragen der richtige Ansprechpartner. Die Redaktion der Ballhupe ist, wie die meisten Aufgabengebiete des BVDM, eine ehrenamtliche Tätigkeit. Für das große Verständnis und die Geduld der Leser, bezüglich irgendwelcher „Dreckfuhrer“ und sonstiger Ungereimtheiten, bedanke ich mich persönlich für Eure Duden-Spenden, die Ihr direkt an die Redaktion schicken könnt. „Wir wissen nicht, wie lange wir unseren Sohnmann Frankie (der doch viel lieber selbst den Computer quält) von der Ballhupe fernhalten können.“

Die Ballhupe soll als Mitglieder magazin des BVDM nicht nur von Bobby und mir, sondern auch von Euren Erlebnissen berichten. Bedanken möchten wir uns auch bei den vielen netten „Schreiberlingen“ (natürlich alles ehrenamtliche), die wir haben und die hoffentlich noch kommen werden. Eine Bitte jedoch, beachtet immer den Redaktions-schluß, der beim Impressum steht. Ach übrigens, falls Ihr mal wieder die Ballhupe zu spät bekommt, schimpft nicht gleich auf uns zwei. Danach gibt es noch die Druckerei, den Verteiler und die Post. Alles andere an Verspätungen kommt von „weiter oben“ und da kann man wirklich nichts dagegen machen. Wie auch immer, wir werden unserer bestes geben Euch eine Verbandszeitschrift „für Mitglieder“ zu machen, die „von Mitgliedern“ bearbeitet und gestaltet wird. Wir freuen uns über alle Beiträge die Ihr uns zuschickt und nehmen sie auch gern in der Ballhupe auf.

Aufwiederschüß

Babs + Bobby

Eure BABS und BOBBY



BVDM klagt gegen Ozon-Gesetz

Verfassungsgericht soll Benachteiligung von Motorrädern aufheben

Der Bundesverband der Motorradfahrer wird vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe Verfassungsbeschwerden gegen das Ozongesetz erheben.

Dies haben die Mitglieder des Vorstands bei ihrer konstituierenden Sitzung beschlossen.

Die juristischen Vorbereitungen sind soweit vorangekommen, daß die Verfassungsbeschwerden wahrscheinlich Anfang Oktober eingereicht werden kann.

Nötig ist die Verfassungsbeschwerde durch den Meinungsumschwung innerhalb der Regierungskoalition geworden (bei den Bundesländern war für uns sowieso nichts zu holen)

Bekanntlich hatte der Bundesverkehrsminister zuerst eine generelle Ausnahme von Motorrädern von Fahrverboten vorgesehen.

Die beständige Arbeit des BVDM schien von Erfolg gekrönt. Leider hat sich in den anschließenden parlamentarischen Beratungen die Bundesumweltministerin durchgesetzt und Ausnahmen nur für Motorräder mit regeltem Kat im Gesetz festgeschrieben.

Im Bundesumweltministerium wurden anschließend

bei der Übergabe der über **50.000 Unterschriften** der BVDM-Aktion unsere Forderungen als zwar im Prinzip gerechtfertigt aber politisch nicht durchsetzbar bezeichnet..

Die jetzt den Bundesländern ermöglichte Ausnahmeregelung für andere schadstoffreduzierte Zweiräder hat zu weiterer Verwirrung geführt.

So lassen die Bayern nur Ausnahmen für Motorräder mit regeltem Kat zu, während andere Bundesländer auch die Fahrzeuge bevorzugen, welche die ab 1997 geltenden Abgasgrenzwerte bereits heute erfüllen.

Diesen Zustand empfinden wir insgesamt als zutiefst ungerecht und wollen ihn auch nicht unwidersprochen hinnehmen.

Zwei unserer Mitglieder, einer mit einer Maschine ohne jegliche Abgasreinigung und der andere mit regeltem 3-Wege Katalysator, werden stellvertretend für dem BVDM den Klageweg nach Karlsruhe beschreiten. Beide fahren ausschließlich Motorrad und sind somit auf diese Fahrzeuge angewiesen.

Die Verfassungsbeschwerde wendet sich gegen die Ungleichbehandlung von motorisierten Zweirädern und Pkw, den verletzten Vertrau-

ensschutz durch Regierung und Parlament den Fahrerinnen und Fahrern von motorisierten Zweirädern gegenüber sowie die fehlende bundeseinheitliche Konkretisierung von Schadstoffgrenzen für Fahrverbotsausnahmen.

Insbesondere werden die Bestimmtheit sowie die Verhältnismäßigkeit des Gesetzes bezweifelt.

Die fehlende Zielgerichtetheit des Gesetzes in Bezug auf eine Verringerung des Schadstoffausstoß' durch eine entsprechende Nachrüstung des vorhandenen Fahrzeugbestands und die Festlegung von Schadstoffgrenzen für den zu förmernden

Neukauf von schadstoffarmen Fahrzeugen soll ebenfalls mit einbezogen werden.

Eine Abschätzung der Erfolgsaussichten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

Entscheidungen wie zur Besteuerung von Grundvermögen auf der Grundlage des Gleichheitsgrundsatzes geben unserem Vorhaben eine gewisse Hoffnung.

Auf der anderen Seite muß man aber z.B. sehen,

daß die auf dem gleichen Grundsatz aufgebaute Verfassungsbeschwerde zur gerechten Besteuerung von Diesel-Pkw noch nicht einmal zur Verhandlung zugelassen wurde.

Der Vorstand bittet wegen der zu erwartenden Kosten für die Verfassungsbeschwerde gegen das Ozon-Gesetz um Unterstützung durch Spenden auf das Konto Nr. 5 432 529 bei der National Bank Duisburg - BLZ 350 200 30 - unter dem Stichwort „Ozon“.

Eventuelle Überschüsse sollen im nächsten Jahr für Aktionen gegen Streckensperrungen verwendet werden.

Tschüß
Harald Hormel



18. BVDM-Deutschlandfahrt 1995

Vorbericht zur 18. BVDM-Deutschlandfahrt 1995 mit Zielort Bamberg

Hallo Ihr Leser der Ballhupe, wenn Ihr diesen Bericht lest, ist er eigentlich schon überholt. Da aber der Redaktionsschluß für diese Ballhupe bereits für den 15.08.95 festgesetzt wurde, die Veranstaltung aber erst am 1. bis 3. September stattgefunden hat, wollen wir euch heute schon mal einen kurzen Bericht über die Vorbereitungen zur Deutschlandfahrt 1995 geben. Heute haben wir Sonntag, den 13. August 1995 und die Vorbereitungen zur 18. BVDM-Deutschlandfahrt nähern sich dem Ende.

Nachdem im letzten Jahr Wolfgang Werner und die Elefantentreiber Lippe die Vorbereitungen vor Ort in die Hand genommen hatten, erklärte sich in diesem Jahr Thomas Bauer vom BVDM-Regionalbüro Bayern bereit uns bei der Durchführung zu helfen.

Als erstes mußte für die

Deutschlandfahrt ein geeigneter Zielort gefunden werden. Thomas schrieb deshalb im März diverse Städte in Nordbayern an. Nach Durchsicht der Antworten hatten wir dann die Stadt Bamberg näher ins Auge gefaßt. Mit Herrn Andreas Christel, des Fernverkehrsamtes wurde für Freitag den 21. April ein Termin vereinbart. Um 10,30 Uhr trafen wir uns mit Thomas in Bamberg und fuhren gemeinsam zum Fremdenverkehrsamt.



Herr Christel hatte sich bereits Gedanken zur Durchführung gemacht und konnte uns so einige Vorschläge zum Zieleinlauf, zur Gastronomie und zum Campingplatz unterbreiten. Nachdem wir auch die Verantwortlichen des Restaurants "Theaterrose" und dem Campingplatz "Insel" in Bamberg-Bug gesprochen hatten, stand Bamberg als Zielort für die diesjährige Deutschlandfahrt fest.

Nun begann die eigentliche

Vorbereitung. Thomas machte sich auf den Weg um geeignete Haupt- und Nebenkontrollen ausfindig zu machen. Wir beschäftigten uns mit der Erstellung der Ausschreibung und der Werbezettel. Kaum waren die Ausschreibungen an die Teilnehmer des Vorjahres versandt, kamen auch schon die ersten Nennungen zurück.

Die Vereinbarung mit dem Fremdenverkehrsamt, dem Restaurant und dem Campingplatz wurden nochmals schriftlich bestätigt. Um den öffentlichen Parkplatz für den Zieleinlauf nutzen zu dürfen, mußte das Straßenverkehrsamt angeschrieben werden. Der zuständige Oberbürgermeister Herr Lauer wurde um ein schriftliches Grußwort für das Wertungsheft gebeten und Uwe Goldammer schrieb ca. 150 Firmen, mit der Bitte um Sachspenden für die Verlosung, an. Die Erstellung der heißbegehrten Deutschlandfahrt-Kachel wurde in Auftrag gegeben und die Suche nach Helfer für die Kontrollen begann.

Heute stehen alle Haupt- und Nebenkontrollen sowie die entsprechenden Fragen fest.

Das Wertungsheft wird in diesen Tagen erstellt und Ende der Woche an die Teilnehmer verschickt. Zur Zeit liegen uns 143 Nennungen vor: 121 Einzelfahrer, 22 Teams und 5 Mannschaften werden sich am 1. September auf den Weg machen und hoffentlich alle gesund und munter in Bamberg eintreffen.

Schon an dieser Stelle ein ganz großes Dankeschön an alle Helfer, ohne die diese Veranstaltung nicht stattfinden könnte.

Martin Schumann
Monika Knops

SPENDER VON SACHPREISEN ZUR 18. BVDM-DEUTSCHLANDFAHRT 1995

Für das Spenden von Sachpreisen möchten wir uns bei folgenden Firmen bedanken:

Harley-Davidson GmbH, Mörfelden	Difi Dierk Filmer GmbH, Varel	Michelin Reifenwerke KGaA, Karlsruhe
Römer GmbH, Neu-Ulm	Davida Motorrad Lust, Köln	Pirelli Motorradreifen, München
Mitsui Maschinen GmbH, Neuss	Metzler Reifen GmbH, München	LSL Motorradtechnik GmbH, Krefeld
Modeka Kollektion, Beckum	V & W Levior, Binau	Motorbuchverlag, Stuttgart
Haveba GmbH & Co KG, Metzingen	Schubert Helme GmbH, Braunschweig	Autec-Vertriebs GmbH, Weil/Rhein
Paul A. Boy, Düsseldorf	Schuh GmbH, St. Wendel	Malaguti Rau, Kassel
AGV Vertriebs GmbH, Welzheim	UVEX Winter Optik GmbH, Fürth	baehr GmbH & Co KG, Vinnigen
Deutsche Total GmbH, Düsseldorf	Detlev Louis GmbH, Hamburg	Pneumant Reifenwerke, Heidenau
Germas-Produkte, Schwabach Josef Joy, Holzwickede	Rallye Sport GmbH, Garmisch-Partenkirchen	Spiegler Bremstechnik GmbH, Freiburg

Hilfe bei der FIM Rallye

von Don Lewis*

Ich bin ein schlechter Navigator. So begann mein Trip zu der FIM** Rallye in Nordnorwegen mit der überfahrt von Harwich nach Göteborg. Danach stand auf meiner Routenbeschreibung in der Kartentasche auf meinem Tankrucksack:

Göteborg - 3 km Ost zur E6. Links ab. 2,192 km auf der E6. Rechts zur Rallye.

Sogar ich verstand das. Von Göteborg brauchte ich vier Tage. Das Wetter war die meiste Zeit kalt und naß und die Strecke so Serpentinenvoll und die Straßenoberfläche stellenweise so verdächtig, daß ich meine Augen darauf ausrichtete und mir einiges von der herrlichen Szenerie entging. Ich kam am Sonntagmorgen vor der Rallye an. Als Mitglied der Norwegian Motor Cycle Union (NMCU) und nicht als Teilnehmer habe ich die Rallye besucht, um beim Aufbau mitzuhelfen und den gemeinsamen Stand der EMA***/FIM einzurichten und zu besetzen, mit welchem die effektive Arbeit der EMA und FIM gegen die unfaire und ungerechtfertigte Gesetzgebung durch die europäische Kommission in Brüssel dargestellt wurde. Wie immer bei Veranstaltungen dieser Größe und Komplexität, besteht eine kleine Armee die das Einchecken besorgt, Informationen liefert, die Schilder aufstellt und all die Arbeiten macht, die für einen reibungslosen Ablauf notwendig sind. Mir gefiel, einer von ihnen zu sein. Die Helfer waren ungefähr 20 km von der Rallye weg untergebracht, die meisten in Baracken der norwegischen Luftwaffenbasis aber auch einige in Blockhäusern auf dem Gelände eines Hotels in der Nähe. Die Blockhäuser hatten je zwei Schlafzimmer mit je 4 Kojen, eine kleine Küche, einen Aufenthaltsbereich mit Fernseher, eine Dusche mit Waschbecken und eine separate Toilette. Ich teilte eins dieser

Blockhäuser mit zwei Familien einschließlich zweier Kinder und mit einem Finnen der in Norwegen arbeitet. Die Damen und Kinder bewohnten eines der Schlafzimmer, während wir Männer uns das andere teilten. Es klappte alles prima, da alle, einschließlich der Kinder, Englisch sprachen und wir redeten bis spät in die Nacht. Ich bekam nicht genug schlaf, da



ich, im Unterbewußtsein, darauf wartete, daß es dunkel würde bevor ich schlafen ging und vergaß, daß um diese Jahreszeit die Sonne nicht unterging...

Aus Prinzip machte ich ein Foto ohne Blitzlicht um Mitternacht.

Der Rest von Sonntag, Montag und Dienstag vergingen damit, verschiedene Jobs im Zusammenhang mit der Rallye zu machen und am Mittwoch richtete ich den EMA/FIM Stand ein und eröffnete ihn. Von Zeit zu Zeit kam Mikael Brantig, der stellvertretende Vorsitzende von EMA vorbei, und half auf dem Stand, soweit es seine anderen Aufgaben zuließen. Die Organisation hatte einen idealen Standort für uns reserviert, im innern und am Durchgang zum Speisesaal und den Duschen. Da war viel kommen und gehen und enorm viel Interesse. EMA hatte Informationsbroschüren vorbereitet und andere Drucksachen in fünf Sprachen und weit über 2000 Stück wurden während der drei Tage der Rallye verteilt. Viele Teilnehmer waren sich des Engagements von EMA/FIM, gegen die

Gesetzgebung von Brüssel, nicht bewußt und ich hatte die Gelegenheit, ihnen die Ergebnisse unserer Arbeit für sie darzulegen. Andere waren an dem aktuellen Stand der Legislative interessiert und äußerte bedenken, wie sich diese für sie persönlich auswirken könnte; einige wollten wissen, wie sie ihrem Land helfen könnten. Bei der FIM-Rallye zu sein, war eine Erfahrung für sich und ich wurde nicht im Zweifel gelassen, daß die Arbeit von EMA

re Note gegeben hatte und daß es notwendig sei, daß allen Motorradfahrer/-innen bewußt würde, welche konkreten Gefahren für das Motorradfahren bestehen, einschließlich für die Freiheit Rallyes abzuhalten und zu besuchen, wenn nicht gegen die ungerechtfertigte Gesetzgebung in Brüssel wirkungsvoll vorgegangen wird. Es war richtig, daß mehr Öffentlichkeit über die Anstrengungen und Erfolge der EMA und der FIM auf diesem Gebiet hergestellt wurde. Ich war glücklich als ich heimwärts fuhr. Wundervolles Land, wundervolle Menschen und mit Abstand der erfolgreichste EMA/FIM Stand aller Zeiten. Das muß als Erfolg verbucht betrachtet werden. Übrigens, ich fuhr 5000 km und habe mich kein einziges mal verfahren. Das muß ein persönlicher Rekord sein.

Anmerkung des Übersetzers:

* Don Lewis ist der Vorsitzende der EMA

** Die FIM ist die Federation International Motorcyclists, die Weltorganisation, die sich hauptsächlich in Sportlichen Belangen engagiert, aber auch mehr für die Straßenfahrer/-innen tun will.

EMA auf der FIM Rallye in Norwegen

Mehr als 1900 Motorradfahrer aus 32 Ländern nahmen an der 50. FIM Rallye teil, die in Andelselv, Nord-Norwegen, weit jenseits des Polarkreises stattfand. Don Lewis, Vorsitzender der EMA und Mikael Brantig, 2. Vorsitzender, waren auf dem Treffen mit einem Informationsstand vertreten, auf dem sie die Arbeit der EMA und der FIM für die Interessen der Motorradfahrer innerhalb der EU erläuterten. Die Besucher zeigten großes Interesse. Mehr als 2000 Handzettel und Informationshefte in fünf Sprachen wurden während der dreitägigen Veranstaltung verteilt. Viele Fragen kamen von Motorradfahrern aus Ländern außerhalb der EU. Sie spiegelten die ernsthafte

Betroffenheit über die Ereignisse in Brüssel und mögliche Auswirkungen auch außerhalb der EU wieder. Tor Strand, Vorsitzender der Norwegischen Motorradfahrervereinigung (NMCU) und Mitglied des Organisationskomitees: „Es ist notwendig, daß die wichtige effektive Arbeit von EMA und FIM gegen ungerechtfertigte und diskriminierende Motorrad-Gesetzgebung der EU öffentlich gemacht und der Nutzen für alle Motorradfahrer erkannt wird.“ Der Bundesverband der Motorradfahrer (BVDm) als Mitglied der EMA unterstützt die Arbeit zur Gleichbehandlung von Auto- und Motorradfahrern auf EU-Ebene.

Walter Ritschel

WER MACHT WAS ?

Neuer Mann im Amt

Es ist selten zu früh aber leicht zu spät

Seit Juli 1995 hat der BVDM in Walter Ritschel einen Koordinator für Verbände. Walter Ritschel ist 57 Jahre alt und seit über 40 Jahren Motorradfahrer, da man seinerzeit mit 16 schon Maschinen bis 250ccm fahren konnte, die so 12-14PS brachten und ab 18 mit Klasse 1 alles was zwei oder drei Räder hatte.

In seiner kurzen Zeit als Koordinator hat Ritschel Verbindung zur Biker Union aufgenommen, die ihn auch als Koordinator anerkannt haben und zu Kühle Wampe, den internationalen Verbänden EMA und FEM. Diesbezüglich kam auch ein erstes „Gipfeltreffen“ besonderer Art unter der Schirmherrschaft der FEM in Brüssel

zustande, wo die Notwendigkeit der Bündelung aller Maßnahmen zur Verfolgung der bei allen gemeinsamen Ziele diskutiert und für notwendig befunden wurde.

Damit jedoch nicht genug. Aufgrund des Damoklesschwertes „Multi-Direktive“ der EU ist es geboten, nicht nur die nationalen Kräfte zu bündeln, sondern auch die aller 15 EU-Staaten und Ritschel hat sowohl die FEM (Vertretung Vereinigung aus 16 Staaten) und die EMA (Vertretung Vereinigung aus 6 Staaten) gebeten, die Belange der ganzen europäischen Szene koordiniert zu vertreten, wobei es einen ständigen Gedankenaustausch und eine abgestimm-

te Zielverfolgung geben muß, was die FEM schon in die Tat umgesetzt hat und bei der Europäischen Kommission vorstellig geworden ist.

Eile ist geboten, denn die „Multi-Direktive“ geht diesen Herbst in die zweite und letzte Lesung und beinhaltet so brisante Punkte wie Reifen, Abgas, unbefugte Schrauberei und Geräuschwerte. Die Ständige Deutsche Vertretung in Brüssel hat der FEM mitgeteilt, die Ritschel auch vertritt, das es sich bei dem Papier um eine Richtlinie alten Ansatzes handeln würde und folglich mit einer Übergangsfrist von 3-5 Jahren der alte Bestand auch offen sei, sofern die einzelnen

Staaten die Direktive in nationales Recht übernehmen. Eine unendliche Umrüstung und Kostenlawine wäre die Folge.

Die Formation der Betroffenen scheint mehr als notwendig, damit die Industrie im Verein mit den Behörden nicht weiter über die Köpfe der Motorradfahrer/-innen hinweg entscheiden, wie die Reifenfabrikatsbindung in Deutschland eindeutig belegt. Wer noch Zweifel an einer notwendigen Koordination und einem entsprechenden Koordinator hegt, wird spätestens dann eines Besseren belehrt, wenn es zu spät ist.

Walter Ritschel

Was macht eigentlich unser Sportwart....

Hallo Leute, ich bin der Matthias Nötel und seit der letzten JHV euer Sportwart. Seit 1985 bin ich Mitglied im BVDM und möchte, nachdem ich bei der Deutschlandfahrt 1993 Blut geleckt habe, auch meinen Beitrag zur Arbeit im Verband leisten.

Im nächsten Jahr möchte ich **zwei Jahreswettbewerbe** durchführen. Zum einen die schon seit langem bestehende Touristikmeisterschaft und zum anderen die Tourenzielfahrt. Bei der Touristikmeisterschaft gilt es Verschiedene Ziele anzufahren: Treffen, Clubabende, Motorradsportveranstaltungen, Motorradmuseen, Paßstraßen 2500m üNN, europäische Hauptstädte. Gewertet wird

die Entfernung vom Wohnort zum Zielort in Kilometer Luftlinie.

Bei der Tourenzielfahrt besteht die Aufgabe darin mit dem Motorrad Bier-Brauereien anzufahren. Als Nachweis dient ein Foto mit Startnummer, Brauereiname und Nummernschild darauf. Jeder Buchstabe des Brauereinamens erhält eine bestimmte Punktzahl.

Die Nenngebühr beträgt bei beiden Wettbewerben DM 10,-. Nähere Infos und Ausschreibungen

gibt es bei



Matthias Nötel
Heese 20
29225 Celle
Tel.: 05141/43232

BVDM - Fragebogenaktion

Zunächst ein ganz herzliches Dankeschön an alle diejenigen, die ihren Fragebogen bereits zurückgeschickt haben. Die Resonanz ist deutlich höher als wir ursprünglich erwartet hatten. Ob es daran liegt, daß es drei Mal zwei Freikarten für die Teilnahme an der BVDM-Deutschlandfahrt gibt, die in diesem Jahr am 1. Septemberwochenende zum Zielort Bamberg führt, oder liegt es vielleicht doch daran, daß die BVDM-Mitglieder sehr aktiv und auch interessiert sind.

Das wohl eher die zweite Begründung stimmt, läßt sich auch daran ablesen, daß viele, die den Fragebogen zurückschicken, an einer aktiven Mitarbeit im BVDM interessiert sind. Auch die Frage des Sinns und Nutzens der Teilnahme an Motorradmessen läßt sich heute schon viel besser beantworten. Mehr als 30% der Antwortenden sagen, daß sie anlässlich einer Messe in den BVDM eingetreten sind und für fast 80% unserer Mitglieder ist die politische Interessenvertretung das wesentlich Leistungsmerkmal

des BVDM. Aber an diesen Ergebnissen kann sich natürlich noch eine Menge ändern, denn noch habt Ihr alle die Chance, an unserer Fragebogenaktion rund um den BVDM mitzumachen und Einfluß zu nehmen und natürlich auch zu gewinnen. Alle bis zum 25.07.95 in der Geschäftsstelle eingehenden Fragebögen kommen auf jeden Fall noch in die Lostrommel. Aber natürlich werden auch die Fragebögen, die später eingehen, noch in die Auswertung mit einbezogen - nur bei der Verlosung können sie dann leider nicht mehr dabei sein.

Die Ergebnisse und Gewinner aus der Fragebogenaktion könnt Ihr dann der Ballhupe Ausgabe IV/95 oder I/96 entnehmen. Ihr könnt sicher sein, daß Eure Meinungen und Wünsche wesentlichen Einfluß auf die Arbeit und die Gestaltung des BVDM haben werden. Der BVDM ist Euer Verband und soll durch alle Mitglieder gestaltet und geprägt werden.

Ralf Köhl

kooperative Mitglieder im BVDM

Rückfragen und Ergänzungen bitte an:

BVDM Firmendienste, Stern-
straße 11, 85452 Moosinning,
Tel./Fax: 08123/92006, E-MAIL:
CompuServe 100550,365

Bridgestone Reifen GmbH

Herr Seitz
Bredowstraße 20
22113 Hamburg
Motorradreifen

Koch Motorrad GmbH

Herr Rainer Koch
Schlagdstraße 31-33
37281 Wahnfried
Tel. 05655/8051, Fax.
05655/8622

Schubert Helme GmbH

Herrn Franz-Josef Görges
Rebenring 31
38106 Braunschweig
Tel. 0531/38005-0, Fax.
0531/38005-180

At-Zweiradtechnik

Bismarckstr. 57
41540 Dormagen
Tel. 02133 / 93123
MuZ-, Jawamotorräder
Gespannumbauten

DEKRA AG

Niederlassung Essen
Herr Soestwöhner
Sulterkamp 101
45356 Essen
Tel. 0201/8357-0, Fax.
0201/8357-200

Motodisk Team

TSH GmbH
Johannes Röser
Robelstraße 22a
53123 Bonn
Tel. 0228/614141
Motorradkatalog auf CD-ROM

EML Gespanne

Herr Falk Hartmann
Altengasse 4-6
55218 Ingelheim
Tel. 06132/2373, Fax. 1874
Gespannumbauten, Sonderfahr-
zeuge

Good Vibrations

Frau Ruth Esser
Fichtenstraße 5
63526 Erlensee
Tel. 06183/73211, Fax.
06183/73958
Motorradkarten

baehr GmbH & Co KG

Herr Manfred Baehr
Marktstraße 2
66957 Vinningen
Tel. 06335/5004, 06335/5008
Gegensprechanlagen, Motorra-
dalarm- und funkanlagen
10% BVDM Gruppenrabatt

Moto Motion

Herr Volker Kammlodt
Benzstraße 4
67141 Neuhofen
Tel. 02636/54177, Fax.
06236/54176
Veranstalter und Promoter des
Motorrad GP Nürburgring und
Brünn

baveba GmbH & Co KG

Sporthandschuhfabrik
Herr Bernd Melchinger
Ermstraße 25
72555 Metzingen
Tel. 07123/9687-0, Fax.
07123/9687-30
Motorradbekleidung, -stiefel, -
handschuhe und Satteltaschen

V & W Levior

Kunststofftechnik
Herrn Voss
Burg Dauchsteinstr. 5
74862 Binau
Tel. 06263/9000
Helme

„bike-active“ Gartz

Herr Michael Gartz
Frau Sibylle Grabo
Lily-Braun-Weg 6
80637 München
Tel. 089/1595635, Fax.
089/1574679
Organisierte Endurotouren
Reisepartnervermittlung

KawaMotor

Lerchenauerstr. 24

80809 München

Tel. 089/302089, Fax.

089/3085425

Kawasaki, Ducati, und Motor-
radzubehör

Laube & Maas

Herr Wolfgang Maas
Alte Allee 28
81245 München
Tel. 089/8206677, Fax.
089/831288

Reiseausrüstung - über 3000
Artikel - Im Laden: Reisebüro
Walkabout Motorradflüge - fly'n
bike Hotline: 089/8341007 Ser-
vicefax: 089/8341955 Beratungs-
katalog kostenlos (280 Seiten
DIN A 4 Format)

B&K Motorradveranstaltungen

Herr Werner Klotz
Guardinistraße 163
81375 München
Tel./Fax. 089/7001096
Alpen Motorradreisen, geführte
Motorradtouren. BVDM-Mitglie-
der zahlen nur „Mehrbucher-
preis“

Seitenwagen und Gespanne

Herr Werner Gottstein
Friedenstraße 18 A
82178 Puchheim
Tel. 089/8002141
Seitenwagen und Gespannum-
bauten

LTP

Laue Technische Produkte

Herr Uwe Laue
Hechendorferstr. 58
82211 Herrsching
Tel. 08152/8949, Fax.
08152/8991
Reifendichtmittel, Pannensets
10% BVDM-Gruppenrabatt bei
Bestellungen von 10 Einheiten.
Für größere Mengen bitte nach-
fragen.

Norton Motors

Deutschland GmbH
Herr Joe Seifert
Manthalstr. 5
82335 Berg
Tel. 08151/28708, Fax.

08151/21103

Norton Motorräder und Ersatz-
teile, Norman- Hyde-Programm
Triumph Ersatzteile.

MOTOTRANS

Herr Lorenz Märkl
Lilienthalstraße 46
85077 Manching
Tel. 08459/6664, Fax.
08459/30000
Motorradtransporte innerhalb
Deutschlands nach Spanien und
Italien, Motorradbörse

Hans-Peter's Holzwerkstatt

Hans Peter Kunemann
Salemstraße 13
88697 Bermatingen
Tel. 07544/5411, Fax.
07544/73194
Holzspielzeug - Schaukelmo-
torräder
5% BVDM Gruppenrabatt

Motorradgebrauchteile

Hr. Siegfried Spängler
Wildbadstraße 28
91781 Weißenburg
Tel. 09141/70774, Fax.
09141/70222

Motorsport Accessoires

Herr Ralf Kirchgeßner
Eulenweg 31
92637 Weiden
Tel./Fax: 0961/3810440
Tel. 0171/7271320
Mode- und Motorsport Acces-
soirs, Textilbedruckung und -
bearbeitung 10% BVDM Grup-
penrabatt

Get-a-way

Ausrüstung für Weltenbummler
Herr Klaus Hackbarth
Friedrichstr. 18-20
95444 Bayreuth
Tel. 0921/58774, Fax. 65993
Touren- und Outdoorausrüs-
tung,
Sonderangebote für BVDM Mit-
glieder
Bitte bei Bestellungen aus
rechtlichen Gründen immer die
BVDM Mitgliedsnummer mit
angeben.

MF Vogtland

Ralph Pöhland
Hauptstr. 26
08468 Schneidenbach
03765/67264

Riders of Reason

Günter Wossmann
Manfred-von-Richth.-Str. 32
12101 Berlin
030/7853242

IG Gespannfahrer

Wolfgang Schäfer
Postfach 138
12461 Berlin
030/6371017

Motorradfreunde Niederelbe

Peter Richters
Bülsdorfer Str. 19
21785 Neuhaus
04752/7409

Motorradinit. Lübeck e.V.

Andreas Steinfadt
Haus Nr. 14
23619 Langnienдорf
04506/1453

F. F. Ostsee

Rüdiger Petersen
Breitenkamp 30
23683 Scharbeutz
04563/5213

MC Lüneburger Heide

Frank-Michael Wolf
Hauptstr. 27
25572 Ecklak
04825/7161

OC Ostfriesland e.V.

Helmut de Vries
Am Bahndamm 65
26506 Norden
04931/15193

Die Zweiradfreunde Wietze

Siegfried Romeike
Waller Str. 45 a
29308 Winsen
05143/5441

M.C. Big Banger II e.V.

Andreas Fretz
Zum Jagdschloß 5
30826 Garbsen
05131/54207

Meitzer Motorradfreunde

Karsten Langehennig

Dorfstr. 12
30900 Wedemark
05130/39183

Elefantentreiber Lippe

Wolfgang Werner
Sperberweg 4
32108 Bad Salzungen
05222/22236

IGEM Wöbbel

Ulrich Meier
Friedenstalstr. 25
32816 Schieder-Schwalenberg
05233/5795

MF Wolfenbüttel

Carl-Heinrich Stiddien
Am Kälberanger 20
33802 Wolfenbüttel
05331/32040

Gespannfr. Kassel-Korbach

Peter Himmelmann
Heidebreite 9
34246 Vellmar
0561/823816

Kasseler MF 1958 e.V.

Elke Gaipf
Im Triesch 14
34253 Lohfelden
0561/519839

MFR Weserstein

Thomas Thiel
Hamburgstr. 1
37124 Rosdorf
0551/782034

MCC Sülfeld

Armin Prinke
Papenstieg 11
38442 Wolfsburg
05362/52189

LV Rhein-Ruhr e.V.

Claudia Tubes
Auf den Gathen 1
40221 Düsseldorf
0211/308472

MTC Wuppertal

Michael Kirschke
Alhausstr. 25
42281 Wuppertal
0202/701765

Tourenfreunde Wuppertal

Rainer Windisch
Domänenweg 38
42329 Wuppertal

Arbeitsgemeinschaft Motorradfahrender Ärzte

Dr. Michael Hillebrand
Luciagasse 7
45894 Gelsenkirchen

MC Ossenlock e.V.

Antonio Wilm
Vömste Esch 16
48167 Münster
0251/617670

MC Mammüt

Manfred Brill
Eschenbroichstr. 9
51469 Berg.-Gladbach
02202/56315

MFR Imme Wigge e. V.

Karl Egermann
Straußberg 60
53332 Bornheim

MC Road Freaks Fidei/Eifel

Peter Frein
Schillerstr. 8
54293 Trier
0651/63131

De Burschen MC Eifel

Ralf Schorn
Albr.-Altdorfer 11
54634 Bitburg

MC Dukes Bitburg

Harald Platz
Waldstr. 19
54634 Bitburg
06561/7252

Motorradfreunde Laitsgebeia

Petra Schmitt
Bonner Str. 39
54634 Bitburg
06561/60919

MC Dummertievel Seffern

Andreas Dunkel
Brühlstr. 18 a
54636 Seffern
06569/377

Motorradfreunde Tabaluga

Reimund Scholtes
Postfach 1147
54671 Neuerburg
06566/8767

MC Westernobe

Jörg May
Schloßwiesenstr. 41 a
56457 Westerburg

MC Weicheier Let's Go Hamm

Volker Jordan
Werler Str. 132
59063 Hamm
02381/59125

PSV Unna

Dr. Georg Stiebler
Am Ufer 2
59427 Unna

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

Thorsten Brandt
Ulricherstr. 34
59494 Soest
02921/31220

MC Geist e. V. Wadersloh

Edgar Müller
Am Osthof 13
59556 Lippstadt
02945/5150

MC Sauerland e.V.

Ulrich Blöcher
Am Widey 17
59757 Arnsberg

MC Wannetal

Roland Klein
Breitenbrucher Str. 33
59823 Arnsberg
02931/6493

MC Saalburg

Günter Anton
Obergasse 4
61250 Usingen
06081/15534

MFR Frankfurt

Gerd Müller
Lange Meile 31
61352 Bad Homburg
06172/47190

Unter-Taunus-Motorrad-Club

Wolfgang Stefanie
Martha von Opel Weg 23
65307 Bad Schwalbach
06124/6250

LV Saar e.V.

Klaus Arpert
Schmittsdell 2
66333 Völklingen
06898/40207

MF Neustadt e.V.

Clemens Wagner
Hauptstraße 35
67472 Esthal

MRC Mössingen

Paul Rath
Gommeringer Str. 9
72147 Nehren
07473/4654

Biker Team Dornhan e.V.

Joachim Weber
Fürnsaler Str. 18
72175 Dornhan
07455/2500

Horex.+Gespannfreunde e.V.

Fritz Leidig
Hauptstr. 31
74586 Frankenhardt
07959/634

MFR Neckar-Odenwald e.V.

Ulrich Zerahn
Im Wingert 3
74855 Hassmersheim
06261/5385

MC Altburg e.V.

Hermann Fenchel

Schwarzwaldstr. 76
75365 Calw-Altburg
07051/50476

MC Bietigheim e.V.

Markus Häffner
Postfach 1165
76462 Bietigheim

MF Jockgrim-Südpfalz e.V.

Thomas Acker
Königsberger Str. 4
76751 Jockgrim
07271/52382

MC Südbaden-Dreiländereck e.V.

Hansjörg Koplin
Vinzenz-Zahn-Str. 5
79111 Freiburg
0761/473176

MF Eschbachtal

Rüdiger Ketterer
Engelbergstr. 16
79252 Stegen

Motorradfreunde

Berchtesgaden '91 e.V.

Markus Neumüller
Postfach 1148
83461 Berchtesgaden
08652/2463

Galloways

Walter Strohhammer
Grasensee 12
84367 Walburgskirchen
08572/7430

C P M I

Postfach 10 02 45
85002 Ingolstadt

Women on Wheels e.V.

Claudia Krusch
Dachauer Str. 59 c
85778 Haimhausen

MC Königsbrunn e.V.

Thomas Eyrich
Schleifenstr. 57
86341 Königsbrunn

Apodemus Tourenclub

Babs Berschneider
Karwendelstr. 3
86504 Merching
08233/3915

MFR Franken

Angela Gruber
Seespitzstr. 17
90552 Röthenbach
0911/579119

MF beilige Länder

Andreas Gengenbach
Armin-Knab-Str. 3
96166 Neubrunn
09536/1491

M.V. Gochsheim e.V.

Roland Schmid
Bernhardstr. 9
974696 Gochsheim
09721/63396

Quizfrage an Auto- und Motorradfahrer.

Was bedeutet dieses Piktogramm, welches wir auf einem öffentlich zur Schau gestellten Zusatzschild einer namhaften Behörde gefunden haben?

Für die Autofahrer:

- Beim Rückwärtsfahren in den Rückspiegel schauen, es könnte sich ein Motorradfahrer anschließen haben
oder

- Motorradfahrerabschleppstrecke
oder

- in der Parklücke bitte zusammenrücken

Für die Mopedfahrer:

- Ein Wheely hinter einen PKW erhöht die Übersichtlichkeit
oder

- Autos anschieben ist eine Schweißstrebende Angelegenheit
oder

- wer auf meinem Parkplatz Parkt, den ditsch ich zusammen



AUFLÖSUNG :

Alles falsch.

Hier handelt es sich um eine im Auftrag des Bundesverkehrsministers von der Bundesanstalt für das Straßenwesen visualisierte Studie über die Angleichung der kontaktrelevanten Fahrzeugteile zur Minimierung der Aufprallflächenenergie zwischen unterschiedlichen Kraftfahrzeugtypen auf Initiative der BAGMO mit Unterstützung des Verbandes der Lackhersteller

energieabsorbierender Oberflächenbeschichtungen für in Bewegung befindlicher Fahrzeugteile, wie leicht zu erkennen ist, wenn man die hintere Kontur des mehrspurigen Kraftfahrzeuges mit der Kontur des vorderen Verkleidungsteiles des zunächst einspurigen Kraftfahrzeuges vergleicht, wobei nach einer Entkoppelung lediglich zu erwarten steht, daß sich das Fahrverhalten letzteren anschließend in der senkrechten Achse je nach vorwärtsge-

schwingigkeit derart verändert, daß eine Wiederholung des begrüßenswerten Vorganges nicht mit gleicher Präzision durchführbar sein wird, so daß mit der Studie nachgewiesen ist, daß es sich hier um ein „ex und Hopp“ Effekt, oder anders ausgedrückt, um einen einmaligen Vorgang handelt, dieserwegen die Forschungen in dieser Richtung fortzusetzen nicht empfohlen werden kann.
Na so was !

Walter Ritschel

BAYERN

Warum denke ich in Brentonico an Nürnberg?

Urlaub - Champing - Koffer - Gepäckrolle - Sozia - Serpentina - Straßenverengung - Sackgasse - Wenden -
...wer hat so etwas noch nicht erlebt?

Absteigen - Schieben -?

weit gefehlt. Vorher wäre es sicher so gewesen, aber jetzt wende ich auf einen Bierfilz. Wie - ganz einfach, ich war beim Sicherheitstraining und Roland zeigte uns dies mit einer Goldwing. Aber ich seh schon ihr glaubt mir kein Wort. Stört mich auch nicht. Jetzt fährt ich weiter, den richtigen Weg. Unser Ziel heißt Monte Bordo und viele "Tornante", auch das ist der reine Fahrspaß mit der richtigen Kurventechnik. Jetzt noch ausgiebig Höhenluft tanken, die Augen mit satten Grün erholen und

zurück Richtung Riva. Eine pulsierende Stadt und selbst jetzt bei Dämmerung ist das Leben in vollem Gange. Ohh Schreck ein langsames Schlängeln durch all die Fußgänger, Autos, Roller und die Ampel am Hügel schaltet auf Rot. Und was macht ihr alle? Hin und her balancieren und hoffen, daß Grün schnell kommt. Tja, ich roll ganz ruhig weiter, den Blick weit nach vorne und komm ohne Fußabnehmen, ohne Schlängeln über die Ampel, wie durch eine Schnur gezogen. Alles ein Kinderspiel, den ich weiß wo ich hinschauen soll. Ihr wißt inzwischen warum - ich war beim Sicherheitstraining und dort war dies ein Thema von vielen....

So oder so ähnlich können die Teilnehmer des BVDM Ver-

kehrssicherheitstrainings erzählen. Roland Mersberger, unserer Moderator hat alle Hände voll zu tun (Abb.1). Trotz seiner sehr bescheidenen Freizeit findet er immer wieder Zeit um



die BVDM Sicherheitstraining in Nürnberg durchzuführen. Dieses Jahr waren es immerhin schon 7 Sonntage mit jeweils 8-12 Teilnehmern.

Und nun zum Training selbst. Mitten in der Nacht mußten wir (Roland und Roswitha) aufstehen, schließlich schlafen wir am Sonntag gerne aus. Aber es nützt alles nichts der Wecker klingelt unbarm-

herzig um 7.30, nur damit wir pünktlich, vor den Teilnehmern am Parkplatz (Übungsplatz) sind. Roland steigt aufs Motorrad und fährt sich schon mal warm. In der Zwischenzeit darf ich Kaffee kochen und mit einem kleinen Verspätung treffe ich bei den anderen ein. Eine kurze Vorstellungsrunde (Abb. 2), dazu Kaffee und Keks und jetzt gehts los. Alle auf die Maschine, alle machen Rolands Lockerungsübungen auf dem Motorrad mit, "Bein in die Luft" "Einhändig um die Kurve" "Damen-sitz" "Knie auf den Sattel" "Hände und Füße in die Luft" oder

war das zuviel? (Abb.3-6).

Jeder ist warm gefahren und überrascht, was so alles möglich ist. Schon gehts weiter, "Langsam fahren". Wer braucht eine Stunde für 100 m

oder so ähnlich....

Jetzt wirds anstrengend, Salom - schnell - langsam - und immer wieder fallen die blöden Hütchen um und ich renn los um sie aufzustellen. Mir ist schon ganz warm. Dabei bin ich bloß zum Fotografieren dabei. Hilft alles nichts schon wieder... Achtung!!! "Bremsen" und "Bremse lösen" puh zum Glück stehen immer ein paar Leute zum Auffangen bereit. Und Roland predigt doch die ganze Zeit, wenns Vorderrad blockiert "Bremse lösen" nicht verbeißen. Einige fangen das Schwitzen an - naja jetzt ist die Mittagspause dringend angesagt.

Nur keine Müdigkeit aufkommen lassen. Nach ein paar Grimmassen zur Muskelentspannung darf jeder nochmal Bremsen. Hütchen her und Hütchen her - alle schauen durch. Wie war das - da standen wir alle bei 50km/h und wo steht Roland jetzt (70 km/h) (Abb.10). Diskussion Bremsen - Ausweichen, weiter Üben wieder Ausweichen (Abb.11) und Üben... Kurven drücken oder legen auf alle Fälle Kurven Kurven....und den Blick immer weit weit nach vorne. (Abb. 7-9) Und ich stell weiter Hütchen auf und so langsam spür ich einen Muskelkater kommen. Zum Glück winkt Roland ab. Nur ein Uner-sättlicher und Roland haben scheinbar nicht genug. Ein kleines Spiel - wer muß zuerst den Fuß runternehmen locker uns alle wieder auf.

Zum Schluß bleibt noch ausreichend Zeit um wichtige Fragen zu klären. Obwohl alle müde sind, wollen sie auf jeden Fall wiederkommen. Ein gelungener Tag nach dem BVDM Motto: Freizeit-Sicherheit-Spaß oder? Abschließend ein herzliches "DANKE SCHÖN" an die Firma DATEV. Durch Ihre Unterstützung ist es seit diesem Jahr möglich regelmäßige Termine anzubieten. Ihr erfahrt die neuen Termine 1996 aus der Ballhupe oder beim Regionalbüro Franken Tel.0911-618387

Roswitha Rösler



BADEN-WÜRTTEMBERG

2. Sachsenfahrt 1995

*'Kontrastprogramm'
oder: ORI-Fahren mal ganz anders...*

Donnerstag der 25.5.95. Himmelfahrt. Wir sind wieder unterwegs. Nach Sachsen, genauer gesagt nach Pirna bei Dresden soll die Fahrt gehen. Da die Strecke weit und die Autobahn

langweilig ist, kommen Erinnerungen an die letztjährige Veranstaltung hoch. Die war eine Premiere und hatte aufgrund von einigen Problemen und Macken

noch lange für Gesprächsstoff gesorgt. Hoffentlich würde es dieses Jahr nicht wieder so chaotisch zugehen.

Die 1. Sachsenfahrt 1994 (damals noch in Bad Schandau) hatten wir ja selbst miterlebt. Das Wetschnarchen mit je 15 Leuten in einem Klassenzimmer hatten wir überstanden, hatten die eine Dusche und eine Toilette für ca. 40 Männer ohne bleibende gesundheitliche Schäden hinter uns gebracht und uns auf den holperigen Nebenstraßen keinen Bandscheibenschaden geholt. Die gemeinsame Ausfahrt zur Bastei am Freitag endete mit einem Wolkenbruch und einer knappen Stunde Verkehrsstau in Pirna. Die ORI ging für uns wertungsmäßig total daneben, nachdem ich als Copilot im Beiwagen vor lauter Geschaukel weder die Karte noch den Tacho ablesen, geschweige denn lesbare Zeichen zu Papier bringen konnte...

Aber, wie das so ist, gerade an

den kleinen Pannen im Leben erinnert man sich länger als an jede 'ganz normale' Fahrt. Und da man als ORI-Fahrer ja leistungsfähig ist und der Veranstalter Besserung gelobt hatte,



Semperoper in Dresden

erfolgte recht zügig und ohne größere Staus auf der Autobahn. Die erste Sonderprüfung schien bereits die Durchfahrt durch Dresden zu sein. Umleitungen an jeder Ecke. Aber auch dieses Problem wurde souverän gemeistert und so trafen wir am späten Nachmittag

wollten wir dieses Jahr einen Versuch starten. Diesmal allerdings ohne Beiwagen im Sattel meiner BMW GS (denn man ist ja lernfähig). Die Anfahrt



Unterwegs an der 1. GZK (Kontrollposten während der ORI)

in Pirna ein. Die Beschilderung zur (neuen) Hotelfachschule führte uns in den Schlosspark, in welchem das völlig renovier-

te Gebäude zu finden war. Horst Müller vom Veranstalter MC Neckar-Biker Heidelberg empfing uns und zeigte uns unser Zimmer. Ein Klassenzimmer mit Luftmatratzen, welches von uns sofort zur 'schnarchfreien Zone' erklärt wurde (Edgar mußte sich leider ein anderes Zimmer suchen). Die neue Hotelfachschule übertraf unsere Erwartungen bei weitem. Sogar die von Horst versprochene 'Komfortdusche' war vorhanden. Das darauf folgende Essen im Hause war 'erste Sahne' und die Stimmung wurde nur durch die etwas geringe Teilnehmerzahl gedrückt. Anscheinend hatten sich viele von den 'kleinen Problemen' des letzten Jahrs abschrecken lassen. Für die Motorräder wurde auch gesorgt. Werner Meier, der 'vor-Ort-Koordinator' hatte extra für unsere Maschinen eine Unterstellmöglichkeit in einer nahegelegenen Fabrikhalle organisiert. Dort konnten die Motorräder auch am Freitag stehen bleiben, denn diesmal ging es per S-Bahn nach Dresden zur Stadtbesichtigung. Die hat sich auch jeden Fall gelohnt, hatte man doch die Möglichkeit, Semperoper, Zwinger, Frauenkirche und noch viel mehr zu sehen. Im Gegensatz zum letzten Jahr herrschte das ganze Wochenende nur strahlender Sonnenschein und so lern-

den Abenden zuvor schon so komische Andeutungen bezüglich der Strecke und der Streckenposten gehört hatten, stand nun folgendes fest: Der größte Teil der Fahrt ging durch die Tschechische Republik. Ausgearbeitet worden war dieser Teil der Strecke von der tschechischen POLIZEI. Diese hatte uns sogar eine Sondergenehmigung zum Befahren einer gesperrten Straße erteilt. Außerdem waren alle Kontrollposten zusätzlich mit tschechischen Polizisten besetzt. Die Strecke selbst führte über sehr schöne, einsame Straßen und durch eine sehr reizvolle Gegend.

Damit hatte nun keiner gerechnet. Während bei uns immer mehr Strecken (gerade für Motorradfahrer) gesperrt werden, wurden hier welche extra für uns geöffnet. Einen herzlichen Dank hierfür nochmals an die tschechische Polizei und an Werner Meier dessen gute Kontakte zu den tschechischen Kollegen dies ermöglichten. Dieser gute Kontakt ermöglichte Horst Müller auch eine Probefahrt auf einer 350er Polizei-Jawa. Währenddessen brauste ein tschechischer Kollege in Polizeiuniform mit einer BMW R1100 RS über die tschechischen Landstraßen...

Alles in allem war dieses Wochenende echt gelungen. Allen, die diesesmal nicht teilgenommen haben sei gesagt, daß sie wirklich etwas verpaßt haben! Tommy, Horst und vor allem Werner haben sich mächtig ins Zeug gelegt und etwas wirklich kontrastreiches auf die Beine gestellt, sowohl im Vergleich zum letzten Jahr, als auch zu den übrigen Veranstaltungen der Touren-Trophy. Wir sind nächstes Jahr mit Sicherheit wieder dabei! Das Gespann werden wir allerdings wieder zugunsten der GS in der Garage lassen, denn in diesem Fall ist ein Rad weniger und dafür etwas mehr Federweg ausnahmsweise nicht von Nachteil...

Peter Aufderheide

NORDRHEIN-WESTFALEN

Trainingssaison beendet

In diesem Frühjahr konnten in Langenfeld bei Leverkusen insgesamt fünf Sicherheitstrainings veranstaltet werden. Die Zusammenarbeit von BVDM-Instruktoren, dem Landesverband Rhein-Ruhr und einem örtlichen Motorradhändler ermöglichte es 76 Motorradfahrern, ihre Fahrzeugbeherrschung zu üben und zu verbessern. Möglich gemacht wurde dies in erster Linie durch Wolfgang Schmitz, der mit einigen Helfern für

Getränke und Verpflegung auf dem von einer Spedition zur Verfügung gestellten Gelände sorgte. Allen Beteiligten, sei es als Teilnehmer oder in der Organisation, hat es Spaß gemacht. Falls das Speditionsgelände im nächsten Jahr wieder zur Verfügung steht, wird es weitere Trainingsveranstaltungen in Langenfeld geben. Informationen hierzu gibt es Anfang nächsten Jahres beim LV Rhein-Ruhr.



Leder selber waschen

Auf der IMOT entdeckt, für die Motorradfahrer probiert.

Wenn der BVDM-Stand personell voll besetzt war, nutzte ich die Gelegenheit, mich auf der Ausstellung umzusehen. Dabei stieß ich auf den Stand der Gerber.

Leder waschen - ist ja interessant.

Im Gespräch klärte mich der Fachmann über alle Lederarten auf; auch daß dieses Naturprodukt wasschbar ist. Auf die Frage, ob in der Waschmaschine möglich? antwortete er ohne mit der Wimper zu zucken mit ja! Sogar Felle sind waschbar, aber Vorsicht, hier muß auf den Gerbat geachtet werden. Ich staunte. Bisher habe ich noch nichts der gleichen gehört. Leder wird immer in die Reinigung gebracht. Welcher Motorradfahrer wäscht seine Lederbekleidung in der Waschmaschine? - Keiner! Das Lederkonzentrat muß her. Es roch angenehm nach Kokosflocken. Zuhause die alte Kombi aus dem Keller und ab in die Waschmaschine. 40° Schon-

gang, Fliegenleichen, Schmutz und Flecken blieben im Wasser. Das Leder war sauber und Naß. Es dauerte ca. eine Woche bis es vollständig trocken war (im 30°-Trockner geht's schneller). Anschließend wurde es mit dem zum Programm passenden Leder-Öl eingerieben. Es war wunderbar weich und geschmeidig. Auch eine Wildlederjacke wurde zum Test in der Waschmaschine gewaschen. Da wäre das Fixativ zum Fixieren der Farbe gut gewesen, da die Jacke ganz schön Farbe abgegeben hat. Das Wildleder muß nach dem Trocknen gebürstet oder im kalten Trockner getrocknet werden, damit der Strich wieder zu sehen ist.

Das Produkt ist frei von Konservierungsstoffen, Phosphaten, Perboraten, Farbstoffen, Bleichmitteln, Enzymen. Es enthält natürliche Öle und Seifen. Der Hersteller unterhält ein Info- und Beratungstelefon für weitere Einzelheiten (09471/6629).

Ingrid Crha

Denk ich in Deutschland

oder warum darf ich nicht, was andere dürfen?

von Walter Ritschel, Motorradfahrer seit über 40 Jahren

Dieser Tage habe ich ein All-erweltsmotorrad ordentlich in deutschland gekauft. Als ich es bezahlt hatte, erhielt ich den Fahrzeugbrief. Ich habe nicht schlecht gestaunt, daß mir darin vorgeschrieben wird, welche Reifenmarke und paarungen ich fahren muß. Das machte mich stutzig, den in dem Verkaufsprospekt stand nichts davon. Dort stehen nur die Abmessungen.

Nun bin ich alt genug und denke, daß mir keine Behörde irgendwelche Fabrikate vorzuschreiben hat. Also wandte ich mich an das KBA (Kraftfahrtbundesamt), von dem diese Einschränkung ja kommt. Man höre und staune, sagt dieses u.a. doch: „Im Regelfall wird durch das KBA darauf abgestellt, genormte Reifen ohne Fabrikatsbindung zu verwenden. In begründeten Ausnahmefällen können jedoch auch Reifenfabrikatsbindungen Inhalt der Genehmigung sein,...“, wobei ich nicht dachte ein besonders labiles Krad, das nicht mit allen genormten Reifen fahren könnte, unter den Hintern genommen zu haben, sondern eine ganz normale „Allrounder“ in der Einstufung von MO.

Wenn also schon das KBA nicht mitspielt, sollte doch wohl das BKartA (Bundeskartellamt) was dazu sagen können, denn schließlich halte ich das für eine schlimme Wettbewerbsverzerrung und Marktaufteilung. Tut das BKartA auch und teilt mir u.a. mit: „Mir vorliegende Informationen sagen, daß für die überwiegende Mehrzahl der nach §20 StVZO erteilten Betriebserlaubnisse normierte Reifen zugelassen werden (ohne Fabrikatsbindung).“

Also alles viel, Wind um nichts? Was habe ich da bloß für einen Exoten mit 50 PS gekauft? Was für ein Ausnahmefahrer!

Klopfe ich beim ADAC an. Der

sagt u.a.: „Die meisten Motorradhersteller und -importeure heben nach eigenen Angaben die leistungsstarken (über 37kW/50PS) Motorrädern bestehende Reifenbindungen auf, wenn deren Leistung bis auf 50 PS gedrosselt wird.“ (Wie bei mir.) „Bei dem Kauf von Motorrädern, deren Hersteller hierzu nicht bereit sind, ist dieser Umstand sicherlich in die Kaufentscheidung mit einzubeziehen.“

Ach so ist das. Erstens sind alles nur Ausnahmen und zweitens hat nicht das KBA das Sagen, sondern die Motorradlieferanten! Die schreiben mir vor, was ich für Reifenmarken fahren darf und welche nicht. Und die meisten, sagen wir 5 von 8 Lieferanten, wenn wir bei BMW anfangen und bei MuZ aufhören (Liste nach MO), heben eine Reifenbindung auf. Einfach so. Erst muß es angeblich sein, und dann doch nicht. Oder was ?? Ja und dann gibt es ja noch weitere Freigaben sowieso. Und Einzelabnahmen kann ich ja auch noch machen lassen. Was soll also der ganze Quatsch ??

Ich habe leider den schlimmen Verdacht, daß da irgendwas gar nicht stimmt und daß es klammheimlich viel mehr Reifenfabrikatsbindungen gibt, als man zugeben will und das Thema am liebsten unter den Tisch kehrt, nur an den Bindungen festhalten möchte. Schließlich wollte mir kein Motorradlieferant sagen für welche ihrer Motorräder Reifenbindungen in Deutschland verordnet wurden. Und nur in Deutschland.

Deshalb sollte sich jede(r) melden, der/die auch eine Reifenbindung hat und ich wette meine alte Kombi, daß es viel zu viele sind, die sich damit rum-schlagen müssen. Anruf oder Brief genügt. Die Redaktion wird es gerne an mich weiterleiten. Bitte melden. Jetzt.

eigener Bericht (Wolf Kleve) mit dem Vorstandssprecher der VIMDE, Verbraucherinteressenverband motorisierter Zweiradfahrer/-innen Deutschlands, Walter Ritschel, im August 1995.

WK: Vielen Dank für den kurzfristigen Termin, Herr Ritschel
WR: Nennen Sie mich Walter, wenn's recht ist duze ich Sie auch, wie dies im überwiegenden Teil der Szene üblich ist.

WK: Gerne. Also ich bin Wolf. Du erwähnst die Szene. Darauf kommen wir noch. Was oder wer ist eigentlich die VIMDE und wie paßt sie in die Szene?

WR: Die VIMDE ist ein Interessenverband für die zwei- und dreirädrigen Mopedisten und Mopedistinnen, wie der Name schon sagt und kümmert sich ausschließlich um die Kosten.

WK: Ist das eine Daseinsberechtigung?

WR: Und ob. Wenn man sich die Preisentwicklung in den letzten Jahren in Deutschland ansieht, egal ob Gebühren, Beiträge, Abgaben usw. wird schnell klar, daß sich jemand um die Kostendämpfung kümmern muß, damit das Fahren noch Spaß macht.

WK: Wieso jemand? Gibt es nicht schon Vereine und Clubs die sich darum kümmern?

WR: Jain. Natürlich haben auch alle anderen die Kosten im Auge. Im allgemeinen. Aber unseren Wissens gibt es niemand für den das, das einzige und vorrangige Ziel wäre. Dabei arbeiten wir als Querschnittorganisation mit allen anderen zusammen. Je einiger wir uns sind, um so stärker sind wir für alle. Aber wie gesagt, um geht es nur um die Kosten.

WK: Was ist mit den anderen Themen, die die Szene bewegt?

WR: Was zum Beispiel?

WK: Na zum Beispiel Streckensperrungen?

WR: Zunächst legen wir unser Hauptaugenmerk auf die Themen, die alle betreffen und wo natürlich Kosten in Spiel sind. Bei Streckensperrungen ist das etwas anderes. Zunächst ist

nicht jeder und jede betroffen und dann sind Mehrkosten nur dann ein Punkt, wenn zurückgefahren oder eine unzumutbare lange Umleitung gefahren werden muß. Dann geht es auch uns etwas an.

WK: Sonst ist es Euch egal?

WR: Nein, egal ist es uns auf gar keinen Fall, aber wir müssen uns unsere Kräfte bündeln und Themen denen überlassen, die das besser können.

WK: Wie stark seid Ihr?

WR: Mächtig stark!

WK: Schön, ich meine aber wieviele Mitglieder habt Ihr?

WR: Jeden Tag mehr. Wenn es so weiter geht, können wir bald beim Bundestag antreten.

WK: Wieviel?

WR: Immer die gleichen Fragen. Als ob Masse irgendetwas bewegen könnte. Die kann es bestenfalls untermauern. Es kommt auf die Ideen und das Kapital an. Nur das hat niemals etwas in der Welt bewirkt. Der richtige Gedanke und das Geld dazu, um es umzusetzen. Wir haben eine einfache und kluge Satzung. Da steht unter anderem drin, daß wir über unsere Aktivposten nicht reden. Also über Mitglieder und Finanzen. An unseren Taten sollen wir gemessen werden. Alles andere ist Quatsch.

WK: Wieso habt Ihr jeden Tag mehr Mitglieder und genug Geld oder verstehe ich das falsch?

WR: Wir erheben keine Gelder von den Mitgliedern und jeder oder jede kann durch einfache Einsendung einer Führerschein kopie mit dem Vermerk: „Hiermit erkläre ich meine Mitgliedschaft in der VIMDE“, Mitglied werden. Und ebenso austreten. Kostet nichts. Dabei erhalten wir eigentlich alle gewünschten Daten bis vielleicht die aktuelle Adresse. Aber die steht dann

auf dem beigefügten, vorfrankierten Rückumschlag, wie wir hoffen, sonst tut sich gar nichts.

WK: Ganz schön clever. Warum wollt Ihr die Daten?

WR: Jeder Verband muß wissen ob ihm jemand einen Bären aufbindet oder ob es die Person wirklich gibt. Wir wären unglaublich, wenn wir keinen Existenznachweis hätten. Außerdem ist der Besitz einer Fahrerlaubnis für motorisierte Zweiräder die einzige aber bindende Voraussetzung Mitglied zu werden. Wir wollen keine Trittbrettfahrer und vertreten jedes Mitglied.

WK: Und das Geld?

WR: Jedes Mitglied kann uns natürlich Zuwendungen machen, in der Höhe wie es kann oder wie es glaubt, wir seien es aufgrund unserer Aktivitäten wert. Absolut freiwillig. Das gleiche gilt für Sponsoren.

WK: Welche Sponsoren habt Ihr?

WR: Geldgeber, die es für sinnvoll halten, daß die Kosten nicht zu einer Inflation führen, die DM stark bleibt und realistische Ziele verfolgt werden. Immerhin betrifft das Thema rund fünf Millionen in Deutschland und über zwanzig Millionen in der EU.

WK: Z. B. ein Sponsor ist....

WR: Zum Beispiel gehört das zu unseren Aktiven über die wir nicht reden und es spielt auch keine Rolle. Geldgeber erwirken durch ihre Zuwendungen keinen Einfluß auf unsere Politik. Ich sagte es schon, wir haben eine kluge Satzung. Das ist auch nicht nötig. Wir bekommen Mittel, weil wir eine bestimmte Politik machen.

WK: Die VIMDE gibt es doch erst seit ein paar Tagen, oder?

WR: Seit rund zwei Monaten.

WK: Also bei aller liebe zum

Kind, kann man da schon solche Aussagen machen?

WR: Schon? Zunächst kommt es auf ein hieb- und stichfestes Konzept an, dann auf eine gründliche Planung und dann sieht man die bestätigung über den Trend sehr schnell. Der Präsident der USA wird auch nach seinen ersten hundert Tagen gemessen. Wir sind schon zweidrittel durch.

WK: Apropos Präsident. Du bist der Kopf der Mannschaft, oder?

WR: Ich bin der gewählte Vorstandsvorsitzende, Vorstandssprecher und mir ist die Führung der VIMDE anvertraut. Auf Zeit.

WK: Wieso „auf Zeit“?

WR: Ich kann jeden Tag abgewählt werden. Wenn ich nicht das bringe, was von mir erwartet wird, bin ich weg vom Fenster. Und das ist gut so. Ein starker Verstand braucht einen starken Kopf und ist er das nicht oder nicht mehr, muß er schleunigst ausgetauscht werden, sonst nimmt der Verband Schaden und damit die Mitglieder.

WK: Was muß jemand mitbringen, der Boss bei der VIMDE werden will?

WR: Mitbringen muß er oder sie gar nichts. Er oder sie muß gewählt werden. Er oder sie muß Mitglied sein und somit Fahrerlaubnis haben. Sinnvollerweise besteht Führungserfahrung, möglichst aus der ersten Führungsebene, volks- und betriebswirtschaftliche Kenntnisse, in unserem Fall politische Neutralität und eine gehörige Portion Idealismus. Schließlich arbeitet der Vorstand und damit auch der Vorsitzende ehrenamtlich.

WK: Und Du bringst das mit?

WR: Sonst wäre ich nicht hier.

WK: Ich danke Dir für dieses Gespräch.

Abgeschottert und Verschaukelt?

Ostertour des CPMI Teil 1 - "die Unbefestigte"

Freitag, 14. April.

Wieso habe ich eigentlich meinen Thermoanzug noch an? Klar, heute morgen um sieben war es in München so frostig, daß das Leder alleine keine Minute gegen mein Zähneklap-

Ostflanke begegnet uns eine kleine Baukolonne mit Teermaschine und das Entsetzen steht in unseren Gesichtern.

Wollen die Italiener diesen Schotterpaß auch noch teeren?

denn mit zunehmender Höhe bringt mich mein Gummikalb doch schön ins Schwitzen.

Das schaffen auch drei irrsinnige Crossover aus Tirol, die hier ihren Privatwettbewerb auszufechten scheinen. Daß dabei Mountainbiker, Wanderer und eben auch wir schaufelweise Steine abbekommen ist denen egal, die Geräuschkulisse sowieso.

Zu gerne hätte ich ein "Ösi go home" Plakat gemalt. Kurz vor der Paßhöhe bleiben Barbara und ich dann in einem Schneefeld stecken. Drei entgegenkommende Enduristen berichten uns, daß

sie ihre 250er gerade über ein gut 300m langes Schneefeld getragen haben.

Nachdem Heinz sich die Beschering aus der Nähe angesehen hat, beschließen wir auf diesen Spitzentanz am Abgrund zu verzichten und kehren um. Nachdem wir bei Tremosine noch einigen Kindern bei Trial-kunststücken zugesehen haben führt unser Weg über Nebenstraßen - und manche Sackgasse - nach Gargnano, wo kurz darauf noch über 20 Leute des Clubs eintreffen. Das Hotel ist voll, seine Küche bald schon leer und nur der Weinkeller ist stärker als wir...

Samstag, high noon - was tun?

Irgendwo beim Gardasee stehen neun CPMI'ler mit ihren Motorrädern auf einer einsamen Bergstraße. Vor uns eine geschlossene Schranke, die zwischen Felswand und Abgrund das Weiterkommen in Frage stellt.

Zurück zu dem freundlichen Italiener, der uns die Route auf der Karte beschrieb können wir



Durch diese Schottergasse muß er kommen...

pern geholfen hätte. Doch jetzt sitze ich am Ufer des Gardasees und genieße die Sonne, die zu Hause noch Monate auf sich warten läßt.

Eigentlich könnte ich hier auf den Rest unseres Clubs Partnerschaftlicher Motorradfahrer aus Ingolstadt (=CPMI) warten, doch als zwei Hondas mit Barbara und Heinz vorbeibrummen sitze ich auch schon wieder im Sattel und versuche sie einzuholen.

Das gelingt auch als sie mich in den Serpentina über Campione nachkommen sehen und halten. Nach kurzem Hallo und einem Begrüßungs-Osterei steht für uns fest:

"Den Tremalzo, den pack' mer scho!"

Kurz vor dem Einstieg an der

Doch keine Panik, es werden nur Schlaglöcher in den Dörfern ausgebessert. Also rein ins geschotterte Vergnügen. Irgendwie ungewohnt ist das Fahrverhalten meiner BMW.

Ob es am vollgepackten Tankrucksack liegt, daß meine Arme in den Kehren zu kurz werden?

Bei einer kleinen Pause an einer Schutzhütte wird in die Koffer umgepackt und schon geht es wesentlich besser.

Das muß es auch,



selbst ist die Frau ! (Schranke, die 1.)

wohl nicht, denn die lange Steilabfahrt durch einen finsternen Hohlweg wäre für die Straßenboxer von Dieter und mir aufgrund zu geringer Bodenfreiheit zu gefährlich. Außerdem sitzt mir **mein erster Sturz nach 130000 km**, der mir

dung fordert als die Auffahrt vorher.

Immer wieder tauchen 2 bis 300m Abgrund vor meinen Augen auf, um bis zur nächsten Kehre hinter der tollen Vegetation zu verschwinden.



zwei Stunden vorher widerfuhr noch etwas in den Knochen. Also müssen und wollen wir an der Schranke vorbei, was Dank eines am Abgrund wachsenden Baumes und der Zuhilfenahme aller Kräfte auch funktioniert.

Reichlich verschwitzt schrauben wir uns weiter den Berg hoch, kleine Staubwolken begleiten unsere Fahrt. Als der gute Mann im Dorf uns etwas von zwei Stunden Fahrzeit für die - nach Karte - etwa 12 km zum nächsten Ort erzählte, hätten wir eigentlich stutzig werden müssen. In der Zeit schafft man auch den Tremalzo und der Weg ist länger.

Nach einigen **"schöne Natur, Mensch und Maschine"** - Pausen erreichen wir den höchsten Punkt der Route und freuen uns wieder über den Anblick fast unberührter Natur. Noch ein kleines Picknick und wir machen uns auf den Weg ins Tal, der mit vielen Schotterkehren mehr Gefühl und Überwin-

Komisch, ich bin nicht schwindelfrei, doch beim Motorradfahren im Gebirge hat mich das noch nie behindert.

Konzentrationsache?

Plötzlich tauchen am gegenüberliegenden Berghang einige Enduristen auf, die ebenso erfreut winken wie wir. Etwas später treffen wir uns - an einer Schranke!

Bergseits Felswand, talwärts

nichts, auch kein Baum. Was nun? Nach längerer Plauderei mit den Württembergern über das woher und wohin und wie geht es weiter machen zwei Expeditionsteilnehmer **die rettende Entdeckung!**

Irgendwoher schleppen sie einen gut 4 m langen, handbreiten Balken. Während eine XT 500 **noch schnell von Hand** über die

Schranke ge-reicht wird, wandern die anderen 16 Motorräder über die Wippschaukel.

Unser Sicherheitstraining macht

sich bezahlt, denn keine fällt runter. Die Kollegen schütteln den Kopf über die Straßen-BMW's (**"Wie kommt man damit durch?"**) und nach einigem Händeschütteln geht es weiter.

Als wir dann endlich im Dorf auf eine Teerstraße geraten, sind über drei Stunden Fahrzeit für uns ein weiteres Indiz dafür, daß alpine Straßen zwar außergewöhnlich reizvoll aber eben auch oft gefährlich und schlecht abschätzbar sind.

Das bestätigt auch ein späterer Kontakt mit den Schwaben, von denen einer Motorschutz und Motorgehäuse seiner hochbeinigen Enduro im Hohlweg ruinierte.

Wer den Motorschaden bat, dem bleibt der Schrott nicht verborgen! (Volksmund)

Aber dennoch werden wir die Risiken wieder auf uns nehmen

- denn der Berg ruft!

Thomas Bauer (RR z. I.)



*Auf Hannibals Spuren - mit der Elefant über die Alpen
(Schranke, die 2.)*

Irgendwo stand noch: „Bettrube um zehn!“

Motorradfreizeiten in der Jugendherberge Morsbach

Es ist spät, und der Bauer treibt die Kühe heim. Der kleine Hof liegt in einer Mulde. Die Wiesen fallen steil zum Waldrand hin ab. Schwarz-weiß sind die Kühe, schmatzend trotten sie zwischen den Motorrädern Richtung Stall. Wir warten und schauen über die Hügel nach Westen in Richtung Kölner Bucht. Hinter einer Dunstfahne verborgen geht die Sonne unter. Es ist still, die Motoren sind aus, nur das Vieh muht.

Das kleine Sträßchen führte von Norden aus auf den Kamm. Da hinten liegt die Vierspurige Schneise der Autobahn 4: Köln - Olpe. Um uns herum die Hügel des Bergischen Landes. Fachwerkhäuser, schwarz-weiß wie die Kühe, grüne Fensterläden, schieferbeschlagnene, geschnitzte Eichentüren, kleine Dörfer, Kirchen, Kneipen, Krämerläden. „Wo die Wälder noch rauschen...“, klingt es im Bergischen Heimatlied. Der südlichste Winkel ist tiefste Provinz. Vom Aussichtsturm über Morsbach ist Rheinland-Pfalz, der Westerwald zu sehen, von der Jugendherberge aus jedenfalls schon zu ahnen. Links,

Luftlinie 30 km, steigen die Berge auf über 800 m an, das Hochsauerland mit dem Kahlen Asten. Rechts peilt das Auge gegen das Siebengebirge im Südwesten, hinter dem höchsten, dem Ölberg, liegt Königswinter, die Drachenstadt am Rhein. Alles ist längst erkundet. Zu Fuß dauerte es wohl ein Jahr oder mehr. Mit dem Rad würde es sich lohnen, über dem Nutscheid zur Sieg vielleicht, oder in die Kropbacher Schweiz, hinüber nach Hachenburg. Nichts für Anfänger. Steigungen bis 20%, etwas für Enthusiasten. Aber mit dem Motorrad sind es nur Hüpfen, ein paar Tage lang sternförmig von der Jugendherberge in alle Himmelsrichtungen ausgeschwärmt, und schon wecken unaussprechliche Namen die schönsten Erinnerungen.

Weinähr-Giershagen ist wo? Im Gelbachtal Richtung Nassau an der Lahn. Helmeroth? Bei Wissen, unten an der koleinen Brücke nach Eng, aber die ist gesperrt. Pirzenthal? Noch nie gehört, sind wir aber durchgefahren. Niederzielenbach, hier endete der Waldweg, eine

öffentliche Straße. Das gibt es ja kaum noch in Deutschland. Katzenbach, Appenhausen, Erblingen, Vierbuchen, Steimelhagen, holpe - das Karusell um Morsbach. Schwarz-weiße Kühe, schwarz-weiße Häuser, schwarz-weiße Straßen. Auf dem asphaltierten Hof der Jugendherberge Morsbach parken 30 Motorräder, alltagstaugliche Eisenhaufen, mäßig Motorriest, ordentlich gepackt. Jemand kniet und schraubt, der Herbergsvater mahnt zum Essen, die Küche dampft, es schmeckt. Kinder schnattern durch die Halle, Familien spielen sich durch Mensch-ärgere-Dich-nicht Serien, Teens rauchen draußen vor der Tür. Ein einzelner Wanderer bückt sich unter seinem Rucksack, vier Radfahrer zuckeln den Berg hoch. Jetzt gegen Abend versammeln sich die Gesprächsrunden.

Am nächsten Morgen nebelt es. Es ist noch dunkel. Die Motoren grummeln leise. 15 Kilometer später warten wir frierend auf den Sonnenaufgang. Es ist still und der Himmel bewölkt sich. Pech, zurück zum Kaffee.

Erst am Abend haben wir wieder genug von den Menschen auf dem Land.

Karin und Werner Malik, die Hebergseltern in Morsbach, haben einen Traum, den sie uns nicht erzählen. Wanderbur-schen aus den Frühlagen des DJH sitzen auf knatternden Mopeds, die Altvorderen im Beiwagen, ein bißchen wie Schirmmann und Münker sehen sie schon aus, müde sind sie, ein wenig durchgefroren, und sie begehren Aufnahme, und jeder berichtet, wie er sich ringsum sattgesehen hat.

Auf der Heimfahrt von Morsbach steht in der Nähe der Wiehltalsperre ein Pferd auf der Straße. Der Landmann schreit und flucht, aber das Pferd rührt sich nicht von der Stelle. Es steht da und starrt uns an, schnaubt einmal kurz, und trabt dann hinüber auf die Weide. „Entschuldigung!“ grummelt der alte Mann in der abgewetzten tracht und humpelt hinterher. Dann ruft er uns noch nach: „Den Berg hinunter haben sie Rollspilit gestreut!“ Wir werden vorsichtig sein.

Matthias Wegener

Nach der Ilse of Man zur T.T.

Durch Freunde der Ex-DDR (Seilschaft) wurde mein Traum „Ail of Mään“ wahr. Denn ich wurde richtig „Geil“ als ich hörte daß ihre große Tour nach der Wiedervereinigung „Ail of Mään“ sein sollte. Also mußte ich als Wessi auch hin. Absprache mit der „Seilschaft“ am 01.06.1995 „15.00h Europort-Rotterdam. Die „Norsun“ legte um 18.30h ab, 4.30h in Hull (England) an. Nun fuhren wir über York, Leeds, Lancaster, nach Heysham zur Fähre nach Douglas. Ich hatte für die Fähre „King-Orry“ kein Ticket vorgebucht, meine Kumpels wohl. So mußte ich mir ein Standby-Ticket holen, nicht um 13.30h

nach „Ilse of Man“ vielleicht für 2.00h nachts. Also warten, warten, warten. (Auch für die anderen 180 Standby-Leute mit ihren Mopeds.) Um ca. 7.00h kam unsere Fähre in den Docks von Douglas an. Von einem wahren Schilderwald „Bitte links fahren“ wurden wir begrüßt. Auf einer Farm (in Crosby) fand ich einen Zeltplatz. Also Villa aufbauen, etwas schlafen und um 14.00h das erste Rennen ansehen. Alle 10 Sekunden geht ein Rennfahrer auf die Piste, reiner „WAHNSINN“ wie die Fahrer daherbrausen, wer waren denn die Nr. 3 und 9? Also Programm nachsehen, Nr.3 Weltmeister

Joey Dunlop und Nr.9 Phillip Mc Callen. Was diese beiden in der Rennwoche zeigten war super! Um 17.00h begann das Seitenwagen-Rennen und was von diesen Piloten und ihren Schmiermaxen zu sehen war, war eine Wucht! Danach war Ruhe, ach nein jetzt gingen die Paradiesvögel auf die Rennstrecke (so bunt angezogen wie Ihre Japs-Motorräder). Sie wollten mal und konnten doch nicht. Nach jedem Renntag war ein Tag frei, so konnte ich mir die „Ilse of Man“ in Ruhe ansehen. Ich nenne nur ein paar Beispiele: Ramsey, Laxey, Port-Erin, Peel, und Douglas wo eine Pferdebahn fährt oder die

Dampflock auf Schmalspur. Es gibt bald in jedem Ort ein Museum und vieles mehr! Sehenswert! Die „Seilschaft“ (aus der Ex-DDR) traf ich bei meiner Rundreise, aber am 05.06.95 machten sie schon Fliege von Manx, denn sie wollten noch nach Schottland. Mein Ende auf Manxs kam am 11.Juni, denn am 14. mußte ich wieder in Hull sein. 2 Tage schauten wir (meine double-you und ich) uns die wunderschöne Stadt York an, dann brachte uns die „Norsun“ wieder Richtung Heimat.

Willi Keuser
(BMW-Willi)

Outdoor Friedrichshafen 95

Neubeitenjagd am Bodensee!

Auch dieses Jahr wurde es nicht angeboten: das ultimative Taschenmesser mit ausklappbarem Kocher. Wohl gibt es Taschenmesser bei deren Gewicht Du Gefahr läufst, daß es Dir die Hose runterzieht, wenn Du keine Hosenträger anhast, aber die gab es ja auch früher schon.

Die lange erwartete High Tech Faser, die bei nur 4 g Eigengewicht optimalem Schlafkomfort bis minus 45° bietet, haben wir ebenfalls nicht gesichtet. Und ein erstklassiges, robustes Sturmfeuerzeug auf Katalytbasis, Piezzozündung, Gasbetrieb, von keinem Orkan auszublasen, gute dreißig Mark, tauchte auch schon vor der Messe auf. Kleiner Nachteil: unfreundliche Raucher müssen einmal pro Woche nachfüllen, freundliche Raucher, also die, die jedem Feuer geben, entsprechend öfter.

Das führt mich wieder zu den zündenden Ideen der Outdoor 95 mit so und so viel Herstellern aus so und so viel Ländern. Der Rundgang führt zunächst dazu, viele altbekannte Gesichter wiederzusehen, sich zwischendurch zu stärken, die Schuhsohlen abzulaufen und die Kehle samt Sprechapparat bis zur Schmerzgrenze zu belasten. Wer zum erstenmal dort ist, den erschlägt das Angebot. Wer wenig Zeit mitbringt, der findet auf den ersten Blick nur das Altbekannte. Die wirklich

großen Neuerungen sind Naturgemäß seltener geworden, daher verstecken sich pfiffige Details gerne in den kleinsten Winkeln, und genau aus diesem Grunde haben wir in besagten Nischen und Ecken hinter und unter der Glanzfassade die gesamte Ausstellungszeit lang herum gestochert.

Im Würgegriff, mit leicht rotem Kopf, versicherte uns Hartmut Ortlieb, daß nach Jahren der Abstinenz nun endlich die wirklich guten ORTLIEB MOTORRADTASCHEN wieder lieferbar sind, sogar in neuer, ganz interessanter Bauweise! Also: Rein in die Outdoorshops und anschaut.

Für alle, die Ihren Benzinkocher zum Teufel hauen möchten, weil er zwar Bullert wie ein Kanonenofen, aber rußt, stinkt und Arbeit macht, kann endlich die Lösung ausgegeben werden: Hau weg den Scheiß, den COLEMAN stellte einen GAS Kocher vor, mit dem man schon fast einen Tresor aufschweißen kann: einen Hochenergiebrenner mit neuer Gasmischung in einer Kartusche mit höherem Druck. Damit ist es einfach, bequem und schnell, ein schmackhaftes Gericht für zwei Personen in Minutenschnelle so zu erhitzen, daß Du Dir garantiert die Zunge verbrüht, oder eine Pfanne Eier mit Speck in eine Erdnahe Umlaufbahn zu schicken. Da der Anschluß dem einer Nor-

malen Schraubkartusche entspricht, kann der Kocher auch ohne die Spezialkartuschen betrieben werden, brennt dann allerdings „normal“.

ROBENS und TATONKA bieten sehr schöne Tarps (hieß früher mal Plane). Die Dinger sind Ultra leicht und sehr vielseitig: Als Wetterschutz beim kleinen Bikertreffen, oder als trockenes Notbiwak mit der Möglichkeit, auch die Maschine in Trocknen mal schnell zu zerlegen. Es soll ja Menschen geben da kommt das öfter vor. Wurde mir jedenfalls erzählt. Gerade Motorradfahrer können improvisieren, und ein TARP ist dazu ideal: 2 Stöcke, schon ist's ein Zelt. Oder ein Windschutz, oder ein Sonnensegel, und, und, und.

An seine Grenzen kommt das TARP natürlich sehr schnell, wenn es wirklich ungemütlich wird: feuchte Luft, eisiger Wind, Kälte und Mückenplage hält natürlich ein Zelt besser ab. Für knapp 1100,-DM bietet TATONKA das BIG ONE 4, ein Tunnelzelt mit guten vier mal drei Metern Grundfläche. Innen drin zwei einhängbare Innenzelte mit Platz für vier Personen. Dazwischen noch ein Gang nach „hinten“ in die Apsis, die großzügig Platz für's Gepäck bietet. Wenn Du ein Innenzelt wegläßt, dann bleibt sogar Platz für Dein Bike. 8,9 Kg sind für dieses Platzangebot eher leicht und für Motorradfahrer auch

noch zu transportieren. Große Zelte werden nicht nur von Klaustrophobiegeplagten geschätzt! Jeder, der einmal ein paar Tage bei schlechtem Wetter Zelten mußte, möchte sie nicht mehr missen. Familien mit Kindern bleibt ohnehin kaum eine andere sinnvolle Alternative.

Noch größer ist das BIG ONE 6 mit drei mal sechs Metern Grundfläche: zwischen zwei Innenzelten ergibt sich hier ein wirklich großzügig bemessener Gemeinschaftsraum! 10,7 Kg. Beide Zelte natürlich in gewohnt guter TATONKA/Qualität. 1259,-DM. Allen, die an dieser Stelle blaugrün anlaufen, sei gesagt, daß in Deutschland vier Personen für's gleiche Geld dreimal im Hotel übernachten können, und nach dieser Ausgabe dann lediglich einen Aschenbecher, zwei Handtücher mit Monogramm und eine Rechnung besitzen. Da bekommt Du beim BIG ONE 6 schon Entschieden mehr fürs Geld!

Das waren die HighLights der Messe in kürze, so, das muß ich jetzt doch noch sagen, wie sie UNS aufgefallen sind. Also eine Neuheitenjagd mit kurzer Strecke, aber eine lohnende Einrichtung.

Wolfgang Maas
Klaus Lechtenfeld
von LAUCHE & MAAS
München

baehr **Behelzte Handschuhe BSH 03 Thermano**

jetzt wasserdicht durch **GORE-TEX**

379,- DM

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

Betreff Negativ Hitliste 2/95

Herr Wolfgang Maas von der Firma LAUCHE und MAAS in München hat uns Geschrieben:

Achtung: Hot Stuff und Hot-and-Cold-Stuff sind zwei verschiedene Produkte! Sind die Retourten bei Hot&Coldstuff tatsächlich nicht gerade gering, und daher bei uns auch nicht im Programm, ist die Hot Stuff erste Sahn mit gelegentliche Ausrutschern, wie sie halt mal vorkommen bei einer recht aufwendigen Fertigung! Mountainsport/Tatonka ist ein Importeur und Großhändler, nicht der Hersteller.

Gruß Wolfgang Maas

KIDS ON TOUR

Ein wunderprächtiges Hallo an alle Leser und Leserinnen ob groß oder klein.....

Man ich bekomme Leserpost, daß es nur noch so ne Freude ist! Da aber mehrere Leser die gleichen Fragen haben, beantworte ich heute mal einen für alle. Geschrieben hat mir z.B.

Dipl. Ing. Heinz-Willi Gödecke aus Neustadt:

Hallo Babs, ich finde Eure neue Artikelserie als Hilfestellung für Neueinsteiger gut, da über diesen Bereich eigentlich nur mündliche Erfahrungen in Umlauf sind.

Da wir durch Familienzuwachs auch auf ein Gespann umsteigen wollen, möchte ich wissen, ob es hinsichtlich der vielschichtig auftretenden Schwingungen beim Gespann (z.B. Motorvibrationen, Stöße durch die Fahrbahnoberfläche) medizinische Erkenntnisse in Bezug auf Knochenbau, Muskulatur und Wachstum eines Kindes gibt.

Ab welchem Alter ist es sinnvoll aus Eurer Erfahrung ein Kind in ein „Boot zu packen“.

Wir haben vor, uns eine MuZ-Rotax mit einem 562 Velorex-Boot zuzulegen. Wenn Euch Erfahrungen bezüglich Kindersicherung vorliegen, teilt uns diese bitte mit.

Bitte gebt mir Adressen und Daten von Gespannlehrgängen im Raum Norddeutschland an. Für Eure Informationen DANK im voraus!

Tschüss H.-W.

Tja Heinz-Willi, das war gar nicht so einfach, denn es gibt tatsächlich nur mündliche „Überlieferungen und Weisheiten“.

Somit hab ich beschlossen mal meinen Doc zu fragen. Die meisten Ärzte sind selbst aber keine Biker und beschäftigen sie sich daher nicht ausgerechnet mit solch einem Thema. Aber es gibt ja noch die AMA (Arbeitsgemeinschaft Motorrad-

fahrender Ärzte), welche kooperatives Mitglied im BVDM ist. Also kontaktete ich Herrn Dr. Hillebrand, dem ich nochmals ganz herzlich für seine Unterstützung danken möchte.

Per Fax schickte ich ihm meine Fragen und Telefonierte später noch einmal mit ihm. Er sagte mir, er hätte auch bei sich im Verein nichts Negatives diesbezüglich gehört und könne mir nur „ein ganz persönliches Statement“ geben. Auch prima sagte ich und kann nur hoffen, daß es Dir Heinz-Willi und Euch lieben Lesern genügt.

In seinem Fax stand:

Zu der aufgeführten Problematik ist mir keine Untersuchung bekannt. Auch die AMA kann hierzu keine Stellung abgeben.

Ich kann lediglich meine ganz persönliche Meinung zum Thema „Kids auf dem Motorrad „ auf- führen:

Die Mitnahme von Kindern im Seitenwagen setzt meines Erachtens zumindest eine ausreichende Schutzkleidung und das Benutzen einer geeigneten Kindersicherung voraus; letzteres dürfte sicher ein interessanter Diskussionspunkt sein (gibt es so etwas überhaupt?).

Außerdem sollte darauf geachtet werden, daß das Kind nicht durch lange Fahrten überfordert wird. Auf den Soziussitz des Motorrads gehören Kinder zumindest nicht, bevor sie nicht eine entsprechende Größe (Fußrasten müssen sicher erreicht werden) und eine gute Reaktionslage haben und vorausschauend mitfahren können. Jeder von uns weiß ja, wie gefährlich ein nicht „mitfahrender“ Sozius/Sozia werden kann infolge falscher Reaktionen, z.B. beim Kurvenfahren.

Das Tragen von Schutzkleidung sollte ebenfalls unabdingbare Voraussetzung sein, auch hier gilt, daß die Kinder nicht durch zu lange Fahrten überfordert werden.

Da die vorgenannten Voraussetzungen in der Regel erst im Jugendalter erfüllt werden können, rate ich von der Mitnahme von Kindern auf dem Beifahrersitz des Motorrads generell ab (und nehme im übrigen auch meine Kinder nicht auf dem Motorrad mit).

Herzliche Grüße
Michael Hillebrand



*so nahmen wir Frankie noch ganz klein mit
(praktisch wie im Auto)*

So, in Deinem Schreiben gehts um's Gespannfahren. Ab welchem Alter ist meines Erachtens in einem geschlossenem Seitenwagen schon im frühen „Kin-

desalter“ in Ordnung. Aber das sollte wirklich jeder selbst wissen, was er seinem Kind zumuten kann.

Wir haben Frankie mit ganz jungen vier Monaten schon immer Kurzstrecken mitgenommen.

Unser Seitenwagen ist allerdings gebremst mit Verdeck und Gurten. Er saß immer schön warm „eingemummelt“ in seinem Storchennähle „Happy Dream“ Kindersitz (natürlich angeschnallt) der wiederum wie beim Auto auch angegurtet ist. Desweiteren war immer jemand neben Frankie gesessen wenn wir fuhren.

Es war für ihn wie Autofahren auch, abgesehen von der Lautstärke, aber darüber hab ich schon in der ersten Ausgabe berichtet. Jetzt sitzt Frankie in einem großem Kindersitz („Römer King“), ist wiederum angeschnallt und der Sitz auch wie im Auto mit dem Gurt befestigt.

Er fühlt sich rundum wohl, schreit nicht, lacht, plappert, sieht sich die Gegend an und/oder pennt die meiste Zeit. Eines war uns von Anfang an klar: Lieber mehr Geld für's Gespann ausgeben als später sagen:

... ach hätten wir doch...

Es soll ja ein Familienhobby sein und nicht in Streß ausarten.

Wir haben uns unsere Erfahrungen alle selbst angeeignet, weil so viele ...Verrückte (wie auch immer), wie uns vielleicht welche bezeichnen, gibt es anscheinend

doch nicht die auch schon Kleinkinder mitnehmen. Aber das liegt wirklich im Ermessen eines jeden selbst. Wer Voraussetzungen nicht hat selten die



in diesem Sitz fährt er heute mit, wie im Auto auch und fühlt sich echt wohl

Nachricht, den instinktiv will doch jeder nur das Beste für sein Kind. Also empfehle ich am liebsten einen 2-Sitzer Seitenwagen mit Gurten und Verdeck, der auf jeden Fall gebremst sein sollte. Dabei hat uns damals Peter Stern (aus Geiselhöring) ganz toll beraten und geholfen, auch für uns das richtige Gespann zu finden. Wir mußten zwar etwas weiter fahren, aber es hat sich für uns gelohnt. Wir sind mit unserer Wahl sehr zufrieden. In Bezug auf Gespannlehrgänge erfragt Ihr die Termine am besten beim diesbezüglichen Referenten, der Euch gerne zur Verfügung steht.

Horst Werner Sassenhagen
An der Wolfmaar 5
51427 Bergisch Gladbach
Tel.: 02204/69359

Ich denke mehr kann ich zu diesem Schreiben von Heinz-Willi nicht mehr sagen. Kontakte auf jeden Fall die zuständigen Fachleute und kooperativen Mitglieder im BVD, die jedem gerne weiterhelfen (ich natürlich auch) und sei es bei noch so „kniffligen“ Fragen.

Babs

Es faxte mir Susanne Engler aus Unna:

Hallo!
Ich habe mit großem Interesse den Artikel „Kids on Tour“ in der letzten Ballhupe gelesen. Leider fehlten die Adressen der Organisationen (OMK, MSR, DAMCV, DJMV). Wäre es möglich mir diese rüberzufaxen. Vielen Dank Tschüß
Eure Susanne

Danke Susanne für Dein Fax. Für alle die sich dafür interessieren hier die Adressen bzw. die Tel. Nr. der Ansprechpartner der einzelnen Verbände:

OMK (Oberste Motorradsport Kommission)
Weidmannstr. 47
60596 Frankfurt
Tel.: 069/9631530

MSR (Motor Sport Ring)
Herr Raab
Tel.: 06130/8556

DAMCV (Deutschen Amateur Moto Cross Verband)
Herr Becker
Tel.: 02471/4964

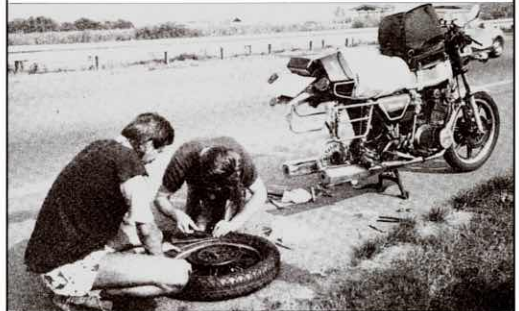
DJMV (Deutscher Jugend Moto Cross Verein)
Frau Doris Dorsch
Kappelsteige 6
74259 Widdern
Tel.: 06298/4800

So, das war's für dieses mal. Fall's Ihr irgendwelche Themen habt, die Euch speziell interessieren, schreibt mir, ich werde gerne für Euch recherchieren und in der Ballhupe veröffentlichen.

Tschüßle bis bald
Eure BABS



SO ETWAS? NIE WIEDER!



ORIGINAL LUFT-DICHT REIFENMILCH EINE PANNENHILFE DIE WIRKLICH FUNKTIONIERT

ENTWICKELT FÜR MILITÄREINSATZ
FÜR SCHLAUCH- & SCHLAUCHLOSE REIFEN

DICHTET SOFORT und GARANTIERT
BESCHÄDIGUNGEN DER LAUFLÄCHE
BIS 5 MM Ø

NIE WIEDER TOUREN FAHREN MIT DER SORGE
EINE REIFENPANNE ERLEBEN ZU MÜSSEN

WEITERE INFORMATIONEN ODER
SOFORT-BESTELLUNGEN ERHALTEN SIE NUR VON:

Laue Technische Produkte
Hechendorfer Str. 58 • 82211 Herrsching
Tel. 08152 - 8949 • Fax 08152 - 8991

STELLT SICH VOR

Nachdem in der letzten Ballhupe eine Firma die Gelegenheit nutzte, sich an dieser Stelle den BVDM-Mitgliedern zu präsentieren, freuen wir uns heute darüber, Euch die

Motorrad- freunde Berchtes- gaden '91 e.V.

vorzustellen.

Im Juni 1991 feierte der MC Obereichstätt-Schernfeld ein Motorradtreffen. Auf dieser Party faßten wir (acht Motorradfahrer aus dem Raum Berchtesgaden) den Entschluß, uns ebenfalls zu organisieren. Nur wenige Monate später war es dann schon soweit - die "Motorradfreunde Berchtesgaden '91 e.V." waren gegründet.

Starteten wir damals mit acht Club-Mitgliedern, ist unsere Zahl bis heute auf zweiundzwanzig gestiegen. Wir alle wohnen in Berchtesgaden und Umgebung, nur unser Ehrenmitglied hat seine Heimat in Amarillo / Texas.

Aufgrund unserer geographischen Lage im Südosten Deutschlands sind wir sehr viel in Österreich unterwegs und haben natürlich auch viele Kontakte zu dortigen MC's und Vereinen.

Im Juni diesen Jahres konnten wir unser zweites Motorradtreffen mit Erfolg veranstalten und für den Winter ist auch bereits ein "Ski-Jöring" in Planung. Außerdem wollen wir 1996 für unsere Mitglieder einen Erste-Hilfe-Kurs und ein Fahrertraining organisieren. Darüber hinaus machen wir natürlich auch gemeinsame Ausfahrten, Ausflüge und besuchen die Party's



und Treffen unserer befreundeten Clubs und Vereine.

Nach einer Probezeit kann jeder bei uns Mitglied werden, wenn er die Zustimmung der Mitgliederversammlung erlangt. Ab dann hat er auch das Recht unser Color in den Berchtes-

dazu entschieden, dem BVDM beizutreten, weil wir uns darin einig sind, daß wir nur gemeinsam mit anderen Motorradfreunden stark genug sind, um uns gegen Streckensperrungen, Protektorenpflicht etc. wehren zu können. Die Minderheit der Motorradfahrer muß sich organisieren, um nicht weiter benachteiligt zu werden.

Kennenlernen könnt Ihr uns am



einfachsten jeden Dienstag bei unserem Stammtisch.



gadener Farben Rot und Blau zu tragen.

Um Mitglied zu werden, ist weder die Motorradmarke, noch Hubraum oder Leistungsmaßgeblich. So sind in unserem Verein alle Arten von Motorrädern vertreten, Sportler, Tourer und Chopper genauso wie ein Trike.

1994 haben wir uns dann

Für weitere Informationen

steht Euch unser

1. Schriftführer

Markus Neumüller

unter

Tel. 08652/2463

oder schriftlich

Postfach 11 48

83461 Berchtesgaden

gerne zur Verfügung.



Ein Alltagsgespann.

Ich habe mit viel Gespannfahren zu tun, kenne ihre Sorgen. Die größten sind ihre Kosten. Wenn man sich in Deutschland, einem Land mit sehr hohen Lohnkosten ein Supergespann mit 100 PS, Achsschenkelenkung, Doppelsitzerseitenwagen

usw. als Einzelstück bauen läßt, kostet das sehr viel Geld. Daran ist nichts zu ändern. Um die Kosten erträglich zu halten, um überhaupt Gespannfahren zu können,

werden immer noch viele Gespanne selber gebaut. Diese Gespanne weisen jedoch nicht den höchsten techn. Standart auf. Man kann aber sehr schnell damit reisen und man kann den Betrieb dieser Gespanne so gestalten, daß die Kosten über lange Sicht erträglich bleiben.

Als Beispiel mein eigenes 850 er Suzukigespann. Das erste das gebaut wurde. Es kam nach ausgiebiger Erprobung durch den Hersteller Carell und den TÜV in meinen Besitz. Jetzt ist es 14 Jahre alt und bereits 160 000 km gelaufen. Es hat EML Schwing und Hinterrad. Das Rad wurde auf Guzzirückdämpfer und Rollenlager mit Labyrinthabdichtung umgebaut, ich habe einmal bei 150 000 km ein Radlager gewechselt. Der Carell TR Seitenwagen ist mit 5 Anschlüssen befestigt. Die SW Schwinge stammt mit Bremse vom Peugeot 104, es wurden auch mal die Radlager gewechselt. Das Maschinenfahrwerk wurde im Neuzustand und bei 100.000 km vermessen, es hat sich gegenüber dem Neuzustand nicht verändert. Wahrscheinlich verstärkt das Seitenwagenfahrwerk durch die gute

Verbindung das Maschinenfahrwerk. Das SW Boot wurde gegen ein neues ersetzt. Entworfen haben es „Die Instruktoren der BYDM-Fahrerlehrgänge.“ Es hat eine Spurweite von 1,11 m, Ellenbogen-



breite um 60 cm. Der Entwurf entstand vor 10 Jahren unter der Vorgabe:

Viel Innenraum bei schmaler Spur. Der Luftwiderstand und damit der Benzinverbrauch sollte klein bleiben, eine Forderung, die heute und in Zukunft einen höheren Stellenwert hat als damals.

Die Motorradhersteller sind z. Zt. noch nicht daran interessiert den Benzinverbrauch mit Hilfe moderner Techniken zu senken.

Die Gespannhersteller vergrößern den Benzinverbrauch zwangsläufig noch mehr indem sie durch den Anbau eines Seitenwagens den Luftwiderstand sehr ungünstig beeinflussen. Gegenüber modernen Autos hat ein Gespann einen viel zu hohen Benzinverbrauch. Man kann nur versuchen ihn durch einen Seitenwagen mit günstigen Luftwiderstandswerten so klein wie möglich zu halten. Leider geht das nur nach Augenschein. Gespannhersteller können Luftwiderstandswerte nicht messen, den hohen Preis

kann ein Kleinbetrieb nicht aufbringen.

Der Suzukimotor ist mit Luftkühlung und Wälzlagerung nicht mehr der modernste. Er ist aber von der Technik sehr überschaubar und langlebig. Ölwechsel alle 6 000 km, die Hypoidöle in den Getrieben halten nach Aussage der Ölhersteller viele Jahre. Ventilspielkontrolle nach 20 000 km. Die Unterbrecherzündung arbeitet ohne Probleme. Geändert wurde:

Neuer Kabelbaum ohne Stecker, alle Kabel 1.5m2 Boschrelais und Zündschalter, 200 er Scheinwerfer. Die Schwingenlager wurden schmierbar gemacht Die Plastikteile

richtig befestigt. Wegen dieser guten Erfolge, das Gespann „alltagstauglich“ zu machen,

kaufte ich mir zwei gebrauchte Motoren damit „was im Haus ist“. Verschleißteile gibt es bei Suzuki noch ohne Probleme, die Preise halten d'sich im Rahmen, ich werde das Gespann deswegen noch lange fahren.

Vor zwei Jahren hat wegen dieser guten Erfahrungen, ein Bekannter ein gleiches Suzukigespann gekauft. Bei uns liegen viele Erfahrungen mit den Suzuki's vor. Man kann durch gezielte Wartung viel an Lebensdauer gewinnen und Kosten sparen.

Ich möchte unsere Erfahrungen und die anderer Suzukifahrer sammeln und weitergeben damit eben alle etwas davon haben. Wer Fragen und Erfahrungen zu dem Suzukigespann hat:

Rufen Sie mich doch bitte abends mal an. 0202/734627 Edmund Peikert.

Welch ein Festival!

First-Classik-Day 20. August 1995

Bei der nun mehr 7. Auflage des Int. First-Classik-Day's stimmte einfach alles! Auf dem stilvollen Gelände der alten Dampfbierbrauerei in ESSEN-BORBECK sorgte Petrus mit strahlenden Sonnenschein für gute Laune bei den Teilnehmern und Besuchern. Ab 11.00h füllte sich das Areal mit klassischen Motorrädern und seltenen „YOUNGTIMEERN“. Angefangen von der zierlichen 98er RIXE, Baujahr 1948 bis zum schweren „Eisenhaufen“ eines INDIAN-Gespannes mit 1000ccm aus dem Jahre 1936! Es war wirklich alles vertreten was den Fan's das Herz höher schlagen läßt. Wie in den Vorjahren waren ca. 7500 Kenner und Liebhaber erschienen. Völlig unerkannt bleiben wollte ein Schauspieler aus der „Lindenstraße“ (Hans Beimer), welcher mit seiner HONDA

„Clubman“ sichtlich vom First-Classik-Day begeistert war! Neben der ausergewöhnlichen Anzahl von Veteranenmotorrädern begeisterte die Musik im Biergarten, der Spezial-Teilemarkt und die große Tombola. Zu den „HighLights“ zählten z.B. eine MÜNCH-MAMMUT, ein 1928er IMPERIA-Gespann und vieles mehr. Auch gab es zahlreiche Preise, Sonderpreise und Gewinner. Unter anderem war zum ersten mal in Deutschland ein Honda-City Dreirad „CONOPY“, 50ccm Automatik zu sehen. Abschließend kann man sagen, daß das Publikum, Teilnehmer und auch die Fachhändler sehr zufrieden waren über den Verlauf und das Niveau dieser Veranstaltung. Der Termin für das nächste Jahr steht auch schon fest, der 25. August 1996.

Uwe Wyberalla

Rückblicke...

Unter diesem Titel möchten wir zukünftig die interessantesten Themen der BALLHUPE von vor 5, 10, 15 und mehr Jahren wiedergeben und damit allen Lesern noch mehr Informationen zu Ihrem Motorradverband BVDM e.V. geben.

vor 5 Jahren...

... bestätigte das Ifz in Bonn bei seinem Expertenhearing die Vorhersage des BVDM: Der Stufenführerschein verbesserte die Unfallzahlen der jungen Motorradfahrer nicht! Nur die Anzahl der Führerscheinneulinge nahm drastisch ab.

... berichtet die BALLHUPE von einer Serie von Reifenschäden des Typs Pirelli MP 7 R auf Sondermodellen der BMW K 100 RS.

... werden die AMA- Nachrichten der Arbeitsgemeinschaft motorradfahrender Ärzte Teil der BALLHUPE.

... präsentieren AMA und BVDM das Unfall - Nothilfeseit für Motorradfahrer.

... werden über 90000 Unter-

schriften gesammelt und in Bonn zwei Demo's gegen Streckensperrungen veranstaltet.

... sehen viele staunende IFMA - Besucher am BVDM - Stand die Testanlage für Leitplanckenanpralldämpfer in Aktion. Fazit: Die Protektoren retten Leben!

vor 10 Jahren...

... findet das 10. Contitreffen - zum letztenmal in der Heide - statt. Zum Schutz der Umwelt planen BVDM und Continental den Umzug an den Hockenheimering.

... prüft das Battelle Institut zum ersten Mal die Wirkung von Anpralldämpfern.

... stirbt unser Gründungsmitglied Carl Julius Holthaus.

... veranstaltet der BVDM die Podiumsdiskussion "100 Jahre Motorrad - und wie geht es weiter?"

Von den anwesenden Motorradherstellern kann nur BMW Angaben zu den Abgaswerten seiner Maschinen machen!

?! STRECKENSPERRUNGEN !?

Hallo Nachbarn !

Ich weiß, Ihr habt jetzt allerdings zu tun aber gerade deshalb will ich Euch zur Diskussion was zum Thema Streckensperrungen vorschlagen.

So wie ich das sehe, sind diese Sperrungen teilweise schon vorhanden und trotz aller gängigen Argumente nicht unbedingt so zu verhindern. Da sind wir uns sicherlich schon einig.

Eine Streckensperrung beinhaltet normalerweise eine Umfahrung, d.h. Umleitung und Umleitungen werden ausgeschildert. Das gilt für temporäre Umleitungen für Baustellen ebenso wie z.B. für den Transport gefährlicher Güter! Und schließlich macht das auch Sinn, denn es kurven ja nicht nur Ortskundige herum und zweitens sind die Straßenverkehrsämter verpflichtet, den mot. Verkehrsteilnehmer möglichst auf dem kürzesten Weg um die Sperrung (beschildert!) herumzuführen.

Was das soll? Ganz einfach. Die Prozedur ist für die Behörden nicht einfach. Erst muß eine Planung gemacht werden, dann folgen Anhörungen einschl. der betroffenen Parteien und schließlich darf die „Umleitungsstrecke“ nicht gefährlicher sein als die gesperrte. Somit dürfte so manche Sperrung schon ins Wasser fallen und auch bei den bestehenden ist es viel bequemer (Und wer ist nicht bequem) ein paar Schilder abzumontieren, als die ganze

Prozedur zu machen und viele Schilder ggf. mit Vorfahrtsänderungen (Gefahr Querverkehr usw.) zu montieren, ganz abgesehen von dem Ärger mit den betroffenen Anliegern.

Also ich denke, es ist unser gutes Recht, genau wie bei den Richtlinien für „gefährliche Güter“ und im übrigen auch wie in der VwV-StVO zu Zeichen 454 bis 466 eine „Umleitungsbeschilderung“ zu verlangen und auch zu bekommen, sofern auf die Sperrung nicht verzichtet bzw. sie nicht aufgehoben wird.

Dazu sollte möglichst jeder in seinen eigenen Worten und mit seinem eigenen Frust an das jeweilige Straßenverkehrsamt schreiben oder dort anrufen und den Amtsleiter verlangen. Gerade in den anderen Gegenden. Ich werde jedenfalls fuchsteufelswild, wenn ich nachts schon totmüde nicht weiterfahren darf und mir mühsam einen anderen Weg suchen soll oder mein Wochenendausflug auch dadurch versaut wird. Schickt mir bitte eine Liste aller Euch bekannten Sperrungen mit dem Sitz der jeweiligen Straßenverkehrsämter. Ich denke wir haben guten Grund unseren Standpunkt klar zu machen.

Wer gleiche Pflichten verlangt muß erst mal gleiche Rechte gewähren. Im Übrigen, soweit ich weiß kostet eine Durchfahrt 40 Mark Verwaltungsgeld. Diese „Mautgebühr“ nehme ich ggf. in kauf wenn ichs eilig habe und das Schild übersehe.

Euer Walter

Moped Ecke Eigenes Motorrad mit 18 ?

„Der 18. Geburtstag steht vor der Tür! Natürlich braucht man einen Führerschein, möglichst auch ein Auto. Mit oft spärlichem Lehrlingsgehalt oder gar Taschengeld nahezu undenkbar. Dann auch noch ein eigenes Motorrad - unmöglich!“ Diese Probleme kennt Ihr sicher alle. Doch ehemaligen 80ccm Piloten bietet sich hierzu eine recht preisgünstige Alternative: Sofern der so sehr geliebte und auch allzu oft verdammte Wegbegleiter der letzten beiden Jahre noch nicht auf dem Gebrauchtmotorrad seinen Besitzer gewechselt hat, kann man fast alle Mopeds auf ein hubraum- und leistungstärkeres Motorrad umrüsten. Diverse Händler (z.B.: Motorsport Götz) bieten

nämlich Umbaukits mit TÜV an, durch die eine 80er mit wenig Aufwand zu einem 125ccm - Motorrad umgebaut werden kann. Um die ca. 15 PS Leistung zu erreichen müssen Zylinder, Kolben (zusammen ca DM 300,-) und nach Möglichkeit auch der Auspuff (ca. DM 300,-) gegen (vom TÜV genehmigte !) Tuningteile ersetzt werden. Die zu erwartenden Kosten dürfen mit TÜV-Eintragung so um die DM 1000,- liegen. Jedoch spart man sich mit dem Umbau einen Großteil der sündhaft teuren Versicherungsprämie, die 80er - Fahrer hinblättern müssen. Sind doch 15 PS eine für den Anfang ganz passable Leistung.

Viel Spaß Euer
Christian Könitzer

Mitteilung vom DVR

Gefährliche Ausfahrt: „Rechts vor Links“ aufgehoben

Wer mit seinem Fahrzeug aus einem verkehrsberuhigten Bereich heraus auf eine normale Straße fährt, muß dem Querverkehr Vorfahrt gewähren, auch wenn er selbst von rechts kommt. Der Fahrzeuglenker muß sich dann so vorsichtig

verhalten, als käme er aus einer Grundstücksausfahrt. Darauf weist die Deutsche Verkehrswacht (DVW) in Bonn hin. Im verkehrsberuhigten Bereich selbst darf nur Schritttempo, das heißt 4 bis 7 km/h, gefahren werden.

KLEIN-ANZEIGEN

BMW mit Katalysator

Ich möchte meine „Classik“-BMW (R 100 RT) mit einem regeltem Katalysator der Firma Wurm nachrüsten. Wenn sonst noch jemand daran Interesse hat seine BMW mit Kat nachzurüsten, wäre es toll wenn er sich bei mir meldet. Vielleicht bekommen wir einen besseren Preis wenn wir eine größere Stückzahl auf einmal bestellen. Ruft einfach kurz an oder schickt mir ein Fax.
Ralf Kühl, Tel. und Fax.
08123/92006

Aus Garagenräumung zu verkaufen:

Suzuki GSX 400 blau: Tank, Heckteil, Seitent. li.+re., Sitzb.
Suzuki 550 T: Auspuff li. neu
BMW Boxer: Kotflügel hi. + vo.
Moto Guzzi Cali II: Sitzbank, Topcase
Honda CB 400 N Bj 81: verschiedene Teile
Tel.: 06081/15534

TERMINE

Motorrad Classic Bocholdt

21.+22.10.1995
Freizeithalle AASEE
Motorräder, Ersatzteile, Literatur, Zubehör.
Info Tel. 02064/55943

Gespanntraining für Anfänger

am 07.10.1995 durchgeführt von der TÜV-Akademie Regensburg in Zusammenarbeit mit der Firma Peter Stern, Geiselhöring.
Anmeldung: 0941/46406-0 (Herr Wießnet)

**MOTORRAD
VERSCHLEISSTEILE**
Ein Preisvergleich, den Sie selbst
vornehmen können.
(Type von Maschine angegeben)

U. Heuel - Fahrstr. 179 - 40221 Düsseldorf - 0211/394066

**Helme & Auspuff-
anlagen
MOTUL OEL
!! 10% Rabatt !!**

4. IGG Harztreffen vom 27.10.95 bis 29.10.95

Die IGG lädt auch dieses Jahr wieder alle Mitglieder, Freunde und Interessierte mit Gespannen oder Solomotorrädern zum Harztreffen ein.

Das Treffen findet in 38835 Berßel im Ostharz statt. Möglichkeiten zum Zelten sind wieder im Schloßhof. In der Gaststätte „Zum Schloß“ sorgt Heinz Kucharzeck für unser leibliches Wohl. Unter der Tel.Nr. 038421/556 können evtl. auch eine Zimmerreservierung abgesprochen werden.

Zielfahrt:

Für die Zielfahrt sind Orte anzufahren, deren Anfangsbuchstaben das Wort „STEIB“ ergeben. Die Orte müssen auf der Deutschlandkarte von Mairs Geographischer Verlag (1:750.000) verzeichnet sein. Die Luftlinienabstände der einzelnen Orte werden gemessen und bewertet. Gewonnen hat derjenige, der die längste Strecke nachweisen kann. Durch einen Stempel ist der Nachweis zu führen, daß der Ort angefahren wurde. Alle Orte müssen noch am 27.10.95 angefahren worden sein. Bei Punktgleichheit wird ein Stechen (ohne Waffen) durchgeführt.

Teilnehmen dürfen auch Nichtmitglieder, sofern die Anfahrt mit einem Gespann gefahren wurde.

Nenngeld für die Zielfahrt beträgt DM 10,-

Programm: wird vor Ort bekannt gemacht

Weitere Infos beim Sportwart Wilfried Peter Gödeker

Hünensand 16
49716 Meppen-Hüntel
Tel.: 05932/2699

Sternfahrt aller Biker zum Sachsenring

(Chemnitz)

Tolles Engagement von Motorradfahrern für eine gute Sache!

„Motorradfahrer sammeln gegen den Hunger in Äthiopien“

In einer groß angelegten Spendenaktion fahren z.Zt. 2 Studenten aus Münster, selbst begeisterte Motorradfahrer, in einem eigens für diese Aktion angefertigten „Graffiti“-Lkw durch ca. 40 bundesdeutsche Großstädte, um für eine vom ehemaligen bekannten Schauspieler Karlheinz Böhm gegründete Stiftung: „Menschen für Menschen“ zu sammeln und dabei gleichzeitig helfen, daß Image der Motorradfahrer/-innen in der breiten Öffentlichkeit - positive Berichterstattung in der lokalen Presse - zu verbessern.

Die Aktion, welche vom Initiator Laurenz Biege - (Er selbst wird mit dem Motorrad die Rallye „Granada - Dakar‘96 fahren!) - und dem Motorsportclub Münster e.V. organisiert wurde, soll am 7.-8.10.95 mit einer bundesweiten Sternfahrt aller Biker zum Sachsenring (Chemnitz) abgeschlossen werden.

Im Rahmen einer dann dort stattfindenden Abschlußveranstaltung wird der Erlös der Spendenaktion Karlheinz Böhm „persönlich“ übergeben. Broschüren und weitere Infos zu dieser Aktion, bei der unter anderem wertvolle Sachpreise wie Motorräder, Reisen etc. gewonnen werden können, erhält Ihr unter der Tel.:

**0180/5341617
oder
0251/761045**

Wichtige Adressen:

1. Vorsitzender:
Harald Hormel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax: 06181/78156

Beiträge/
Adressänderungen:
Monika Knops
Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg
Tel. 0203/789822

BVDM-Geschäftsstelle:
Postfach 110009
63434 Hanau
Tel./Fax: 06181/257849
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 -12.00 + 13.00 -16.30
Do. 8.00 -12.00 +13.00 -17.30

Impressum:

Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Redaktion:
Babs und Bobby
Berschneider
Karwendelstr. 3
86504 Merching
Tel./Fax: 08233/3915

Anzeigenleitung:
Michael Lenzen
Bruchhausener Str.17
51702 Bergneustadt
Tel. 02261/41588
Fax: 02261/41971

Litho und Satz:
Apodemus Werbung
Merching

Druck:
Merkur Druck Tölle GmbH
Am Gelskamp 20
32758 Detmold

Bitte alles Schriftlich oder per DISC an die Redaktion. Wir freuen uns über alle Zuschriften, auch Bilder (keine DIA'S), und senden sie gerne zurück! Bitte Adressierten Rückumschlag beilegen. 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 einverstanden.

**Redaktionsschluß
für die
BALLHUPE 4/95
30.Oktober 1995**

ECHT & STARK



Diese traditionsreiche Mischung ist seit Generationen denjenigen Rauchern gewidmet, die einem herzhaft männlichen Tabakgenuß den Vorzug geben. Das dunkel-gereifte Blattgut wird nach dem überlieferten Kentucky-Rezept zu einer Mischung aufbereitet, die kräftige Würze mit einem angenehmen Aroma verbindet.



BRINKMANN
TABAKFABRIKEN

GESCHMACK IN VOLLER STÄRKE.