

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



ALSCABE Dezember 98

BALLHUPE

Politik

Herbstmessen

Leserbriefe

Regional

Rechtsecke

Grafik: BZANLT - Bundesverband der Motorradfahrer e.V. / Cam-Zeiss Str. 8 - 55129 Mainz

SELBSTVERANTWORTUNG !!!

Die guten alten Zeiten!!

Da gab es früher auf den Landstraßen erst gar keine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung und nach deren Einführung auch noch lange keinen Schilderwald mit weitergehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen. Heutzutage reagieren wir mit immer mehr Unverständnis, wenn auf unserer Hausstrecke Kurven erst vor einigen Jahren auf 80 km/h und jetzt vielleicht auf 60 km/h begrenzt werden. Warum dies? Weil sich einige unserer Kollegen vielleicht in diesen Kurven abgelegt haben oder auch nur die Gefahr dazu besteht. Wenn die Straßenbauverwaltung dies erkennt oder bei sorgfältigem Arbeiten hätte erkennen müssen, trägt sie für eventuelle Unfälle die Haftung, außer sie sorgt für Abhilfe. Dies gilt natürlich erst recht für in Zeiten knapper Kassen erzeugte Unfallgefahren durch unsachgemäße Bitumenausflickungen. Deshalb wählen Straßenbauverwaltungen oft den einfachen Weg der Warnschilder und Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Es stellt sich die Frage, welche Lösung wir anstreben. Warnungen vor jeder möglichen Gefahr oder Fahren in Selbstverantwortung - schließlich waren früher Kopfsteinpflaster und Dosendeckelbremsen eine wahrscheinlich ebenso gefährliche Kombination wie heute über 100 PS aus 600 ccm und Lei(d)tplanen mit scharfkantigen ungeschützten Trägern.

Auch bei anderen Themen stellt sich die Frage nach der Selbstverantwortung.

Bezüglich der Frage der Bekleidung auf dem Motorrad lehnt der BVDM bekanntlich jede Normierung mit der angedrohten Folge eines Tragezwangs ab. Hier treten wir entschieden für die Selbstverantwortung jeder FahrerIn und jeden Fahrers ein. Andererseits haben wir die Helmtragepflicht akzeptiert und es stellt sie eigentlich auch kaum jemand in Frage.

Dieses abgewogene Vorgehen könnte auch als Beispiel für die Straßenbauverwaltungen dienen, die uns nicht bei jeder Bodenwelle mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung beglücken müssen sondern sich Warnungen für Gefahrenstellen aufheben sollten, die man auch bei vorausschauender Fahrweise nicht rechtzeitig bemerken kann. Allerdings ist hierzu neben dem Umdenken in den Köpfen auch eine Entschärfung des Haftungsrechts erforderlich.

Eine Änderung, bzw. Reduzierung der Vorschriften bei der Hauptuntersuchung durch TÜV oder DEKRA könnte auch zu einer Stärkung der Selbstverantwortung für das eigene Fahrzeug führen. Auf funktionierende Schwingen- und Lenkkopflager achtet jeder im eigenen Interesse selber und die Bemänglung eines fehlenden, sowieso nie genutzten Halteriemens für

den Sozius oder des zu kurzen Spritzschutzes ist eine unnötige Bevormundung. Hier kommt Hilfe vielleicht aus Europa.

Auch auf unserem Teil des Verkehrssektors sollten wir für weniger staatliche Bevormundung und mehr Selbstverantwortung eintreten. Dann werden wir allerdings auch stärker in die Pflicht genommen mit mehr Voraussicht und somit in Zeiten von ABS, Sturzbügeln, Helm etc. sicherer zu fahren, immer gemäß der Feststellung von Klacks „Jeder Sturz ist eine Schande“.

Tschüß

Harald Hormel



1. Vorsitzender



INHALT

THEMA

	<i>Editorial</i>	2
	<i>Impressum / Inhaltsverzeichnis</i>	3
<i>Euro Demo</i>	<i>war's das - war's was ???</i>	4
<i>Politik</i>	<i>Neues zum Thema Sicherheit</i>	5
	<i>Alpenabzocker / Was macht eigentlich...</i>	
<i>Herbstmessen</i>	<i>Stürmische Premiere in München</i>	6/7
	<i>Wiederentdeckt / BVDM auf einer Fahrradmesse</i>	8
<i>Nachruf</i>	<i>Schmidt / Schmidt</i>	9
<i>Elefantentreffen</i>	<i>Einladung</i>	10
	<i>RSC / Neumitglieder</i>	11
<i>Deutschlandfahrt</i>	<i>Eichstätt '98</i>	12/13
<i>Regional</i>	<i>LVR beendet erfolgreichen ...</i>	14/15
	<i>Berfel '98</i>	16
	<i>Mit Bundesbeiratsbeschluß vom ...</i>	17
	<i>Die Hölle auf der Stock-Car-Bahn</i>	18
	<i>Neues aus den Regionalbüros</i>	
	<i>Wo Einsamkeit ihren Ursprung hat</i>	19
	<i>Das erste Mal...</i>	
<i>Camping & TT</i>	<i>Motorradfreundliche Campingplätze</i>	20
	<i>Auf Ihr müden Krieger...</i>	
<i>Test & Buch</i>	<i>Schon wieder ein bißchen fießer Test...</i>	21
	<i>Das Buch vom Motorrad</i>	33
<i>Ihre Dicke</i>	<i>Meine Dicke</i>	22/23
<i>Rechtsecke</i>	<i>Trügerische Sicherheit</i>	24/25
	<i>Kooperation Buell mit SAT. 1</i>	25
<i>Jubiläum</i>	<i>HONDA, ein Mann beflügelt die Motorradwelt</i>	26/27
<i>Leserbriefe</i>	<i>Alles mögliche...</i>	28/31
<i>Achtung</i>	<i>Alles mögliche...</i>	33
<i>Highlights '98</i>	<i>Foto's und Momente....</i>	35

Titelbild:

Euro Demo

Fotografiert von Axel Wellinghausen

IMPRESSUM

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion

Babs Berschneider
Staudingstraße 6
82299 Türkenfeld
Tel./Fax: 081 93 / 99 96 60

ständige Mitarbeiter

Carsten R. Hoenig
Harald Hornel (H.H.)

Korrektor

Stefan Meerwald

Anzeigen

Bobby Berschneider

Presse Service

Michael Lenzen
Wuppertaler Str. 9
51145 Köln
Tel: 02203/295226
FAX: 02203/295261
Email
110363 1126 @compuserve.com

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
82299 Türkenfeld

Druck:

Pressehaus Naumann
Tel.: 060 51 / 83 31 50

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Harald Hornel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax: 061 81 / 7 81 56

Beiträge /

Adressänderungen :
über BVDM-Geschäftsstelle

Firmendienste:

Ralf Köhl
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 081 23 / 9 20 06
Fax: 081 23 / 99 00 22
E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:

Carl-Zeiss-Str. 8
55129 MAINZ
Tel.: 061 31 / 50 32 80
Fax: 061 31 / 50 32 81
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 -12.00 + 13.00 -16.30
Do. 8.00 -12.00 +13.00 -17.30

War's das - war's was???

Euro-Demo und Bikerszene '98 in Deutschland

„Die Euro-Demo fand erstmals in Deutschland statt und kaum einer ging hin“; dieses niederschmetternde Fazit mußten die Veranstalter am 29. August 98 abends nach 6.000 bis 10.000 Teilnehmern (je nach Schätzung) bei Demo in Bonn und nur gut 2.000 Besuchern des Campinggeländes in Hahn ziehen.

Die vom europäischen Fahrerverband seit 10 Jahren ausgerichtete Euro-Demo sollte nun auch endlich einmal in Deutschland stattfinden. Deutschland ist mit großem Abstand der größte Motorradmarkt innerhalb der europäischen Union. Von deutscher Seite werden die Vorschläge zur Gestaltung verkehrsrechtlicher Fragen durch die EU-Kommission stark beeinflusst. Deutschland ist mit einer großen Anzahl von Europaparlamentariern auch auf dieser Entscheidungsebene stark vertreten und stellt zudem im Verkehrs- und Umweltausschuß den jeweiligen Berichterstatter zu Themen, die das Motorrad aktuell betreffen (Altfahrzeugverordnung und Einbeziehung von Motorrädern).

Bei diesem großen Gewicht Deutschlands innerhalb der EU war es klar, daß irgendwann auch einmal die Euro-Demo denn nun in der deutschen (Noch-) Hauptstadt laufen sollte. Wegen des geringen Organisationsgrads der deutschen Motorradfahrer im europäischen Vergleich haben wir als BVDM in der Vergangenheit keinen großen Wert auf die Durchführung der Euro-Demo gelegt. Zusammen mit den Verbänden Biker

Union, Kuhle Wampe, Bikers Cooperation und Verband der Christlichen Motorradfahrer waren wir dann aber seit letztem Jahr bereit, die Euro-Demo in Deutschland zu veranstalten. Diese Euro-Demo war denn auch der vordringliche Hauptzweck der neu gegründeten Motorradinitiative Deutschland e.V. Hier in der MID wurde die Vorbereitung und Durchführung der Euro-Demo organisiert. Auch nationale Gründe gab es genug: Unsachgemäßer Einsatz von Bitumen durch die Straßenbauverwaltungen, nach wie vor zu viele und ungeschützte Lei(d)tplanckenpfosten, Tragezwang für Protokorenkombis und Straßenspernungen für Motorräder sollten auch hier genügend Leute für die Teilnahme an einer Demo motivieren. Angesichts dieser Gründe und des Zusammenarbeitens der in Deutschland tätigen Motorradfahrerverbände ist das Ergebnis nur als absolut enttäuschend zu beschreiben.

In Bonn war Euro-Demo und keiner wußte es?

Dabei fiel besonders negativ auf, daß sich hier die deutschen Teilnehmer schon schwer taten, die Zahl der aus dem Ausland angereisten Motorradfahrerinnen und -fahrer zu erreichen, von Übertreffen gar nicht zu reden. Auf der für die Finanzierung der Euro-Demo äußerst wichtigen Campsite in Hahn hatten dann unsere ausländischen Freunde eindeutig die Mehrheit.

Die geringe Beteiligung, gerade von deutschen Motorradfahrerinnen und -fahrer, hat zu einem kräftigen Minusergebnis der ganzen Veranstaltung geführt. Hier hat natürlich auch der BVDM seinen Beitrag leisten müssen und es bleibt angesichts des Ergebnisses der Euro-Demo, insbesondere auch der mangelnden Resonanz in der Öffentlichkeit und bei den politischen Entscheidungsträgern, festzuhalten, daß wir damit viel sinnvolles hätten anfangen können.

Vielfach wurden für die schlechte Resonanz die mangelhafte Ankündigung und der Titel bemängelt, der eher für währungspolitische Themen verständlich als auf Motorradfragen hinzuweisen. Dies kann aber nicht der einzige Grund sein.

Punktuelle Zusammenarbeit auch zukünftig nutzen.

Der BVDM-Vorstand hat in seiner letzten Sitzung versucht, aus dem Ergebnis der Euro-Demo Schlüsse für die zukünftige Arbeit zu ziehen.

Die Zusammenarbeit mit anderen Motorradclubs und Vereinen ist bei Übereinstimmung in einzelnen Punkten und Themen mit Sicherheit richtig. Durch die Vorbereitung der Euro-Demo haben sich auch viele Aktive über Verbandsgrenzen besser kennengelernt.

Für die Zusammenarbeit ist aber offensichtlich ein künstlicher neuer Verband wie die MID nicht notwendig. Sie hat z.B. offensichtlich bezüglich der Motivierung von Massen nichts bewirkt. Weitere Gründe einer Daseinsberechtigung dahingehend, daß die MID in speziellen Feldern entscheidende Vorteile gegenüber dem BVDM oder anderen Beteiligten haben könnte, haben sich für den Vorstand in seiner Beratung nicht ergeben, so daß wir eine Mitgliedschaft des BVDM in der MID nicht weiter betreiben.

Es sollte für uns vielmehr im Mittelpunkt stehen, nach neuen Wegen zur Aktivierung der bestehenden Mitgliedschaft und Gewinnung von neuen Mitgliedern zu suchen. Dies scheint mit einer vordergründigen Betonung der politischen Aktivitäten nicht zu gelingen, so daß hier eine Änderung dringend geboten ist. Hierzu sind alle zur Mithilfe aufgerufen, nicht nur Mitglieder des Vorstands oder Referenten, sondern der ganze BVDM.

H.H.

Neues zum Thema

Sicherheit

Die im letzten Jahr auf Initiative des BVDM erreichte Untersuchung der Gefährlichkeit von Betonleitwänden für Motorradfahrer durch die Bundesanstalt für Straßenwesen hat noch keine zu veröffentlichenden Ergebnisse gebracht. Es zeigt sich jedoch schon jetzt, daß die pauschale Verurteilung von diesen Betonleitwänden durch andere Fahrerverbände ein Rohrkrepierer ist. Leitwände sind allem Anschein nach für Motorradfahrer sicherer als Lei(d)tplan-ken.

An dieser Stelle sei auch auf mögliche Probleme bei der Teilnahme an durch die Bikers Cooperation angebotene Sicherheitstrainings zu einem sehr, sehr günstigen

Preis hingewiesen. Es ist nicht ersichtlich, ob diese Trainings nach den auch vom BVDM mitentwickelten Standards des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) laufen. Ob die Ausbildung der Moderatoren durch den DVR erfolgte und die erforderliche Weiterbildung stattfindet, welche beide sehr zeit- und finanzintensiv sind, ist nicht bekannt. Fragen des Versicherungsschutzes und der Haftung (als Veranstalter/Vermittler, Teilnehmer und Moderator) sollte sich jede und jeder selber beantworten. Diese Empfehlung gilt erst recht für mögliche Buchungen von kompletten Trainings durch Clubs. Bei der Buchung von Trainings durch Clubs gibt es auch beim BVDM gesonderte Konditionen.

Auskünfte dazu erteilt Henning Knudsen (Tel. 02247/7386).

Alpenabzocker

In Österreich haben unsere Freunde von der MAG Austria die Legalisierung des Vorbeifahrens im Stau erreicht. Folglich kann von der Polizei auch für dieses nunmehr dem Gesetz entsprechende Verhalten kein Bußgeld mehr erhoben werden.

Allerdings scheint die österreichische Polizei teilweise die Unwissenheit ausländischer Biker über die erfolgte Gesetzesänderung auszunutzen, denn Mitteilungen aus den Reihen unserer Mitglieder zu Folge, wird nach wie vor bei Touristen versucht ein Bußgeld beim Vorbeifahren im Stau zu erheben.

Dies ist ein klarer Gesetzesverstoß von Seiten der österreichischen Ordnungshüter, dem nicht Folge geleistet werden muß.

Es ist natürlich jedem selbst überlassen, ob sie oder er sich in einem solchen Fall beschweren möchte oder nicht. Für eine Mitteilung dieser Abzockerei an die Geschäftsstelle wären wir aber allen unseren Mitgliedern in einem solchen Fall dankbar.

BVDM-Geschäftsstelle: Carl-Zeiss-Str. 8, 55129 Mainz, Tel.: 06131/503280, Fax: 06131/503281

Was macht eigentlich....

DER PROJEKTGRUPPEN- BERICHT MOTORRAD UND UMWELT??

Kurz vor der EURO-DEMO erreichte uns der neue Berichtsentwurf des Projektgruppenberichts Motorrad und Umwelt des BMU. Ihr erinnert Euch: die Interessenvertreter Motorrad stiegen aus der Projektgruppe geschlossen aus, da diese offenbar nur eine Alibifunktion in der Projektgruppe erfüllen sollten. Um so verwunderlicher die Aussage des Projektgruppenleiters Dr. Kemper in einem Interview der MOTORRAD: Er wundert sich über unseren Protest, unsere Einwände seien nicht erhört worden. Nun, die von uns schriftlich vorgelegten Handlungsempfehlungen finden sich nicht in dem Berichtsentwurf wieder.

Die 5. Fassung des Berichtsentwurfes vom 05. August stellt sich noch verschärfter dar als die vorangegangenen Entwürfe! Hier einige Auszüge:

„In einer Selbstverpflichtung oder einer Vorschrift sollte daher eine Begrenzung der Motorleistung (aus maximal 74 kW) und der maximalen Nenndrehzahl (von 7000upm) vorgesehen werden, darüber hinaus sollte die maximale Beschleunigung (auf 0,3 9) begrenzt werden“

„Hierbei muß u.a. geklärt werden, ob das Ausdrehen der Gänge oder sonstiger akustischer Auffälligkeiten bereits heute rechtlich eindeutig untersagt ist oder ob es weiterer rechtlicher Maßnahmen bedarf, die Umwelt störendes Fahrverhalten zu unterbinden. Zur Klärung sollte ein Rechtsgutachten vergeben werden.“

„Denkbar sind auch bauliche Maßnahmen (z.B. Schwellen oder Längsrillen) die zur Meidung entsprechend ausgebauter Innerortsstraßen führen, wie Straßen in verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen und so zu einer Absenkung des Lärmpegels beitragen können.“

„Vor allem in Kurorten oder in Erholungslandschaften wo z.B. besonderer Wert auf Ruhe gelegt und Distanz zum Verkehrslärm gesucht wird, zerstören lärmende Motorräder die Harmonie“

Wir sind der Meinung, daß die immer noch vorhandene tendenziös negative Darstellung von Motorrädern und ihren Fahrern/Fahrerinnen für uns völlig unakzeptabel ist. Desweiteren wurde eine Auflistung von Streckensperrungen von unserer Homepage—ohne unser Wissen und Zustimmung - kopiert und so in den Bericht plaziert, als seien diese Streckensperrungen durch Lärmgründen erfolgt.

Wie geht es nun weiter? Harald hat nun mit dem Vorgesetzten des Projektgruppenleiter [r. Kemper Kontakt aufgenommen. Auch innerhalb der BAGMO ist man sich absolut einig und zieht an einem Strang. Wir werden erst die Entwicklung im BMU abwarten müssen, denn durch den Regierungswechsel wird sich auch hier einiges verändern. Das BMU hat in einem Schreiben an einen anfragenden Motorradfahrer bestätigt, daß über den Bericht nach dem Regierungswechsel neu zu entscheiden sei. Wir bleiben auf jeden Fall am Ball und werden darüber berichten.

Es grüßt Euch
Petra Pöhlmann



Stürmische Premiere in München



Der neue Star unter den Motorradmessen hatte einen guten Start. Die Intermot als neuer Messtyp an einem neuen Standort in einem neuen Messegelände war gleich eine dreifache Premiere.

Standort München und die neuen Messehallen mit Freigelände auf dem ehema-

ligen Flughafen Riem hatten beste Voraussetzungen für das neue Konzept der Intermot geschaffen.

Dieses Konzept einer reinen Motorradmesse - im Gegensatz zur IFMA/Köln ohne Fahrradbereich - aber dafür mit vielen Veranstaltungen außerhalb der „normalen“ Messestände kann als rundum gelungen betrachtet werden. 150.000 Besucher fanden schon bei der Premiere der neuen Veranstaltung den Weg nach München.

Es ist hier in der Ballhupe müßig auf die zahlreichen Neuheitenvorstellungen einzugehen, dies war in den letzten Wochen schon in den gängigen Motorradmagazinen nachzulesen.

Für viele Besucher fanden die eigentlichen Attraktionen auch nicht auf den Messeständen der „Großen“ statt, dazu gab es einfach noch viel zu viel andere schöne Sachen.

Bei den Zubehöranbietern ist mittlerweile eine Produktvielfalt gepaart mit so hoher

Qualität anzutreffen, daß man selbst im Zeitalter immer perfekterer Motorräder von der Stange doch noch ein individuelles Bike zusammenstellen kann. Zahlreiche Neuerungen auf dem Bekleidungssektor verdienen ebenfalls erhöhte Aufmerksamkeit.

Die Erlebnis und Aktionsveranstaltungen zeigten dazu einen breiten Bereich dessen, was sich mit dem Motorrad alles anstellen läßt. Reiseangebote und Tourenvorschläge in Hülle und Fülle, Supermoto-Strecke, Gespannvorfürungen usw. wurden geboten.

Erstmals gab es einen Campingplatz direkt beim Messegelände.

Die Organisation dieser Campsite lag in unseren Händen

Das Campteam mit Ralf Kühn, Werner Gottstein und Horst Orłowski an der Spitze haben dabei hervorragendes geleistet. Der Campingplatz wurde inkl. sanitärem Anlage, Abgrenzung, Verpflegungszelt usw. auf der grünen Wiese quasi aus dem Boden gestampft.

Sanitäre Anlagen, Qualität und Preise der Verpflegung sowie Rat und Tat bei Fragen rund um die Messe wurden denn von den Besuchern der Campsite ebenso wie von der Messegesellschaft und den Ausstellerfirmen weit überwiegend sehr positiv bewertet. Die Preisgestaltung von 25,- DM pro Nase und Nacht stieß erwartungsgemäß teilweise auf Kritik, günstigere Konditionen sind aber am teuren Standort München wohl auch in Zukunft nicht realisierbar. Wer allerdings die Übernachtungspreise in Bayerns Hauptstadt und Umgebung kannte, griff gerne auf das „Sonderangebot“ der BVDM-Campsite zurück.

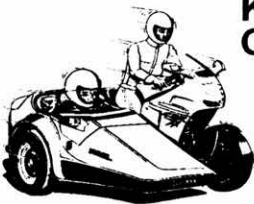
Leider hat uns der frühe Herbststeinbruch mit Regen, Sturm und tiefen Temperaturen natürlich einige Gäste vergrault. So waren die Zelte allenfalls für Dackel ste-

hend zu betreten, Normalgewachsene mußte ebenfalls kriechen, da der Sturm für ein äußerst flaches Erscheinungsbild der Zelte sorgte. In Folge des wirklich äußerst schlechten Wetters erfüllten die Zahlen der Camper nicht die Erwartungen, allerdings sind wir trotzdem mit einem blauen Auge davongekommen. Bei der nächsten Internot in zwei Jahren werden wir unsere Schlußfolgerungen aus den Erfahrungen der Premiere zeichnen. Dies betrifft Platzgröße, die Fragen der Reservierung ebenso wie mit der Messe zu erörternden Details (z.B. Konzerte in Messehallen oder auf dem Biker-camp?). Und mit Euren Ideen noch einige mehr.

Abschiedsbesuch des Verkehrsministers.

Wenn er es auch selbst noch nicht wußte, so war der Besuch von Verkehrsminister Wissmann auf dem Stand des BVDM eine seine letzten Amtshandlungen vor der Bundestagswahl, die auch für ihn das Ende seiner Amtszeit bedeutet. Eine Unterschriftensammlung gegen die Verwendung von Bitumen zur Straßenreparatur wurde dem Minister übergeben. Dies geschah in Zusammenarbeit mit Simon Milward von unserem europäischen Motorradfahrerverband FEMA. Daneben nahmen aktuelle Themen wie die Legalisierung des Vorbeifahrens im Stau, die laufende Untersuchung der Gefährlichkeit von Betonleitwänden für Motorradfahrer und Fragen zur Führerscheinneuregelung den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Zeitraum ein. Die gestarteten Initiativen sollen auf der Ebene des Ministeriums und der oberen Fachbehörden weiter verfolgt werden.

H.H.



**Kaufen Sie Ihr neues oder auch gebrauchtes
Gespann beim Fachmann und nicht irgendwo!**

**Unsere Kunden profitieren von unserer
25-jährigen Erfahrung mit dem 3. Rad am Motorrad**

Informieren Sie sich bei uns kostenlos!

**Wir wünschen allen Kunden, Freunden und Bekannten
ein frohes Weihnachtsfest und ein unfallfreies 1999!**

Falk Hartmann, Altengasse 4-6, 55218 Ingelheim
Tel. 06132-2373 Fax 06132-1874



Falk HARTMANN®

Mitglied im BVHK
Mitglied im BVDM



Wiederentdeckt ...

Auf der Intermot gab es ja allerdhand zu sehen, vor allem aber die kleineren Stände hatten es in sich. Glaubte ich doch den GPA Helm schon lange in der Versenkung verschwunden, entdeckte ich per Zufall meinen alten und immer noch Lieblingshelm in einem Glashschrank. Im Gegensatz zu einigen anderen Helmen ist er wirklich leise, ich bekam nie Platzangst und er war einer der bequemsten Helme die ich je getragen habe. Der einzige Grund warum ich ihn vor ein paar Jahren ausgemustert habe war der, weil ich kein Ersatzvisier mehr bekam. Dies erzählte ich auch dem netten Standbetreuer (bin ich froh, daß die meisten Holländer Deutsch sprechen!!!).

Jetzt hat mein gutes Stück wieder ein Visier und ich freue mich auf die kommende Regensaison, denn mit Jethelm langweilt der Regen doch auf die Dauer. Ich sollte wohl noch erwähnen daß es nicht irgendein GPA Helm ist sondern der mit der Nacken und Kinnklappe zum öffnen und schließen. Es ist gewöhnungsbedürftig, aber nach kurzer Zeit konnte ich ihn schon einhändig öffnen. Es gibt viele verschiedene GPA Helme, in Optik und Form, aber was sie alle haben ist eine sehr gute Kopfform und sogar Größen für ausgesprochene „groß-kopferde“, wie z. B. Bobby (60, 62 usw.). Seht sie Euch doch beim nächsten Kauf einmal selbst an, weil umschauen kostet nichts und bevor es Euch dann ärgert... Bis dann, Babs.

BVDM auf einer Fahrradmesse !?

Alle zwei Jahre ist IFMA. Der BVDM organisiert den Motorradfahrertreffpunkt. Und alle gehen hin. Doch nicht 1998! Die Motorradhersteller haben abgesagt und wollen die Intermot beschicken! Im Sommer '98, als im Vorstand des BVDM die Entscheidung für oder gegen IFMA Anstand, wollte sich keiner so recht festlegen, wie sich diese Messegeschichte weiter entwickeln würde. Also hieß es, Erwartungen auf Null zurückgeschraubt und die Ärmel hoch gekrempelt! Wir erhielten einen Stand, 144 m², mitten in Halle 13, von den Rolltreppen aus sofort zu sehen. Super! Da konnte der BVDM-Stand von der Intermot nie mithalten. Doch dann wurde unsere Vermutung zur Gewißheit: Halle 13 war die einzige Motorradhalle. Und dementsprechend war auch der Besucherandrang. Obwohl, bezogen auf die Besucherzahlen auf unserem Stand, haben wir noch nie so viele Neumitglieder gewonnen. War das nun die letzte IFMA? Die Köln-Messe hatte noch eine neue Idee anzubieten: Eine IFMA '99, im jährlichen Wechsel zur Intermot. Und dafür will sie auch den Motorradsektor wieder aktivie-

ren. Wenn das gelingt, dann können wir auch den diesjährigen IFMA-Einsatz als Erfolg verbuchen. Denn der sollte uns beim Veranstalter die Tür offen halten. Die einhellige Meinung des Messteams war denn auch: Wir fangen im nächsten Frühjahr mit den Planungen an. Aber bevor wir Geld ausgeben, fragen wir erst einmal nach, wer denn alles kommt. Und an dieser Stelle möchte ich mich nochmals bei allen IFMA-Helfern, dem Standteam, dem Auf- und Abbauteam

und besonders auch den Tapezierern ganz herzlich für ihren Einsatz bedanken. Leider konnte ich nicht alle zur Abschlußbesprechung (siehe Bild) einladen.

Bernhard Reckmann

Bild: Eine völlig ungewohnte Situation: Sonntag, 17 Uhr. Der letzte Besucher ist vor zwei Stunden gegangen. Das Standteam hält Abschlußbesprechung und wartet entspannt auf den Abbaueinsatz.





Wir trauern

um unseren Freund

Eduard Max Schmidt

der am 31. August 1998

im Alter von 71 Jahren

seiner schweren Krankheit
erlegen ist.

Eduard war ein sehr bemerkenswerter Mensch. Er hatte sich durch Selbstunterricht zum Oberstudienrat für Maurer und Kraftfahrzeugmechaniker an der Remscheider Gewerbeschule ausgebildet und genoß wegen seiner fachlichen und pädagogischen Kompetenz große Beliebtheit und hohes Ansehen. Von seinem Fachwissen profitierten wir Mitglieder des LV Rhein-Ruhr, indem er Semina-

re abhielt und uns für technische Probleme an unseren Motorrädern die Ursachen und Lösungen in vielen Fällen nennen konnte. Die älteren Leser der Ballhupe werden sich gern an seine vortrefflichen technischen Artikel erinnern, mit denen er schwierige Zusammenhänge verständlich machte. Für den Schweizer Bucheli-Verlag schrieb Eduard Reparaturanleitungen für verschiedene Motorräder. Als ich im Jahre 1967 dem BVDM beitreten wollte, war Eduard mein Bürge.

Er war es auch, der für die Jugendlichen mit ungedrosselten 50ern auf Remscheids Wanderwegen eine Trial-Veranstaltung organisierte und dafür die Genehmigung der Stadt erhielt.

Eines der schönsten und größten gemeinsamen Erlebnisse war die Planung und Durchführung unserer Fahrt zum Nordkap im Jahre 1969 mit vier Solomotorrädern und sechs Gespannen aus dem Landesverband Rhein-Ruhr.

Eduard Max Schmidt fuhr nicht nur Motorrad. In seiner Jugend ist er Segelflugzeuge und nach seiner Pensionierung



Hängegleiter geflogen. Er konnte zuhören und spannend erzählen. Ein Zusammensein mit ihm war immer ein Gewinn. Wer ihn kannte, wird sich oft und gern an ihn erinnern. Er war einer von uns.

Horst Orlowski

Wie trauern

um unseren Freund

und Ehrenmitglied

Heinz Schmidt

der uns Ende August

im Alter von 62 Jahren

für immer verlassen hat.

Wir haben mit ihm einen treuen Freund verloren, der sich 29 Jahre aktiv an der Vereinsarbeit und am Vereinsleben beteiligt hat. Wir alle schätzten seinen selbstlosen Einsatz für die Belange unseres Vereines, denen er viele Stunden seines privaten Lebens und seiner Freizeit geopfert hat.

Weiterhin hat er, als es seine Gesundheit noch erlaubte, durch sein persönliches Engagement zum Gelingen von vielen Jumbofahrten, das sind Fahrten mit Motorradgespannen bei denen körperbehinderte Mitfahrer/innen einen Tag im Jahr

von dessen Fahrer/innen betreut werden, beigetragen. Sein Tod hat eine schmerzliche Lücke in unsere Reihen gerissen.

Wir werden ihn, mit seiner ihm eigenen Art, seiner Hilfsbereitschaft und seinen Humor in bleibender Erinnerung behalten.

Volker Grimm

Kasseler motorradfreunde 1958 e.V.
im BVDM



Dnepr - Gespanne

Export Modelle ab DM 5.990,--



- Tele- oder Schwinggabel
 - Mit oder ohne Beiwagenantrieb
 - Mit TÜV und KFZ-Brief
 - Täglicher Ersatzteilversand
- Neu: Velorex-Seitenwagen ab Lager
Minibikes mit 3,5 und 6 PS

Udo Haubrich GmbH

Generalimporteur

53909 Züllich, Blatzheimer Str. 5, Tel.: 02252-9428-0, Fax - 9428-20



ELEFANTENTREFFEN

Einladung zum Elefantentreffen 29. - 31.01.1999

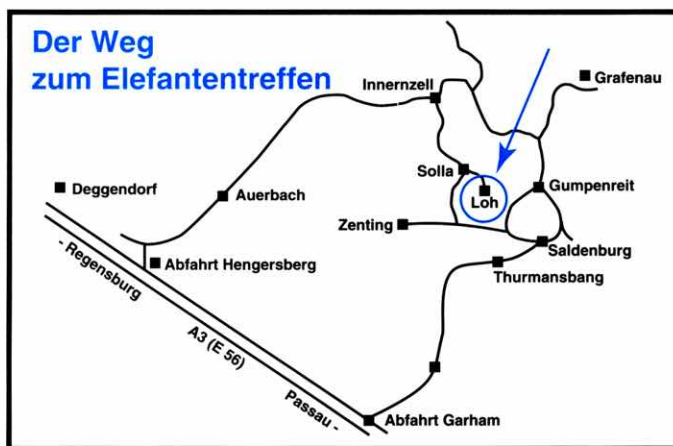
Die Vorbereitungen fürs Elefantentreffen laufen auf vollen Touren. Die Genehmigungen sind beantragt, die Materialien bestellt und das Lagerfeuerholz liegt gebündelt unter der Plane. Was noch fehlt sind genügend Helfer, die dort die Pferde im Zaum halten. Deshalb sind alle Mitglieder herzlich eingeladen, als Helfer zum Elefantentreffen zu kommen.

Das muß nicht unbedingt mit dem Motorrad sein. Wir versprechen einige abwechslungsreiche Tage, freie Verpflegung während der Einsatzzeiten, kostenloses Zelten, Hilfe bei der Quartiersuche und der Vermittlung von Fahrgemeinschaften und - wenn alles gut klappt - ein Taschengeld.

Horst Orlowski

Bitte meldet Euch an bei: Frank M. Wolf,
Hauptstr. 27, 25572 Ecklak

Telefonische Auskünfte erteilt:
Horst Orlowski, Tel. 02191-65872



BVDM Elefantentreffen, 29.01.- 31. 01.1999

Thurmansbang - Sollau, Bayerischer Wald

Ich stelle mich für das Elefantentreffen 1999 als Helfer zur Verfügung:

Name: _____ Alter: _____ Jahre

Straße: _____

PLZ: _____ ORT: _____

Tel.Nr. _____ Anreisetag _____ Abreisetag _____

Ich bin zum helfen bereit am (Nichtzutreffendes bitte streichen)

Montag Dienstag Mittwoch Donnerstag Freitag Samstag Sonntag.

Die Unterkunft besorge ich mir selbst / besorgt der BVDM.

Ich übernachtete: im Zelt / im Matratzenlager / in einer Unterkunft.

Ich komme mit _____ weiteren Helfern.

Datum _____ Unterschrift _____

Sehr geehrte BVDM'ler,

der Motorradverein „Rennsportclub Pfaffenhofen e.V.“ möchte auch 1999 das Elefantentreffen mit folgender Aktion unterstützen:

Der Rennsportclub Pfaffenhofen e.V. hält zum 5. Mal den Kaffeestand anlässlich des Elefantentreffens ab. Den Teilnehmern steht wieder kostenlos (eine kleine Spende ist natürlich willkommen) heißer Kaffee und Tee zur Verfügung. Hierfür stehen wir am Freitag den 20. Januar 1999 auf der Autobahn BAB A92 München Deggendorf Richtung Deggendorf auf dem 2. Parkplatz (mit WC) nach dem Au-

tobahnkreuz Neufahrn (km 41,5) in der Zeit von 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr für die Motorradfahrer bei jedem Wetter bereit.

Zum Ablauf möchten wir noch erwähnen, daß sich mehrere Vereinsmitglieder für diesen Tag Urlaub nehmen und über 30 Liter Kaffee und Tee in Thermoskannen vorbereiten. Dieses Jahr haben wir für schlechtes Wetter auch eine Unterstellmöglichkeit zur Verfügung. Bei der letztjährigen Aktion wurden ca. 150 Motorradfahrer versorgt.

Sofern noch Rückfragen bestehen, könnt Ihr mich unter der Telefon-Nr.: 08441/85820 (dienstl.) bzw. 08441/71203 (priv.) oder Fax-Nr.: 08441/85858 erreichen.

Mit freundlichen Grüßen
Klaus Burgstaller

Neumitgliederbegrüßung

*Ein Herzliches Willkommen an alle
Neu- und Schnuppermitglieder im BVDM !*

Deutschlandfahrt :

Christiane Lang (der Ohrensessel aus Berlin),
Vollmitglied !

Vollmitglieder:

Inge Nierle aus der Bayrischen Landeshauptstadt
Stefan Tönsmeier aus Jestettedt.....
Jörg Witting aus Lüne....
Christoph Baurichter aus Pidi...
Veit Johannes Polaczek aus Lands-haube
Jürgen Schubert aus ...Berg
Christian Willmann aus Kolber-Sumpf
Lothar Sorge aus der Bundeshauptstadt
Dieter Bock aus ...lgau

Schnuppermitglieder:

Gisela Weller aus der ehemaligen Bundeshauptstadt
Karsten Halbfas aus Lohlar
Ulrich Groos aus der Faschingsmetropole (Helau?)
Gerhard Götze aus Ober- Hilbers...
Manfred Haas aus Römerdorf...
Heinrich Glasner aus Kölle...

Die nächste Tourensaison kommt!



Sind Sie darauf vorbereitet?

Moderne Tourenfahrer planen ihre individuell ausgewählten Routen in Europa per einfachem Mausclick mit dem neuen und speziell für Motorradfahrer ausgelegtem **ixi** Tourenplaner:

**Deutschland, Schweiz,
Österreich**

610.000 Straßenkilometer,
10.000 Städtepläne,
100.000 Sehenswürdigkeiten
(Band II: Frankreich, Benelux,
Spanien ca. Mitte 99)
und lassen sich anschließend durch die individuell ausgewählte Tour von **PRO ROUTE**

dem elektronischen Tourenführer, vom Start bis zum Ziel entspannt und sorglos führen.

Einfache und schnelle

Planung am PC, zuverlässige Tourenführung per Chipkarte!



PRO ROUTE
Mit TÜV-Zulassung als
Instrumentenersatz!

Speziell für den Off-Road Bereich:

NEU!

- optionale GPS-gestützte Führung
- Tourenplanung- und Durchführung mit üblichen Piktogrammen
- spontane Toureneditierung
- elektronisches Roadbook und Bordcomputer in einer Einheit.

**Als kompaktes
Roadbook bietet Ihnen
Pro Route:**

- ✓ Tourenführung einer individuell geplanten Route
- ✓ Tourenführung einer z.B. von der Fachpresse vorgeschlagenen Tour
- ✓ Spontane Editierung einer nicht vorbereiteten Tour
- ✓ Tourenführung einer fertig ausgearbeiteten Tour
- ✓ Nacheditierung einer ungenau geplanten Tour
- ✓ Automatische oder manuelle Weiterschaltung der Wegpunkte
- ✓ Dauerkilometerzähler
- ✓ Datum & Uhrzeit
- ✓ Außentemperatur
- ✓ Durchschnittsverbrauch
- ✓ Tankmanagement
- ✓ Durchschnittsgeschwindigkeit
- ✓ Beschleunigungswerte
- ✓ Speicher für Maximalgeschwindigkeit
- ✓ Stoppuhr
- ✓ Bordspannung
- ✓ Einstellbare Schwellwerte für max. Geschwindigkeit, Benzinverbrauch, Außentemperatur, Spannung** zwecks entsprechender Wartung bei Über-/Unterschreitung

Das Motorradmanagement läßt auch keine Wünsche übrig:

- ✓ Digitale Tachometeranzeige (TÜV-Zulassung als Instrumentenersatz)
- ✓ Digitale Motordrehzahlanzeige
- ✓ 4 Tageskilometerzähler

** Bei Ausrüstung mit der optionalen Motordatenerfassung; auch für Wasser-/ Öltemperatur, Öldruck, Strom.

Kostenloses Infopaket und / oder Händlernachweis bei:

ixis Elektronik GmbH
Tel. 023 71 - 94 48 09/10
Fax 023 71 - 94 48 11
<http://www.ixis.de>

Die neue Art des Tourenfahrens!



DEUTSCHLANDFAHRT

Hallo Babs.

hier ist mal ein etwas anderer Bericht über die 21. BVDM Deutschlandfahrt 1998 von einem der zum 1. Mal dabei war. Setz dich hin beim Lesen und lach nicht so laut. Den „kritischen Blick im Nacken“ muß ich armer Kerl jeden Tag ertragen (Thomas ist mein Chef).

Hier noch eine Liste der Spender von Sachpreisen.

Yamaha, Uvex Sports,
Reifen Werk Heidenau,
Josef Toy Roadrunner Profi Products,
Paul Pietsch Verlag, Paula, Boy Schubert Helme,
Total Deutschland GMBH,
Harley Davidson, Mairs Geographischer Verlag,
Götz GMBH, Falk Verlag,

Die ersten Plätze haben in diesem Jahr belegt

in der Einzelwertung:

1. Platz	Carsten Jacobs	5611 Punkte
2. Platz	Ulrich Merx	5202 Punkte
	Michael Schoth	5202 Punkte
	Jürgen Wieneke	5202 Punkte
3. Platz	Detlef Wyrth	4808 Punkte

in der Teamwertung

1. Platz	Manuela und Jürg Höppner	4378 Punkte
2. Platz	Bernd und Martin Stadler	4139 Punkte
3. Platz	Henning und Markus Knudsen	3189 Punkte

bis dann Euer Martin

21. Deutschlandfahrt 1998 - Eichstätt

Das erste Mal:

„gib ma nen 'Fuffi“, meinte vor einigen Wochen Thomas.

wenn Thomas DM 50,- braucht - von mir dann bekommt er sie. Das beruhigt mich überhaupt nicht und.... BMW-Boxer-Fahrer haben ihren eigenen Kopf!

Wochen später:

„Hier hast Du die Kontrollstellen für die Deutschlandfahrt 98 und, ach ja, füll' die Anmeldung noch aus. Weißt du, so Franken oder Schwaben, auch Allgäu soll dabei sein.

Wir starten am 03. September. Mach' schon mal die Route fertig und Zimmer, hast ja sonst nichts zu tun.“

Als Späteinsteiger, gerade mal 23 Monate den 1a und Besitzer einer auf 34 PS kaskierten Honda VFR, wurde es mir schon mulmig ob meines Könnens. ABER: Wenn Thomas mir die Ehre gibt, hatte er es sich überlegt und für mich ist es die Ehre schlechthin.

Kinderkacke! Was nun?

Urlaub nehmen, auch von zu Hause, die meinen nur: „In dem Alter werden die niedlich“ - was ficht's.

Karten gekauft, meine haben kein UTM-Gitter. Orientierung im Gelände, Brandt-Reibert fragen, Kompaß nicht vergessen! Was nehme ich mit, was ziehe ich an? Nur keine Hektik. Oh - was bin ich aufgeregert, daß ich das noch erleben durfte, mit 55 Lebensjahren.

Die Vorbereitungen erscheinen einfach:

Zielort und 10 Hauptkontrollen sind schnell gefunden. 18 Std. Fahrzeit sind erlaubt, von Hauptkontrolle bis Hauptkontrolle mindestens 1 Std., das schaffen wir allemal. Dann die Ernüchterung:

Martin: „Wenn Ihr 7 Hauptkontrollen macht, seid Ihr absolute Spitze, aber achtet auf die Punktzahlen!“

Scheiße: Noch 5 Tage bis zum Start und was noch alles zu erledigen ist.

Egal, mitgefangen, mitgegangen.

Neu planen:

Fähnchen an Stecknadeln. Haupt- und Nebenkontrollen verbinden und auch noch diese unbekannten und nur 5 Tage. Roadbook schreiben, denn die Karte im Tankrucksack lesen ist mit meinen Augen nicht mehr möglich und fahren mit Lesebrille, nee!

Thomas ist ja auch noch da, aber der hat gesagt, mach die Route fertig. Wenn ich das nicht schaffe, der nimmt mich nie mehr mit.

Als erstes wurden Zimmer bestellt. Starten wollten wir an der Hauptkontrolle 10. Also 2 Doppelzimmer in Schillingsfürst, das klappt. Dann wollten wir natürlich abends vor 20.00 h Babs und Bobby kennenlernen, aber hier gab's nur noch ein Doppelzimmer und Thomas schnarcht, nur ich noch lauter, was soll's! Kommst Du über'n Hund, kommst Du über'n Schwanz. Auch die letzte Übernachtung, dann in Eichstätt, Doppelzimmer.

Familiäre Verpflichtungen, - und das Roadbook nur fertig für Hauptkontrolle 10 und 7 mit Nebenstellen, danach?

Was soll's, wir sind Newcomer. Ankommen ist wichtiger, aber Thomas hätte eine bessere Chance ohne mich.

Thomas ist informiert und meint: „Wir haben am Donnerstagabend noch genügend Zeit, den Rest der Route zu überlegen. Wir treffen uns um 12.00 h, dann sind wir gegen 18.00 h da.“

6 Std. Autobahn! Dann sind die mühseligen Rundungen am Pneu wieder weg und ich brauche den Seitenränder nicht. Seitlich sind die Reifen sowieso noch jungfräulich. Hoffentlich lacht keiner.

Nun ja, wir kommen erst um 14.00 h weg, sind aber doch noch kurz nach 18.00 h in Schillingsfürst, treffen dort auf den Routenier Karsten mit seiner RS. Es wird gemeinsam gegessen, etwas getrunken, viel Benzin geredet, ich kann kaum mitreden und auch keine Chance die Route weiter auszuarbeiten.

Wir beschließen, 10, 7, 5, 9, 6 und 1 anzufahren.

Und wollen spontan an den Kontrollstellen die nächsten Routen festlegen.

Hinfahrt im Regen, also sind die letzten Gedanken: „Hoffentlich ist es morgen trocken“ - und wir hatten Glück, Kontrollstelle 10: Ein paar Jungens sind schon da, einige von ihnen werden wir unterwegs hin und wieder wiedersehen. Kontrollzettel 10 ausgefüllt, feuchte Fin-

Mit baehr hast Du warm!

Thermoprodukte
von „baehr“ sind
Testsieger bei vielen
Vergleichstests
führender
Fachzeitschriften.

DAS baehr TEAM

INFORMIERT

Tel. 06335-5004
Fax 06335-5008

Einfach mal die
Saison verlängern.



Der Thermano von
„baehr“ wirkt genau
da wo' es kält wird.



Durch die stufenlose, elektronische Temperatur-Regelung und eine angenehme Wärmeverteilung bleiben Konzentration und Wohlbefinden erhalten. Wind- und Wasserdicht durch GORE-TEX ist der Thermano der ideale Begleiter bei jedem Wetter.

ger, ganz schön nervös oder ist es etwa Schiß?

Kaum ist der Start freigegeben, ist Karsten schon auf der Strecke. Ich habe immer noch Probleme mir den Helm aufzusetzen, Handschuhe anziehen, aber dann gehts los. Ich darf vorfahren, habe ja schließlich das Road-Book.

Gleich verfahren. Aber ab jetzt geht alles rasend schnell. Alle 3 Nebenkontrollen angefahren, aber schon mehr als 3 Std. weg. Kontrollpunkt 7: Auch alle 3 Nebenstellen erreicht, schon ist es 15.11 h am Punkt 5 und keine Route steht fest. Thomas übernimmt die Spitze, ich hinterher. Gott sei Dank, nicht mehr den kritischen Blick im Nacken spüren. Nun geht's erst richtig los, blind hinterher. Aber am Ende des Mutes ist immer noch ein Stück Kurve über. Es geht gut.

18.20 h am Punkt 9. Nun schnell noch eine Nebenstelle, ab auf die Autobahn, die Honda läuft stellenweise gut über 210 und zum ersten Mal hat Thomas Mühe mitzuhalten!

Babs und Bobby mit Kind und Hund begrüßen uns freudig.

Dann Abendessen, Kartenstudium für den nächsten Tag.

Hoffentlich bleibt's trocken!

Schlecht geschlafen, gut gefrühstückt. Es ist noch trocken, beschlossen ist, 6 alle 3 Kontrollen, dann nur noch 1 mit 2 Kontrollen, damit wir um 14.00 h in Eichstätt sind.

Der große Regen kommt. Die Lust läßt nach. Das Fahren übersteigt stellenweise mein Können, aber die Honda nimmt mich einfach mit. Dann auch die Nebenkontrolle 1.3, unbefestigte Wegstrecke. Bei solchen Feldwegen habe ich schon einmal eine Bodenprobe genommen, aber auch das geht gut und wir kommen naß bis auf die Haut, aber doch glücklich in Eichstätt an.

Ins Hotel, Klamotten aus, heiß Duschen, denn da ist ja noch der Stadtrundgang, aber nur 5 Minuten ausstrecken, leider etwas zu spät wachgeworden, was soll's der Abend ist wichtiger.

Ein kurzer Bummel übers Volksfest. Thomas möchte traditionell Bratfisch essen. Gibt es natürlich nicht, Bratwurst ist auch

was feines. Man wird genügsam, dann das Weinhäusel.

Anfangs skeptisch, außer Thomas und Martin, Karsten, Babs und Bobby nebst Hund, alles nur unbekannte Gesichter und trotzdem Rießenspaß stellt sich ein und es wird noch ein toller Abend, natürlich wieder ein bißchen zu lang, natürlich wieder 1/2 l Rotwein aus dem Bierglas zu viel, aber nette Menschen kennengelernt, zwanglos geplaudert, Seele baumeln lassen. Was braucht der Mensch mehr!

Nachdem wir das Hotel wieder gefunden und in der Nacht um die Wette geschnacht haben, Treffen zum Frühstück und dann im strömenden Regen nach Hause, natürlich wieder Autobahn.

Was gibt es schöneres auf der Welt, als sich zu fragen:

„War das wirklich nötig?“

Es war's!

Hab't Dank dafür
Peter



LVRR beendet erfolgreiche Trainingssaison mit Trial-Kurs in Belgien

Zu Beginn des Motorrad-Jahres organisierte der Landesverband Rhein-Ruhr vier BVDM-Sicherheitstrainings auf dem Gelände einer Spedition in Langenfeld. Da bereits seit einigen Jahren jeweils zu Saisonbeginn erfolgreich Trainings gefahren wurden, hat sich ein fester „Kundenstamm“ entwickelt. Nur wenige Teilnehmer kamen aus den Reihen des LVRR. Breit gestreute Information über verschiedene Tageszeitungen und Wochenblätter, sowie Auslagen bei Motorradhändlern und auch „Direktmarketing“ in Form von Infozetteln an Motorrädern, verteilt an den ersten warmen Tagen des Frühjahres im Bereich einer der heißesten Motorrad-Einkaufs-Meilen Deutschlands in Düsseldorf haben in Verbindung mit den „Wiederholungstätern“ für vier ausgebuchte Termine gesorgt. Insgesamt 69 Teilnehmer fanden den Weg nach Langenfeld, einige waren bereits zum vierten Mal dabei. Erfreulich hoch war der Anteil von 14 Motorradfahrerinnen. Eine Gruppe von BMW-Fahrern reiste wie auch im Vorjahr aus Belgien an. Ge-

boten wurde zum BVDM-Sicherheitstraining unter dem Motto Freizeit-Sicherheit Spaß nicht nur dem April entsprechendes Wetter. Die praktischen Trainingsinhalte Slalomparcours, Lenkimpulstechnik, optimales Bremsen und Ausweichen als Notmanöver frischen zusammen mit theoretischen Lerninhalten zur Gefahrenerkennung und -Vermeidung die über Winter bei vielen Motorradfahrern eingerosteten grauen Zellen wieder auf. Für das gerade bei kühler Witterung so wichtige leibliche Wohl sorgten Claudia und Michael Tubes (nebst Anhang) und Wolfgang Schmitz. Die Trainings begannen mit einem gemeinsamen Frühstück zum Warmwerden und zum gegenseitigen Kennenlernen. Jede Menge Kaffee und eimerweise Erbsensuppe mit Würstchen wurden im weiteren Verlauf der Tage verteilt; zu den Schlußaussprachen gab es jeweils noch Kaffee und Kuchen. Die gute Atmosphäre, die sehr gute Arbeit der BVDM-Moderatoren Hartmut Becker, Ralf Berlin, Peter Claasen und Thomas Eckhorst sorgten in Verbindung mit be-

hutsam eingestreuter Information zur Arbeit von BVDM und LVRR für eine positive Resonanz im Kreis der Teilnehmer. Wir freuen uns, 13 neue Mitglieder in unserem Club, und damit auch im Bundesverband, begrüßen zu können. Während der Pausen wurde die Möglichkeit geboten, das eigene Motorrad einmal gegen eine Trial-Maschine zu tauschen. Nach anfänglichen Trockenübungen im Stand und ohne Motor mit Wolfgang Montesa-Honda wurde das Überfahren von zwei übereinander gestapelten Paletten versucht. Diese Schnuppervorführungen sorgten dann für Kreuze in der herumgereichten Interessentenliste für LVRR-Veranstaltungen in der Spalte „Trial-Training in Belgien“. Am letzten September-Wochenende war es dann soweit: 12 Teilnehmer trafen sich im belgischen Bilstain in der Nähe von Eupen (ca. 30 km von Aachen) zum zweiten LVRR-Trial-Trainings-Wochenende, veranstaltet von Elmar Heuer und Co-Moderator Hartmut Becker. Unter Trial versteht man Geschicklichkeitsfahren im Gelände. Gefahren wird mit leichten Spezialmaschinen (ca. 75 kg), die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt werden. Elmar brachte fünf nagelneue Gas



Gas JTX 200 mit, zwei ältere Maschinen (Montesa-Honda 123 und Honda TLR 200) waren von Clubmitgliedern im Einsatz. Die 9 Teilnehmer und drei Teilnehmerinnen wurden, wie beim Sicherheitstraining, in zwei Leistungsgruppen eingeteilt. Auf ein Motorrad kamen zwei bis drei Fahrer. Nach der Einweisung an den Motorrädern begann der praktische Teil mit Erläuterung und Umsetzung von Bewegungsabläufen zu den Grundfahrtechniken: Anhalten am Berg, Anfahren am Berg, Bergabfahren, Fahren quer zum Hang, Kehre am Hang bergauf und bergab. Es handelt sich nicht um eine Schule für Zweirad-Artisten, denn bei den Übungen lernt man in kürzester Zeit sehr viel über Balance und Fahrdynamik. Man trainiert das Zusammenspiel von Kupplung, Gas und Bremse. Vor allem aber lernt man etwas über sich selbst und den Umgang mit ungewöhnlichen Aufgaben. Die Grenze des Möglichen ist oft nicht das Motorrad oder die Physik, sondern nur im eigenen Kopf. Da sich die Übungen durchweg im niedrigen Geschwindigkeitsbereich abspielen, ist auch ein Ausrutscher kein Problem. Auf Grund der körperlich anstrengenden und für die meisten auch ungewohnten „Turnerei“ sorgte die Aufteilung der Teilnehmer auf die Maschinen für willkommene Ruhepausen. Nicht zu unterschätzen ist auch der Lerneffekt beim Zusehen während einer Pause. Der Samstagabend wurde abgerundet mit gemütlichem Zusammensitzen am Grill und verkosten von nicht weniger als fünf mitgebrachten Biersor-

ten. Die bei Motorradfahrern üblichen Benzingespräche drehten sich bis spät in der Nacht um gemeinsam gefahrene Touren, bestandene Trial-Abenteuer und Episoden aus der Langstrecken-Rennszene des LVRR „Little-Heroe-Twin-Racing-Teams“. Einige Teilnehmer verbrachten die Nacht in einem Hotel im nahen Eupen, der Rest fand in drei Wohnmobilen oder im eigenen Zelt zur wohlverdienten Ruhe. Nach einem ausgedehnten gemeinsamen Frühstück ging es wieder an die „Arbeit“. Nach einer kurzen Wiederholung der Übungen vom Samstag, wurden von den Moderatoren vorgegebene Fahrspuren nachgefahren, möglichst ohne die Füße zum Abstützen auf dem Boden zu gebrauchen. Das entspricht in etwa den Regeln im richtigen Trialsport. Im Wettbewerb liegen die nach Leistungsklassen eingeteilten Spuren in „Sektionen“, diese werden von gespannten Bändern eingegrenzt. Es werden je nach Klasse unterschiedlich farbige „Tore“ durchfahren. Ein Fuß zum Abstützen, Stillstand der Räder, oder überfahren der Sektionsbegrenzung bedeuten Strafpunkte. Aufgabe ist es, die Sektionen mit möglichst wenig Strafpunkten zu bewältigen. Ab Mittag wurden abwechselnd in zwei Gruppen ausge-

dehnte Trialtouren in dem weitläufigen Gelände der „Domaine Trial Enduro Bilstain“ gemacht. Das große und vielfältige Gelände bietet steile Hänge, große Waldstücke, Bachläufe und auch Steinsektionen. Es war möglich eine Rundfahrt von fast einer Stunde zu fahren, ohne ein zweites mal auf eine bereits befahrene Stelle zu treffen. Zum Abschluß wurden die Motorräder gemeinsam in der Waschanlage gereinigt und anschließend verladen. Mit einem gemütlichen Zusammensitzen bei Kaffee und Kuchen ließen wir das Wochenende ausklingen. Zum Abschied wurde von den Teilnehmern eine Wiederholung in 1999 gewünscht; Elmar und Wolfgang verabredeten wieder das letzte September-Wochenende für das dritte LVRR-Trial-Training!

PS: Einige Telefonate in der Woche nach dem Trial-Wochenende zeugten von lang anhaltenden Muskelkater und hartnäckigen blauen Flecken.

Wolfgang Schmitz



DER Gespann-Spezialist im Raum München

**Wir haben ALLES was Sie zum
Gespannfahren brauchen
was wir nicht haben
brauchen Sie auch nicht!**

u.a. Hedingham Stützpunkt Süd

**Kfz-Meister & Gespannbauer,
keine festen Öffnungszeiten,
telefonische Anmeldung erbeten!**

Telefonisch auch erreichbar unter 0177/2380520

Berßel 1998

Vom 23.-25. Oktober 1998 hat in Berßel wieder das alljährlich wiederkehrende größte Herbsttreffen der IGG stattgefunden. Alle, die Rang und Namen hatten waren da; z.B. Odin, der germanische Göttervater: Er hat sich das ganze Wochenende mit seinen Freunden Regen, Sturm und Kälte auf dem Gelände herumgetrieben. Wotan war auch da, die Sonne im Schlepptau; das führte natürlich zu heftigem Streit. Sonne, Regen, Sturm und Kälte stritten sich, am Ende ging es dann unentschieden aus.

Wie dem auch sei, unser zweiter Vorsitzender, der Golo, war über die 4 Gestalten so gefrustet, daß er es vorgezogen hat, in einer Dose (Auto) zu kommen, dieser Warmduscher! Der Stimmung tat dies - Gott sei Dank - keinen Abbruch. So nach und nach trafen dann am Freitagabend alle langsam ein; am Ende waren 64 Fahrzeuge (Solomaschinen, Gespanne und ein Auto) da. Man begrüßte sich, redete Benzin und landete in der Schloßwirtschaft beim Bier. Dann die Hiobsbotschaft: Zimmi aus Berlin steht im Nachbarort mit kaputtem Ural-Gespann (gibt es überhaupt ganze?) und Abschleppdienst Sücker hatte die Kupplung seiner Emme verrautet. Nach langem Suchen fanden sich zwei Antialkoholiker (die waren ja auch erst zehn Minuten auf dem Platz), welche die beiden im Nachbarort abholen konnten.

Am Samstag wurde dann geschraubt. War ja auch kein Problem, da der fahrende Werkstattwagen mit Obergeringen Ralph Schibulski auch da war. Am Abend lief dann alles wieder, auch das Bier. In fröhlicher Runde kam es dann zum ernstesten Teil des Abends, die Pokale wurden vergeben.

Zuerst ein Rückblick: Bei der JHV in Markstett war es Michael Völkel nur unter Zuhilfenahme der explosiven MZ-Technik und zweier Fahrzeuge (einer Solo-MZ und einem MZ-Gespann) gelungen zu erscheinen. Kurz gesagt, ein Motor ist ihm festgegangen. Deshalb wurde er zum Pechvogel des Jahres ernannt und er erhielt den ersten Pokal des Abends.

Wolfgang Schmeuser hat einen IGG-Wanderpokal für die Anfahrtswertung besorgt. Wer es dreimal schafft, die Anfahrtswertung zu gewinnen, darf ihn behalten. Die ersten, die sich auf diesem Wanderpokal verewigen dürfen, sind Bernd Zimmermann (Zimmi) und Bodo Putzke. Sie haben die kürzeste Strecke zurückgelegt, um dem Spitznamen von Ernst Leverkus, Klacks, mit Städtenamen zu erfahren.

Wir möchten dies auch als Hommage an Ernst Leverkus verstehen, der ja leider im vergangenen Sommer gestorben ist.

Den Pokal für die weiteste Anfahrt bei den Damen holte sich Silvia Gambel aus Erlangen. Ja, die weiteste Anfahrt der Herren, das war Harry; er war auch der erste Teilnehmer am Treffen. Er kam am Donnerstagabend, nach 13 Stunden Fahrt bereits an. Er war das ganze Stück von Sussex in England bis Berßel im Harz durchgefahren. Nur unterbrochen durch eine halbe Stunde systembedingte Pause, da es sich bei England bekanntlicherweise um ein von Wasser umschlossenes Gebiet, genannt Insel, handelt. Ältester Teilnehmer war Lothar Herder mit ca. 63 Jahren (die grauen Zellen des Chronisten waren kurzzeitig abwesend), den jüngsten Teilnehmer, Marius Fröhlich mit 5 Jahren hat der Chronist jedoch wieder mitgekriegt.

Den Pokal des Pechvogel des Herbstes bekam Albert Sücker, nicht deswegen, weil ihm die Kupplung der Emme beim Ural-Gespann-Abschieben verrautete, sondern weil er das Pech hatte, gemeinsam mit einem Ural-Gespann unterwegs zu sein.

Damit hatte der Abend dann sein offizielles Ende gefunden. Es wurde dann noch kräftig weitergefeiert, und am Morgen fuhren dann alle wieder Richtung Heimat.

Dem Chronisten bleibt jetzt nur noch die angenehme Pflicht, auf das Frühlingsfest vom 30. April bis 02. Mai 1999 (Ort wird noch bekanntgeben) und auf das Herbsttreffen in Berßel vom 24. bis 26. Oktober 1999 hinzuweisen. Auch hier sind wieder alle Mitglieder mit Freunden und Bekannten eingeladen.

Es grüßt alle und wünscht ein schönes Fest und ein gutes Neues Jahr

der Chronist Golo

P.S.: Ich hoffe, wir sehen uns alle wieder auf dem Nürburgring beim Neujaahrsempfang der IGG, vom 31. Dezember 1998 bis 01. Januar 1999. Infos bei Wepege. (Wilfried Peter Gödeker)





Mit Bundesbeiratsbeschuß vom 18. Juli 1998 wurde das Regionalbüro „Harz-Heide“ gegründet.

Den BVDM-Mitgliedern soll somit eine weitere Schnittstelle zum Verband geboten werden.

Vorrangiges Ziel ist es, die satzungsgemäße Verbandsarbeit im regionalen Bereich zu leisten. Deshalb freue ich mich auch über Hinweise, die die Verkehrssicherheit des Motorradfahrers beeinflussen (können). Dazu zählen z.B. fehlende Lei(d)tplankenprotektoren, gefährdende Straßenausbesserung mit Bitumen. Aber auch so Dinge wie geplante „Streckensperrungen“ für Motorradfahrer sind für mich von großem Interesse.

Ich beabsichtige, den BVDM auf regionalen Messen zu vertreten. Dazu zählen Ausstellungen in Hamburg, Hannover,

Wolfsburg und Magdeburg. Selbstverständlich kann auch über das Regionalbüro Infomaterial rund um das Thema „Verkehrssicherheit für Motorradfahrer“ bezogen werden.

Auch gemeinsame Fahrten zu den Veranstaltungen des BVDM, wie zum Beispiel die Jahreshauptversammlung oder das Elefantentreffen, sind geplant. Wer eventuell Interesse hat an der ein oder anderen Fahrt teilzunehmen, den bitte ich, mir eine kurze Info zukommen zu lassen.

Ihr könnt mich wie folgt erreichen:

BVDM-Regionalbüro „Harz-Heide“
Axel Wellinghausen
Kurt-Scheffler-Weg 7
29364 Langlingen

Telefon: (0 50 82) 913 911

Fax: (0 50 82) 9 22 31

e-Mail: axel.crossover@t-onl inc.de

BVDM im Internet: <http://www.bvdm.de>

**Elefantentreffen & IMOT
nicht vergessen !!!**



Vom Roller bis zum Big-Bike:

Selbsttragende, rahmenlose Stahlblechkonstruktionen

**Höchste Stabilität bei geringstem Gewicht und
maximaler Raumausnutzung**



**Gespannbau
Seitenwagen- und
Anhängersproduktion
Spezialfahrzeuge
Sonderaufbauten
Behinderten-
umbauten**

**Auch für Ihr
Problem finden
wir eine
Lösung.**

**Geht nicht,
gibt's nicht.**

**Fritz Heigl
Fahrzeugbau
Osterseeon 17
85614 Kirchseeon
Tel. 0 80 91 - 37 37
Fax 0 80 91 - 26 17**

Die Hölle auf der Stock-Car-Bahn

In größeren Zeitabständen, also etwa alle zehn oder fünfzehn Jahre, muß von den Kreisverwaltungen eine Katastrophenübung durchgeführt werden, um den Leistungsstand der Rettungsorganisationen zu ermitteln. Das war für den Landkreis Freyung-Grafenau für Samstag, den 10.10.1998 geplant. Die größte Veranstaltung des Kreises ist unser Elefantentreffen, das seit zehn Jahren auf der Stock-Car-Bahn und den umliegenden Wiesen in Thurmansbang-Solla stattfindet. Deshalb lag es nahe, die Übung dort durchzuführen.

Um etwa 9.00 Uhr brach im Verpflegungszelt ein Brand aus, kurz darauf explodierte eine Propangasflasche. Die Freiwillige Feuerwehr Solla begann nach wenigen Minuten mit dem Löschen und die Sanitäter mit dem Retten der zahlreichen Verletzten. Ein Toter wurde geborgen. Das Wasser des unter der Arena

fließenden Baches reichte nicht aus. Weitere Gasflaschen explodierten. Alarmstufe 3. Vom Hydranten in Loh wurde eine etwa 400 m lange Schlauchleitung verlegt. Der Kommandant forderte weitere Feuerwehren, Sanitäter und Ärzte zur Verstärkung an. Verletzte wurden betreut, behandelt und in Krankenhäuser gebracht. In der Zwischenzeit griff das Feuer auf den angrenzenden Staatswald über. Ein Schwerverletzter starb. Der für die Rettung angeforderte Großhubschrauber und zwei Löschhelikopter konnten wegen Nebels nicht starten. Im Rotkreuzzelt machte sich der Mangel an starken Schmerzmitteln bemerkbar. Währenddessen weitete sich der Waldbrand aus und geriet außer Kontrolle. Drei unter Schock stehende Menschen wurden vermißt und mit Hunden und Wärmebildkameras im Wald gesucht. Das Wasser reichte immer noch nicht aus. Weitere Feuerwehren aus der Um-

gebung wurden alarmiert, um zwei Förderleitungen zu bauen. Polizisten versuchten Verletzte zu identifizieren, Zeugen zu ermitteln und Schaulustige abzuwehren. Der Landrat traf ein und ließ sich informieren. Pressekonferenz. Die Rettungslinie im Wald mußte noch einmal zurückverlegt werden. Endlich trafen die angeforderten zwei Wasserwerfer des Bundesgrenzschutzes aus Deggen-dorf ein und schossen ihre je 9.000 l Wasser in die Flammen. Jetzt stand auch die vier km lange und um 140 m ansteigende Schlauchleitung vom Ebenreuther See nach Loh. Die Übung wurde erfolgreich abgebrochen....

200 Feuerwehrleute, 70 Sanitäter, 6 Notärzte und 10 Polizisten waren im Einsatz. 4 Tote und 38 Verletzte sind zu beklagen. Möge etwas Ähnliches niemals Wirklichkeit werden!

Horst Orlowski

Neues aus den Regionalbüros

Wir können drei neue Regionalbüros begrüßen:

1. „Harz-Heide“

Axel Wellinghausen
Kurt-Scheffler-Weg 7
29364 Langlingen
Tel.: 05082/92230
Fax: -92231
Handy: 0172/2321733.

Franz Waldmann
Schleiermacherstr. 3
68165 Mannheim
Tel. 0621/4193707
Fax: -4193704
E-Mail: F.Waldmann@gmx.de.

„Geiseltal/Merseburg“

Ingo Schedifka
Ernst-Thälmann-Str. 49
06246 Bad Lauchstädt
Tel. 034635/20086
Handy: 0172/3637827.

2. „Östlicher Bodensee“

Jochen Zimmermann
Am Käferberg 3
88356 Ostrach-Ochsenbach
Tel.: 07558/91023
Fax: -91024
Handy: 0171/9387879

Die Adressen folgender Regionalbüros haben sich geändert:

„Wiesbaden/Rheingau“

Michael Gartner
Freienbornstr. 10
65343 Eltville
Tel. 06123/690777
Fax /690778
E-Mail: Mgartner@t-online.de.

Leider müssen wir auch zwei offensichtlich nicht mehr aktive Regionalbüros, nämlich „Ostsee“ und „Holstein“ aus der Liste des BVDM streichen.

Hier wäre es natürlich schön, wenn aktive BVDM-Mitglieder aus dieser Region die entstandenen Lücken füllen könnten. Meldungen bitte an den Vorstand oder die Geschäftsstelle.

3. „Rhein-Neckar/Odenwald“

H.H.



Wo Einsamkeit ihren Ursprung hat

Eine Tagestour durchs Wendland zur Elbuferstraße

Es ist Ende September, herrlicher Sonnenschein und ich habe noch eine Woche Urlaub. Was liegt da näher als eine Tour durch das Wendland zur Elbuferstraße?

Frühmorgens wabbern die ersten Nebelschwaden über die Straße. Etwas dicker eingemümmelt schnalle ich den Tankrucksack auf meine K. Den Namen Wendland haben die Wenden dem Landstrich zwischen Uelzen und Elbe gegeben. Sie bauten ihre Häuser im Kreis auf, die sogenannten Rundlingsdörfer von denen es heute noch einige gibt. Es ist jedoch bis heute nicht klar, weshalb gerade diese Anordnung gewählt wurde. Kakau, Varbitz, Waddeweitz, Mammoißel sind nur einige der ungewöhnlichen Ortsnamen.

Wendland ist Bauernland! Industrie existiert kaum; nur in den größeren Orten wie Lüchow oder Dannenberg gibt es mittelständische Betriebe. Abseits der Bundesstraßen kann man kilometerweit fahren ohne anderen Fahrzeugen zu begegnen. So säusel ich mit allenfalls 70 km/h dahin und genieße die Frische und Einsamkeit.

Auffallend ist, daß 4 Tage vor der Bundestagswahl in den kleineren Ortschaften keine Wahlwerbung existiert. Haben die großen Parteien schon resigniert? Grün

ist hier eine Macht und kaum einer, der bei den Anti-Castor-Demos nicht dabei war. Häufig sieht man die gelben Kränze des Widerstandes an den Straßen, Scheunen, ja sogar auf Häuserdächern.

Durch die „Clenzer Schweiz“, den einzigen Serpentin nördlich des Harzes, geht es über Lüchow und Gorleben zur Elbuferstraße. So richtig fängt die Straße erst kurz vor der Dömitzer Brücke an. Entlang der B191 hinter Dannenberg folgt man dem Abzweig in Richtung Damnatz. Der Elbdeich hinter Landsatz lädt mit seiner herrlichen Aussicht über die Elbmarsch zum Verweilen ein. Der Weg über Penkefitz nach Hitzacker führte mich, dank einer Umleitung, durch Ortschaften, die mich glauben ließen, Höfe zu durchfahren. Zumindest waren die Grenzen dahin gehend fließend. Hitzacker selbst ist eine wunderschöne Fachwerkstadt der man etwas Zeit schenken sollte. Dazu laden mehrere Restaurants und ein „Cappuccino-Tempel“ ein.

Ab jetzt ist die Elbuferstraße Samstag, Sonntag und an Feiertagen zwischen 6-22 Uhr gesperrt. Glück für mich, es ist Donnerstag! Schön geschwungen führt mich die Straße nach Neu-Darchau. Die Fähre setzt mich über nach Darchau. Weiter nach Nenhaus und über die gut



HIT
Motorradreisen

Hofmann Individual Tours

Motorradtouren in Tschechien, der Slowakei, Italien, Slowenien, Kroatien, auf Kreta, Thailand, Australien und in Kanada

Fernab der bekannten Routen fahren wir auf kurvenreichen und schön gelegenen Straßen durch reizvolle und vielerorts noch unberührte Landschaften

Touren mit Mietmotorrad (On- / Off-Road):
 1 Woche Kreta ÜF **Hotel ab 820,- DM
 6 Tage Thailand ÜF Hotel ab 990,- DM
 13 Tg. Australien Camping ab 2.850,- DM

Kreta nur Motorradmiete z.B.: KLR650
 7 Tg. 15.11.-30.03. mit Teilkasko DM 448,-

Kostenlose Prospekte & Infos unter:
 ☎ 0911 / 284576 Fax: 0911/263976
 E-Mail: hhofm-igloc@odn.de

ausgebaute B195 geht es nach Boizenburg, Lauenburg. Dort biege ich auf die B5 in Richtung Geesthacht. Gemütlich schauke ich auf dem Elbdeich zum Fähranlieger und Motorradtreffpunkt „Zollenspieker“, der die Hansestadt Hamburg mit dem niedersächsischen Winsen/Luhe verbindet. Auch an Wochentagen sind Biker zum Benzinreden da. Am Imbiß gibt es heißen Kaffee für 2DM, noch ne Bratwurst. was will man mehr?!

Matthias Nötel

Das erste Mal...

das ist noch gar nicht allzulange her. Hört, hört!!! Ja, es war das erste Mal für mich, in einer Jugendherberge zu übernachten. UND, ich muß sagen, ich bin sehr erstaunt!!! Meine ganzen Erwartungen und Vorstellungen haben die einfach so über den Haufen geschmissen!!! Von der Wega: 20 Personen Schlafsaal mit quietschenden Feldbetten gestapelt bis unter die Decke; zwei Plumpsklos in Form von Donnerbalken; Kaltduschen;

Haferschleim zum Frühstück und Nachtruhe um 22.00h !!! Nix! Gab es da alles nicht! Ganz im Gegenteil.

Erstens ist das Haus der Jugend von der Lage her traumhaft mit einem atemberaubenden Ausblick auf Gellnhäusen; zweitens, schöne Zimmer mit Stockbetten und „guten Matratzen“, der Rest wie in einer normalen Pension; drittens, schöne und saubere Toiletten mit angrenzender Warmdusche(!); viertens, Das Frühstück war spitze und der Kaffee war ausgesprochen gut!!! Ich glaubte mich dabei an

das Frühstück vom Hotel Pullmann in Frankfurt zu erinnern. Nur ist eines dabei klar:

Bei der Jugendherberge Linsengericht Geisitz (so heißt das wirklich!!!) in Hessen ist alles mit viel mehr Liebe gemacht. Tja, wenn ich wieder in eine Jugendherberge einkehre, lasse ich ruhigen Gewissens mein Sakrotanspray Zuhause... (kleiner Scherz!)

Vielen Dank, Familie Inge und Berndt Schulz mit Söhnen,

die ewige Nudel Babs.



Motorradfreundliche Campingplätze

Vor der diesjährigen Saison batten wir über die Ballhupe um die Mitteilung eigener, positiver Erfahrungen mit motorradfreundlichen Campingplätzen gebeten, da leider in vielen Infobroschüren lediglich auf die Belange von Wohnmobilen und Campinganhängern eingegangen wird.

Folgende Empfehlungen unserer Mitglieder können wir an Euch weitergeben:

Zeltplatz bei der Gaststätte Matzenmühle in Schlangenbad Niederglabach, Inh. Ellen und Horst Synowietz Tel.: 06124/9273 in der Nähe der Wispertalstrecke,

Wiesenbeker Teich in 37431 Bad Lauterberg/Harz, Inh. H. Dombrowski Tel. 05526/2510 zusätzlicher Raum für Schlafsackübernachtung vorhanden,

Zeltplatz beim Motorsportclub Pegnitz in 91257 Pegnitz Ansprechpartner R. Gabler Tel.: 09241/49000 Zeltplatz befindet sich auf dem Gelände des Fahrerlagers

Bikers' Paradise in den Pyrénées Orientales/Frankreich

Inh. Mareike & Oliver Zehner Tel. 0033/4.68.39.45.04 Zeltplatz und zusätzlich feste Übernachtungsmöglichkeiten

Camping Pivka Jama in Postojna/Slowenien Tel. +38667/25382 oder 25348 Zeltplatz und Bungalows

Maison Las Clauzes in Moux/Frankreich, Inh. Rosi Tschöke und Rolf Kleeberg Tel.: 0033/4.68.43.92.37 Zeltplatz und feste Übernachtungsmöglichkeiten.

Wie Ihr seht, ist die Empfehlungsliste durchaus noch ausbaufähig. Weitere Adressen, bei denen ihr gute Erfahrungen gemacht habt könnt Ihr deshalb nach wie vor an die Geschäftsstelle in Mainz schicken.

Die vielleicht bis dahin auch noch gewachsene Empfehlungsliste bikerfreundlicher Zeltplätze wird auch im Touren- und Treffenkalender 1999 abgedruckt werden.

Den Überraschungspreis, ein Satz Motorrad Reisekarten Alpen, hat aus den Reihen der Tipgeber Dieter Fietze aus Wolfsburg gewonnen.



Auf, Ihr müden Krieger...

Tourenzielfahrt und Touristikwettbewerb 1999

Bei der Tourenzielfahrt im nächsten Jahr gilt es allem. Museen anzufahren. Gewertet werden die einzelnen Buchstaben des Ortes in dem sich das Museum befindet. Pro Ort gibt es nur eine Wertung. Als Nachweis dient ein Stempel oder die Eintrittskarte des Museums, sowie ein Foto mit Motorrad und Startnummer vom Ortsschild. Die Ausschreibung und die Wertungshefte gibt es ab Januar bei mir.

Auch der Touristikwettbewerb findet im nächsten Jahr seine Fortsetzung. Die Aufgabe besteht darin Motorradveranstaltungen, europäische Hauptstädte, Museen, Paßstraßen etc. anzufahren. Gewertet wird die Entfernung vom Wohnort zum Zielort in Km/Luftlinie.

Mit 34 Teilnehmern bei der Tourenzielfahrt bzw. 22 beim Touristikwettbewerb erfreuen sich beide Wettbewerbe steigen-

der Beliebtheit. Es können aber noch mehr sein. Für 10 DM Nennggebühr bekommt ihr tolle Wettbewerbe und neue Landschaften unter die Räder. Also, rafft euch auf denn mehr Teilnehmer sind auch Bestätigung meiner Arbeit und ein Ansporn.

Matthias Nötel
Adresse: Heese 20
29225 Celle

Schon wieder, ein bißchen fießer Test....

Es war auf der Internet im München als mir jemand diese Alpen-Karte im Maßstab 1:750000 in die Hand drückte und meinte: „Da haste 'ne Karte zum Testen - ist angeblich Wasser und reißfest!“

Da mein inneres Jaulen und Gelächter ja keiner hörte, machte ich mich vor Zeugen sofort ans Werk, denn reißfest, das konnte ja wohl nicht so ganz hinlauen. Also Karte genommen - und das erwartete Ratsch Viel aus! Gut, gut ! Dann eben so. Wenn ich die Karte total verknautsch und eine mächtig dicke Kugel form, sie

verbeul und dann daran rumreiße, muß es doch ratsch machen!!! Bah - wieder nix. Ja Herrschaft... die ist ja echt gut - bis jetzt! Was mir allerdings auffiel, sie läßt sich halt nicht mehr so platt zusammenlegen, aber da hab ich sowieso immer einen Disput mit den Karten allgemein!!! Also gut, ab nach Hause - das Waschbecken wartet, HarrHarr!

ABWASCHBAR steht drauf, jetzt bin ich mal gespannt, ob es auch ein Bad trägt! Es hat!!! Also eine Eins Plus für diese Karte, die jetzt brav auf der Wäschel-

eine hängt und genüßlich vor sich hinstropft (mit der Freude mir eines auswischt zu haben). Ich könnte sie ja noch bügeln, aber Feuer und hitzebeständig ist sie nicht, wie mir der Gestank anhand meines Feuerzeuges beweist. Immerhin - fast ganz unkaputtbar - ist sie auf jeden Fall. Ab sofort gibt es keine, „ich setzt mich in den Matsch“ - oder „Orientierungslosen REGENFAHRTEN“ mehr.

Nähere Infos erhaltet Ihr bei Dipl.-Ing. Jürgen Henne 07121/504735

Moritz Holfelder: *Das Buch vom Motorrad*

Am Anfang war das Rad - so sollte man jedenfalls meinen. Aber die Erfinder des Motorrades, die 1894 das erste serienreife Motorrad bauten, sahen den Fahrer dieses Vehikels nicht als „Radfahrer mit Antrieb“. Mensch und Maschine galten vielmehr als ein mystisches Gespann wie Pferd und Reiter.

Das Motorrad avancierte wenig später zum „Pferd des 20. Jahrhunderts“, und die Fahrer gelten fortan als die verwegenen Ritter der Landstraße. Ein Mythos war geboren.

Die historischen Aufnahmen des Buches belegen die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten: als reines Fortbewegungsmittel, als Reisegefährte, als Post- und Lastrad, als Krad mit Geschütz im 1. Weltkrieg oder auch als fahrendes Gefängnis. Letzteres war in Los Angeles der zwanziger Jahre ständig im Einsatz, um Verkehrssünder „publikumswirksam“ zur nächsten Polizeistation zu transportieren.

Das Motorrad kann Lebensinhalt und -aufgabe, Freizeitvergnügen, Kunstwerk oder Sportgerät sein. Kein Biker aber käme je auf die Idee „seine Maschine“ le-

diglich als „fahrbaren Untersatz“ zu betrachten. Das wäre ein Sakrileg!

Das Motorrad war, ist und bleibt ein Symbol für Anarchie und Individualität - für ein Feeling jenseits von Krawattenzwang und Anpassung. Und in diesem Sinne ist dieses Buch „Sattel“ Lektüre für alle „Easyrider“ - und solche, die es vielleicht noch werden wollen

Der Autor Moritz Holfelder lebt in Bayern am Ammersee, fährt eine betagte Honda Transalp und arbeitet als Kulturjournalist und freier Redakteur beim Bayerischen Rundfunk/Hörfunk.

Eine Kulturgeschichte auf zwei Rädern Husum Druck- und Verlagsgesellschaft, 1998, 240 Seiten, zahlr., teils farb. Abb., gebunden, DM 29,80 (ISBN 3-88042-862-X)

MotorradKinderLand

MoKi die Familienbiker

Verkauf und Vermietung von
Motorradkinderbekleidung,
Helme und Zubehör,
Baehr Motorrad Helme/
Funk- und Sprechanlagen



Inh. Ralf Kühl

Sternstraße 11 · 85452 Moosinning

Tel.(08123) 990023 Fax.(08123) 990022

Meine Dicke

- die Li(o)vestory eines Motorrads

Es war im Januar 1995, als meine Dicke als nachträgliches Christkind den Weg zu mir fand. Sie war mein Traummotorrad schlechthin... ohne Probefahrt und nahezu ungesehen wurde sie beim Händler bestellt - die XJ900S Diversion von Yamaha. Am 14. Januar 1995 herrschte in Deutschland das schiere Glatteischaos und trotzdem fuhr ein guter Freund des Hauses mit seinem Lieferwagen zum Händler um sie abzuholen. Nachdem er die mit Sand abgestreute Garagenauffahrt rücklings erklommen hatte, öffneten sich die Türen des Lieferwagens und da stand sie: im strahlenden Grün, mit Koffern und glänzend neu. Die darauffolgenden Abende verbrachte ich in der Garage, ich saß auf der „grünen Zylindersammlung“, wie mein damaliger Freund sie nannte und träumte von vielen vielen langen Touren. Eine Woche später waren die Straßen eisfrei und ich konnte zur Zulassung fahren: MTK PG 9, ein Wunschkennzeichen, welches sie bis zu meinem Umzug drei Jahre später behalten sollte.

Die erste Fahrt mit ihr fand - wie sollte es anders sein - im strömenden Regen statt. Bald „traute“ ich mich auch mit ihr zur Arbeit zu fahren und sie wurde vom Kollegium gebührend bestaunt. Das „Austesten“ ihrer Leistung nach den vorgeschriebenen 1.600 Einfahrkilometer erwies sich als nicht so spannend: Als 1. a Führerscheininhaberin mußte ich sie leider auf 34PS drosseln lassen. Aber sie lief trotzdem hervorragend: im Windschatten der Vt800 meines Freundes und bergab mit Rückenwind schaffte sie 170 km/h. Na also, wer sagt's denn.

Das Frühjahr kam und bald die ersten Touren. Wir beide hatten uns sehr gut angefreundet und ich strafte sämtliche Unkenrufen meiner männlichen Fahrerkollegen Lügen, trotz 34 PS fuhr ich den Jungs auf kurvigen Strecken „um die Ohren“. Doch sie bekamen bald Grund zum Lachen: als ich den wöchentlichen Stammtisch verlassen wollte, stand ich

mit dem Vorderrad unglücklich in einer Abflusssrinne im Hinterhof. Ein Kumpel rief noch: „Petra, paß auf, die hat 268 Kilo“

Petra: „haha-ha“
bumm! Da lag' sie, zu dritt wurde sie aufgehoben und ich fahr bedrückt nach Hause. Blinker links kaputt und ein Riß in der Verkleidung. Da Frau ja eitel ist und ein 3.000 km altes Mopped nicht mit geflickter Verkleidung fährt, bekam die „Dicke“ eine neue Verkleidung spendiert.

Kurze Zeit später gründete ich mit Freundin Biggi in unserer Bank eine Motorradgruppe. Ab diesem Zeitpunkt waren die Dicke und ich ständig auf Achse. Sie wurde mein ständiger Begleiter, ob auf dem Weg zur Arbeit, beim Einkaufen oder auf den Touren die wir führten. Im Urlaub fuhren mein Freund ich durch die Alpen nach Korsika. Und ich lernte die Dicke um enge Kehren zu „wuchten“, nein, für ihr Gewicht ist sie ja handlich, no Problems. Die Krönung war uns beide das Stilfer Joch, Mann, war ich stolz damals. Wir sollten noch häufig da oben stehen.

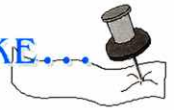
Die Saison neigte sich ihrem Ende zu. Und auch die Beziehung mit meinem Freund ging zu Ende. Auch da war meine Dicke mein Begleiter. Denn schweren Weg zu ihm legte ich auf ihr zurück. Ab da waren wir beide alleine und verbrachten doch einige Wintertage gemeinsam mit kleinen Touren. Im Januar 1996 wurde sie dann „aufgemacht“ - ich durfte



nun ihre Leistung von 89PS genießen und tue es heute noch.

Im darauffolgenden Frühjahr waren wir wieder voll „on Tour“ und bereiteten uns auf unsere große Fahrt vor: Nordkap. Ende Juni ging's los: 4 Jungs und ich. 10.000 km durch Skandinavien, der Höhepunkt der Tour war das Nordkap. Durch Dänemark, Schweden, Finnland und zurück an Norwegens Küste führte die Route. Die war der Höhepunkt unseres gemeinsamen Weges. Auch wenn das Wetter am Nordkap uns im Stich ließ: die grandiosen Landschaften Skandinaviens hinterließen eine bleibenden Eindruck. An einer Tankstelle in Hammerfest legte ich sie dann ein zweites Mal „schlafen“. Die Koffer retten mein linkes Bein, welches ich nicht mehr rechtzeitig wegziehen konnte. Gottseidank erwischte es nur den linken Blinker, der seinen Dienst nun mit Klebeband versehen tat. Am Trollstigen in Norwegen „nullte“ die Dicke auf 50.000 pannenfreie km. Für mein Hupen und Hüpfen auf der Sitzbank erntete ich von den Jungs nur fassungsloses Kopfschütteln.

Wieder zu Hause, mußte ich mich mit meinem finanziellen Disaster auseinandersetzen. Die Tour war teurer gekommen als geplant. Ein Verkauf der Dicken kam in Frage... doch ich konnte mich



nicht trennen, ihr zuliebe biß ich mich durch. Als die Saison sich wieder ihrem Ende zuneigte, beschloß ich zumindest die Betriebskosten einzustellen und stellte sie über Winter mit 65.000 km bei eir-em Kollegen ein. Schöne Wintertage wurden zur inneren Qual, doch in diesen lernte ich meinen jetzigen Mann Claus kennen. Er führte mich auch an die Motorradpolitik heran und durch ihn lernte ich Harald Hormel kennen. Im Februar hielt ich es nicht mehr aus und holte die Dicke wieder nach Hause. Sie sprang nach den 3 Monaten Standzeit einwandfrei an und auf der Fahrt nach Frankfurt hab ich nur gelacht unter'm Helm. War das wieder schön...

Im März trug Harald mir die Mitarbeit im Vorstand des BVDM an. Ich sagte zu und fuhr Ende April 1997 nach Neuhaus. Vorher besuchte ich noch meine Großeltern in Heide und als ich mit der Dicken auf der Elbfähre stand, war ich richtig gespannt auf das, was mich erwartete.

Im Juli fing dann bei Km 75.000 der Kummer mit ihr an: die Werkstatt diagnostizierte verschlissene und verzogene Bremsscheiben. Kosten ca. DM 700,00. Ziemlich gedrückt fuhr ich so noch nach Lahr zur Bikeweek. Werner Gottstein nahm sich der Dicken an und stellte noch zusätzlich ein ausgelutschtes Radlager fest. Also zogen Claus und ich los und besorgten bei einem YAMAHA-Händler ein neues. Ingrid saß dann mit Kreuzworträtsel rücklings auf der Dicken, während Werner schraubte. Zwei Wochen später bekam sie neue Bremsscheiben in der heimatischen Werkstatt. Doch nicht genug des Kummers: etwas später ließ sich das Zündschloß nicht mehr schließen. Ein neues bekam ich auf Kulanz, den Einbau übernahm Biggi's Mann UY in einer 4 Stunden dauernden „Schlacht“.

Ganz gespannt las ich den 100.000 km-Test der Zeitschrift MOTORRAD einer XJ900S. Denen war der Endtopf abgefallen. Vier Tage später schloß sich meine Dicke dem an und überraschte mich beim morgendlichen Anlassen mit einem panzerähnlichen Sound. Wieder durfte Uv eine Schlacht schlagen und schweißte mir in seiner Firma den Endtopf wieder an. Hält bis heute. Bei dieser Gelegen-

heit: Danke Uv7 für die vielen Schlachten, die Du geschlagen hast!

So konnten wir noch eine Woche mit der „Banktruppe“ in die Alpen fahren. Doch als es auf den Herbst zuzug, bemerkte ich beim Putzen Ölflecken am Zylinderkopf, die da sooo eigentlich nicht hingehörten. Also wurde bei YAMAHA im Januar 1998 die Kopto-chtung ausgetauscht bei einem Kilometerstand von 85.000. Begeistert rief mich der Mech in der Bank an und berichtete von einem einwandfreien Motorzustand, von dem ich mich selbst überzeugen durfte. War schon ein tolles Gefühl, das Innenleben meiner Dicken einzusehen. „Mit der kannste im Jahr 2000 nochmal ans Nordkap fahren“ sagte er mir.

C)Doch die Bremsscheiben meldeten sich wieder zu Wort. Im Monat Mai wurden diese dreimal von der Werkstatt ausgetauscht, bis der Mech mich dann doch zu Yamaha schickte. Vorher fuhr ich aber zum Deutschlandtreffen der Dresdner Bank-Biker nach Berlin. Die Schlagloch- Buckelpisten Brandenburgs behagten meiner Halbschale gar nicht: erst flogen mir die Halteschrauben des Windschilds um die Ohren, dann riß die Halbschale an der Befestigung ein.

Die Werkstatt diagnostizierte: Haltebügel der Verkleidung dreifach gebrochen, Halbschale selbst: Schrott. Zum Glück hatte ich noch die inzwischen geflickte Halbschale meines ersten Umfallers noch. Die würde es noch tun. Der Haltebügel wurde geschweißt und ich konnte so am 12. Juli meinen Claus in der Kirche auf der Dicken sitzend heiraten.

Am 02. August 1998 war es soweit: Die Dicke nullte. Wir begingen dieses Ereignis ganz bewußt: Als der Tacho auf 00000 umsprang hielt ich 100m weiter in einem Feldweg an und sie wurde mit Champagner bespritzt. Die Kilometer davor gingen mir all die Erlebnisse durch den Kopf, die ich mit diesem Motorrad hatte. Sie war immer dabei in guten wie in schlechten Tagen war sie meine ständige Begleiterin und nie bin ich mit ihr auf der Straße liegen geblieben. Dies hat mich zu dieser Story bewegt.

Die Bremsscheiben allerdings wurden von Yamaha noch zweimal ausgetauscht, bis man nun doch den Verzug der Bremsscheibenaufnahme als Ursache vermutet. Das Vorderrad war nun bei Werner Gottstein, der die Aufnahme noch plan drehen wollte. Doch leider ging das nicht: 2,1 mm Verzug. Nun habe ich bei einem Side-Car-Importeur in Bingen ein neues Vorderrad mit Bremsscheiben aus einem Gespann umbau gefunden, für die Hälfte des Originalpreises. Danke an dieser Stelle an Golo und Wilfried Gödecker, die mir bei der Suche behilflich waren und Danke an Werner Gottstein~ der sich noch die Mühe des Ausmessens machte.

Die Zylinderkopfdichtung sifft nun auch wieder, aber vielleicht will sie es so haben, wir werden nur die Kopfschrauben anziehen. Und neue Spiegel braucht sie auch....

Und der Haltebügel für die Verkleidung ist wieder gebrochen und ... aber hergeben tu ich sie nicht. Sie wird im Familienbesitz bleiben und wer weiß, vielleicht wird sie doch zum Gespann umgebaut um mal Nachwuchs unterzubringen.

Vielleicht wird sie ja so alt, daß meine Enkel mal sagen: „~Guck' mal, mit dem Mopped war meine Oma am Nordkap und hat darauf geheiratet“. Dies wünscht sich mit vielen Dank an meine Dicke für viele schöne Kilometer

Eure Petra Pöhlmann

Habt Ihr auch Li(o)vestorys Eurer Mopeds zu erzählen?? Schreibt sie mir!!! Vielleicht wird ein Buch daraus!!





Da hat man nun für teures Geld ein Rundrumsorglospaket, spricht: eine Vollkaskoversicherung für das neue Moped abgeschlossen. Aber kann man sich auch wirklich sicher sein, daß der Versicherer dann auch zahlt, wenn es einmal schiefgeht?

Dazu erst einmal wieder eine Fallstudie: Kurvenreiche Straße - Wilhelm Brause - 109 PS aus einem italienischen V2. Wer Brause kennt, weiß: Das kann nicht gutgehen. Bereits am Ortsausgangsschild zeigt die Nadel des Drehzahlmesser auf rote Zahlen. Brause freut sich schon auf die Rechts-Links-Kombination, bereitet sich auf das hanging off vor, als vor ihm Mütterchen Mü mit ihrem Trabant auftaucht. Brause schaltet runter, gibt Gaaaas und zieht an dem Trabbi vorbei. Bremsen, abwinkeln, erster Bodenkontakt der rechten Fußspitze, dann der Knieschleifer; es reicht nicht, Brause bereut das riskante Überholmanöver so knapp vor der Kurve und rutscht hinter der funkelnelagelneuen Biposto ins nicht vorhandene Kiesbett.

Die Verletzungen halten sich in Grenzen, die schöne Italienerin ist jedoch dahin. Macht nichts, denkt sich Brause, ich habe ja eine Vollkasko. Denkste, spricht der freundliche Herr Kaiser, und verweigert kalt lächelnd und mit dem Mittelfinger winkend die Versicherungsleistung.

§ 61 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) regelt nämlich: „Der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeiführt.“

Brauses Verhalten ist als grob fahrlässig zu charakterisieren, so jedenfalls lauten

Trügerische Sicherheit

entsprechende Urteile zu solcherart Heizerei. Brause heult auf und verteidigt sich damit, daß er sich lediglich in einem klitzekleinen Augenblickchen hinsichtlich der Überholstrecke, der Geschwindigkeit des Trabant und der möglichen Kurvengeschwindigkeit überschätzt hat. Das kann ihn jedoch nicht entlasten, meint das hohe Gericht.

Ausgang und Ursprung des Unfalls war der Überholvorgang knapp vor der Kurve. Dies eines der gefährträchtigsten Fahrmanöver schlechthin. Es verlangt gesteigerte Sorgfalt und Aufmerksamkeit. Deshalb schließt ein kurzes Versehen oder Verschätzen den Vorwurf grober Fahrlässigkeit nicht aus. Der Unfall beruht letztlich auf der Geschwindigkeit, die wegen des grob verkehrswidrigen Überholvorgangs völlig überhöht war.

Damit hat Brause durch sein Verhalten den (subjektiven) Risikoausschluß mit der Folge bewirkt, daß der Kaskoversicherer den Schaden in diesem Fall tatsächlich nicht zu ersetzen braucht.

Während der Vorsatz, also das bewußte und gewollte Herbeiführen eines Schadens, keine Abgrenzungsprobleme bereitet, ist es hinsichtlich der Abgrenzung zwischen einfacher und grober Fahrlässigkeit schon schwieriger. Die Juristen versuchen dies mit Definitionen, die dem juristischen Laien in den meisten Fällen jedoch auch nicht viel weiterhelfen: Grob fahrlässig handelt derjenige, der die im Verkehr erforderliche Sorgfalt in ungewöhnlich hohem Maße verletzt. Anders formuliert: Wenn man sich an den Kopf faßt und sich sagt:

„Herr, schmeiß’ Hirn vom Himmel! Das kann doch wohl nicht wahr sein!“,

dann liegt grobe Fahrlässigkeit vor.

Welche Standardfälle der groben Fahrlässigkeit gibt es nun, die den u.a. Kaskoversicherungsschutz gefährden?

Der Rotlichtverstoß ist zum Beispiel der klassische Fall eines besonderen Maßes an Unaufmerksamkeit. Auch das achtlose Überfahren eines angekündigten Stoppschildes führt zum Verlust des Versicherungsschutzes.

Nur zum Vergleich:

Bei LKW-Fahrern stellt die Mißachtung einer Durchfahrtshöhenbegrenzung eine grobe Sorgfaltspflichtverletzung dar. Und bei PKW-Fahrern ist das Bücken nach einem Gegenstand während der Fahrt „hirnlos“.

Wenn jemand die Motorradschlüssel in der Jacke läßt, die er dann im Festzelt über den Stuhl gehängt hat, und hinterher nicht nur den Schlüssel, sondern auch sein Moped sucht, weint bitterlich, wenn er die Mitteilung seines Versicherers bekommt. Auch das Abstellen eines Krades für sechs Tage auf einer Autobahnraststätte, nur mit dem Lenkerschloß gesichert, führt dazu, daß sich jeder an den Kopf faßt - auch der Versicherer.



Schwieriger zu beurteilen sind allerdings folgende Grenzfälle:

Bullmann fährt handylos zur Telefonzelle, stellt das Moped elegant auf den Seitenständer, hängt den Helm lässig auf den Spiegel, und geht zwei Schritte weiter zur Telefonzelle, um mit seiner Großmutter Mütterchen Mü zu telefonieren. Wilhelm Brause nutzt den ebenfalls am Moped verbliebenen Zündschlüssel - und Bullmann läuft anschließend zu Fuß zu Mü.

Oder überhöhte Geschwindigkeit an Kreuzungen und Einmündungen außerhalb geschlossener Ortschaften; leichtfertiges Überholen; verbotswidriges Linksabbiegen ohne Beachtung des Gegenverkehrs. Diese Fälle entschieden die Gerichte unterschiedlich.

Ganz problematisch ist in diesem Zusammenhang das Fahren unter Alkoholeinfluß. Liegt die Blutalkoholkonzentration (BAK) bei über 1,1 o/oo, ist grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz recht einfach zu bejahen. Bei darunter liegender BAK kann aber auch schon grobe Fahrlässigkeit bejaht werden, wenn Umstände hinzutreten, die auf die Fahruntüchtigkeit hinweisen, also z.B. ein Unfall.

Wohin die grobe Fahrlässigkeit führen kann und wie nahe dran man manchmal ist, zeigt folgender Fall, den wir in

unserer Kanzlei zu bearbeiten hatten: Versicherungsvertreter W. feiert den Abschluß eines guten Geschäfts mit 3 Gläsern Sekt: Später festgestellte BAK 0,6 o/oo. Auf dem Weg nach Hause bleibt er mit der geleasteten S-Klasse an einem Container hängen und schiebt anschließend drei parkende PKW ineinander. Die Kaskoversicherung weigerte sich - zu Recht -, den Schaden in Höhe von DM 140.000,00 am eigenen Fahrzeug zu zahlen. Der Mann ist ruiniert.

Insgesamt sollte man sich nicht unbedingt darauf verlassen, daß der Versicherer schon zahlen wird. Wesen einer Kaskoversicherung ist, nur dann eintreten zu müssen, wenn es einen übel erwischt, ohne daß man richtig etwas dafür kann.

Selbst wenn man sich also (ver)sicher(t) fühlt, sollte man immer bedenken, daß einem nur die einfache Fahrlässigkeit verziehen wird. Grober Leichtsin ist nicht bingegen versicherbar.

Besser ist es allemal, wenn man den Versicherungsschutz gar nicht erst in Anspruch nehmen muß.

*Deswegen:
Fahrt vorsichtig, liebe Freunde.*

Noch Fragen dazu?

Anruf oder Kurzmitteilung
an den Verfasser genügt.

Carsten R. Hoenig,

Pestalozzistraße 66
10627 Berlin

Tel.: 030 - 327 02 880
Fax: 030 - 327 02 881



Kooperation Buell mit SAT. 1

Buell bringt limitierte Sonderedition für SAT.1-Serie „Helicops“

Eine schlagkräftige Polizeieinheit, ein Hubschrauber und ein Motorrad sind die Protagonisten der neuen SAT.1 Action-Serie „Helicops“. Am Himmel über Berlin kämpft der waghalsige Pilot Karl „Charly“ von Schumann (Christoph M. Ohrt) gegen das Böse. Wo er mit seinem kugelsicheren Hubschrauber nicht hinkommt, beginnt das Revier seiner engsten Mitarbeiterin Jenny Harland (Doreen Jacobi). Jenny ist jung, hübsch und klug und Jenny fährt Buell. Nicht irgendeine Buell, sondern eine Maschine, die vom deutschen Importeur eigens für SAT.1 aufgebaut wurde.

Ab sofort können alle Fans der Serie in Jennys Fußstapfen treten und ihre eigene „Helicops“ Buell fahren.

Basismodell für die Special Edition ist die M2 Cyclone. Sie verfügt über einen luftgekühlten 45° V-Twin mit 1199 cm³, der 60 kW (82 PS) leistet und sein maximales Drehmoment von 100 Nm bei 5400 U/min entwickelt.

Eric Buells Konstruktionsprinzipien - optimale Massenzentralisierung, maximale Rahmensteifigkeit und geringe ungefederte Massen - garantieren auch bei diesem Modell ein einzigartiges Fahrerlebnis. Die mit SAT.1-Logos und

„Helicops“-Schriftzügen verzierte Maschine erhielt eine aggressiv wirkende Verkleidung mit Doppelscheinwerfer und einen edlen, gravierten Tankdeckel. Sie wird zum Preis von DM 18 995,- (ATS 165 500,-) angeboten. Interessenten sollten sich beeilen, denn die Edition „Helicops“ ist streng limitiert: lediglich 100 Exemplare werden produziert!

Infos zur Maschine gibt es beim Buell Händler, über die SAT.1 Videotexttafel 679 oder unter den Buell Hotline-Telefonnummern 0180 3001203 für Deutschland und 0711 4200148 für Österreich.

HONDA,

EIN MANN BEFLÜGELT DIE MOTORRADWELT

HONDA SS50 - EIN PERSÖNLICHES PORTRÄT ANLÄSSLICH DES 50. JUBILÄUMS VON HONDA



Es war im Sommer 1969, als der erste Mensch den Mond betrat und ich mich am Zweiradvirus infizierte; und dies auf einer Honda. Während Herr Armstrong dick eingemummt auf dem Mond herumspazierte, genoß ich, gerade mal 10 Jahre alt, meine Sommerferien in kurzen Hosen auf einem Reiterhof. Und hier geschah es dann. Der Sohn des Gutsherren hatte gerade seinen Führerschein Klasse 4 (heute 1b) bestanden, und da sein Geldbeutel nicht gerade prall gefüllt war, restaurierte er eine Honda SS50, Baujahr 1966. In der Scheune hinter den Pferdeställen hatte er sein Heiligtum eingerichtet und ich wuchs mindestens um 3 cm, als ich ihm „helfen“ durfte, seine Maschine zu restaurieren.

Bei „Gogo“ (Spitzname für Gottfried) und seinen Freunden eignete ich mir die Grundkenntnisse über das Motorradfahren an. Blitzschnell lernte ich den Unterschied zwischen Zweitakt- und Viertakt-

motoren, Stummellenker und Apehänger, Zündapp, Kreidler, Kawa und natürlich HONDA! Ja, und die hatte es mir besonders angetan, wie sie da so stand: schwarz glänzend mit verchromten Seitendeckeln am Tank. Für mich als 10jährigen war sie mindestens so schön wie die legendäre 450er Black Bomber, und auch der Klang von Gogos Ausföhrung kam dieser recht nahe.

Endlich war es geschafft. Das TÜV-Plakettchen prangte stolz auf dem Nummernschild und Gogo nahm mich mit auf meine erste Motorradtour. Herrlich das Blubbern des Viertaktmotors, der Wind um die Nase, doch dann, oh Schreck, wir kippen ja Aber wie von Geisterhand geführt richtete sich die Maschine nach der Kurve wieder auf und mein Herz rutschte aus meiner Hose zurück auf seinen angestammten Platz. Drei, vier Mal ging das so mit der Herzrutschaktion, und dann machte es auf einmal so viel

Spaß, daß ich schon auf die nächste Kurve wartete. Es war passiert: ich war infiziert.

Im folgenden Jahr brachte Gogo mir bei, wie man Kupplung, Gänge und Gas so in Harmonie bringt, daß das ganze Fuhrwerk sich in Bewegung setzte, und wann immer er es mir gestattete, nahm ich einen Ausritt auf seinem Stahlroß.

Die Zeit verging, Gogo wurde zum Autofahrer und die Honda verschwand vom Reiterhof, aber nicht aus meinem Leben. Einige meiner Schulhefte wurden verziert von Picasso ähnlichen Zeichnungen einer Honda SS50, der goldene Honda-Flügel klebte auf meinem Schulranzen, und irgendwann würde ich auch mal so ein Ding fahren. Aber oftmals will gut Ding Weile haben, und da meine Karriere der Klasse 4 auf Zündapp stattfand, sollte es knapp 30 Jahre dauern, bis ich meiner „Herz dame“ wieder begegnen sollte.

Zwar habe ich ab und an bei Veterama-Besuchen oder anderen Oldtimer-Märkten Ausschau gehalten, jedoch nur Brutalo-Umbauten zu Rennmaschinen oder Choppern, aber nie das Original gesehen.

Es war dann eines dieser Gespräche mit einem Arbeitskollegen, die so dahinplätschern, bei dem er mich fragte, wie es denn mit dem Motorradfahren bei mir angefangen hatte. Ich erzählte ihm die Geschichte und grübelnd schaute er mich an. „Ich glaube, mein Vater hat so eine mal gehabt“, meinte er beiläufig. „Das letzte Mal, als ich sie gesehen habe, stand sie noch bei uns in der Scheune. Das muß so drei Jahre her gewesen sein.“ Nach einigem Drücken und Drängeln rief er dann seinen Vater an und es



stellte sich heraus, daß sie nicht nur vor drei Jahren dort gestanden hat, sondern es auch heute noch tat. „Ja, er muß bis Mittwoch seine Scheune räumen und wenn du daran interessiert bist, dann mußt du sie dir bis dann abholen.“ Ich rief den Herrn Vater an, wurde mit ihm handelseinig, und nach fast 30 Jahren sollte ich endlich stolzer Besitzer von Soichiro Hondas Modell SS50 werden.

Als ich das gute Stück dann ans Tageslicht rollte, präsentierte sich mir ein absolut originales, mit leichtem Flugrost hier, leichten Kratzern da, aber ansonsten intaktes Exemplar.

Daß die Zeit nicht nur an ihr, sondern auch an mir nicht spurlos vorübergegangen war, zeigte sich recht bald. In meiner Erinnerung war diese Honda ein großes, schweres, kraftvolles Gerät, und ich kam mit meinen Füßen kaum auf den Boden. Was nun vor mir stand, war ein zierliches, leichtes, kleines Maschinen. Und trotzdem hatte sie ihre Anziehungskraft nicht verloren. Nach Wechsel von Vergaserdüsen, Kontakten, Dichtungen und der Entrostung des Kraftstofftanks war es dann so weit: Ich konnte mich auf einen Ausritt in die Vergangenheit vorbereiten.

Nicht nur optisch schien die Maschine geschrumpft zu sein, sondern auch beim ersten Probesitzen hatte ich Angst, daß mein Gewicht dem zierlichen Gerät etwas anhaben könnte, was aber nicht der Fall war. Choke ziehen, Zündung an, ein Viertel Gas und ein Tritt zeigten, daß diese Schnapsglasausführung von Honda einen sonoren, echten Motorradviertaktklang hat. Das mit Schaltwippe ausgestattete Fünfganggetriebe ließ sich auch nach über 30 Jahren noch exakt schalten. Daß 5,2 PS ihre Limits haben, brauche ich wohl nicht zu erwähnen, aber es ist doch erstaunlich, wie leichtfüßig das Motörchen nach oben dreht und die schwere Last meiner Wenigkeit trotzdem recht flott durch den Stadtverkehr beförderte. Das Handling ist einfach und für den Stadtverkehr ideal.

Nun aber raus auf die kurvige Landstraße. Auch das Kurvenverhalten macht Spaß und brachte mir einige Erinnerungen aus der Teenie-Zeit zurück. Doch

nicht lange sollte diese Freude dauern, denn in den beiden Rückspiegeln, die damals schon serienmäßig waren, tauchte ein riesiger Schatten in Form eines LKWs auf. Trotz allem Mut, den Gasgriff bis zum Ende aufzudrehen, war bei 85 km/h Ende der Fahnenstange und so setzte der LKW zum Überholen an. Nach dieser Erfahrung wundere ich mich wirklich, warum die 125er Klasse für 16-jährige bei 80 limitiert ist, denn mit dieser Geschwindigkeit ist man eher Verkehrshindernis und größeren Gefahren ausgesetzt, als bei 100 im Verkehr mitzufließen.

Über weniger befahrene Landstraßen und schwingenden Kurven machte ich mich zurück ins Städtchen. Hier fiel die mangelnde Leistung nicht ganz so auf, zumal der Klang den Anschein eines echten Motorrads gab.

Mein Fazit: Auch nach 30 Jahren hat die SS50 nichts an Reiz verloren und ich verstehe gut, daß wir als Teenies von diesem japanischen Produkt begeistert waren. Und heute? Ja, das gute Stück kommt nicht mehr aus dem Haus und erhält einen Ehrenplatz in meiner Sammlung.

Auch wenn viele Windgesichter die Japaner schmähen, für mich ist und bleibt Honda ein Klassiker, und dieses Ma-

schinchen wird einen ganz besonderen Platz in meiner Sammlung behalten. Ob SS50, CB450, CB750, CBX 1000, ob Goldwing oder Fireblade, Soichiro Honda und seine Mannen haben es geschafft, vom Brot und Butter-Motorrad über den Jugendtraum, dem Weltmeistertitel, zu einem der erfolgreichsten Unternehmen zu werden.

Honda hat Motorradgeschichte geschrieben und kann stolz auf seine 50 Jahre zurückblicken. Cheers, Prost, Campai, viel Spaß beim Feiern!

Christoph Hillebrandt



Gespanntechnik Schmid

Seitenwagentanks

Vorderradschwingen

Gespannfahrwerke und

Feinabstimmung für
alle Motorräder



Schmid Karl

Zirken 2, 86866 Mickhausen, Tel. 0 82 04 / 3 62

Euro-Demo in Bonn,

jetzt war sie also, die ominöse Demo der Motorradfahrer aus Europa. Es war eine sehr Übersichtliche Sache, dort am Rhein, es wundert mich allerdings, daß überhaupt Leute diese tolle Abraumhalde gefunden haben. Es war wirklich ein idealer Platz um sich und seine Anliegen ins lächerliche zu ziehen, zumal die Ausschilderung wirklich vom Sparsamsten aller Aldi-Angebote gewesen sein muß, es waren nämlich überhaupt keine hin-

weisschilder angebracht gewesen. Nach etwa 80 Minuten Sucherei fanden wir mehr per Zufall den Kundgebungsort, ein ehemaliges Fabrikgelände!

Ganz sicher ist jeder St.Martin Umzug mit einem Kindergarten besser organisiert und wohl auch erfolgreicher als diese unnötige Fahrerei über Autobahnen rund um Bonn herum in Richtung Koblenz.

*Mal ganz ehrlich, welche Demo läßt sich schon aus einer Stadt hinaus auf die Autobahn führen, nachdem man, noch

nicht einmal im Stadtzentrum stand um seine Forderungen anzuschlagen.

Das aufregendste war wohl die 20 Minuten Zwangspause „Picknick auf der Autobahn“. Noch nicht einmal die Privaten Fernsehsender haben sich für diesen Witz interessiert

Das nächste mal werde ich mir die 680 km Fahrerei sparen.

Andreas Hügel

Liebe Babs,

Gratulation! Die BallHuPe vom September '98 gefällt mir sehr gut. Die Farbdruck-Außenseite gibt gleich was komplett anderes her. Die Mischung der Artikel war auch gut, und wie Du Harald die Moneten aus dem Säckel (welchem ist fraglich) ziebst, hat mich auch köstlich amüsiert.

Im nachfolgenden Absatz möchte ich auf den Leserbrief von Klaus Brune antworten:

„Lieber Motorradfreund Klaus,

Daß der BVDM Mitglieder braucht, ob aktiv oder nur zahlend, ist ganz klar. Daß aber eine gewisse Enttäuschung auftaucht, wenn mit viel Zeit und Mühe ein doch sehr attraktives Programm zusammengestellt wird und dann die Resonanz so schwindend klein ist, glaube ich,

kann man schon verstehen. Auch glaube ich, hat dann der 1. Vorsitzende das Recht, dies einmal zum Ausdruck zu bringen.

Ich habe mit Harald einige Dinge zusammen unternommen und nie den Eindruck gehabt, daß er es für Ehrennadelchen, Bundesverdienstkreuze oder sonstigen Blechlametta getan hätte sondern aus Überzeugung, daß hier etwas getan werden muß. Daß vielleicht so manches Rahmenprogramm nicht dem einen oder anderen Geschmack entspricht, liegt auch daran, daß vielleicht der eine oder andere seine eigenen Ideen, Vorstellungen und Wünsche nicht mit einbringt. Deine Vorschläge, wie man es besser machen kann, wie der BVDM aktiver, attraktiver und stärker gestaltet werden kann, würden mich wirklich interessieren. Es ist die Zeit gekommen, in der wir Mitglieder, aktiv oder nicht aktiv, uns fra-

gen müssen: Wird es den BVDM morgen noch geben? Wie wird der BVDM aussehen? Was sind die Werte, Ziele und Programme, für die der BVDM steht?

Ich bin davon überzeugt, daß dieser Verband unbedingt gestärkt werden muß. Mehr Mitglieder, mehr Enthusiasmus, mehr Eigendynamik, mehr Aktivitäten, und all das bedeutet auch mehr Einsatz und Geld. Sei versichert, lieber Klaus, daß Du nicht als Problemfall angesehen wirst und daß auch die Inaktiven, aber durch ihren Obulus unterstützenden Mitglieder, geschätzt sind, aber noch schöner wäre, auch Eure Ideen und Fähigkeiten mit in die Aktivitäten des Verbandes einzubauen.

Mit ganz herzlichen Mopedfahrergrüßen an alle Mitglieder.

Christof Hillebrand*

Rechtsanwalt

Carsten R. Hoenig

Partner der Kanzlei Hoenig & Julia, Berlin

**Verkehrsunfall
Bußgeld - Fahrverbot**

- Verkehrsrecht und
andere Tätigkeitsschwerpunkte -

Pestalozzistraße 66,
10627 Berlin - Charlottenburg,

Fon: 030 - 327 02 880

Fax: 030 - 327 02 881

Hallo!

Ich war am Freitag auf der Intermot und habe deshalb eine Nacht auf Eurem Camp verbracht. Ich wollte mich für Euren Service und Eure Hilfsbereitschaft bedanken.

Ich fand das große Klasse.

Viele Grüße Ulrike Neumann



Hallo Babsi,

Möchte mich hier mal ganz persönlich bei Dir bedanken für die guten Beiträge in der BallHuPe, selbst bin ich kein guter Schreiberling und wohl auch zu faul zu. Letzte Woche Mittwoch hatte ich mich auch einmal bei Andrea Pernetta telefonisch gemeldet und bin anschließend gleich bei ihr vorbeigefahren. Da mir der „NIAGARA,98“ auch ganz gut gefallen hatte und ich noch von Deinem Testbericht, den ich einen Tag zuvor gelesen hatte, benebelt war, nahm ich diesen dann auch gleich mit. Der Rucksack paßt gut zum Moped und läßt sich sehr gut tragen, muß ihn jetzt nur noch von Katrin (Tochter) wegschließen, ihr gefällt er auch ganz gut. Andrea machte mich dann auf den 10%tigen BVDM-Rabatt aufmerksam, der Gutschein war einige Seiten weiter hinten,

wo ich noch nicht angekommen war. Das hättest Du vielleicht bereits im Beitrag erwähnen können. Einen Härtetest erspare ich mir nun und die ersten Regenfahrten hat er sich auch bereits ganz toll gehalten.

Mit Bikergruß,
Hans-Joachim
Grießbach

GUTSCHEIN
10% Kennenlern - Rabatt für
BVDM Mitglieder (auch Fachhandel)
auf die super durchdachten, wasserdichten
MIKESH - Tankrucksäcke und Rucksäcke,
speziell für Motorradfahrer entwickelt.
Faire Preise und persönliche Telefonberatung.



RUFEN SIE AN!
089/890275 13, FAX: 890275 14

MIKESH bag-systems, Tettlinger Str. 15, 81243 München

Für alle die den Gutschein übersahen, hier ist er noch einmal !

Hans - Joachim, wie würde sich wohl Deine Katrin über einen kleinen Rucksack zu Weihnachten freuen ???
Ein schönes Fest Euch allen, Eure Babs.

Betr. Aufruf aus der BallHuPe September '98

Leserbrief zu: „Ja zum Donner-Kuckuck von B.B.“

Hallo liebe Babs !

Ja, Du hast vollkommen Recht!

Darum stelle ich mich jetzt. Ich habe zwar auch viel um die Ohren (Arbeit „Nachtschicht“, Frau und zwei Katzen), aber ich bin ehrlich gesagt, - schreibfaul. Aber endlich habe ich mich doch entschlossen. Erst einmal stelle ich mich kurz vor.

Ich heiße Hubert Bucker (Hubi), bin 31 Jahre alt und fahre seit 1988 intensiv Motorrad. Die ersten beiden Jahre eine KLR 650 A1, danach und diese bis heute noch, eine Africa Twin 750 RD 04, welche zur Zeit 115000 km auf dem Tacho hat. Seit 1989 bin ich Mitglied im BVDM und nur kurze Zeit später durch einen Aufruf in der BallHuPe, Regionalbüroleiter hier im Münsterland geworden.

Abgesehen davon bin ich ein großer Fan von unserem allseits geliebten Elefantentreffen in Solla. Nunmehr möchte ich hiermit alle Leserinnen und Leser der BallHuPe ins schöne Münsterland einladen, denn auch hier gibt es sehr viel Kurvenspaß und einige „kleine Berge“ mit vielen Feldern und Wiesen drumher-

um. Die „Baumberge“ mit seinem „Longinusturm“ und Cafe sind nur eines davon. aber auch Münster in Westfalen ist mit seiner Altstadt und dem Mot-Treff-kooten immer eine Reise wert. Ebenfalls könnt Ihr ja auch nach Lüdinghausen in die „Drei-Burgen-Stadt“ fahren. Burg Lüdinghausen, burg Kischering (die schönste) und Burg Kakesbeck. Nur unweit entfernt liegt auch Schloß Nordkirchen, das Versailles des Münsterlandes. Auch jede Menge kleiner u. großer Motorradtreffs

haben wir zu bieten. Die größten und berühmtesten sind wohl der „Drügen Pütt“ bei Haltern und „Route 67“ in Gesser.

Also wie sieht es aus? Lust bekommen? Dann schreibt, telefoniert oder Faxt an:
BVDM - Regionalbüro Münsterland
Hubert Bucker
Hintern Hagen 40
59348 Lüdinghausen
Tel u. Fax: 02591/792571

Mit freundlichen Grüßen Euer Hubi



Minotel Hollenstedter Hof

Fam. Heinrich Meyer - Hoppe · Am Markt 1 · 21279 Hollenstedt

Tel. (04165) 213 70 · Fax (04165) 83 82

Alle Zimmer mit Bad/WC/TV/Tel./Minibar/Fön

- Einzelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 85,00 - 95,00
- Doppelzimmer mit Frühstücksbuffet DM 135,00 - 145,00
- Motorradfahrer 10% Rabatt
- Trockenraum und Garage mit Bühne, Werkzeug. (kostenlos)
- Wochenendpauschalen für Tourer und Crossover
- Geführte Touren mit Cross - Schnupperkurs auf KTM LC 4 (ab 6 Personen)
- Chef fährt selbst Ducati 916 und Husqvarna 610 TC

Hallo, Chef der Redaktion,
Hallo, Leser der BallHuPe,

mit meinen 35 Jahren bin ich nicht mehr ganz frisch, fahre aber immer noch ca. 10.000km Rädchen im Jahr

Auch ich habe mich immer über die Herren 7 Damen Politiker aufgeregt, wenn Streckensperrungen ausgesprochen, oder sonstiger Schwachsinn verbrochen wurde.

Im Sommer 98 bin ich erstmalig durch den Schwarzwald getourt. Im Anhang einen Freund (45J.), auch leidenschaftlicher Motorradfahrer.

Gerade um die Streckensperrungen der Schauinsland hat es riesige Diskussionen gegeben, zumal auf dieser Wunderschönen Strecke in den 50ern Bergrennen ausgetragen wurden.

Was uns aber an einem Wunderschönen Freitagnachmittag aber auf den Straßen um die Schauinsland erwartete, hat uns am Überlebenswillen einiger verkappten Rennfahrer auf 2 Räder ARG zweifeln lassen.

Was uns am meisten überraschte, war die Tatsache, das es sich bei den Übeltätern ausnahmslos um Motorradfahrer aus dem nahen Umland z.B. Freiburg handelte, also keine Touris.

Nachdem wir in einem Café mehrere Motorradfahrer fragten, was Sie von „Ih-

rer“ Fahrweise hielten, und warum Sie bei dieser Fahrweise so über die gesperrte Schauinsland jammern evtl. wäre die Strecke ja wegen solchen Rennrambos wie Ihnen gesperrt worden, haben wir zur Antwort bekommen,

„NO RISK NO FUN“ Opa's wie wir gehören eh nicht mehr aufs Zweirad, alle fänden's Geil, und aufgeregt hat sich bis dato noch kein anderer Biker außer uns Zwei!

Als Außenstehender, weit weg von Angedachten oder Ausgesprochenen Streckensperrungen war es mir immer leicht ins Gejammer der Betroffenen einzustimmen und auf die Oberen zu schimpfen.

Jetzt, nachdem ich das Elend vor Ort gesehen habe, bin ich immernoch der Meinung, das man mit aller Macht gegen diese Art von Beamtenwillkür vorgehen muß, verstehen kann ich aber leider die Betroffenen vor Ort, mit ihrem Gejammer nicht mehr.

Das alles, was per Motorkraft zur individuellen Fortbewegung erdacht und verkauft wird, von unseren Politikern als „eierlegende Wollmilchsau“ angesehen wird, wissen wir alle. aber bitte, bitte, bitte liebe Freunde, macht es unseren Politikernär..... nicht so einfach, unsere Bewegungsfreiheit, gerade auf Motorrä-

dern einzuschränken, indem es einige Maßlos übertreiben, und keiner diese Herrschaften zur rede stellt.

Sicherlich, auch ich bin öfter zu schnell als zu langsam unterwegs, aber das, was sich auf den Nebenstrecken der Schauinsland abspielt MUß WIRKLICH nicht sein.

Wie sich die Situation z. B. in der Eifel darstellt ist mir nicht bekannt, aber alle dem BVDM angeschlossenen Motorradfahrer sollten ihren Hintern liften und vor Ort die schwarzen Schafe ansprechen um diese über die Konsequenzen Ihrer Fahrweise aufzuklären.

Das gleiche gilt übrigens auch für die Herren Harley Fahrer, die der Meinung sind sind, nur eine extrem laute Harley ist eine gute Harley. Muß eine „Gute Harley“ den der Oma Gebisshaftungsprobleme beim vorbeifahren bereiten, nur weil sie mindestens 125 Phon bringen muß? Reichen 85 Phon nicht aus?

Es sind meist nur einige wenige, aber die verderben vielen den Spaß. Nachher ist das Geschrei nach dem BVDM groß, keiner hats gewollt und Rückgängig machen, das geht leider nicht so einfach. Also, etwas mehr Eigeninitiative, vielleicht hilft's allen, und für die Saison '99 Unfallfreie Fahrt!

D. Turnwald

Hallo liebe Windgesichter!

Da unsere liebe Redaktionsnudel immer klagt, daß sie zu wenig Berichte von den Mitgliedern zugesandt bekommt, möchte ich Euch von einem herrlichen Treffen berichten.

Am Freitag den 11.09.98 machte ich mich zum Eurogespanntreffen nach Reddinghausen mit meinem Gespann auf den Weg. Flocki, meinen elf Monate alten Jagdhund, ließ ich dieses Mal zu Hause, worüber er nicht glücklich war, denn er fährt leidenschaftlich gerne im Seitenwagen mit. Fahre ich ohne ihn mit dem Gespann zum Hof hinaus, blickt er mir jedesmal traurig winselnd vom Küchenfen-

ster aus hinterher. Dabei habe ich den Seitenwagen speziell für ihn hergerichtet; mit speziellem Sicherheitsgurt, damit er beim Bremsen nicht vorrutscht und vom Campingzelt stammende Fliegengitterfenstern, die zwar frische Luft, aber keine Zugluft verursachen. Gegen Zugluft ist jeder Hund empfindlich. Doch wenn das Wetter so schlecht ist, wie es dieses Mal der Fall war, verunreinigt er mir das Zelt zu sehr. Nun ja, vielleicht ist das Wetter beim nächsten Zelten besser, dann darf er wieder mit.

Trotz der schlechten Witterung waren wir mehr als 1000 Gespanne. Die Veranstalter, welches das Team der Zeitschrift

„Gespanne“ in Zusammenarbeit mit den Motorradfreunden Reddinghausen waren, gaben sich jedenfalls alle nur erdenkliche Mühe, die Teilnehmer über das schlechte Wetter hinwegzuträsten.

Es gab verschiedene Wettbewerbe. So wurden z.B. selbstgebastelte Motorradmodelle prämiert. Auch die interessantesten Eigen- oder Umbauten wurden prämiert. Den ersten Preis bekam der Erbauer eines ganz tollen Gespannes auf MZ-Basis. Ein schöner Stoye-Sport Beiwagen der Fa. Walter, im Wert von über zehn-tausend Mark und ein Haubrich-Dnepr 11 Gespann wurden unter anderen schönen Dingen verlost. Auch hatte man Gelegenheit eine Abgas und eine Phonmes-



sung im eigenen Seitenwagen durchführen zu lassen. Auch eine Hauptuntersuchung nach §29 wurde geboten. Einen Kindergarten für die Kleinen gab es am Samstag nachmittag.

Was mich persönlich am meisten beeindruckte, war die Premierung der ältesten mit dem Gespann eingetroffenen Teilnehmer. Der älteste mit dem Gespann angereiste Teilnehmer war 82 Jahre alt. Die nächstältesten Teilnehmer waren 76 und 75 Jahre alt. Wenn das keine Leistung ist? Am Samstag nachmittag kam dann sogar ein paar Mal die Sonne raus. Sonntags konnten wir im Trockenem heimfahren. Ich weiß schon heute, daß ich das nächste Mal bestimmt wieder dabei bin. Am nächsten Tag ging es dann sofort weiter zur Eröffnungsfeier der Intermot nach München, doch davon erzähle ich ein anderes Mal.

Mit sportlichen Grüßen !
Wolfgang Schmeuser

Liebe Mitglieder und Leser der BallHupe!

Bei Adressänderungen und Austrittserklärungen sowie Bankverbindungsänderungen !!!:

Wendet Euch bitte an die Geschäftsstelle, und nicht an die Redaktion BallHupe, ich hab doch damit gar nicht's zu tun ! Echt, ich bin doch nur das Nüdelchen mit dem Frischobst-Dingens. Der dafür zuständige mit der DOSe ist in der Geschäftsstelle/Mainz. Dagegen freue ich mich über diverse Weihnachts- und Gratulationskarten, oder ähnlichem ganz Außerordentlich!!!

Gehabt Euch Wohl, fahrt vorsichtig und seid weniger Engstirnig in/mit diversen Leserbriefen. Sprich, „Think different“!!

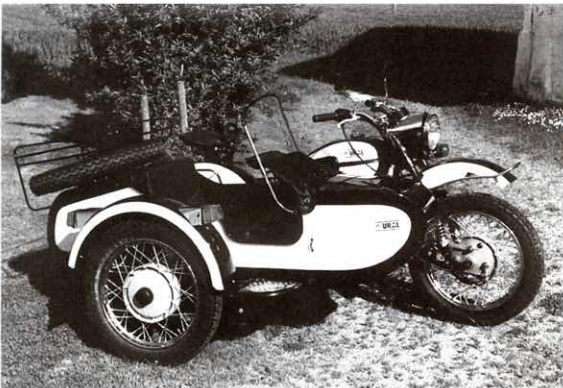
Euch allen ein geruhsames Weihnachtsfest und ein zufriedenes 1999.

Eure immer soooo brave - Babs.

PS: Danke, den Schreiberlingern - Macht weiter so !!!

IWAN BIKES

Kerniger Spaß auf Rädern



Russische Motorräder und Gespanne
mit TÜV und Garantie,
Teile, Service, Beratung, Tuning, Verbesserung,
deutsche Präzisionsteile, Zubehör

Außerdem ENFIELD Dies
und verschiedene Beiwägen
für fast alle Motorräder!!
Auch Rollergespanne!

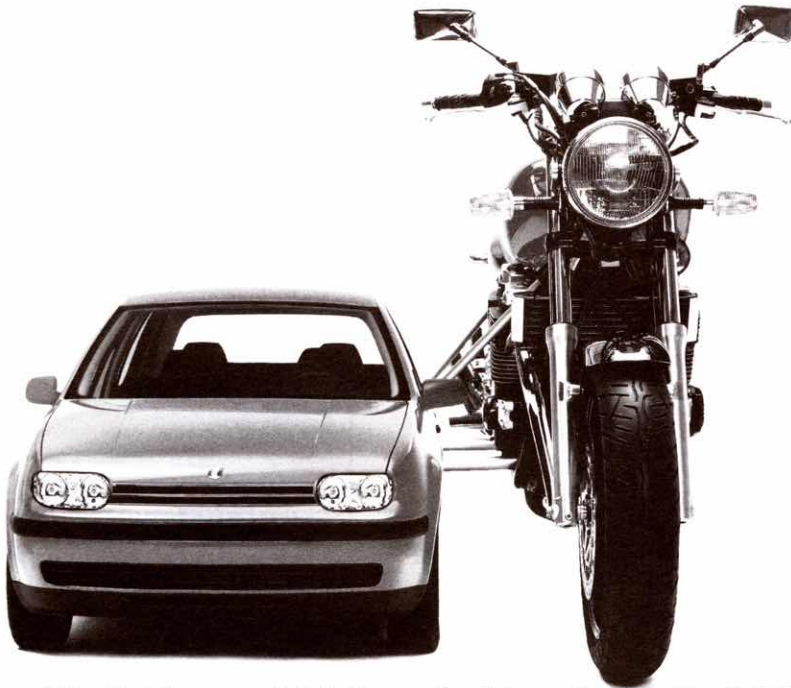
IWAN BIKES, Eggenberg 1, 85391 Allershausen

Tel.: 08166/5520 Fax: 08166/684533

internet: <http://www.iwan-bikes.de> / e-mail: Bernhard.Peintner@iwan-bikes.de

Das Spar-Gespann!

Jetzt anrufen: 0180-5691231



Ein Auto. Ein Motorrad. Eine Versicherung – und ein Preis. Unser Spar-Gespann bietet Ihnen einen einmaligen Sonder-
tarif, wenn Sie Auto und Motorrad bei uns versichern.

Weitere Vorteile:

- Die Zweitwagenregelung
- Sonderpreis für Sicherheit und Schadensfreiheit
- Wenig fahren – mehr Rabatt

Sie möchten mehr wissen über die NECKURA-Spartarife? Vereinbaren Sie gleich einen Termin mit Ihrem nächsten NECKURA-Agenten oder rufen Sie uns einfach an!



Antwortcoupon – Bitte ausfüllen und absenden an NECKURA Marketing • 61407 Oberursel • Fax 0 61 71/69-12 12

Name _____ Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon-Nr. _____ Öffentlicher Dienst ☐ ja ☐ nein

Motorrad:

Hersteller _____

Typ _____ kW/PS _____

Amtl. Kennzeichen _____ Neupreis des Krad's DM _____

Fahrzeugnutzer ☐ selbst ☐ sonstige _____

Gewünschter Versicherungsschutz ☐ Teilkasko mit SB von DM 300

☐ Haftpflicht unbegrenzt Anzahl der schadenfreien Jahre _____

Auto:

Hersteller _____ Typ _____

Hersteller-Schlüssel-Nr. _____ Typ-Schlüssel-Nr. _____

kW/PS _____ Erstzulassung am _____

Amtl. Kennzeichen _____ Jahreskilometer ca. _____

Garage ☐ ja ☐ nein Nutzer ☐ selbst ☐ sonstige

Nutzung ☐ gewerblich ☐ privat

Gewünschter Versicherungsschutz ☐ Vollkasko mit SB von DM _____

☐ Teilkasko mit SB von DM _____ ☐ Haftpflicht unbegrenzt

Derzeitiger Beitragssatz in Haftpflicht _____ % Vollkasko _____ %

98HU1



Achtung Kurven !!!

Der Paß, die Pässe.

Ganz egal was. Ihr braucht nur einen (Reise) Paß um mit uns die Schönsten und atemberaubendsten Pässe der Schweizer Alpen zu erfahren. Geführte Motorradtouren in der Schweiz, mit gemütlicher und romantischer Übernachtung in einer Berghütte auf ca. 1.200 m. Neugierig geworden?

Dann gibt's mehr Infos unter Telefon 09853/4242

CAMPING CARNETS

Ein CAMPING CARNET ist eine Karte im Format einer Scheckkarte, die dem Campingplatz-Besitzer garantiert, daß er seine Gebühren bezahlt bekommt. Das Carnet wird in den meisten skandinavischen Ländern verlangt. In vielen Ländern z.B. Großbritannien und Irland ist es erwünscht und dem Camping-Gast werden Rabatte zwischen 5% und 25% auf die Gebühren eingeräumt.

Der Vorstand hat auf seiner Sitzung am 7.11.1998 beschlossen diese Carnets, wie in der Vergangenheit, wieder für die Mitglieder herauszugeben. Bitte macht von unserem Angebot reichlich Gebrauch. Ihr müßt jetzt nicht mehr Mitglied eines Automobilklubs werden, um mit dem Motorrad auf einen Campingplatz zu kommen.

Angefordert werden die CAMPING CARNETS zum Preis von DM 10,00 bei: Wilfried Peter Gödeker, Hunensand 16, 49716 Meppen Tel: 05932-69726, Fax 05932-69727 email IG_Gespannfahrer@t-online.de

INTERNATIONALER JUGEND-KULTURAUSTAUSCH

Gastfamilien gesucht!

Kultur Life e.V. sucht Gastfamilien für französische Jugendliche. Im kommenden Jahr erwarten wir Gruppen vom 18.04. - 01.05.99 und vom 03.07. - 24.07.99. Die Gäste sind zwischen 13 und 17 Jahre jung und suchen Familien mit gleichaltrigen Jugendlichen, mit denen sie das deutsche Familienleben entdecken können. Auch am Schulun-

terricht möchten die jungen Gäste teilnehmen. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an Roselyne Drolon in München, Tel. 089/9577609 oder direkt an Kultur life, Tel. 0431/93054.

Für einmonatige Reisen zu ausgesuchten Gastfamilien in aller Welt sind ebenso Plätze zu haben! Auch möglich: Halb- und Ganzjahresaufenthalte in Frankreich, den USA und Kanada. Kontakt: kultur life, Tel. 0431/93008, Fax 0431/93009.

Vielen Dank, Imtraud Martens

BVDM -

Ganz schnell !!!

Das LittleHeroTwinRacingTeam im LV Rhein-Ruhr ist auch in diesem Jahr wieder schnell unterwegs gewesen. Thomas Hirsch Jens-Peter Bonse sind mit einer serienmäßigen Yamaha TRX 850 in der Serienmaschinenrophy von

Moto-Aktiv unterwegs gewesen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Nach einer überwiegend verregneten Saison mit 6 Vierstundenrennen und einigen kleineren Pannen gewinnen die beiden die Moto-Aktiv - Serienmaschinenrophy in der BOT-Klasse.

Herzlichen Glückwunsch

Achtung Achtung

Nach 10 Jahren wechselt der First Classic Day seinen Veranstaltungsort !!

1999 gibt es dann auch einen BVDM Stand. Für Fragen stehen Euch gerne Uwe und DoDo Wybiralla unter der Tel: 0209/209157 oder Schriftlich : Osterfeldstr. 28 in 45886 Gelsenkirchen, bereit.

REIFEN MIT RABATT

Weiterhin können BVDM-Mitglieder Reifen mit hohen Rabatten kaufen. Die Ersparnis kann ganz erheblich sein, zumal über ein spezielle PC-Programm ermittelt werden kann, ob für einen bestimmten Motorradtyp Freigaben oder ABEs für alternative Bereifungen existieren.

Anfragen bitte an Wilfried Peter Gödeker unter folgender Faxnummer: 05932/69727

Verkaufe:

Suzuki GSX 1 1 OOG / Squire RX 4 (Seitenwagen) 1.5 Sitzer, Umbau: 07/96 (Fa. Lohre), EZ Mot.: 08/91, TÜV: 08/00, Fb.: schwarzmetallisch, PS: 98/122, 32.000 km (davon 4.500 km als Gespann), EZS-Verbundräder, 14-Zoll-Fahrwerk, Bereifung: Reifen vorne: 165/70 R14 Reifen hinten: 175/65 R14 Reifen SW: 165/60 R14

sehr gepflegt (Sommerfahrzeug!), Preis: VB DM 21.800. Standort: 63533 Mainhausen, OT Zellhausen, Karsten Fechner, Tel.: 06182/27768 (AB)

Verkaufe

JUPITER-Beiwagen mit Spritzdecke und Überrollbügel Neuzustand DM 1500,— 05932-69726

Zu Verkaufen:

Suzuki GS 850 G, EZ 4/81, TÜV August 2000, 78 PS, AT-Motor ca. 50.000km, Windjammerverkleidung, Krauser Kofersatz, Stahlflex Bremsleitung, Kardan. Vorderreifen und Auspuff neu. Ideales Langstreckenmotorrad. Für nur noch DM 2900.- Tel: 0571/62839

IGG-TERMINE 1999

1.1.1999

Neujahrsempfang der
IG Gespannfahrer
Nürburgring (Gaststätte)
05932-69726 (Wilfried)
05932-69727 (Fax)

09.04.1999

Gespannfahrerlehrgang für
Anfänger DM 280.-
Infos bei Frank-M. Wolf
Tel: 04825/7161

30.4.-2.5.1999

Frühlingsfest und HV der
IG Gespannfahrer
05932-69726 (Wilfried)
05932-69727 (Fax)

16.07.-18.07.1999

Heidjertreffen
Infos bei Frank-M. Wolf
Tel: 04825/7161

29.-31.10.1999

IGG-Harztreffen
Berfel
05932-69726 (Wilfried)
05932-69727 (Fax)

Achtung neue Adresse vom PRESSE SERVICE :

Michael Lenzen
Wuppertaler Str. 9
51145 Köln
Tel: 02203/295226
FAX: 02203/295261
Email
110363 1126 @ compuserve. com

27.-30.12.98:

6. Störtebecker Tour,
veranstaltet von
MOTO AKTIV.
Info:
0531/797541 abends.

Motorbike '99

23. - 24. Januar 1999

Motorradmesse in Wolfs-
burg / Congress Park
Info: 05361/22727

5. Motorräder & Roller
Ausstellung Magdeburg
am 16. + 17. Januar 1999

5. Motorräder & Roller
Ausstellung Chemnitz am
23. + 24. Januar 1999

5. Hamburger Motorrad
Tage (HMT) vom
29. - 31. Januar 1999

7. Berliner Motorrad Ta-
ge (BMT) vom
25. - 28. März 1999

Elefanten- treffen nicht Vergessen !!!

29. - 31.
01.1999

Die Termine von 1999 der Horex und Gespannfreunde
Mainkling e.V. im BVDM e.V. :

08.01. - 10. 01.99 Wintertreffen

16.07. - 18.07.99 21. Sommertreffen

(Treffen - Veteranen und Gespanne mit Prämierung)

Jeden ersten Sonntag im Monat Stammtisch im Gasthaus
„Eiche“ in Frankenhardt - Mainkling

Info zum BVDM-Sicherheitstraining:

Auch im kommenden Frühjahr sind wieder vier Trainings
in Langenfeld (Nahe Köln und Düsseldorf) geplant.

Kontakt über Wolfgang Schmitz, LVRR,
Tel. (0 21 73) 1 78 79.

Weitere Termine und Orte können bei der BVDM Ge-
schäftsstelle erfragt werden.

Für Clubs gibt es die Möglichkeit, ganze Trainings selbst
zu organisieren. Erforderlich dazu ist -neben den Teilneh-
mern- ein geeignetes Gelände.

Info gibt es bei Henning Knudsen, Tel. (0 22 47) 73 86.

Info zum LVRR- Trialtraining im September 1999

gibt es ebenfalls bei Wolf-
gang Schmitz.

Elmar Heuer bietet
ganzjährig Trainingstermi-
ne an. Clubs oder Grup-
pen ab 9 Personen haben
bei Elmar ebenfalls die
Möglichkeit, ganze Termi-
ne zu buchen. Dabei küm-
mert sich Elmar (dank gu-
ter Kontakte zur Trial-Sze-
ne) um ein Gelände in
möglichst günstiger Nähe.
Besonders interessant sind
einwöchige Trialcamps in

Frankreich: Jeweils in den
Oster- und Herbstferien
geht es an die Ardeche.
Standort ist ein Camping-
platz mit Unterbringung in
komfortablen Holzhütten.
Hier besteht neben dem
Training auf einem ca. 30
ha großen Privatgelände
die Möglichkeit zu ausge-
dehnten Trial-Wanderun-
gen.

Kontakt:

Elmar Heuer Zweiradaktio-
nen, Werse Daipé 12,
48157 Münster,
Tel. (02 51) 3 21 16 07
oder im Internet:
<http://members.aol.com/hzweirad/index.htm>

**Redaktions-
schluß für die
BALLHUPE
1/99
5. Februar
1999**

Achtung:

unbedingt
den Redakti-
onsschluß beachten!
Zuschriften, die nach diesem
Datum eingehen, können für
das nächste Heft nicht mehr
berücksichtigt werden.

Bitte alle Beiträge **maschinell**
geschrieben oder per Diskette
an die Redaktion. Wir freuen
uns über alle Zuschriften,
auch Bilder (keine DIA'S). Je-
der Einsender erklärt sich mit
einer möglichen redaktionel-
len Bearbeitung einverstan-
den. (Adressierten Briefum-

schlag für die Rücksendung
beilegen!)

**Namentlich gekennzeichnete
Artikel, sowie alle Anzei-
gen, geben die Meinung des
Verfassers und nicht die
Meinung der Redaktion
oder des Herausgebers
wieder.**



Macho, Macho kannst ned lerna.
Macho Macho muß ma sei...

Nicht Reinhard Fendrich, aber Christof Weltenbummler
Hillebrand auf Oldie-Tour



... ehne nichne muh, und raus bist Du !

Christiane Ohrensessel (links vorne) und ihre 9 Berliner (hier mit
Füllung) bei der Deutschlandfahrt in Eichstätt.

„Engelchen oder Bengelchen“

Ein Paragraphenhengst ohne
Furcht und Tadel - Garsten
Hönig ist unser Wilhelm
Brause aus der Rechtsecke.



Fröhliche Weihnachten und
„guten Rutsch“, Eure *Babs* !



Schöne Schuhe, gell Martin ???

Martin Röth weiß immer wo's
lang geht, auch auf der Internot
mit Miss Penthouse.



Steht da was über uns ???

Ja, auch Promies wie Gladys T., PR-Dame bei
MGI Deutschland lesen die BallHuPe. Wenn auch
aus MUG?



Der Gesichtsausdruck sagt alles -
- äußerst gerührt und MEGA stolz -
Horst Orlowski erhielt das Bundes-
verdienstkreuz am Bande auf der JHIV



Herr Wissmann fand es „cool hey“,
Unterschriftensammlung / INTER-
MOT '98, seine letzte gute Tat für
den BVDM. Traurig !!!



**Alles für
Erlebnisreisen**

GPS & MOTORRAD



Wenn Sie auf eine Karte im
Tankrucksack verzichten wollen,
und für ein Satellitennavigationsgerät
399.- DM übrig haben,
sollten Sie zu uns kommen:

**THERESIENSTRASSE 66
80333 MÜNCHEN**

Tel: 089 28 20 32

Fax für Kataloganforderung: 089 28 25 25

www.daerr.de