

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V. 1/1992



Elefantentreffen
Jahreshauptversammlung
Gegen den Verkehrsinfarkt

Neue Modelle
Tourentip
Termine



Uwe Reitz

Steht der BVDM vor einer Zerreißprobe? Wie lange kann der Verband noch existieren, wenn sich Vorstand und Aktive den Aufgaben, die für uns relevant sind, stets nur in ihrer Freizeit widmen? Tut Professionalisierung nicht Not?

Flucht nach vorn

Andere Verbände sind uns da weit voraus. Und nehmen dem BVDM in der Öffentlichkeit oft die sprichwörtliche Butter vom Brot. Nicht ohne Grund. Wer kennt unseren Verband denn schon? Wir laufen Gefahr, in der Bedeutungslosigkeit zu versinken. Das aber wäre schade.

Denn eigentlich ist der BVDM „die“ Interessenvertretung für alle Motorradfahren. Dafür wird ehrenamtliches Engagement auch weiterhin erforderlich sein. Doch wer die Geschäfte führt, sollte dafür auch ein entsprechendes Honorar erhalten – sofern er oder sie im Sinne des Verbandes tätig wird. Hier ist der Vorstand gefordert, ein entsprechendes Anforderungsprofil zu entwickeln und den Mitgliedern aufzuzeigen, wie eine solche Tätigkeit finanziert werden kann.

Denn: der BVDM muß wieder öfter ins Gespräch kommen; in den Medien, in der Fachpresse und bei den Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern. Dazu brauchen wir jemanden, der acht Stunden am Tag für den Verband arbeitet und nicht nur in seiner ohnehin knapp bemessenen Freizeit nach Feierabend. Womit das ehrenamtliche Engagement der Mitglieder in keinsten Weise geschmälert werden soll. Die Jahreshauptversammlung wird Möglichkeiten bieten, hierüber ausführlich zu diskutieren.

Vielleicht sollte der BVDM dabei nicht nur seine Satzung, sondern auch den Namen modifizieren. Oder können unsere weiblichen Mitglieder widerspruchlos damit leben, dem Bundesverband der Motorradfahrer anzugehören?

G. Schmidt
L. J.
K.

Aktuell

Editorial	Seite 2
Inhalt	Seite 3
Vorstand's Corner	Seite 4
Gegen den Verkehrsinfarkt	Seite 5

Leserbriefe

.....	Seite 6
-------	---------

Zeitgeschehen

AmA: Paris-Dakar im Odenwald	Seite 7
Elefantentreffen	Seite 8
Jahreshauptversammlung	Seite 10
Tourentip	Seite 12
Neue Modelle	Seite 14
Freizeit, Sicherheit, Spaß	Seite 15
Zweiradsicherheit	Seite 16
Kurzturlaub	Seite 17

Termine

.....	Seite 18
-------	----------

Veteranenfreunde

.....	Seite 20
-------	----------

Neue Bundesländer

.....	Seite 21
-------	----------

Kurzgeschichte

.....	Seite 22
-------	----------

Kleinanzeigen

.....	Seite 24
-------	----------

WICHTIGE ADRESSEN

Geschäftsstelle:
René Kegelmann, Dorfstraße 28,
5970 Plettenberg,
Telefon (0 23 91) 1 06 57

BVDM-Versicherungsreferent:
Harald, Platz, Waldstraße 19,
5520 Bittburg-Mötsch,
Telefon (0 65 61) 72 52

Sport, Touristik, Wettbewerbe:
Roland Rottmann, Wildstraße 9,
4300 Essen, Telefon (02 01) 34 50 00

BVDM Service, Verkäufe aller Art:
Bahnhof Steinheim, Postfach 110 067,
6450 Hanau 11,
Telefon (0 61 81) 66 17 48

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

BVDM-Konto:
National-Bank Duisburg
BLZ 350 200 30; Konto 543210

IMPRESSUM

BALLHUPE

Herausgeber:
Bundesverband der Motorradfahrer

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

Druck: graphoprint, Koblenz.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag
enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Belegexemplar erbeten.

**Redaktionsschluß für die nächste
Ballhupe ist der 25. Mai.
Heft 2/92 erscheint Mitte Juni.**

Neue Vorstandsmitglieder gesucht

Aus beruflichen und privaten Gründen sehen sich der 2. Vorsitzende, Jürgen Schweinberger, der 1. Geschäftsführer, René Kegelmann und der 2. Geschäftsführer, Uwe Goldammer nicht mehr in der Lage, ihre Vorstandsämter über die Jahreshauptversammlung 1992 hinaus weiterzuführen.

Der Vorstand ist laut BVDM-Satzung § 10, Abs. 10 berechtigt, bis zur nächsten JHV mit Vorstandswahlen (1993) die freiwerdenden Ämter kommissarisch neu zu besetzen.

Ich bitte die Mitglieder, die Interesse an einer Gestaltung unserer Verbandsarbeit haben und nicht vor regelmäßiger, eigenständiger und verantwortungsvoller Arbeit zurückschrecken, sich beim 1. Vorsitzenden zu melden – möglichst BALD!

René Kegelmann erwartet darüber hinaus, daß sämtliche BVDM-Materialien aus seiner Wohnung (eine LKW-Ladung voll) bis zum 10. Mai 1992 abgeholt sind.

Telefon: (0 22 47) 73 86

Letzter Aufruf: IFMA 1992

Wer macht die Gesamtleitung für die IFMA '92? Auf der JHV '91 in Elspe hat unser bisheriger Standleiter, Bernd Karasch, unmißverständlich mitgeteilt, daß er aus beruflichen und familiären Gründen nicht mehr dazu in der Lage ist, die IFMA '92 zu betreuen.

In den letzten zwei Ausgaben der BALLHUPE wurde zur aktiven Mitarbeit für die IFMA-Gestaltung aufgerufen. Bis heute hat sich auf diesen Aufruf hin niemand gemeldet und der Vorstand hat niemanden gefunden, dem er diese Aufgabe übertragen konnte.

Die Vorstandsmitglieder sind zur Zeit hoffnungslos überbelastet und nicht in der Lage, auch noch die Organisation für die IFMA zu übernehmen. Der BVDM-Vorstand hat die Aufgabe, den Verband zu füh-

ren, aber nicht die ganze Arbeit, die damit verbunden ist, allein zu machen.

Dies ist der letzte Aufruf an die Mitglieder: Wir brauchen dringend jemanden, der sich um die IFMA-Organisation und Standgestaltung kümmert – sonst werden wir auf der IFMA '92 nicht vertreten sein!

Deutschlandfahrt 1992

Die BVDM-Deutschlandfahrt 1992 ist für den 18.-20. September in Süd-Ost- bis Süd-Westdeutschland angesetzt. Vorgesehen ist eine Fahrt im Bereich des Generalblatts 21, 24 oder 16.

Zielort und vor allem anzufahrende Haupt- und Nebenkontrollen fehlen noch!!!

Wir benötigen hierfür dringend Unterstützung von Einzelmitgliedern und Clubs in den genannten Gebieten, da es allein aus Kostengründen für das Organisationsteam in Duisburg unmöglich ist, solche Sachen von dort aus zu bewerkstelligen.

Wenn die Einzelheiten nicht bis spätestens Mitte März geklärt sind, muß die Deutschlandfahrt 1992 abgesagt werden!!!

Informationen, wie man was macht bei:

Heinz Sauerland
Klosterfeld 1
4182 Uedem 1
Telefon: (0 28 25) 14 94

Herzlicher Glückwunsch

Am 9. Februar 1992 feierte der Untertaunus Motorrad-Club e. V. im BVDM sein 20 jähriges Bestehen und Zugehörigkeit zum BVDM.

20 Jahre sind für ein Motorradclub eine lange Zeit und ein gutes Zeichen dafür, daß das Clubleben immer noch lebendig und attraktiv ist.

Der Vorstand gratuliert zum Jubiläum und wünscht dem UTMK und seinen Mitgliedern viel Erfolg und weiterhin allzeit gute Fahrt in den nächsten vielen Jahren.

Clubbefragung! Bitte um Antwort

Im September 1991 verschickte die Mitgliedsverwaltung Fragebögen an die Clubs, um einen aktuellen Überblick über Clubbestand, Adressen usw. zu bekommen.

Bis heute hat ungefähr nur die Hälfte der Clubs geantwortet. Ist es denn tatsächlich nötig, daß der Rest einen kleinen (oder vielleicht großen!) Tritt in den Hintern braucht, um einen einfachen Fragebogen zu beantworten???

Der Vorstand hat in einem früheren Rundbrief an die Clubs angedroht, die Clubs aus der Clubförderung auszuschließen, die nicht spätestens bis Ende 1991 antworten. Es wäre traurig, wenn wir genötigt wären, das bei 50% aller Clubs wahrzumachen...

Hilfe für Dialysepatienten

Der Verband der Dialysepatienten Deutschlands e. V. (DD) veranstaltet vom 30. 5. - 4. 6. 1992 eine Rad-Tour von München nach Bonn. Die Ziel-fahrt führt zum Ministerium für Familie und Gesundheit um dort auf die zunehmenden Probleme von Dialysepatienten und bei der Organspende aufmerksam machen. Für die Durchführung dieses Vorhabens bittet der DD um Spenden und finanzielle Unterstützung. Der BVDM ist wie der DD Mitglied im Arbeitskreis Organspende und unterstützt ideal dieses Vorhaben. Wer Näheres erfahren will schreibt an:

Dialysepatienten Deutschlands
Weberstraße 2
6500 Mainz 1
Telefon: (0 61 31) 8 51 52

Frühlingsfest in Gochsheim

Am 22.-24. Mai 1992 ist BVDM-Frühlingsfest beim MC Gochsheim.

Damit das Fest genauso schön wird wie beim letzten Mal, bitten die Veranstalter und der Vorstand um rege Teilnahme.

Neuer Referent für Veteranen

Nach langjähriger Tätigkeit für den BVDM hat unser bisheriger Referent für Veteranenfragen, Willi Reuter, darum gebeten, aus Gesundheitsgründen von diesem Amt befreit zu werden.

Lieber Willi, der Vorstand bedankt sich im Namen der Mitglieder für Deine geleistete Arbeit, und wir wünschen Dir für Deinen weiteren Lebensweg im Ruhestand alles erdenklich Gute und hoffen, daß Du dem BVDM weiterhin treu und verbunden bleibst.

Der Vorstand hat auf seiner Sitzung am 21. 12. 1991 einstimmig beschlossen, Uwe Wybiralla aus Gelsenkirchen zum neuen Veteranen-Referenten zu berufen.

Uwe Wybiralla hat sich als Ausrichter der First-Day-Classic in Essen als Kenner der Materie erwiesen und wird künftig in der BALLHUPE und darüber hinaus den Mitgliedern zum Thema Veteranen Rede und Antwort stehen.

Anschrift:
Uwe Wybiralla
Backskamp 5
4650 Gelsenkirchen
Telefon: (02 09) 20 91 57

Versand der BALLHUPE

Der Versand der BALLHUPE erfolgt nach den aktuellen Angaben der BVDM-Mitgliederkartei. Die Deutsche Bundespost ist nach dem 1. Juli 1991 aus Datenrechtlichen Gründen (Postdienst-Datenschutzordnung (PD-DSV). §4) gehalten, auf Grund von falschen oder unkorrekten Adreßangaben, nur dann fehlgeleitete Zeitschriften weiterzuleiten bzw. mit Adreßkorrekturen versehen zurückzusenden, wenn der/die Bezieher/in hiergegen nicht ausdrücklich Widerspruch eingelegt hat.

DESHALB:
Adreßänderungen sofort der Mitglieder-
verwaltung mitteilen!

Gegen den Verkehrsinfarkt

Bundesweiter Aktionstag des BVDM / Mitmachen und zum Nachdenken anregen

Mit dem Motorrad ins Wochenende – das kennen wir ja. Aber gegen den Verkehrsinfarkt? Was ist das denn nun wieder für eine neue Idee? So neu ist sie gar nicht. Schon 1958 empfahl eine Pressemitteilung (von Zündapp) eines deutschen Zweiradherstellers „gegen die Kreislaufstörungen des Verkehrs“ „dem gewandtesten Fahrzeug den Vorzug zu geben.“

Man sah sich damals „am Puls unserer Zeit“ und ließ den Presstext durchaus nicht uneigennützig in der Aussage gipfeln: „... wir sollten schon freiwillig, weil in eigenem Interesse, mehr daran denken, daß der technische, bauliche, räumliche Aufwand am Fahrzeug in einem vernünftigen Verhältnis zu der von uns gewünschten Fahrleistung steht.“

Das Deutsch ist von damals, das Problem aktueller denn je. Soll heißen, moderner ausgedrückt, daß ein Motorrad weniger Rohstoffe verbraucht bei der Herstellung und weniger Sprit beim Fahren, die Straßen unterwegs und beim Parken nicht verstopft und immer zu mindestens 50 Prozent ausgelastet ist.

Oder anders gesagt: Um 75 Kilo Mensch zu befördern reichen 180 Kilo Moped allemal. Was manchem Zweiradhersteller schon in der 50er Jahren aufgefallen war, unterscheidet sich von den heutigen Problemen wie Stau und Parkplatznot allenfalls in der Intensität. Jeder von uns kann bei seinen täglichen Wegen ein Lied davon singen. Denn mancher ist zwar eigentlich schon am Ziel, aber wirklich angekommen ist man ja erst, wenn ein Parkplatz für das „Stehzeug“ gefunden ist. Parkplatzsuchverkehr nennt man das. Trotzdem: Lieber in der Nobelkarosse im Stau stehen und um den Block kreisen als Klamotten wechseln am

Arbeitsplatz. Die Gründe, warum die Alternative Zweirad sich im Alltag bei uns (bis jetzt) wenig durchgesetzt hat, sind wohl dieselben geblieben. Es scheint sich also nichts verändert zu haben – oder doch? Das Problem, daß im Stadtverkehr oft gar nichts mehr geht, ist dringlicher geworden. Zum Zeit- und Platzproblem haben sich Rohstoffknappheit und

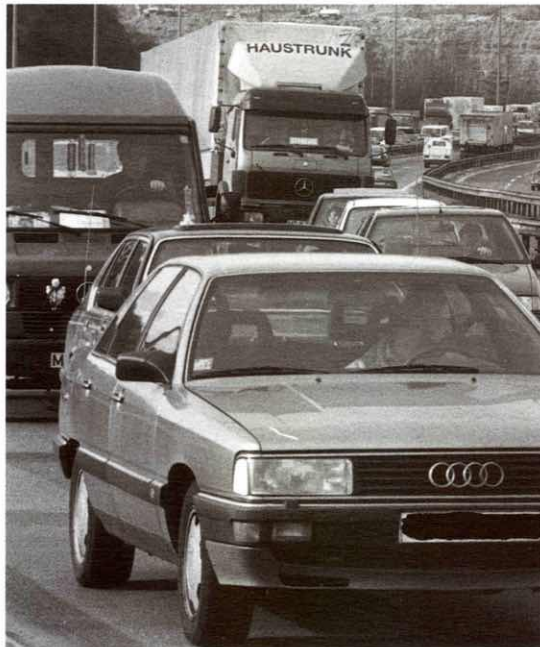
die im Sommer 1991 durchgeführt wurde. Die Leser wurden gefragt, ob sie ihr Zweirad im Alltag nutzen und welche Erfahrungen sie dabei machen. Diesen Zeitgenossen aus allen sozialen Schichten scheint es großen Spaß zu bereiten, ihr „Freizeitfahrzeug“ zum Versüßen des Arbeitsweges einzusetzen statt täglich beim fröhlichen Stopf-In mitzuma-

den Tag praktizieren. Es werden mehr, aber sie fallen nicht auf. Nicht nur, weil es eben noch nicht so viele sind, sondern vor allem deshalb, weil sie sich partnerschaftlich und unspektakulär unter uns im Straßenverkehr bewegen – unauffällig eben. Autofahrer ärgern ist out – anstiften zur Nachahmung ist in.

Wenn immer mehr Menschen ein Motorrad oder einen Roller als eine Möglichkeit nutzen, ihren Beitrag zur Entlastung unserer Straßen mit Spaß und persönlichem Nutzen zu verbinden, wirkt das wie Kreislaufftropfen gegen den Verkehrsinfarkt. Und nachdem auf diese Art so mancher im Stau verbrannte Liter Sprit eingespart wird, ist es auch gleich ein echter Beitrag zum Umweltschutz.

Es müssen aber baldmöglichst sinnvolle Regelungen gefunden werden, die die Vorteile des Motorradfahrens nicht bestrafen, sondern fördern. Denn da haben alle was davon – natürlich auch die Autofahrer, die ihr Fahrzeug wirklich brauchen. Das gilt sowohl für's Parken wie für das Vorbeifahren am Stau, in der Stadt zum Beispiel durch das Öffnen der Busspuren auch für motorisierte Zweiräder und attraktive Zweiradparkplätze.

In Abwandlung des bekannten Spruches einer Mineralölfirma: Es gibt zu viele Autos – lassen wir sie stehen!



Autos verstopfen die Straßen. Würde statt dessen mit dem Motorrad gefahren, so wäre zumindest so mancher Stau vielleicht vermeidbar. Bild: Jörg Henkel.

dicke Luft gesellt. Für die, die in der Stadt wohnen und für die, die dort fahren. Und das Thema wird in den Medien inzwischen beinahe ebenso breitgewalzt wie die Straßen von immer noch mehr Autos. Von Motorrädern hat da anscheinend noch nie jemand etwas gehört.

Erstaunliches trat zutage bei einer Umfrage der Zeitschrift MOTORRAD und der Frankfurter Allgemeinen Zeitung,

chen. Sie sind meist früher und wacher am Arbeitsplatz, haben keine Parkprobleme und sparen auch noch Geld. Zumindest dann, wenn der Zweitwagen eingespart wird. Und im Winter? Da nimmt man eher die öffentlichen Verkehrsmittel als das Auto.

Was sich hier liest wie die Tagträumereien eines Motorradfans, sind Lösungsansätze für das tägliche Verkehrschaos, wie sie einige Mitmenschen je-

Unter dem Motto „Gegen den Verkehrsinfarkt“ steht in diesem Jahr der „Tag des Motorradfahrers“. Wer mehr wissen will oder als BVDM-Club Interesse hat, sich an entsprechenden Aktionen zu beteiligen, nehme bitte umgehend Kontakt auf mit: Uwe Goldammer, Holthausenstraße 162, 5600 Wuppertal. Tel. (02 02) 46 55 74.

Soll er oder soll er nicht? Die Frage, ob der BVDM weiter in jenem Gremium mitwirken soll, daß an der Entwicklung einer europäischen Norm für Motorradschutzbekleidung arbeitet, hat zahlreiche Mitglieder zu Papier und Feder greifen lassen. Auch weiterhin sind Leserbriefe zu diesem und jedem anderen Thema willkommen:

Minderwertige Stücke abqualifizieren

Ich möchte zu der Frage nach einer DIN/ECE-Norm für Motorrad-Bekleidung meine persönliche Meinung äußern. Es wäre wohl prinzipiell nicht dagegen einzuwenden, wenn ein neutrales Sachverständigen-Gremium sich dieser Frage annimmt und gewisse Normen festlegt. Diese Normen sollten allerdings nur für die Hersteller gelten, und ich bin mir ziemlich sicher, daß die bekannten Produzenten von Motorradschutzbekleidung diese Norm heute schon erfüllen würden.

Wenn aber minderwertige Stücke durch Versagung des DIN-Zeichens abqualifiziert werden, kann dies nur im Interesse jedes Motorradfahrers liegen. Zu einer Gleichförmigkeit wird es dabei so wenig kommen, wie bei den Helmen. Es wird auch niemand verlangen, daß man seine Handschuhe, Lederanzüge oder Stiefel dem TÜV vorführen oder bei Verkehrskontrollen nachweisen muß, daß sie der DIN-Norm entsprechen. Deshalb sollten wir dieser Entwicklung mit freundlicher Gelassenheit entgegensehen und nicht gleich wieder allergisch reagieren, wie dies offensichtlich andere Verbände tun.

Robert Poensgen
Motorrad-Journalist

Lieber stilecht als sicher

So praktisch eine Norm auch als Kaufberatung sein mag, ich möchte keinen Zwang. Wie blöds sah eine Protektorkombi auf einem Dnepr-Gespann aus.

Stefan Klöcker, Grevenbroich

Vor Schrott schützen

Eine Norm für die Bekleidung im Sinne des Verbraucherschutzes ist immer sinnvoll. Durch eine solche Qualitätsgarantie für Motorrad-Schutzbekleidung ist der Kunde vor Schrott geschützt, denn es gibt auf dem Markt nach wie vor gewisse Anbieter, die Jakken aus Kunstleder als Schutzbekleidung verkaufen. Solchen schwarzen Schafen kann man mit einem Gütesiegel das Handwerk legen.

Unbedingt zu vermeiden ist jedoch ein Tragezwang für Schutzbekleidung, denn schon mit der Helmnorm ECE R 22/02 hat sich gezeigt, daß der Kunde, in diesem Sinne der Motorradfahrer, durchaus selbst entscheiden kann, was Sinnvoll ist oder nicht – aber nicht durch Bußgeldbescheid, denn dagegen haben wir uns ja erfolgreich gewehrt.

Renaud Rahier,
Eynatten, Belgien

Nicht als Alibi mißbrauchen

Die Kuhle Wampe hat an zwei Beratungen der deutschen CEN-Gruppe zur Normung von Motorrad-Schutzbekleidung teilgenommen. Wir sind zu dem Schluß gekommen, daß wir in dieser Gruppe keine Möglichkeit haben, die Interessen der Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen zu vertreten. Die Stellung der deutschen Gruppe war bereits komplett ausgearbeitet, als wir hinzukamen.

Sollten wir in dieser Gruppe für sichere Kombis eintreten, werden diese immer untragbarer, ein Tragezwang aber unwahrscheinlich. Würden wir uns für eine tragbare Kombi einsetzen, würde gerade dadurch ein Tragezwang wahrscheinlich werden. Egal wie die Norm aussehen wird, sie wird für uns Motorradfahrer und -fahrerinnen Nachteile bringen.

Auch ohne einen Tragezwang werden Versicherungen keinen vollen Schaden erstatten, wenn man sich verletzt und

keine genormte Kombi getragen hat. Sollte man nach einem Unfall Schmerzensgeld fordern, kann es passieren, daß die volle Höhe verwährt wird, weil kein Sicherheitskombi getragen wurde.

Sollte es trotz aller Versicherungen, der an der Norm arbeitenden, zu einem Tragezwang kommen, kann es sein, daß Motorradfahren zu einem unbezahlbaren Hobby einiger weniger Privilegierter verkommt. An einer solchen Entwicklung wollen wir von der Kuhle Wampe nicht Mitschuld sein. Wir wollen nicht als Alibi mißbraucht werden. Deshalb verläßt die Kuhle Wampe die deutsche Gruppe des CEN Ausschusses.

Gerd Kaufbold,
Verbandssprecher

Sorry: Falsche Behauptung

Leider ist Euch in der Ballhupe 4/91 ein Fehler unterlaufen. Die Behauptung, die Biker Union hätte sich „schon längst“ aus dem DIN-Ausschuß sowie aus der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) verabschiedet, ist falsch. Die Biker Union hat seinen Austritt aus beiden Gremien nie erklärt. Richtig ist, daß die Biker Union auch in Zukunft im DIN-Spiegelausschuß und in der BAGMO mitarbeiten.

Karl Kotte,
Vorstandsmitglied Biker Union

Mitarbeiten gegen Tragezwang

Ich unterstütze Euch voll darin, in den Gremien zu bleiben. Jede andere Reaktion bedeutet, sich vor der Verantwortung zu drücken. Und vor allem: Das Ruder aus der Hand zu geben. Kein Tragezwang! Unterschriften-Aktionen würde ich begrüßen.

Frank Cloß, Mainz

Eigenverantwortung gefragt

Ich finde, wer Motorrad fährt, muß sich schützen: Mit Helm, Handschuh, Stiefeln und

Schutzkleidung. Aber jeder soll das Recht haben, diese Bekleidung nach Farbe, Form, Aussehen und Witterung selbst zu gestalten.

Günter Schmid,
Deggingen

Der Bericht über das Hexentreffen im jüngsten Heft stieß nicht auf ungeteilte Zustimmung:

Was für ein Gedenken

Als Organisatorin des Frauenmotorradclubs „Hexenring“ hat mich natürlich der Bericht über das „22. Hexentreffen“ interessiert. Und was muß ich da lesen? Da werden den furchtbaren Hexenverbrennungen, durch die viele Millionen Frauen sterben mußten, in Lemgo damit gedacht, daß man erneut Hexen verbrennt?

... liebevoll hergerichtete lebensgroße Puppe“ ist da zu lesen! Ja seid Ihr denn noch zu retten? Was ist denn das für ein Gedenken?

Was würdet Ihr dazu sagen, wenn irgendwer lebensgroße Juden herrichtet oder vergast? Nein, das findet Ihr auch nicht zum Feiern, oder?

Also mir blieb die Spucke weg, bei soviel Unsensibilität. Und da hätte ich doch gern, daß in Lemgo im nächsten Jahr anders der furchtbaren Greultaten gedacht wird.

Ilse Laaser, Bonn

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

Paris-Dakar im Odenwald

Grundkenntnisse im Geländefahren / AmA zu Gast bei Eddy Hau

Stark übertrieben, aber ein Hauch dieser Veranstaltung lag über dem Übungsplatz Walldürn: Eddy HAU als Vorsitzender des Institutes für Verkehrs- und Motorsportpädagogik (IVM Heppenheim) und erfolgreicher Teilnehmer am 91er Wüstenspektakel auf einer (fast) serienmäßigen Honda African Twin war der Prominente der Instrukteure, die uns mit den Grundkenntnissen des Geländefahrens vertraut machten.

Neben Manfred Helmstetter, wortgewaltiger Fahrungsleiter, der uns das vertraute „Du“ anbot, um die Verständigung zu erleichtern: „Mensch, brems' nur vorne!“ hört sich nun mal besser an als „Bitte betätigen Sie nur die Vorderradbremse“. Auf dem Hotelparkplatz gab es einige präzise formulierte Lockerungsübungen für alle, danach führen wir nach Walldürn.

Dort bildeten sich vier Gruppen mit unterschiedlichen Trainingsschwerpunkten. Für die Gespannfreunde/Straßenfahrer allemal ein besonderes Erlebnis, auf einer gestellten Cross-, Enduro-, Trialmaschine zum ersten Mal fahren zu dürfen. Oder mit dem eigenen Motorrad ausgedehnt auf natürlichem Untergrund und völlig legal die eigenen Grenzen erfahren zu können.

Intensiv lernten die „Enduroschüler“ das Einmaleins des Geländefahrens:

- Aufheben bzw. Aufrichten der zur Seite gefallenen Maschine; dies ist bei dem hohen Gewicht der weitverbreiteten Straßenenduros kein Vergnügen;
- Bremsen auf losem Untergrund;
- trialmäßiges Balancieren und Umfahren von Hindernissen;
- richtige Körperhaltung beim Hangauf- und -abfahren;
- Kurvenfahren mit Anlieger.



Die Strapazen des Tages sind Eddy Hau (rechts) und Manfred Kellermann kaum anzusehen.

Petrus war auf unserer Seite. Bei den warmen, spätsommerlichen Temperaturen kam so mancher nicht nur ins Schwitzen, sondern auch außer Atem. Es wurde schnell klar, daß Geländefahren nicht etwa nur aus geschickter Kombination von Gasgeben und Bremsen besteht, sondern auch gewaltige körperliche Anstrengungen erfordert. In der Mittagspause gab's deshalb einen frischen Salat in der nahegelegenen Kantine. Wir ruhten wohlverdient die geschundenen Knochen aus. Die Stürze verliefen dank der mäßigen Geschwindigkeiten und der Schutzkleidung glücklicherweise harmlos.

Am Nachmittag wurden die Gruppen getauscht. Jeder konnte nach Trainingsab-

hang des ehemaligen deutschen Vizemeisters Hans-Gert Schweigert. Für die meisten von uns ging die Zeit viel zu schnell vorbei und unsere Instrukteure hatten redlich Mühe, auch die mittlerweile gelände- und trialbegeisterten Straßenfahrer zum Abschlußgespräch von den Motorrädern zu holen. Dank der Unterstützung der AMA- und IVM-Moderatoren konnten wir viele neue Eindrücke und Erfahrungen sammeln.

Diesen Samstag schlossen wir mit einem gemeinsamen, langen Menü am Tagungsort Vielbrunn. Der Vorabend galt dem Vortrag des geschäftsführenden IVM-Direktors Dr. Harry Niemann über Grundsatzüberlegungen zur Jugendverkehrserziehung. Offroad – was denn sonst?

Nach dem sonntäglichen Frühstück zeigte Manfred Helmstetter die Kabinett-Motorrad-Strecken seiner Heimat und sein Hammermuseum in Bürgstätt. Eddy Hau führte eine andere Gruppe in Richtung Main-Metropole. Tenor dieser bisher bestbesuchten AMA-Tagung: Wiederholung wird gewünscht. Manfred Helmstetter ist nach der Tagung übrigens AMA-Mitglied geworden und sucht weiter nach einem alten zahnärztlichen Hammer für sein Museum. Manfred Kellermann



Intensives Training im Gelände. Bilder: Michael Kellermann

Unter guten Freunden

Rekordbesucherzahlen im „Hexenkessel von Loh“ / Strahlender Sonnenschein am Tage, bitterer Frost in der Nacht

Es war ein Wochenende, so ganz nach den Vorstellungen der Elefanten-Treiber. Wenngleich es tagsüber ein wenig kälter hätte sein dürfen. Dann wären die unbefestigten Wege im „Hexenkessel von Loh“ nicht ganz so im Morast versunken. Viele derer, die erst am Samstag angereist waren, hatten merklich Schwierigkeiten, ihr vollbepacktes Motorrad am verschlammten Hang in der Waagerechten zu halten. Oftmals bedurfte es vereinten Helfens, Schiebens und Haltens, damit die Fuhre nicht plötzlich im Dreck lag.

Dafür hatten die Crossover – oder solche, die sich dafür hielten, ihren Spaß. Sie übten sich am Steilhang im „hill-climbing“. Sehr zur Freude der zahlreichen Zuschauer, die immer wieder kräftig mit Matsch bespritzt wurden.

Die Verantwortlichen vor Ort sahen diese Auswüchse nicht so gern, tolerierten aber das muntere Treiben. Zu nennenswerten Zwischenfällen sollte es an jenem Wochenende nicht kommen. Sieht man einmal davon ab, daß sich böse Buben in der Nacht zum Sonntag eines hölzernen Verkaufsstands in der Arena be-

mächtigten und diesen still und heimlich verfeuert.

6.200 zahlende Besucher, die mit dem Motorrad angereist waren, zählten die Veranstalter. Hinzu kommen noch einmal 1.200 Tagesbesucher aus den umliegenden Ortschaften. Damit war das diesjährige Elefantentreffen das bisher erfolgreichste in Loh. Die ersten Besucher waren schon am Donnerstag angereist. Konnte bisher stets nur eine Handvoll Unerschrockene gezählt werden, waren es diesmal rund 500, die einen Tag vor dem eigentlichen Beginn ihr Zelt aufschlugen.

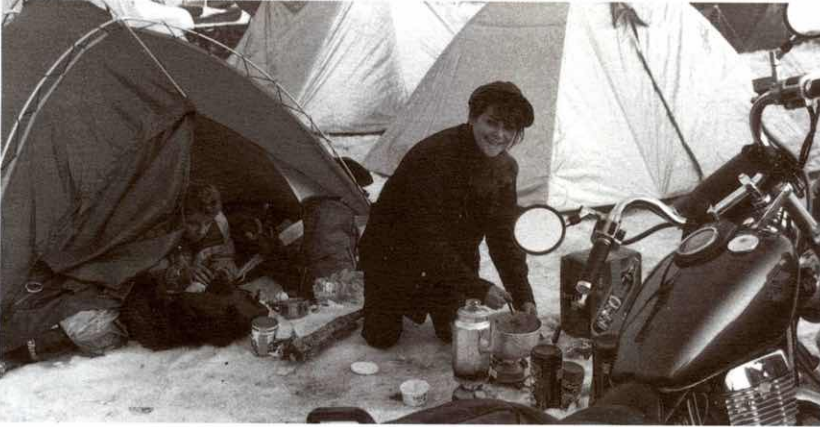
Sie taten gut daran. Denn am Wochenende war der „Hexenkessel“ ausgebucht. Nirgendwo ein Fleckchen, wo ein Zelt mehr noch hätte stehen können. Frustriert bezog so mancher auf den umliegenden Feldern, wild campend, Quartier – und der BVDM hatte das Nachsehen. Denn die Landwirte, denen die Äcker gehörten, machten Schadensersatzforderungen geltend. Und der Verband mußte zahlen!

Die Organisatoren aber ließen sich davon nicht schrecken.



sich selbst genug sein

Fackelzug und Motorradhochzeit / Ein Bericht von Uwe Reitz



Schon eine Woche vor dem magischen Datum waren Horst Orlowski und Heinz Wieland in den bayerischen Wald aufgebrochen, um die Vorbereitungen für das diesjährige Elefantentreffen treffen zu können. Bald darauf folgten die Ehefrauen und weitere Helfer. Für den technischen Aufbau zeichnete Horst Werner Sassenhagen verantwortlich, Frank Michael Wolf scharfte die Ordner um sich und Margot Wittke leitete die Hauptkasse.

Ein bewährtes Team, das einen reibungslosen Verlauf garantierte. Und so war es denn auch, wenngleich kleine Zwischenfälle – für die der BVDM nicht verantwortlich zeichnet – die positive Bilanz ein wenig trübten. Der rutschige Untergrund war Schuld an so manchem Sturz, so daß der Rettungswagen sich immer wieder einmal seinen Weg durch die dichtgeparkten Motorräder suchen mußte. Meist kümmerte sich Dr. Guillery aus Nürnberg um die Verletzten. Er ist seit vielen Jahren schon beim Elefantentreffen dabei und genießt hohes Ansehen. Ein herzliches Dankeschön dafür an dieser Stelle.

Der Fackelzug zur Scharten-Kirche, ein wenig außerhalb

von Loh auf einem Hügel gelegen, war einer der Höhepunkte des diesjährigen Elefantentreffens. Hier gaben sich während des alljährlichen Gottesdienstes – im Beisein ungezählter Besucher des Treffens – Andrea und Bernhard Göppel das Ja-Wort.

Was es sonst noch zu berichten gibt? Mit 72 Jahren ältester Teilnehmer war Erich Roth aus Moosburg; die älteste Teilnehmerin hieß Raymonde Lelerc, war 68 Jahre alt und kam aus Belgien. Mit Fahrlehrer war der jüngste Teilnehmer angereist: Der 15-jährige Kai aus Mühlheim. Und die weiteste Anfahrt hatten zwei Spanier aus Pontevedra zurückgelegt.

Am Sonntag dann galt es Koffer packen, Zelt abbauen und los. Wer sich ein mittleres Chaos vorstellt, wenn 6.500 Motorradfahrer und -fahrerinnen über verschlammte Wege bergauf den Heimweg antreten, liegt nicht ganz falsch. Doch irgendwie und mit vereinten Kräften, gehts immer. So auch in diesem Jahr. Auf einmal waren alle weg. Und werden wohl erst 1993 wiederkommen. Dann findet das Elefantentreffen vom 5. bis 7. Februar statt.



Soll ein Profi künftig die Geschäfte des BVDM führen?

Vorstand strebt notwendige Satzungsänderung an / Vernünftiges Arbeiten wichtig

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen, an der ordentlichen Jahreshauptversammlung des Bundesverband der Motorradfahrer e. V. (BVDM) 1992 teilzunehmen.

Die Jahreshauptversammlung findet statt am

Samstag, den 2. Mai 1992 um 17.00 Uhr im Saloon im Fort Fun, 5780 Bestwig-Wasserfall.

Für die JHV ist laut BVDM-Satzung § 9.5 folgende Tagesordnung vorgesehen:

Tagesordnung für die JHV 1992 in Fort Fun

TOP 1 Begrüßung durch den Gastgeber und 1. Vorsitzenden,

TOP 2 Berichte des 1. Vorsitzenden, des 1. Geschäftsführers, des Schatzmeisters und des Sportwartes,

TOP 3 Bericht der Kassenprüfer,

TOP 4 Entlastung des Bundesvorstandes,

TOP 5 Neuwahl von zwei Kassenprüfern,

TOP 6 Berichte der Referenten und Ausschußvorsitzenden; wenn die Berichte nicht mündlich abgegeben werden können, müssen sie rechtzeitig schriftlich an den Geschäftsführer geschickt werden, der sie dann verliest,

TOP 7 Anträge,

TOP 8 Verschiedenes.

Der Vorstand weist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hin, daß während der laufenden JHV keine alkoholischen Getränke ausgeschenkt werden.

Für den Vorstand
René Kegelmann,
1. Geschäftsführer

Es liegt folgender Antrag vor: Die Mitgliederversammlung möge beschließen, die BVDM-Satzung in folgenden Punkten zu ändern:

I. § 9 Hauptversammlung:

Abs. 5 a) Berichte des Vorstandes.

II. § 10 Bundesvorstand:

Abs. 1. Der Bundesvorstand besteht aus:

- a) dem 1. Vorsitzenden
- b) zwei 2. Vorsitzenden
- c) dem Schatzmeister
- d) dem Sportwart
- e) zwei Beisitzer

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

Abs. 4 d) (NEU) Der Bundesvorstand kann sich eine Geschäftsordnung geben.

Abs. 5 a) Die Aufgaben des Bundesvorstandes liegen in der Wahrung der Satzungsgemäßen Interessen des Verbandes.

Abs. 5 b) Der Bundesvorstand führt die laufenden Geschäfte des Verbandes. Ihm obliegt die Verwaltung des Verbandsvermögens und die Ausführung der Beschlüsse der Hauptversammlung.

Abs. 6 a) (NEU) Der Bundesvorstand kann einen neben- oder hauptamtlichen Geschäftsführer berufen. Der Bundesvorstand legt auf der Grundlage der Satzungsgemäßen Interessen des Verbandes und auf der Grundlage der Geschäftsordnung des Vorstandes dessen Tätigkeitsbereich und den Umfang seiner Vertretungsmacht fest.

Abs. 6 b) (NEU) Ein vom Vorstand benannter Geschäfts-

führer nimmt regelmäßig an den Vorstandssitzungen teil. Eine Geschäftsordnung legt den Umfang seiner Stimmberechtigung im Innenverhältnis fest.

Begründung: Der Bundesverband der Motorradfahrer e. V. ist mit der ehrenamtlichen Arbeit so gut wie am Ende, vor allem im Bereich der täglichen Geschäftsführung. Die meisten der bisherigen Vorstandsmitglieder, nicht zuletzt der gewählte Geschäftsführer, arbeiten seit Jahren unentgeltlich unzählige Stunden in der Woche, an Wochenenden und in den Ferien für den Verband; manche haben seit Beginn einer solchen Tätigkeit praktisch keine andere Freizeit mehr als BVDM-Arbeit. Immer weniger Mitglieder sind bereit, verantwortungsvolle Arbeitsaufgaben zu übernehmen und zu Ende zu führen. Unangebrachte, unsachliche Kritik und fehlendes Verständnis für die enorme freiwillige Arbeitsbelastung werden auf Dauer für die verantwortlichen Vorstandsmitglieder unerträglich. Beruf, Familie, Haus und Garten leiden unter diesem Druck.

Die Mitglieder und alle Motorradfahrer, für die der Verband einen Vertretungsanspruch erhebt, erwarten einen funktionstüchtigen und leistungsfähigen Verband. Das ist mit Ehrenamt nicht mehr zu machen. Die Menschen in der heutigen Zeit wollen professionelle Arbeit – auch von Vereinen.

Es ist daher erforderlich, nach Wegen zu suchen, die eine Beschäftigung von haupt- oder nebenamtlichen, bezahlten Arbeitskräften ermöglicht, z. B. ABM-Kräften. Es ist nicht zu erwarten, daß es im laufenden Geschäftsjahr zu einer solchen Beschäftigungsan-

stellung kommen kann; sollte sich aber eine Gelegenheit ergeben, muß die Satzung dies ermöglichen. Wenn diese Möglichkeit von der Mitgliederversammlung verweigert werden sollte, ist ein Vernünftiges Arbeiten im Sinne der Zielsetzung des BVDM aus meiner Sicht überhaupt nicht mehr möglich.

Ich würde dann ernsthaft anregen, die Verbandsarbeit einzustellen und den Verband aufzulösen!

Deshalb bitte ich um Unterstützung des Antrages.

Henning Knudsen.

Bundesbeirat trifft sich im Fort Fun

Im Rahmen der ordentlichen BVDM-Jahreshauptversammlung tritt der Gesamtvorstand und der Bundesbeirat zusammen. Alle Vorstandsmitglieder, Referenten sowie Vertreter der Landesverbände, der Ortsclubs und Interessengemeinschaften sind hierzu herzlich eingeladen.

Die Sitzung findet statt am

Freitag, den 1. Mai 1992 um 17.00 Uhr in der Skihütte Fort Fun, 5780 Bestwig-Wasserfall.

(Die Skihütte befindet sich gegenüber dem Haupteingang außerhalb des Freizeitparks!)

Tagesordnung:

1. Berichte des Vorstandes und der Referenten;
3. Berichte über Veranstaltungen;
4. Diskussion über zukünftige Gestaltung der BVDM-Arbeit;
5. Verschiedenes.

Für den Vorstand
René Kegelmann

Die Jahreshauptversammlung und die Bundesbeiratsitzung finden in diesem Jahr im Vergnügungspark Fort Fun statt.

SVDM-Mitgliedern ist nach Vorlage Ihres Mitgliedsausweises der Eintritt in den Park kostenfrei. Der Eintritt berechtigt zum Verbleib von Freitag Nachmittag, den 1. Mai 1992 bis zum Sonntag, den 3. Mai 1992. Begleitpersonen und Gäste haben einen ermäßigten Eintritt von DM 15,- pro Person (ohne Altersgrenzen) zu entrichten, der für den gleichen Zeitraum gilt. Mit dem Eintritt in den Park wird das

Recht zur kostenlosen Benutzung der im Park üblicherweise kostenlosen Vergnügungseinrichtungen von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr erworben. Eintrittsberechtigte Mitglieder und Gäste erhalten am Haupteingang bei der Information eine besonders gekennzeichnete Eintrittskarte.

Mit dieser Karte ist der Eintritt zur JHV auf dem Gelände von Fort Fun am Samstag auch nach 18.00 Uhr möglich.

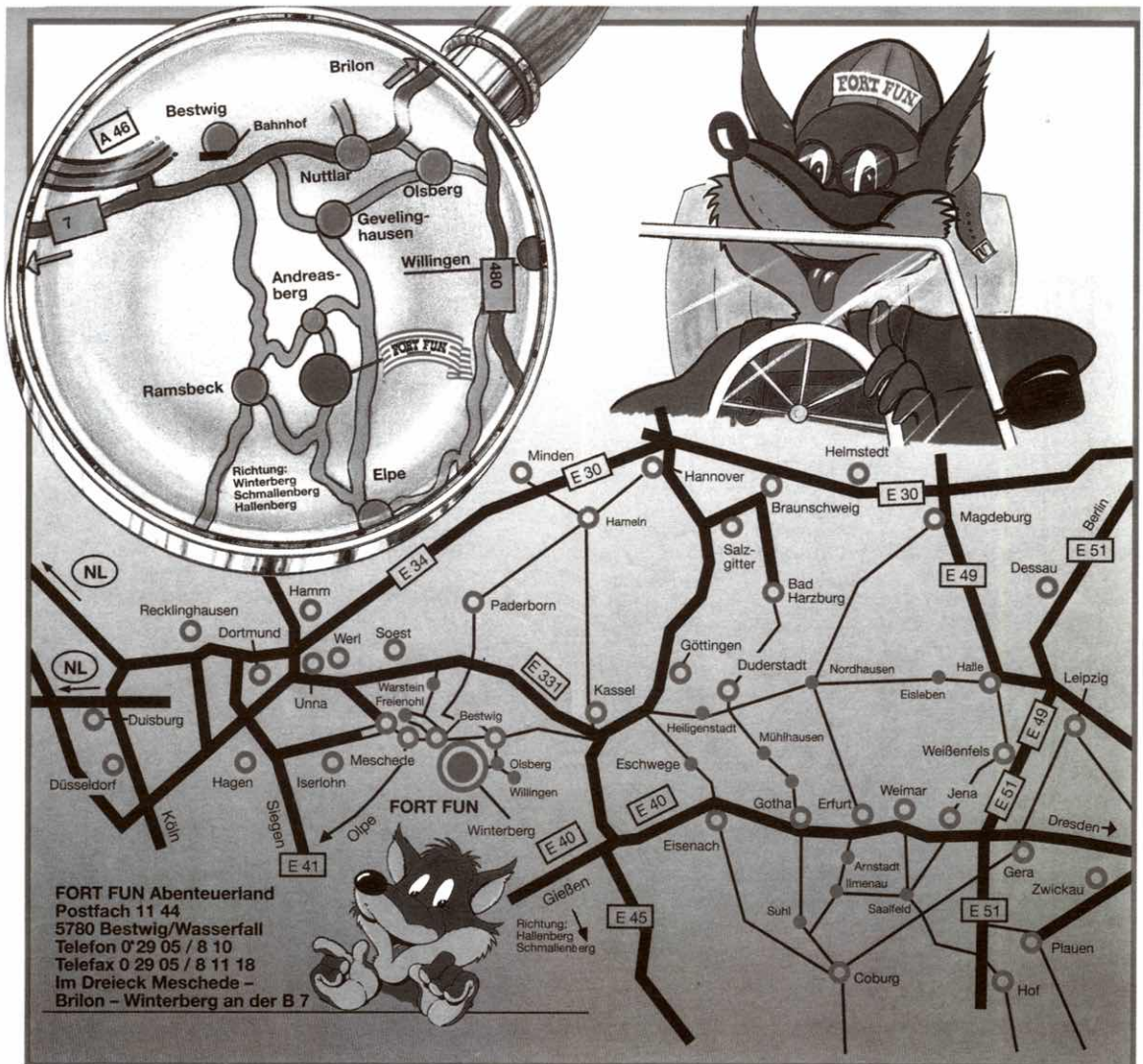
Auf dem Gelände von Fort Fun gibt es zahlreiche Bewirtungsmöglichkeiten.

Übernachtung ist nur außerhalb des Parkgeländes möglich, und zwar:

1. auf dem Campingplatz Kesting, Telefon (0 29 05) 7 21;
2. auf dem Campingplatz Wasserfall, Telefon (0 29 05) 3 32; dieser Campingplatz verfügt auch über Ferienwohnungen;
3. in Blockhütten (4-6 Personen) direkt bei Fort Fun; Reservierung bei: Gastro Service, 5780 Bestwig-Wasserfall, Telefon (0 29 05) 8 11 52;

4. außerdem besteht die Möglichkeit, über die Fremdenverkehrsvereine in Bestwig und Olsberg Zimmernachweise zu bekommen.

Da die Sonderkonditionen und die freie Benutzung der Park-Einrichtungen dem Veranstalter selbstverständlich nicht kostenlos überlassen worden sind, wird der Vorstand, zur Entlastung des Gesamtertrags, beim Einlaß in den Vergnügungspark um eine freiwillige Kostenbeteiligung der Mitglieder bitten.



Appetit aufs Saarland

Ein Reisebericht der Lust machen soll / Gemütlich durch kleine Dörfer tuckern / Von Helmut Strauß



Genauer betrachtet hat dieses im südwestlichen Zipfel der Bundesrepublik gelegene Land einiges mehr zu bieten, als man allgemein hin so erwartet. Der mit etwa einer Million Einwohner und circa 2500 km² kleinste Flächenstaat der Bundesrepublik hat, gesehen an seiner wechselvollen Geschichte, schon einiges hinter sich: Die häufigen Wechsel im Besitztum zwischen Deutschland und Frankreich haben zumindest in den südlichen Landesteilen einen unbestreitbaren französischen Einfluß hinterlassen. Daneben wurde das Land fast immer von der Schwerindustrie beherrscht, die seit ihrem Niedergang nicht nur schwere wirtschaftliche Probleme hinterlassen hat.

Daß es aber auch hier landschaftlich schöne, romantische und nicht nur für den Motorrad-Touristen interessante Winkel gibt, möchte der folgende Bericht aufzeigen.

Saarbrücken – Ausgangs- und Treffpunkt zu unserer Rundreise, stellt dies gleich

unter Beweis. Wer sich unter der Landeshauptstadt eine überwiegend industriell geprägte Metropole vorstellt, wird angenehm enttäuscht. Die mit fast 200 000 Einwohnern größte Stadt strahlt, wie viele Besucher immer wieder behaupten, ein gewisses französisches „Flair“ aus, das sich in vielem bemerkbar macht.

Kulturell hat Saarbrücken eh' einiges zu bieten: Neben mehreren Standorten des Theaters, Museen und Kleinkunstabtänden ist der alljährlich verliehene Filmpreis des Max-Ophüls-Wettbewerbes weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt; unter Umständen läuft man auch dem Kommissar Palü über den Weg, wenn er für die Tatort-Reihe des Fernsehens mal wieder einen Fall zu klären hat.

Wir verlassen Saarbrücken in Richtung Völklingen, am besten über die B 51, vorbei an Luisenthal, einem alten Grubenstandort mit einem noch in Betrieb befindlichen Bergwerk und an einem, von den Köpfen verschiedener Bergleute ge-

zierten Haus, in Richtung Klarenthal-Großrosseln.

Ganz allmählich geht es in Richtung Warndt, einem fast geschlossenen Waldgebiet, das bevorzugt der Naherholung dient. Aber auch hier finden sich die Spuren des Kohleabbaus.

Dennoch, die Landschaft ist hier eher von schmucken Dörfern wie Karlsbrunn, und von Kiefern- und Laubmischwäldern geprägt – ein beliebtes

Wander- und Ausflugsziel. Die nahe französische Grenze ist überall spürbar – und sei es nur an den vielen, auf die Zielfern 57 endenden Autokennzeichen.

Eine kurze Rast empfiehlt sich am Warndtweiher, einem idyllisch gelegenen Waldweiher. Auch das neu eingerichtete Motorradmuseum in Wadgassen (Veteranenclub Bous) ist immer einen Abstecher wert.

Interessant werden die Straßen ab Berus, wo der Saargau beginnt, eine hoch gelegene, fast ebene Muschelkalkfläche, die überwiegend durch die Landwirtschaft bestimmt wird. Vom Europa-Denkmal in Berus hat man nicht nur einen hübschen Ausblick ins Saarland, sondern auch ins benachbarte Frankreich.

So können wir gemütlich durch kleine Dörfer wie Berus und Felsberg tuckern; in Felsberg lohnt ein Abstecher zur neu aufgebauten Teufelsburg. Von hier aus geht es ins Tal der Nied, einem in Frankreich entspringenden kleinen Fluß, der uns auf unserer weiteren Fahrt begleitet.

Leidingen ist ein hübsches Beispiel, wie ein „geteiltes“ Dorf auch aussehen kann: Mitten durch das Dorf verläuft die



deutsch-französische Grenze und außer einem kleinen Hinweisschild ist davon nichts weiter zu sehen. In Niedaltdorf gibt es unter einer kleinen Gaststätte eine Tropfsteinhöhle – eine Führung durch den „Entdecker“ ist zu empfehlen.

Über Siersburg, Wallerfangen und das „Erdbeerdorf“ St. Barbara (mit einem alten römischen Stollen) erreichen wir ohne Hast Saarlouis, nächste Station unserer Rundreise. In der alten Festungsstadt sind noch viele Reste der durch Vauban errichteten Anlagen zu sehen.

Nun sind wir wieder im dicht besiedelten Tal der Saar, das während der nächsten Kilometer unsere Leitlinie bilden wird. Schnell sind wir in Merzig gelandet, das als Zentrum des saarländischen „Apfelanbaus“ bezeichnet werden kann. Hierher werden alle Äpfel gebracht, um als sogenannte Viez (eine Art Apfelschorle oder -wein) – süß oder sauer – über Deutschland hinaus vermarktet zu werden – bis nach Italien.

Von Merzig aus geht es weiter nach Mettlach – Sitz und Zentrum der weltweit bekannten Keramikwerke Villeroy & Boch, deren Keramikmuseum im Schloß Ziegelberg sicherlich sehenswert ist. Von hier fahren wir in schönen Serpentinien hoch zur Cloef, die den bekanntesten Ausblick des Saarlandes bietet: nämlich die Saarschleife.

Wenn auch durch den Saarausbau gerade dieser Teil der Saar viel von seinem Reiz eingebüßt hat, so läßt doch dieser Ausblick erahnen, daß in diesem Land viel mehr steckt, als man allgemein so annimmt.

Wer jetzt Zeit und Lust hat, kann am ausgebauten Saarlauf entlang – über Taben-Rodt, Kastel, Serrig und Saarburg – bis zur Mosel hinunterfahren, genauer gesagt, bis zur Mündung der Saar in die Mosel bei Konz. Hier findet man sich im sogenannten Dreiländereck wieder – dort, wo Frankreich, Luxemburg und Deutschland aneinander

grenzen. Diese vom Weinbau bestimmte Gegend bietet jedoch so viele reizvolle Ziele, daß man sich dafür besser eine eigene Tour vornehmen sollte.

Wir fahren stattdessen über Saarhölzbach in Richtung Nordsaarland und verlassen damit das enge Tal der Saar, das gerade oberhalb Saarhölzbach erst für viele Drachenflieger interessant zu werden scheint.

Der nun folgende Teil unserer Saarland-Rundfahrt könnte unter dem Motto „Wälder und Wiesen“ stehen, was mit dem „Schwarzwälder Hochwald“ eingeleitet wird. Wie der Name es schon sagt, gleicht dieser Waldbestand doch sehr dem weitaus bekannteren Schwarzwald, aber hier ist es nicht minder idyllisch.

Kleinere Dörfchen und Städtchen wie Weiskirchen und Steinberg begleiten uns auf der kurvigen Eichenlaubstraße bis nach Nonnweiler-Otzenhausen, das mit dem

Treterer zurück, die zur Eifel-Hunsrück-kultur bis fast 300 n. Chr. gerechnet werden. Der etwa halbstündige Fußmarsch durch lichte Mischwälder ist auf jeden Fall zu empfehlen, allein schon wegen der schönen Aussicht.

Über Braunshausen geht es hinunter zum Bostalsee und seinem futuristisch anmutenden Bosarium, ein Wellenbad mit Restaurant direkt an diesem wie ein Magnet wirkenden Stausee. Ganz in der Nähe liegt der Peterberg, das „Skizentrum“ des Saarlandes.

Leicht geschwungene und fast leere Landstraßen führen uns über Güdesweiler und Oberthal nach Tholey, wo es vom Schaumberg und seinem Turm aus einen weiten und wundervollen Ausblick ins St. Wendler Land zu erleben gilt. St. Wendel – bei den Motorsportfreunden auch wegen seines alljährlich stattfindenden Motorradrennens bekannt – ist ein alter Wallfahrtsort inmitten einer hügeligen Vulkanlandschaft.

meines Interesse erregen. Schon ganz schön interessant, was man alles so aus Stein erschaffen kann!

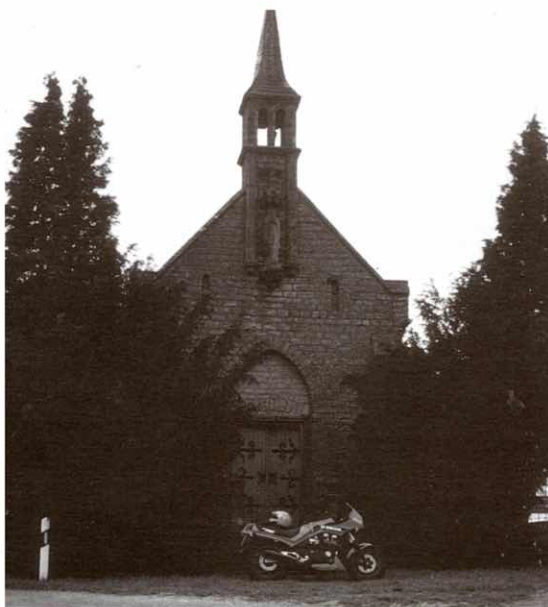
Über Homburg-Schwarzenacker mit interessanten römischen Ausgrabungen und Wörschweiler (Klosterruine) nähern wir uns rasch der nächsten, abwechslungsreichen Landschaft des Saarlandes, dem Bliesgau. Diese Ebene, durch den Muschelkalk geprägte Gaullandschaft erhebt sich über den Tälern von Saar und Blies und zeigt sich als ein durch die Landschaft bestimmtes Gebiet, das trotzdem nie langweilig empfunden wird. Die landwirtschaftlichen Flächen werden durch Streuobstwiesen unterbrochen; dazwischen finden sich kleinere Gebüsch- und Waldstrukturen, wobei eine gewisse Ruhe überall zu verspüren ist.

Dies wird schon in Blieskastel deutlich, das mit seiner hübschen Altstadt und den über der Stadt gelegenen Prunkbauten zu begeistern weiß. Von hier aus sollte man sich wieder etwas Zeit lassen; wir rollen jedenfalls gemütlich über den Bliesgau, durch kleine Bauerndörfer mit hübschen Häusern wie in Nimbach, Böckweiler, Neualtheim, Niedergailbach, Reinheim und Habkirchen, bevor wir in Bliesmengen-Bolchen das Tal der Blies erreichen.

Hier bildet die Blies die Grenze zu Frankreich; jetzt wissen wir, warum alles wieder etwas „anders“ abläuft als wir es sonst gewohnt sind. Von dort aus ist es nicht mehr weit bis zur Freilichtbühne in Gräfinthal, einem hübschen, kleinen und stillen Winkel im Bliesgau.

Nun tauchen auch schon die Hinweisschilder nach Saarbrücken auf, das wir ohne Mühe über Bliesransbach und Kleinblittersdorf anfahren können.

Dieser Vorschlag sollte Appetit machen, denn das Saarland kann man nicht an einem Wochenende entdecken, dazu sollte man sich schon mehrere Tage Zeit nehmen.



„Hunnenring“ eine weitere Besonderheit aufzuweisen hat. Diese alte Befestigungsanlage hat mit den Hunnen nichts zu tun; vielmehr gehen die riesigen Steinwälle auf die

Kunsthochschule zurück, die einen kurzen Ausflug in Richtung Baltesweiler unternehmen, wo die entlang der Straße von verschiedenen Künstlern aufgestellten Skulpturen allge-

MODELL-ÜBERSICHT 1992

APRILIAS neues Modell hört auf den Namen Pegaso 650 und wird von einem flüssigkeitsgekühlten Fünfventil-Einzylinder angetrieben. Der Motor der Viertakt-Enduro, von Rotax exklusiv für die Italiener entwickelt, leistet 45 PS und ist auch in einer 27 PS-Version lieferbar.

BMW bringt im laufenden Jahr zwei neue Modelle auf den Markt. Zum einen den Luxus-Tourer K 1100 LT, dessen bärenstarker Vierzylinder sein sattes Drehmoment von 107 Nm schon bei 5.500 Umdrehungen an die Kurbelwelle abgibt. Eine modifizierte Verkleidung, die mehr Beinfreiheit gewähren soll und ein neues Federbein, jetzt von dem japanischen Hersteller Showa, sind weitere Veränderungen.

Zum anderen suchen die Bayern mit einem Straßenboxer aus dem Baukasten neue Käuferschichten zu gewinnen. Die R 100 R ähnelt einer unverkleideten GS, schön anzuschauen mit ihren runden Ventiltdeckeln, von Styling aber gewöhnungsbedürftig – typisch BMW eben.

CAGIVA bietet für jeden Geschmack etwas: Heiße 125er Zweitakt-Flitzer, Enduros oder Funbikes, aber auch die gewaltige Reise-Enduro 900 I. E. Elefant, die vom V 2-Motor der Ducati 907 angetrieben wird.

DUCATI selbst präsentiert für die neue Saison die 400 SS als verkleinerte Ausgabe der 750 SS. Ebenfalls neu im Programm, die 900 SS Superlight. Nur 190 kg schwer mit Marvic-Felgen und spartanischer Sitzbank.

ENFIELD bietet Optik und Technik aus den 50er Jahren. Ein Gespann ist geplant, vorerst wird nur die Bullet 500 zu haben sein.

GILARA hat die Saturno leider aus dem Programm gestrichen. Nur noch zwei Modelle sind auf dem deutschen Markt vertreten. Die Reise-Enduro RC 600 C mit Einzylinder-Viertakt-Motor und rahmenfester Lenkerverkleidung, sowie das Funbike Nordwest mit Straßenbereifung auf Dreispeichen-Gußrädern.

MODELL-ÜBERSICHT 1992



HARLEY-DAVIDSON präsentiert, angesichts der 50. Daytona Bike Week das Sondermodell Dyna Daytona. Der Tank im Stil der 50er Jahre, Felgen und Zahnrad goldverziert. Die Produktion ist auf 1.700 Stück limitiert.

HONDA hat ein völlig neues Sportmotorrad konzipiert: Die IR 900 RR. Sie soll die Fahrdynamik einer 600er mit der Leistung einer 1.000 vereinen. Ein Aluminium-Brückenrohr-Rahmen und die im Rennsport übliche Perforation der Verkleidung sollen das ihre dazu beitragen.

Im krassen Gegensatz dazu, die CB 750. Eine gänzlich unverkleidete Maschine, die an längst vergangene Zeiten anzuknüpfen sucht. Sollte da der Erfolg eines Konkurrenten Pate gestanden haben?

Der Tourer ST 1100 kommt mit ABS auf den Markt und als Novum, einer Anti-Schlupf-Regelung.

HOREX, älteren Motorradfahrern sicher noch ein Begriff, ist wieder auferstanden. Zumindest der Name lebt weiter. Der Odenwälder Motorrad-Kaufmann Fritz Röth hat sich die Rechte gesichert; in Zusammenarbeit mit japanischen Designern entstand ein supersportliches Straßenmotorrad: Die Osca 644. Ein feuerrotes Spaßmobil, angetrieben vom Motor der Honda Dominator. Weitere Besonderheiten: Das einseitig am rechten Schwingenhalm angelegte Mono-Federbein und eine Gabel mit massiven

Klemmfäusten. Die Vorderradachse ist darin exzentrisch befestigt. Durch Drehen lassen sich Nachlaufwinkel und Nachlauf variieren. 20.000 DM wird die Maschine voraussichtlich kosten.

KAWASAKI krönt seine erfolgreiche Zephyr-Reihe mit der 1100er. Die Optik bleibt gleich, der Vierzylinder bekam eine Doppelzündung und einen Ölkühler verpaßt.

Neu im Programm auch die EL 250 E, Schwestermotorell der EL 250, aber mit Cockpit-Verkleidung, Gußrädern aus Aluminium und Bugspoiler ausgestattet.

MOTO GUZZI bringt endlich die Daytona auf den Markt. Vor drei Jahren auf der Mailänder Messe erstmals präsentiert, geht die Maschine jetzt in Serie. Auch die Reise-Enduro Quota ist endlich lieferbar; der bullige V-Motor inhaliert sein Benzinluftgemisch über eine Einspritzanlage; ebenso, wie die California III. Die 1000 SP wird nicht mehr importiert. Hiervon gilt es Abschied zu nehmen.

MODELL-ÜBERSICHT 1992



MZ, fast könnte man meinen, Totgesagte leben länger. Nach wie vor sind die unverwundlichen Zweitakt-Modelle auf dem Markt zu finden. Hinzu kommt eine robuste Alltagsmaschine unter der Typenbezeichnung 500 R, die von einem 500er Rotax-Motor angetrieben wird.

NORTON ist mit zwei Modellen vertreten, in die allesamt Wankel-Motoren implantiert sind. Die Comander im Tourenengewand oder eine BoT-Replica unter dem Kürzel TT – da leuchten die Augen der Insel-Fans.

SUZUKI beschränkt sich im großen und ganzen auf Modellpflege. Die kleine Enduro DR 350 gibt es jetzt unter dem

Zusatz SHC mit automatischer Sitzhöhenverstellung, die DR 650 wird nur noch mit E-Starter ausgeliefert. Ein Schnapsglas mehr Hubraum wird dem

Chopper VS 750 gewährt, der jetzt VS 800 heißt. Und um den Wärmehaushalt der GSX-R 750 kümmert sich nunmehr eine Wasserkühlung.



TRIUMPH ändert im neuen Modelljahr nur die Reifen-größe seiner Motorräder. Einhaltlich rollen alle Maschinen jetzt auf Pneu der Dimension 120/70-17 vorn und 160/60-18 hinten. Der Federweg wächst zugleich um sechs Millimeter auf 126 Millimeter.

YAMAHA sucht im Osten der Republik Marktchancen und präsentiert die Enduro DT 125 R, weil in den neuen Bundesländern 16-jährige bereits in den Genuß einer 125er kommen dürfen. Steigender Beliebtheit erfreut sich auch die XJ 600 S Diversion, mit attraktiver Halbschalen-Verkleidung und günstigem Preis. Der Dauerbrenner, die FJ 1200, wurde mit einem elektronisch gesteuerten ABS aufgewertet.

**FREIZEIT • SICHERHEIT • SPASS
SICHERHEIT • SPASS • FREIZEIT**

Das BVDM-Motorradtraining ist 1992 wieder unterwegs:

Termine:

Unna:

Sonntag, den 12. April 1992
Sonntag, den 17. Mai 1992
Sonntag, den 21. Juni 1992
Sonntag, den 19. Juli 1992
Sonntag, den 16. August 1992
Sonntag, den 20. Sept. 1992
Sonntag, den 18. Okt. 1992

Ulm:

Sonntag, den 12. April 1992
Sonntag, den 26. April 1992

Hamburg:

Sonntag, den 17. Mai 1992
Sonntag, den 16. August 1992

Mainz:

Samstag, den 11. April 1992

Weitere Trainingsmöglichkeiten in: Köln

Nürnberg

Leipzig

München

Siegen

Dresden

Regensburg

Der Tagekurs kostet DM 100,- Für BVDM-Mitglieder DM 80,- (einschließlich Haftpflicht- und Unfallversicherung).

Eine Zusatz-Kaskoversicherung von DM 10,- ist kostenpflichtig.

Einzelanmeldung:

Als Einzelteilnehmer kann man sich für BVDM-Trainings anmelden, die regelmäßig an den angeführten Orten und Terminen stattfinden. Falls für Dich nicht das Richtige dabei ist, kannst Du bei der unten angegebenen Telefonnummer weitere Termine und Veranstaltungen erfahren.

Gruppenanmeldung:

Für geschlossene Gruppen oder Motorradclubs ab 10 Fahrern bieten wir auf Anfrage besondere Termine und Preise. Wenn ein geeignetes Gelände (großer Parkplatz, Firmengelände) vorhanden ist, können wir das Training überall in der Bundesrepublik durchführen. BVDM-Clubs oder Gruppen unter der Leitung eines BVDM-Mitgliedes/BVDM-Clubs erhalten Vorzugskonditionen.

Informationen und Anmeldung bei:

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

Wer hat Sticker für den NMCU

Der Norwegische Motorradverband NMCU möchte seine Räumlichkeiten schmücken und wünscht sich hierzu Aufkleber, Aufnäher, T-Shirts etc. von Clubs und Verbänden aus In- und Ausland. Wer hierzu etwas beitragen möchte, schickt dies direkt an:

NMCU

Boks 5126

N 1551 Moss

Norwegen

Termine über Treffen und Veranstaltungen in Skandinavien gibt es bei: Henning Knudsen, Telefon: (0 22 47) 73 86

Große Ehre für Motorrad-Journalist

Als bislang einziger Motorrad-Journalist ist BVDM-Mitglied Robert Poensgen mit der Jonny-Rozendaal-Uhr ausgezeichnet worden. Mit dieser Uhr ehrt der Verband deutscher Motor-Journalisten alljährlich einen Kollegen, der sich um den Motor-Journalismus besonders verdient gemacht hat. Herzlichen Glückwunsch auch vom BVDM zu dieser Auszeichnung.

Unterwegs zum Leben

Der dritte Augustdorfer Motorradfahrer-Gottesdienst findet am Sonntag, 26. April um 12 Uhr mittags in der katholischen Kirche Maria, Königin des Friedens, Pivitsheider Straße 154 in 4936 Augustdorf statt. Herzlich willkommen sind alle Motorradfahrer und -fahrerinnen, die zum Saisonstart um den Schutz Gottes mitbeten wollen. Das Osterfest gibt Anlaß über die Wege zum Leben nachzudenken.

Anläßlich dieses Motorradgottesdienstes lädt die Arbeitsgemeinschaft christlicher Motorradfahrer für das Wochenende vom 24. bis 26. April zu Tagen der Begegnung. Unter dem Motto „Unterwegs zum Leben“ steht ein Wochenende mit Gesprächen und Besinnung, Ausfahrt und Ausspannung und natürlich dem Erfahrungsaustausch – nicht nur über Motorräder – auf dem Programm.

Weitere Informationen: Thomas Eisenmenger, Pivitsheider Straße 154, 4936 Augustdorf, Telefon: (0 52 37) 77 63 oder 61 24 41. Die Kosten einschließlich Unterkunft und Verpflegung belaufen sich auf 40,- DM pro Person.

Gefährliche Faszination

Hohe Anforderungen an den Leistungsstandard – von Mensch und Maschine / Helmut Faust berichtet

Motorradfahrende Idealisten findet man heute in den verschiedensten Bevölkerungsschichten. Wer Motorrad fährt, gilt als dynamisch und risikofreudig. Schon der sicherheitsbewußt gekleidete Fahrer wirkt auf so manchen Verkehrsteilnehmer provozierend. Ein Mangel im Miteinander bringt oftmals verheerende Folgen.

Etwa 1000 Motorradfahrer sterben jährlich auf unseren Straßen, und etwa 20mal so viele werden dazu noch schwer verletzt. Das Risiko, tödlich verletzt zu werden, ist für einen Motorradfahrer rund 20- bis 30mal höher als für einen Pkw-Fahrer. Etwa 36 Prozent aller Motorradunfälle sind sogenannte „Alleinunfälle“, ohne daß ein anderer beteiligt ist. So geht nahezu jeder Motorradunfall mit Verletzung aus. Bei über 70 Prozent aller Todesfälle waren Kopfverletzungen die Ursache, was die Helmtragepflicht stark untermauert. Die Oberschenkelverletzungen rangieren an zweiter Stelle. Am schlimmsten betroffen ist die Gruppe der Kradfahrer zwischen 15 und 25 Jahren; sie machen etwa 80 Prozent der Getöteten und Schwerverletzten aus. Ausgenommen bei den 80ern sind schwere Maschinen das Problem Nummer eins. Ein Frontalzusammenstoß kann in aller Regel nur durch Überflug überlebt werden, was sowohl bauliche als auch verhaltens-taktische Konsequenzen erfordert.

Ursache von Motorradunfällen sind die enormen Motorleistungen, die Risikobereitschaft, die fahrdynamischen Eigenschaften der Maschinen und mangelnde Erfahrung der Fahrer.

Ein Kradfahrer, welcher deutlich aus dem Geschwindigkeitsbereich der übrigen Fahrzeuge herausfällt, stört den Verkehrsfluß und gefährdet sich und andere. Wir Men-

schen sind „von Natur aus“ so eingerichtet, daß wir das, was uns fremd und bedrohlich erscheint, fest ins Auge fassen und fixieren. Es ist daher nicht unüblich, daß bei einem für uns plötzlich auftretenden Hindernis der Motorradfahrer zielstrebig in dieses hineinfährt. Die technischen und physikalischen Gegebenheiten, die physischen und psychischen Anlagen sowie die von der Verkehrswelt vorgegebenen Voraussetzungen halten den Kradfahrer in festen Grenzen.



Zu zweit macht das Motorradfahren noch mehr Spaß. Ist es dadurch auch doppelt so gefährlich?

Innerorts ist bis zu 60 Prozent, auf dem freien Land bis zu 50 Prozent der Autofahrer Unfallursache. Die schmale Silhouette des Motorrads im Rückspiegel des Autofahrers wird nicht so intensiv wahrgenommen, wie die breite Front eines Kraftwagens. Ein Motorradfahrer muß zu seinem Hintergrund kontrastreich wirken. Ein grünes Motorrad, gefahren von einem Motorradfahrer in grünem Kombi vor einem grünen Lkw ist trotz Abblendlicht am Tage kaum auszumachen. Bei Nacht passiert es leicht, daß der eine Motorradscheinwerfer deckungsgleich ist mit einem der beiden des hinter ihm fahrenden Pkw. Der entgegenkommende Fahrer ahnt nicht, daß vor dem für ihn

sichtbaren Pkw ein Motorrad mit erheblich höherem Beschleunigungs- und Geschwindigkeitspotential fährt. Beinahe 50 Prozent aller Zusammenstöße von Auto und Motorrad ereignen sich zwischen einem linksabbiegenden Auto und einem entgegenkommenden Zweirad. Der tote Winkel im Autorückspiegel ist zu 20 Prozent Unfallursache bei Kollisionen zwischen Autos und Motorrädern. Ebenfalls 20 Prozent aller Unfälle geschehen im Kreu-

halten und Kurvenneigungswinkel auszunutzen.

Durchschnittsfahrer können – insbesondere auf nassen Fahrbahnen – nur etwa die Hälfte der potentiellen Bremsverzögerung aufbringen. Bei einer Vollbremsung aus 150 km/h steht ein guter Fahrer schon, wo der schlechte Bremsen noch mit 95 km/h fährt. Fahrer ohne Fahrpraxis benötigen gegenüber solchen mit Fahrpraxis 15 bis 20 Prozent mehr Wegstrecke, um bei einem Ausweichmanöver einen Seitenversatz von 1 m zu erreichen.

Der Fahrer ist nicht Transportgut, sondern mit seinem Gewichtsanteil von 26 bis 60 Prozent, seinen lenkenden Relativbewegungen und seiner Luftangriffsfläche integrierter Bestandteil der Kombination Mensch/Maschine.

Das Einspurfahrzeug ist wegen seiner rein dynamischen Stabilisierung nur in einem begrenzten Geschwindigkeitsbereich eigenstabil. Der Schwerpunkt liegt im Verhältnis zum Radstand rund doppelt so hoch wie beim zweispurigen Kraftfahrzeug, wodurch sich die Radiasten beim Bremsen und Beschleunigen sehr viel stärker verändern. Das Verhältnis von gefederter zur reifengefederten Masse ist sehr groß. Die Raumverhältnisse für die Unterbringung von Zusatzaggregaten sind begrenzt. Die Anforderungen der Käufer an den Leistungsstandard der Maschinen sind hoch.

Der Käufer erwartet eine stilistisch hochwertige Ausbildung der freiliegenden Mechanik.

Durch die stabilisierende Kreiselwirkung der Räder kann beim Motorrad im Gegensatz zum Pkw eine Lenkbewegung nicht einfach durch Drehen des Lenkers erreicht werden.

Um z. B. eine Lenkbewegung nach rechts einzuleiten, muß

zungsbereich. Der Autofahrer rechnet nicht mit dem schnell herannahenden Motorradfahrer, oder er sieht ihn gar nicht. Ein wesentlicher Grund für die Ahnungslosigkeit vieler Pkw-Fahrer ist, daß sie selbst nie Motorradfahrer waren und sich somit kaum in deren Schwierigkeiten hineinversetzen können.

Motorradfahrer können besser beschleunigen und schlechter bremsen als Autofahrer.

Die Fähigkeiten des durchschnittlichen Motorradfahrers reichen aufgrund mangelnder Erfahrung nicht aus, um in kritischen Situationen die vom Krafttrad her gegebenen Möglichkeiten in bezug auf Bremsverzögerung, Ausweichver-

der Motorradfahrer zunächst einen Schlenker nach links durchführen, so werden die aufrecht führenden Kreiselkräfte gestört, die gegen die auftretenden Fliehkräfte eine Schräglage zulassen.

Dagegen ist ein Kraftrad im Langsamfahrbereich durch das Fehlen der Kreiselkräfte nicht eigenstabil, was den Fahrer motiviert, schnell zu beschleunigen, um den Eigenstabilitätsbereich zu erreichen. Ein Fahrer in Schräglage, wie z. B. in der Kurve, muß bedenken, daß er nicht mehr auf voller Reifenbreite fährt. Der dabei durchgeführte Bremsvorgang verringert die Seitenführung des Reifens und löst ein Aufrichtmoment im Fahrwerk aus. Entstehende Fahrwerksunruhe, wie z. B. beim Pendeln oder Flattern, können dem Fahrer zusätzliche Schwierigkeiten bringen. Durch die zu übertragenden großen Antriebskräfte befindet sich das Hinterrad ständig im Bereich des Teilgleitens, so daß für die Seitenführung nur noch geringe Haftkräfte übrigbleiben. Motorleistungen, die zum Teil Beschleunigungen

von 3,1 sec auf 100 km/h ermöglichen, schaffen zusätzliche Unfallprobleme.

Auch das reichliche Angebot an Zubehör kann dem Kradfahrer unüberwindliche fahrtechnische Probleme bereiten.

Eine verbesserte Qualität der Ausbildung und Prüfung sowie die Verpflichtung zur Teilnahme am Sicherheits- bzw. Eingewöhnungstraining würden die Fahrer für schwierige Situationen sensibler und sicherer machen.

Im technischen Bereich kann eine verbesserte Bedienbarkeit des Zweirades, die Verwendung von Airbag, eine bessere Gestaltung des Abflugwinkels des sich von der Maschine lösenden Zweiradbenutzers, die ABS-Pflicht, schlechthin ein unfallsicheres Motorrad Unfallfolgen mildern oder gar vermeiden. Die Benutzung sowie die Verbesserung der Schutzkleidung und die Verwendung von Signalfarben an und um den Kradfahrer gewähren ihm einen besseren Schutz und lassen ihn für andere erkennbarer erscheinen.



Ein BVDM-Sicherheitstraining hilft die eigenen Fähigkeiten einzuschätzen.

Jahresprogramm

Gemeinschaft kann nur da entstehen, wo Menschen sich begegnen. Unter dieses Motto hat die Motorradgruppe des CVJM Ulm ihr diesjähriges Jahresprogramm gestellt. Sicherheits-Aspekte beim Motorradfahren sind dabei das Thema einer Veranstaltung im Freizeitheim Radelstetten vom 3. bis 5. April. Theoretisch und praktisch sollen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit der überlebenswichtigen Gefahrenerkennung auseinandersetzen.
Kostenpunkt: 75,- DM.

Zu den Naturschönheiten rund um Ulm lädt das „Roadbook“ vom 30. April bis 3. Mai. Unbe-

kannte Wege, Treffen von Bekannten und Unbekannten und anderes mehr sollen er- „fahren“ werden. Teilnehmerbeitrag: 69,- DM.

Über Pfingsten, vom 5. bis 8. Juni steht eine Fahrt in die CSFR auf dem Programm. Hierbei sollen Kontakte mit den Bürgern jenes Landes, quasi auf der „anderen Straßenseite“ geschaffen werden. Der Kostenbeitrag beläuft sich auf 85,- DM.

Nähere Auskünfte zu allen Veranstaltungen erteilt Matthias Döring vom CVJM Ulm, Galgenbergweg 38 in 7900 Ulm unter der Rufnummer (07 31) 3 14 25.

Für jeden etwas

Das Jahresprogramm der Jugendherberge Tübingen ist da. Herbergsvater Manfred Sailer und Friedbert Morsch von der Landesverkehrswacht haben wieder so manches Schmanke- kerl zusammengetragen: Das Programm im Einzelnen:

30. 4. bis 3. 5. 1992
Die schönsten Motorrad-Touren im Schwabenland.

Erfahren und erleben mit dem Motorrad- und Sicherheitsexperten. Schöne Routen, ruhige Straßen, Sagen, Legenden und Histörchen. Land und Leute, Burgen, Schlösser, Klöster und schöne Dörfer.

27. 5. bis 31. 5. 1992
Motorrad-Ferien mit Tips und Pfiff.

Eine Aktivfreizeit für Fahrer/-innen der Führerscheinklasse 1a und Wiedereinsteiger der Klasse 1.

5. 6. bis 9. 6. 1992
Frauen und das Motorrad.

4 Tage Motorrad-Freizeit für Frauen.
Touren, Fahrübungen, Tips, Gespräche und viel Spaß mit unseren Moderatorinnen und Moderatoren.

17. 6. bis 21. 6. 1992
Motorrad-Ferien mit Tips und Pfiff.

Eine Aktivfreizeit für Fahrer/-innen der Führerscheinklasse 1a und Wiedereinsteiger der Klasse 1.

17. 6. bis 21. 6. 1992
Motorrad-Tourer/innen über 40 Jahre.

Eine Freizeit mit Gleichaltrigen. Fahren mit Gleichgesinnten.

18. 7. bis 25. 7. 1992
11. Familien-Motorrad-Urlaub. Die ideale Urlaubs-Lösung für motorradfahrende Familien. Mit besonderem Kinderprogramm.

25. 7. bis 1. 8. 1992
Schwaben-Tour.
Eine geführte 7-Tage-Tour durchs Schwabenland.

Vollpension mit Unterbringung in Jugendherbergen und Moderation. Beginn jeweils am 1. Tag um 18.00 Uhr, in der Jugendherberge Tübingen, sofern nichts anderes genannt wird. Ende jeweils gegen 9.00 Uhr oder 14.00 Uhr.

Information und Programme gegen einen Freiumschlag über die
Jugendherberge Tübingen
Gartenstraße 22/2
7400 Tübingen 1
Telefon: (0 70 71) 2 30 02
Telefax: (0 70 71) 2 50 61

Dijkentocht mit schönen Kurven

Am ersten Ostertag, 19. April 1992, organisiert MSV Ophemert zum 12. Mal ihre jährliche Dijkentocht (Deichfahrt).

Wir folgen den Deichen des Flusses Waal, Merwede, Bergse Maas und Maas. Man kann das Motorradfahren reichlich genießen auf breiten und schmalen Deichen mit vielen schönen Kurven. Natürlich bietet die prächtige Umgebung auch viel Schönes zu sehen. Man kann dieses Jahr wählen zwischen einer Fahrt von 140 km oder einer von 215 km. Unterwegs ist ein Kontrollposten mit Möglichkeit zum Essen und Rasten.

Es gibt viele Preise. In der Umgebung Ophemerts gibt es mehrere Zeltlagerplätze, wo man übernachten kann.

Der Start ist zwischen 9.30 Uhr und 12.30 Uhr in „zaal 't Centrum“, Molenstraat 29, Ophemert. Ophemert ist leicht zu finden via die A15/E31 (Rotterdam-Nimwegen), Ausfahrt Wadenoijen oder Tiel. Dann geht man in Richtung nach Ophemert und in Ophemert ist die Strecke nach dem „zaal“ mit Pfeile angegeben.

Die Einschreibgebühr ist f 12,50 (DM 11,—) mit Erinnerungskachel und f 10,— (DM 9,—) ohne. Außer der Streckenbeschreibung (auch in Deutsch, Englisch und Französisch) erhält man den Kaffee in dem „zaal“ umsonst. Weitere Auskünfte: Alex Loef, Waalbandijk 1, NL-4061 AK Ophemert.

Bitte, bitte: Nachsicht üben

Fehlt ein Termin? Oder der Abdruck eines Artikels? Entschuldigung! Diese Ausgabe der Ballhupe wurde unter großem Termindruck erstellt. Auch die Redaktion ist nicht mit allem zufrieden, mußte sich aber den notwendigen Zwängen unterordnen. Besserung wird jedoch gelobt. Noch einmal: Entschuldigung, wenn etwas fehlen sollte.

BAB-Raststätten-Treffen Jeden ersten Sonntag im Monat

von 10.00 Uhr bis 12.00 Uhr treffen sich Motorradfahrer auf den BAB-Raststätten in der gesamten Bundesrepublik. Diese Treffen finden seit 1980 statt! Es werden „Motorradtreff-Hobby-Manager“ gesucht. Info: Joachim Kolloch, Telefon (0 40) 6 91 53 87.

Achtung Motorradfahrer!

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

Motorradfreunde Klönschnack-Treff in HH-Sternschanze.

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

Monatsversammlung der Kasseler Motorrad-Freunde: An jedem letzten Freitag

im Monat um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Schöne Aussicht“ (an der Dönche). Info: Ralf Simon, Fuldatalstr. 134, 3500 Kassel, Telefon (05 61) 87 34 20 oder 87 59 73.

Jeden Donnerstag

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

Jeden Dienstag

um 20.00 Uhr trifft sich die Motorrad-Interessen-Gemeinschaft Soest e. V. im Hotel „Drei Kronen“ in **Soest**. Info: Norbert Homann, Ostwennemarstraße 115, 4700 Hamm 1, Telefon (0 23 81) 8 65 49.

Mittwochstreff Jeden 1. Mittwoch im Monat

treffen sich Motorradfahrer zwanglos zum BVDM-Mittwochstreff in der **Jugendherberge Wipperfürth**. Info: Bernd Karrasch, Voßwinkeleer Straße 7, 5063 Overath, Telefon (0 22 06) 8 10 63.

Freunde-Treffen

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

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

Motorradfahrer-stammtisch

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

Gespannfahrer-Stammtisch Itzehoe

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

Motorradfahrer-stammtisch

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

Jeden Mittwoch

treffen sich Motorradfahrerinnen und -fahrer um 19.00 Uhr an der Pauluskirche in **Ulm**. Info: CVJM Ulm, Matthias Döring, Galgenbergweg 38, 7900 Ulm, Telefon (07 31) 3 14 25. Wolfgang Knapp,

Gespannfahrer-stammtisch

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

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

Am Buß- und Betttag, den 20. 11. 1991, fand in Orsoy (bei Duisburg) das fast schon traditionelle Treffen der Sportwarte bzw. Fahrleiter statt. Alle Vereine des BVDM waren vom BVDM-Sportwart schriftlich eingeladen worden. Die 14 anwesenden Personen (incl. 1 Einzelmitglied) vertraten 8 Vereine. Im Vorfeld hatten sich 5 andere Vereine schriftlich bzw. telefonisch gemeldet. Vom Rest der Welt ist nichts bekannt.

Die Versammlung trug alle ihr bekannten Veranstaltungen zusammen und wählte die Wertungsläufe für den BVDM-Sportpokal.

Termine:

- 31. 1.-2. 2. Elefantentreffen
- 15. 2. Winter-Gespannfahrt
- 4. 3.-8. 3. Messe Dortmund
- 17. 4.-19. 4. Gespannfahrer-Lehrgang für Anfänger
- 25. 4.-26. 4. *Westfälische Pättkesfahrt
- Info: Telefon (0 25 20) 16 60 und (05 21) 13 06 80
- 1. 5.-3. 5. JHV des BVDM

Motorrad-Stammtisch

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

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

14. 3.-15. 3. 1992 Motorrad-Markt in der Europahalle Trier

Info: Ingo Rübener,
Telefon (0 22 63) 65 24,
Telefax (0 22 63) 7 04 11.

17.-19. 4. 1992 IGG-Gespannfahrer- lehrgang in Brunsbüttel

Weitere Informationen beim
Veranstalter:
Sigrid M. und Frank-M. Wolf,

22.-24. 5. 1992 9. Maitreffen des MC-Saalburg in Usingen im Taunus

Info:
Klaus Odenwald.
Telefon (0 60 81) 1 34 21.

23. 5. 1992 Die TÜV-Akademie Bayern/Hessen

führt in Regensburg in Zusam-
menarbeit mit der Firma Stern

dem Wetter, mit Imbißmöglich-
keit. Info: C. u. M., Werner
Berr, Ringstr. 43, 8701 Gollhof-
fen, Telefon (0 93 39) 5 77.

10.-24. 6. 1992 Motorradurlaub der C. u. M.

(Christen unter Motorradfah-
rern). Ein Urlaub in Norwegen
im Blockhaus. Kosten: 850,-
DM incl. VP, Fähre; 800,- DM
für Beifahrer.

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

26.-28. 6. 1992 22. Heidjer-Treffen des MC Lüneburger Heide im BVDM

Kein Disko, kein Bierzelt, aber
viel Gemütlichkeit. Für die
Kleinen wird ebenfalls ge-
sorgt, z. B. mit einer Kutsch-
fahrt. Zum Treffen gehört auch
eine Zielfahrt. Info: Sigrid M.
und Frank-M. Wolf, Haupt-
straße 27, 2211 Ecklak, Tele-
fon (0 48 25) 71 61.

5. 7. 1992 Motorrad-Fahrer- Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagst-
hausen um 10.00 Uhr, bei je-
dem Wetter, mit Imbißmöglich-
keit.

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

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

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

2. 8. 1992 Motorrad-Fahrer- Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagst-
hausen um 10.00 Uhr, bei je-
dem Wetter, mit Imbißmöglich-
keit.

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

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

für Motorräder in Essen.
Info: Uwe Wybralla,
Backskamp 5, 4650 Gelsen-
kirchen,
Telefon (02 09) 20 91 57.

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

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

6. 9. 1992 Motorrad-Fahrer- Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagst-
hausen um 10.00 Uhr, bei je-
dem Wetter, mit Imbißmöglich-
keit.

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

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

(Christen unter Motorradfah-
rern). Ein Urlaub in Frankreich
und den Vorpysen. Kosten:
675,- DM.

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

18.-20. 9. 1992 BVDM-Deutschlandfahrt

Bitte vormerken!

30. 9.-4. 10. 1992 IFMA in Köln.

Der 30. 9. und
1. 10. 1992 sind den Fachbe-
suchern vorbehalten.

4. 10. 1992 Motorrad-Fahrer- Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagst-
hausen um 10.00 Uhr, bei je-
dem Wetter, mit Imbißmög-
lichkeit.

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

16.-18. 10. 1992 8. Herbsttreffen

der Interessengemeinschaft
Europäischer Motorräder
(IGEM) Wöbbel.
Info: Ulrich Meier,
Friedenstalstr. 25,
4938 Schieder-Schwalenberg,
Telefon (0 52 33) 57 95.

**Terminankündigungen
oder Terminänderungen
bitte nur schriftlich an
die Redaktion!**

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

2. 5.
*Hochsauerlandfahrt
16. 5. -17. 5.
JHV der IG Gespannfahrer

23. 5.-24. 5.
Gespannfahrer-Lehrgang

23. 5.
*Westfalenfahrt

18. 6.-21. 6.
*Enzian-Ralley

26. 6.-28. 6. 22.
Heidjer-Treffen
mit Wettbewerb

4. 7.
*Die Fahrt

11. 7.
Jumbofahrt

25. 7.
*Spessartfahrt

1. 8.
Saar-Moselfahrt

8. 8. Jux-Ralley

16. 8.
First-Classic-Day

Info:
Telefon (02 09) 20 91 57

29. 8.-30. 8.
*Luxemburg-Ori

18. 9.-20. 9.
Deutschlandfahrt

26. 9.
*Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt

30. 9.-4. 10.
IFMA Köln

30. 9.-4. 10.
IFMA-Treffen
(Sandloch-Treffen
Info:
Telefon (0 22 02) 5 63 15

24. 10.-25. 10.
Gespannfahrer-Lehrgang

30. 10.-1. 11. 2.
Harz-Treffen der IGG

18. 11.
Treffen der Sportwarte

27. 11.-29. 11.
Gespannfahrer-Treffen
mit Lehrgang
für Fortgeschrittene

29. 11.-1. 12.
Gespannfahrer-Treffen
mit Lehrgang für Fortge-
schrittene

Bei Bedarf sind die Fahrleiter
gerne bereit, neue Leute in die
Geheimnisse der Strecken-
ausarbeitung einzuweißen.
Wer dazu Kontakte sucht,
kann sich wenden an
Roland Rottmann, Wildstr. 9,
4300 Essen 11.

Wenn zur Haftung bei Veran-
staltungen spezielle Fragen
auftreten, sollte sich der
Veranstalter möglichst direkt
mit dem zuständigen Referen-
ten, Harand Platz, Heinrichstr.
23, 5520 Blittburg, in Verbin-
dung setzen.

Hauptstraße 27, 2211 Ecklak,
Telefon (0 48 25) 71 61.

3. 5. 1992 Motorrad-Fahrer- Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagst-
hausen um 10.00 Uhr, bei je-
dem Wetter, mit Imbißmög-
lichkeit. Info: C. u. M., Werner
Berr, Ringstr. 43, 8701 Gollhof-
fen, Telefon (0 93 39) 5 77.

einen Anfänger-Kurs für Ge-
spannfahrer durch. Trainings-
gespanne sind vorhanden.

Info:
H. Wießnet,
Telefon (09 41) 6 45 30.

7. 6. 1992 Motorrad-Fahrer- Gottesdienst

auf dem Trautenhof bei Jagst-
hausen um 10.00 Uhr, bei je-

Die beste Beifahrerin gesellte sich ins Boot

Im Juni 1985 erblicke ich das Licht der Welt. Neben mir steht stolz ein „EML ST“ Boot. Zur Beiwagenumrüstung bekam ich noch einen Hilfsrahmen, eine Schwinge vorn, eine Schwinge mit zweitem Federbein hinten und Felgen mit Autoreifen. Im jugendlichen Alter von 1000 km lasse ich plötzlich Wasser. Deshalb erhalte ich bei der Inspektion eine neue Wasserpumpe. Nun kann es losgehen! Ich will mit meinem Fahrer zum Gaviapaß. Da nur Autobahn nichts Schönes ist, wollen wir, bei Würzburg die Landstraße wählen. Doch, oh Schreck, die hinteren Bremsen sind weg. Die Kupferleitung für den Beiwagen ist eingerissen, sie wird eingekürzt, neu gebördelt und entlüftet, so daß es bald wieder forsch weitergeht.

Ein Jahr später, wir fahren gerade am Autobahnkreuz Kempten vorbei, geht mir mein Lebenslicht aus. Da mein Fahrer sich mit der Elektrik auskennt und der ADAC-Mann den rettenden Lötkol-

ben hat, ist die Reparatur nach einer Stunde beendet. Der Spulendraht vom Relais für die Stromversorgung der Einspritzung und Zündung war abgerissen. In der Winterpause bekam ich ein neues Relais. Nun, nach zwei Jahren habe ich schon einige Verbesserungen erfahren:

So zum Beispiel Warnblinkanlage, heizbare Griffe, ein Lampenwindschild, Koffer, einen Gepäckträger am Beiwagen, zwei zusätzliche Riegel am Kofferraumdeckel und gegen Dröhnen wurde der Beiwagen mit Teppich ausgekleidet. Es waren schon drei Jahre die ich im Dienst stand, als auf dem Heimweg vom Zillertal ein Rauschen die Aufmerksamkeit meines Fahrers erhöhte. Zu Hause forschten wir nach der Ursache und entdeckten ein defektes Getriebeausgangslager (Pitting). Vorsorglich bekam ich alle Getriebeblätter getauscht und die Distanzierung meiner Wellen erneuert, die wohl ein Grund für den frühen Ver-

schleiß war. Nun dreht es sich wieder geräuschfrei wie am ersten Tag. In dieser Zeit gesellte sich die beste Beifahrerin zu uns. Für sie erfuhr der Beiwagen noch einige Änderungen: Eine Türarmlehne vom 5er BMW zum besseren Halt in Kurven, ein Verdeck, das Sie bei Regen trocken hält, eine Nackenrolle aus Skai, damit die Windwirbel fern bleiben, eine verstellbare Fußstütze, damit die Beste beim scharfen Bremsen nicht im Fußraum verschwindet und damit die P-Pausen besser abgesprochen werden können eine Gegensprechanlage. Danach begann eine ungetrübte Zeit mit vielen schönen Kilometern. Einmal wurde noch mein Hauptbremszylinder undicht, mit einem neuen Kolben und Manschetten war die Sache behoben.

Alle Wartungsarbeiten werden durch die Hand meines Fahrers erledigt. Ich danke es ihm mit einem vernünftigen Benzinverbrauch. Super bleifrei: Landstraße circa 7-7,5 Liter. Autobahn circa 8-8,5 Liter bei circa 130 km/h war auch mein Reisetempo ist.

Jetzt nach über 65 000 km habe ich noch keinen Öldurst. Meine Kupplung ist auch noch nicht müde. Die vorderen Bremsscheiben zeigen etwas Verschleiß, bremsen aber noch wie am ersten Tag. Radlagerbruch blieb mir bisher erspart, weil sie vorsorglich getauscht wurden. Vor kurzem hatte ich einen Tachototalausfall. Nach längerem Suchen entdeckte mein Fahrer, daß mein Kabelbaum im Bereich der Kühlergrillniete durchgeschauert war. Der Kabelbaum ist neu isoliert und umgelegt worden. Nun fällt mir nichts mehr ein was von Wichtigkeit wäre. Sollten sich noch größere Änderungen ergeben, werde ich mich noch mal melden. Eure K 100

Frischer Wind für Veteranen-Freunde im BVDM!

Ab sofort wird unseren Mitgliedern mit klassischen Motorrädern und Liebhabermaschinen mehr Interesse und Platz im Bundesverband und der „BALLHUPE“ eingeräumt!

UWE WYBIRALLA (36) wird künftig als neuer Referent für Veteranenfahrzeuge im BVDM tätig sein. Um auch in der Öffentlichkeit unsere Aktivitäten auf diesem Gebiet sichtbar zu machen, unterstützen wir in diesem Jahr erstmals die Veranstaltung „FIRST-CLASSIC-DAY“ in ESSEN-Borbeck –.

FIRST-CLASSIC-DAY



Hierzu sind schon jetzt alle Mitglieder sowie Freunde und Fans der klassischen Motorräder recht herzlich eingeladen! Zum Programm am 16. 8. gehört unter anderem:

- Flotte Musik im großen Biergarten, Info und Clubstände,
- interessante Tombola mit vielen Preisen – kleiner Teilermarkt,
- „LADY'S CUP“ sowie das „HONDA-CLASSIC-MEETING“,
- und vieles mehr!

Natürlich wird auch der BVDM mit einem INFO-Stand vertreten sein und nicht nur allen Mitgliedern mit Rat und Tat zur Verfügung stehen!

Also, notiert Euch den 16. 8. im Kalender, für einen Besuch in ESSEN-Borbeck zum „FIRST-CLASSIC-DAY 1992“.

Weitere Info's bei:

UWE WYBIRALLA,
Backskamp 5,
4650 GELSENKIRCHEN,
Telefon (02 09) 20 91 57



Auf Hochzeitsreise in Passau. Peter Tiegelkamps K 100-Gespann war immer dabei.

Gottesdienst nach Fährfahrt

Gottes Schöpfung in vollen Zügen nicht nur vom Visier zu sehen sondern alles hautnah zu spüren, das bereitet dem motorradfahrenden Pfarrer und seiner Frau besonders viel Freude. Daß es auf den beiden Rädern immer wieder heikle Situationen gibt, wo man so manchesmal die Schutzengel auf seiner Seite hatte, kennen wohl alle Motorradfahrerinnen und -fahrer.

Um nun die kommende Saison nicht einfach den Engeln und dem Schicksal zu überlassen, möchte der gebürtige Schleswig-Holsteiner auch die kommende Motorradsaison mit einem Motorrad-Gottesdienst in der Romanshorer Kirche eröffnen, zusammen mit dem Motorradclub MC-Thurgau. Die Gespräche mit der Kantonspolizei über ihre Mitwirk-

kung sind sehr positiv, so daß auch von dort Unterstützung herkommt.

Martin Caveng jr. aus Neukirch-Egnach wird mit flotter Musik auf seinem Keyboard den musikalischen Teil des Gottesdienstes gestalten, wobei er den Blues Rhythmus besonders bevorzugt.

Nach dem Gottesdienst laden Pfarrer und Motorradclub zu

einer Corsofahrt entlang am schönen Bodensee ein. Am Ende warten heiße Kebap, Getränke und andere Leckereien auf die Besucher.

Beginn des Gottesdienstes ist am Sonntag, den 5. April 1992 um 14.00 Uhr in Romanshorn (Schweiz) am Bodensee, gegenüber von Friedrichshafen. (Die Fähre legt in Friedrichshafen um 12.43 Uhr ab.)



Mitarbeiter fürs Anzeigengeschäft

Die Ballhupe sucht dringend Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter, die sich um das Anzeigengeschäft kümmern. Wer hat Lust mit Motorradherstellern, Händlern, Vertretern der Industrie, Zubehörproduzenten und anderen in der Zweirad-Branche Tätigen in regem Kontakt zu stehen? Gelegentliche Telefonanrufe und Rückfragen bei jenen, die Anzeigen schalten sind nötig. Keine besonders zeitaufwendige Tätigkeit aber eine verantwortungsvolle! Denn Anzeigen sind nötig um die Mittel zu erwirtschaften, die die Ballhupe noch attraktiver machen sollen.

Interessiert? Dann schreibt bitte an die Redaktion Ballhupe, zu Händen Uwe Reitz, Im Fort Montebello 4, 6503 Mainz-Kastel. Oder ruft an: Telefon (0 61 34) 2 42 11.

„Ohne uns wäre das Thema nicht behandelt worden“

Wilhelm Hoppmann und ich hatten die Gelegenheit, für den BVDM am Seminar des DVR in Bielefeld teilzunehmen.

Als Teilnehmer waren circa 60 Pressevertreter von Rundfunk und Zeitung anwesend. Hervorragende aber auch weniger informative Referate mit anschließender Diskussion ließen keine Langeweile aufkommen.

Insbesondere die Verkehrssicherheitssituation in den neuen Bundesländern im Vergleich mit den alten Bundesländern wurde erörtert.

Der enorme Anstieg der Unfallziffern (doppelte Zahl der tödlich Verunglückten) in den neuen Bundesländern wirkt im ersten Moment betrachtet erschreckend. Tatsächlich muß man dabei berücksichtigen, daß dort nach der Wiedervereinigung der Anstieg der Mobilität (erheblicher Zuwachs der zugelassenen Fahrzeuge und Anstieg der Kilometerleistungen pro Fahrzeug), der nunmehr eingetretene Mischverkehr zwischen alten Ost-

block-Pkw und Westfahrzeugen, die schlechten Straßenbauverhältnisse sowie eine relativ undisziplinierte Einstellung zu den Verkehrsregeln, die Unfallhäufigkeit wesentlich beeinflusst.

So ist erfreulich festzustellen, daß die Zahl der Unfälle, an denen Motorräder beteiligt waren, nahezu gleich geblieben ist. Die Zahl der zugelassenen Motorräder in den neuen Bundesländern war dabei leicht rückläufig.

In den alten Bundesländern hat sich der positive Trend der rückläufigen Unfallzahlen, insbesondere der Unfälle mit Verletzten und der tödlichen Unfälle bei Motorradfahrern, weiter gefestigt.

Schlimm wird es in den neuen Bundesländern auch in weiterer Zukunft bezüglich der Straßenverhältnisse aussehen. Man baut zwar auf Autobahnen und teilweise auf kurvenreichen Landstraßen Leitplanken, von Protektoren zum Schutz von Motorradfahrern weiß man dort bislang jedoch noch nichts.

Beachtenswerte Feststellungen aufgrund des Zahlenmaterials der Unfallstatistiken:

Eine deutliche Zunahme der Unfälle, insbesondere der mit Personenschäden auf den Autobahnen, während auf anderen Straßen das Unfallgeschehen rückläufig ist (ausgenommen neue Bundesländer).

Eine Auswertung der Unfallhäufigkeit bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden in den einzelnen alten Bundesländern im Verhältnis zu den jeweils dort zugelassenen Kraftfahrzeugen ergibt folgendes für mich überraschendes Bild:

Die Unfallhäufigkeit sinkt mit steigender Verkehrsdichte!!! So hat Schleswig-Holstein die stärkste Unfallhäufigkeit in den alten Bundesländern. Es folgen die ebenfalls relativ schwach besiedelten Bundesländer Niedersachsen und Bayern. Die geringste Zahl wird in Nordrhein-Westfalen festgestellt. Die Schlußfolgerung sollte zu denken geben: Je dichter der Verkehr und die Besiedlung, um so mehr Ver-

kehrsbeschränkungen führen zu langsamen Fahrverhalten und einer geringen Zahl der Verletzten.

Bei allem Spaß am sportlichen Fahren sollten einem diese Fakten stets gegenwärtig sein!

Es war gerade bei massierter Anwesenheit der Presseleute von Wichtigkeit, daß sich Vertreter des BVDM in die Diskussion einschalteten.

Ohne unsere Anwesenheit wäre das Thema Motorrad gar nicht behandelt worden. Der staunenden Presse ist deutlich geworden, daß es einen Verband der Motorradfahrer, sprich BVMD, gibt. So war es für mich interessant festzustellen wie in der Kaffeepause Pressevertreter an mich herantraten und das Gespräch suchten. Teilweise hatten sie selber ein Motorrad in der Garage stehen.

Seitens des BVDM sollte der Weg weiterverfolgt werden, in solchen oder ähnlichen Veranstaltungen „FLAGGE“ zu zeigen!!! Manfred Ahrens

Kleine Löcher in den Raureif pinkeln

Auch Rainer läßt seine Kuh wieder fliegen / Endlich daheim

Es ist Freitag, 16.45 Uhr. Endlich Feierabend! Jetzt schnell nach Hause, umziehen, Sachen packen und dann geht es endlich los. Heute trifft sich der „Moto Club“ wieder in der Eifel – nach über acht Monaten Abstinenz.

Ich fahre kurz noch einmal Tanken, da fällt mir ein, daß mein Grillfleisch noch zu Hause im Kühlschrank liegt. Also schnell wieder zurück, die Steaks in den Tankrucksack gepackt, noch eine Tube Curry-Ketchup dazu und ab auf's Motorrad.

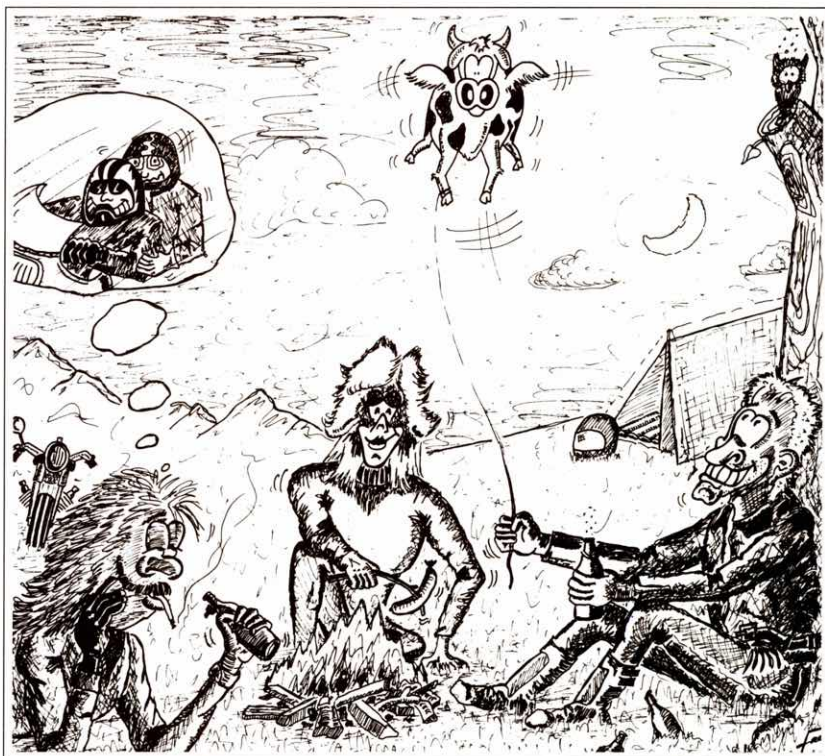
Es ist schon halb sieben, als ich endlich bei Klaus auf den Hof fahre. Alle anderen sind schon da. Ein kurzes „Hallo“. Die letzte Zigarette wird rasch zu Ende geraucht, während sich Roger schon die Sturmhaube über den Kopf stülpt. Lemmy zieht die Regenkombi an. Ein zweifelnder Blick zum Himmel – lieber jetzt in die enge Gummihaut schlüpfen, als später noch einmal anhalten?

Also gut. Zeit genug für Jürgen, sich schnell noch einen Glimmstengel reinzuziehen, wobei Regina ihm schmachkende Blicke zuwirft. Enthaltung üben zu wollen kann ganz schön hart sein.

Dann geht es los: Richtung Bedburg, Bergheim nach Thorr. Sechs Motorradscheinwerfer, immer in meinem Rückspiegel. Es fängt ganz leicht an zu regnen. Erst jetzt fällt mir auf, daß die Dämmerung längst schon hereingebrochen ist und es immer kälter wird.

Egal – die ersten Kurven nach Manheim, Blatzheim und Nörvenich lassen mich alles vergessen. Meine Gedanken konzentrieren sich nur noch auf die Straße. Und darauf, daß wir in einer Stunde in Jünkerath sein werden.

So vergehen die Kilometer. Vorbei am Zülpicher Wasser-



sportsee und der Bleibergkaserne in Mechernich. Alles zum wiederholten Mal gesehen. Aber doch ist es heute wie neu.

Ich frage mich: Ob ich nachher wohl wieder mit Horst „Mit 18 rannt ich in Düsseldorf rum“ singen werde oder mit Uschi „Jonny Walker“? Ich stelle mir vor, wie schön warm es jetzt wäre, in der Hütte, am Feuer. Oder, wie sehr ich es hasse, im Morgengrauen aus dem Schlafsack klettern zu müssen, um in eiskalten Stiefeln, hinter dem Zelt, kleine gelbe Löcher in den Raureif zu pinkeln.

Von Bergheim runter nach Weyer und wieder hinaus nach Zingsheim merke ich, wie wir immer schneller werden. Es scheint keinen zu stören. Alle sind noch direkt hinter mir,

Auch Reiner läßt seine Kuh wieder tief fliegen.

So langsam meldet sich mein Magen. Die Holzfällersteaks und eine Flasche Bitburger kommen mir in den Sinn. Ob auch jemand an die Grillkohle gedacht hat? Ich überlege noch, wo ich nachher am besten mein Zelt aufbauen werde, da taucht vor mir das Schild „Dahlemer Binz“ auf. Ich weiß, jetzt ist es nicht mehr weit.

Vorbei an der Go-Kart-Bahn, auf der wir am Sonntag bestimmt wieder ein paar Runden drehen werden. Durch Dahlem hindurch und mit viel Schwung die letzten Kurven nach Stadtkyll hinunter. Am Ortsausgangsschild drehe ich den Gashahn auf und kann den Geruch von Gegrilltem förmlich schon in der Nase rie-

chen. Nur noch über die kleine Brücke und dann fahre ich bereits den kleinen Weg am Stausee entlang.

Fußgänger und Angler am Ufer sehen uns nach, als wir zielstrebig in Richtung Grillhütte fahren.

Rauch steigt aus dem Schornstein, ein paar Zelte stehen schon. Drei verfrorrene Gestalten versuchen den Grill anzuzünden. Natürlich fehlt wieder die Kohle. Ich stell' mein Motorrad ab, zieh den Helm aus und die Handschuh, schließe kurz die Augen um diesen Moment ganz intensiv genießen zu können. Da drückt mir der „Präsi“ ein Bier in die Hand und brüllt „Hau weg den Scheiß“. Jetzt weiß ich, ich bin wieder zu Hause. Und unser Fest wird wundervoll werden.

Karsten Aberle

Kleinanzeigen * Kleinanzeigen

23

Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
Verlag BALLHUPE
Aldekerker Straße 14 a
4150 Krefeld
