

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

4/92



Termine **Deutschland-**
fahrt

BVDM-
Sportpokal Club-Aktionen

Postvertriebsstück F 5727 F
Gebühr bezahlt
Herausgeber:
Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.
Verlag Ballhup
Raiffeisenstraße 102
4100 Duisburg 25



Endlich ist sie da, die „Ballhupe“ – und das mit mehrmonatiger Verspätung. So mancher hat in den vergangenen Wochen besorgt bei mir angerufen und gefragt, ob sein Exemplar vielleicht auf dem Postweg verloren gegangen sei. Nein, es lag an mir, daß diese Verzögerung eingetreten ist.

Ich muß, nein, ich möchte dafür um Entschuldigung bitten, denn es ist mir durchaus bewußt, daß durch diese Unzulänglichkeit so mancher im BVDM arg ins Schleudern gekommen ist. Unsere Bemühungen um Werbung wurden in Frage gestellt, so mancher Termin, der angekündigt werden sollte, war bei Drucklegung schon längst überholt. Betroffen hiervon war vor allem das Elefantentreffen, auf das sich ein Hinweis nur noch in der Terminübersicht findet. Wenn ich auch nicht beurteilen mag, wieviele Helfer sich durch einen Aufruf in unserem Verbandsorgan vor Ort zur Verfügung gestellt hätten, wieviele Besucher vielleicht mehr gekommen wären, wenn die Ballhupe rechtzeitig erschienen wäre, so ist der Umstand, daß die Ballhupe – wieder einmal – zu spät erscheint ärgerlich genug. Ich bitte alle, die hiervon betroffen sind, um Entschuldigung. Ich werde mich bemühen, künftig etwas zuverlässiger zu sein.

Wie konnte es zu der mehrmonatigen Verzögerung kommen? Mein Beruf hat mich in jüngster Zeit dermaßen in Anspruch genommen, daß für andere Aktivitäten kaum mehr Zeit blieb. Ich mußte in den letzten Monaten des Jahres oft vierzehn Tage und mehr ohne freies Wochenende arbeiten, oft zehn bis zwölf Stunden am Tag und das bei wechselnden Schichten. Mal klingelte der Wecker morgens um halb vier, mal ging der Dienst bis abends um zehn. Da blieb für's Verschnauften kaum Zeit, geschweige denn, für die Arbeit an der Ballhupe.

Ich will mit dieser Schilderung nicht von meinen Versäumnissen ablenken, sondern nur ein bißchen um Verständnis für meine Situation werben. Zumal ich die Ballhupe ganz allein mache. Mit Beginn des Jahres habe ich die Leitung einer Redaktion übernommen, was nicht weniger Arbeit bedeutet, aber zumindest kann ich jetzt ein bißchen besser meine Zeit einteilen. Ich blicke deshalb recht optimistisch in die Zukunft. Gleichwohl bleibt festzuhalten, daß ich die Verantwortung für das späte Erscheinen der Ballhupe übernehme.

Eines hat der Ärger um das verspätete Erscheinen jedoch deutlich gemacht. Der Anspruch, möglichst aktuell zu sein, wird sich auf Dauer nicht verwirklichen lassen. Was bedeutet, daß über wichtige Veranstaltungen, wie die Deutschlandfahrt, das Elefantentreffen oder den Tag des Motorradfahrers nur dann im nächsten Heft etwas erscheinen kann, wenn die zuständigen Referenten ihre Berichte bis jeweils angegebenen Redaktionsschluß abgeben. Bislang habe ich mit dem redigieren der Manuskripte stets so lange gewartet, bis alle mir wichtig erscheinenden Unterlagen vorlagen – mit dem Ergebnis, daß ich anschließend ganz schön in's Schleudern gekommen bin. Mit den bekannten Konsequenzen.

Dennoch werde ich mich bemühen, auch weiterhin eine attraktive Ballhupe für Euch zu machen, sofern Ihr mir weiterhin Euer Vertrauen schenkt.

*Es wird
Lina
Che*

Editorial	Seite 2
Inhaltsverzeichnis	Seite 3
Deutschlandfahrt	Seite 4
Jahreshauptversammlung	Seite 6
Club-Aktionen	Seite 7
Termine und Treffen	Seite 10
70 Jahre BMW	Seite 12
Club-Rückerstattung	Seite 14
Kleinanzeigen	Seite 15
Meldungen	Seite 17
BVDM-Sportpokal	Seite 20

WICHTIGE ADRESSEN

Erster Vorsitzender:
Henning Knudsen
Biberweg 1
5206 Neunkirchen 2
Telefon (0 22 47) 73 86
Telefax (0 22 47) 73 86

BVDM-Service, Verkäufe aller Art,
BVDM-Lederleasing
Gebhard Kramig
Postfach 110 067
Bahnhof Steinheim
6450 Hanau 11
Telefon (0 61 81) 66 17 48
Telefax (0 61 81) 66 17 48

Beiträge, Mitgliederverwaltung,
Adreßänderungen:
Monika Knops,
Raiffeisenstraße 102
4100 Duisburg 25
Telefon (02 03) 78 98 22

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

**Adreßänderungen bitte der
Mitgliederverwaltung mitteilen;
wenn möglich schriftlich.**

Letzte Meldung:
**Der BVDM-Service bietet jetzt
auch Levior-Helme mit Garantie
an! Ein Preisbeispiel: Helm-Funk-
tion 1, Farbe schwarz oder weiß,
Preis 378,- DM, für Mitglieder
320,- DM incl. Service-Card.**
**Außerdem im Angebot: Motorrad-
Pins. Zu beziehen über den BVDM-
Service.**

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.

**Die nächste Ballhupe erscheint
Anfang März 93. Redaktionsschluß
ist der 14. Februar 1993.**

Ein Privileg für Motorradfahrer

Gelungene Deutschlandfahrt / Feuerwehr auf dem Motorrad / Dank an Gemeinde

Aus den Vorjahren gelernt, wollten wir, das Deutschlandfahrt-Team frühzeitig wissen, wohin die Reise geht. Es sollte bereits im Jahre 1991 feststehen, um frühzeitig Werbung machen zu können und um den Rahmen für diese Veranstaltung in aller Ruhe planen zu können. Doch trotz aller guten Vorsätze und trotz aller Bemühungen klappte es nicht. Und so erschien in der BALLHUPE 1/91 auf Seite 4 ein Artikel, der sich wie ein Hilferuf las: Clubs und Einzelmitglieder wurden aufgerufen, bei der Suche nach einem Zielort behilflich zu sein. Doch es kam nichts und es sah eine ganze Weile so aus, als würde die Deutschlandfahrt ausfallen.



Dann ergriff Gerda die Initiative. Nach dem Motto: Es kann nicht sein, was nicht sein darf! Sie schrieb Ende Januar 31 Verkehrsämter im geplanten Veranstaltungsgebiet an. Es kamen Absagen, manche hatten Möglichkeiten, andere antworteten nach langer Zeit, manche garnicht. Jedoch die erste Reaktion kam telefonisch aus Gengenbach. In schwäbischem Dialekt erklärte Herr Zinsmeister, daß man interessiert sei, man könnte auch die gewünschten Rahmenbedingungen erfüllen.

Bereits am 13. Februar fuhren wir nach Gengenbach zum vereinbarten Termin und wurden aufs herzlichste begrüßt. Die Voraussetzungen waren tatsächlich ideal. Besser konnte es garnicht sein. Eine Mehrzweckhalle bot alle Möglichkeiten, sanitäre Einrichtungen waren reichlich vorhanden, Campingmöglichkeit bot sich direkt hinter der Halle an und – alles ohne Formalismus. Aber wenn selbst der Amtsleiter, Herr Moser eine K 100 fährt und der Sepp aus dem Verkehrsamt einen Boxer, wo und wie sollte es denn da Probleme geben? Und so wurden

wir schnell einig – der Zielort für die Deutschlandfahrt 1991 stand fest.

Da in diesem Jahr die Veranstaltung erstmalig im Herbst stattfinden sollte, bot sich das Wochenende an, an dem in Gengenbach das jährlich stattfindende Weinfest eingeplant war und das war der 19. September. Und so gab es auch einen Termin.

Nun war genug Zeit für das DF Team, die Aufgaben zu verteilen. Das Veranstaltungsgebiet wurde in 4 Gebiete aufgeteilt und jedes Paar sollte 3 komplette Kontrollen mit Nebenkontrollen ausfindig machen. Jeder machte es auf seine Weise. Jedoch die Anfahrt in den Schwarzwald blieb für jeden gleich – etwa 500 Kilometer.

Aus dem Raum Karlsruhe und Calw meldeten sich einige BVDM Mitglieder und boten Mithilfe an, die wir dankend annahmen. Im Juli war dann alles klar. Alle Haupt- und Nebenkontrollen standen. Und es hat sogar Spaß gemacht. Land und Leute kennenlernen, kreuz und quer durch den Black Forest zu fahren um je-

den Tag neue Ziele zu suchen und auch zu finden.

Alle, die in den letzten 3 Jahren an der DF teilgenommen hatten, erhielten eine Ausschreibung. Die Reklame-trommel wurde angeworfen. Plakate wurden verschickt, Handzettel verteilt, ein persönlicher Besuch beim Syburger Verlag verhalf uns zu einem Artikel. Die einschlägige Motorrad-Fachpresse wurde informiert.

Dann kamen die ersten Nennungen. Jeden Tag etwas. Um diese Veranstaltung zu finanzieren, sollten es 160-170 Teilnehmer sein. Dieses Ziel wurde nicht ganz erreicht. 3 Tage nach Nennungsschluß hatten 113 Solofahrer und 29 Teams genannt. Dann kamen noch einige Nachzügler, die sich in der letzten Minute entschließen konnten, doch noch teilzunehmen.

Am 8. September fand unsere Helferbesprechung statt. Zu diesem Zeitpunkt lagen alle Unterlagen vor, so daß die Kontrollenbesetzung komplett versorgt werden konnte und umfassend informiert wurden. Spätestens zu diesem Zeit-

punkt stellten wir fest, daß die Ausschreibung im Laufe der Jahre so kompliziert geworden ist, daß immer wieder Rückfragen kamen, weil etwas nicht verstanden wurde. Und das nicht nur aus dem Helferkreis, nein auch Teilnehmer riefen an und baten um Auskunft. Grund genug, über eine Vereinfachung der Ausschreibung nachzudenken.

3 Tage vor der Veranstaltung fuhren wir nach Gengenbach, richteten uns an der Mehrzweckhalle ein und klärten noch einige Dinge ab. Am späten Donnerstag Abend vor der Veranstaltung hatten sich alle Kontrollen telefonisch mit o. k. gemeldet. So erfuhren wir dann auch, daß sich an der Hauptkontrolle 1, Campingplatz Albau, bereits 35 Teilnehmer eingefunden hatten, die am nächsten Morgen von hier starten wollten. Und noch ein nettes Erlebnis am Abend. Drei Teilnehmer, die in Gengenbach Quartier hatten und uns am Abend besuchten, erklärten, daß sie an der Deutschlandfahrt nur nach dem Motto „Just for Fun“ teilnehmen würden. Übrigens

nicht die schlechteste Einstellung. Und genau diese drei waren es, die während der Veranstaltung irgendwie gepackt hatte. Übereinstimmend erklärten sie am Sonntag morgen, daß sie im nächsten Jahr eine Mannschaft nennen werden und um die Plazierung kämpfen werden. Wir drücken Ihnen die Daumen.

Am Freitag morgen, auf dem Weg zu einer Nebenkontrolle, die Gerda besetzen wollte, herrschte im Rheintal so ein starker Nebel, daß nur noch Schrittempo möglich war. War das ein gutes Zeichen für einen sonnigen Herbsttag? Es kam so. Es wurde nicht nur ein Tag daraus, sondern ein wunderschönes, sonniges Herbstwochenende. Bilderbuchwetter zum Motorrad fahren, ideale Bedingungen für unsere Tourenfahrer.

Am Samstag morgen stärkten wir uns am Frühstückstisch in strahlender Morgensonne. Dann ging es an die Vorbereitungen für den Zieleinlauf. Auf dem Marktplatz in Gengenbach herrschte reges Treiben. Buden wurden aufgestellt und eingerichtet, alles bereitete sich auf das Weinfest vor. Unsere Gedanken konzentrierten sich natürlich mehr auf das Eintreffen unserer Teilnehmer. Die Innenstadt wurde für den Allgemeinverkehr gesperrt und nur für uns wurde ein besetztes Schlupfloch gelassen. Mal was anderes: Ein Privileg für Motorradfahrer – wann und wo hat es das schon mal gegeben?

Und dann kamen sie. Erst kleckerweise, dann einer nach dem anderen. Alles freute sich, strahlende Gesichter rundherum. Ob Teilnehmer, Zuschauer, Stadtväter oder aktive Helfer. Es herrschte eine Bombenstimmung.

Nach einer kleinen Stärkung, wie auch immer die aussah, bewegte sich dann die ganze Truppe zur Kinzigthalhalle, es setzte ein reges Treiben ein. Es wurde ausgepackt, Zeltstangen klapperten und in kürzester Zeit entstand eine Zeltstadt. Die Motorräder wurden in Reih und Glied auf dem Sportplatz abgestellt, man freute sich auf eine Dusche. Dann kam der Schreck am Nachmittag. Ein Rohrbruch hatte die ganze Wasserversorgung der Halle lahmgelegt. Damit fiel der gesamte Sanitärbereich aus. Die Mitarbeiter des Bauhofes Gengenbach überlegten und hatten auch eine Idee. Man legte mittels Feuerwehrschräuchen quer durch die Gärten eine Bypassleitung. Diese platzte zwar, als die ersten Duscher sich bereits eingeseift hatten, aber das diente mehr zur Erheiterung als es zum Ärgernis wurde. An dieser Stelle nochmals ein „Bravo“ an die Mitarbeiter des Gengenbacher Bauhofes.

Das DF Team ging an die Auswertung. Routinearbeit, die aber eine Menge Konzentration erfordert und damit anstrengend ist. Das manuell erarbeitete Ergebnis wurde in den PC eingegeben und ge-

gen 18.00 Uhr lagen die Ergebnislisten vor. Zu unserem Entsetzen fanden wir eine schlimmere Situation vor, als im Vorjahr. Punktegleichheit auf den ersten Plätzen – gerade das sollte nicht passieren. Das Kriterium der gefahrenen Kilometer half auch nicht, da die gleichen Routen ausgearbeitet wurden. Und das, wie die Fahrer selbst sagten, unabhängig voneinander. Die Ausnahme machte nur Wolfgang Werner, er hatte als einziger eine Strecke ausgearbeitet, die ihn mit 5100 Punkten, 18 Punkte vor den nächsten, zum ersten Platz verhalfen und damit zum Gesamtsieg.

Und während wir noch rechneten und nachdachten, trafen die beiden Feuerwehrleute ein, die den Campingplatz und den Sportplatz für die Zeit der Siegerehrung bewachten. Und wie stillgerecht sie vorführten: In Uniform auf Yamaha FJ 1100 und auf BMW K 100.

20.10 Uhr begann die Siegerehrung. Genau 30 Minuten hatte der Veranstalter des Weinfestes uns eingeräumt. Für die Teilnehmer an der DF war eine ausreichende Menge an Sitzplätzen in der Nähe der Bühne reserviert. Ich hatte Bedenken, daß das funktionieren würde. Aber Dank des tatkräftigen Einsatzes unserer Helfer konnte man diese Plätze verteidigen. Man konnte die Spannung in den Gesichtern lesen. Zügig ging die Siegerehrung voran, ein bißchen Gerangel bei den Punktegleichheiten. Großer Beifall für das Team Willi Tiegelkamp/Jürgen Kleutges, das ohne Umschweife sich mit dem zweiten Platz zufrieden gab und dem Team Birgit und Peter Kroll den ersten Platz überließ.

Um 20.40 Uhr war alles vorbei. Die Luft raus, wie man so schön sagt. Die Erleichterung tat gut. Nun konnte man sich dem Weinfest widmen, aber viele blieben auch beim Thema. Man redete und diskutierte bis in den Morgen. Über Streckenwahl, Kontrollen, Punkte, Zeiten und Fragen. Andere feierten ihren Sieg. Pokale sind zwar nicht so gebaut, daß sie als Trinkgefäß zu

gebrauchen sind. Aber wenn man schon Sekt bestellt, dann ist es absolut stilecht, ihn aus den gewonnenen Pokalen reihum zu trinken. Und es wurde getanzt. Man sagt zwar, daß Motorradfahrer ihre Füße nur zum Schalten und Bremsen haben, aber das galt nicht in Gengenbach. DF Teilnehmer bevölkerten immer die Tanzfläche. Und so hatte jeder seinen Spaß. Und wie auch immer der einzelne seinen Abend gestaltet hat, so manch einer wird für den Heimweg etwas länger gebraucht haben.

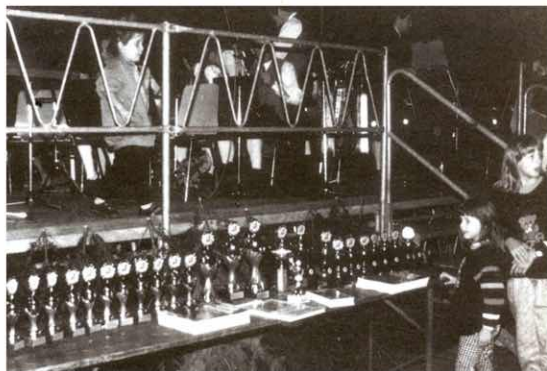
Am Sonntag morgen war gemeinsames Frühstücksbuffet angesagt. Nach wie vor gute Stimmung, nur lachende und fröhliche Gesichter. Und immer wieder die Frage: Wo geht es nächstes Jahr hin? Und wieder gab es Gewinner. Am Abend fehlte die Zeit, Sachpreise zu verteilen, die an diesem Morgen ausgelost waren und auf ihre Gewinner warteten. Gegensprechanlage, Bellstiff-Anzug, Bücher, T-Shirts, um nur einige Beispiele zu nennen.

Ein herzliches Danke an die Firmen, die diese Sachpreise zur Verfügung stellten. Und wenn wir schon beim Danke sagen sind, sollen auch die nicht vergessen werden, die zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben. Man kann sie nicht alle aufzählen. Aber die, die gemeint sind, werden es schon verstehen.

Die Zeltwiese leerte sich rasch. Und gegen Mittag war der ganze Spuk vorbei, als sei nichts gewesen. Man hupte noch, man winkte mal, gab Gas und weg waren sie. Es blieb eine Campingwiese zurück, auf der kein Papier, kein Müll zu finden war. Kompliment vom Hausmeister Schmidt, der aber auch ein ganz großes Lob verdient. Er half immer und überall, wenn er konnte.

Wir vom Team waren einhellig der Meinung, die schönste und harmonischste Veranstaltung erlebt zu haben, die es bis dahin gab. Wir wünschen und hoffen, daß viele Teilnehmer so denken und es vielen weiter erzählen.

Heinz Sauerland.



Pokale, Pokale, Pokale – denn die Mühen der Teilnehmer sollten belohnt werden.

Jahres- haupt- versammlung 93

Auch 1993 soll die Jahreshauptversammlung wieder einer der Höhepunkte unseres BVDM-Jahres sein. Deshalb und weil wir glauben, daß wir ein attraktives Ziel gefunden haben, wird die JHV 1993 auf Schloß Augustusberg in Sachsen stattfinden.

Schloß Augustusburg liegt mitten im Erzgebirge, im Zentrum kurvenreicher Motorradstrecken. Schloß Augustusburg war und ist ein Treffpunkt für Motorradfahrer aus naher und weiterer Umgebung. Unter anderem weil im Schloß Augustusburg ein Motorradmuseum untergebracht ist und einmal jährlich ein Motorradtreffen stattfindet. Aber auch für den nicht nur Motorradinteressierten bietet Schloß Augustusburg Einiges. Die Renaissanceanlagen des Schlosses beherbergen ein Kutschenmuseum, ein Jagd- und Vogelmuseum sowie eine Galerie. Interessant für alle, die sich für Greifvögel interessieren, ist auch die im Schloß untergebrachte Falknerei.

Es ist geplant, daß den BVDM-Mitgliedern die Möglichkeit offen steht, über die Schloßanlagen hinaus auch eine Werksbesichtigung im nur 8 km entfernten MuZ-Werk vorzunehmen. Ebenfalls ist geplant, daß wir die neuen MuZ-Motorräder in Ihrer Heimat Sachsen probefahren können.

Die BVDM JHV 1993 wird vom 23. bis 25. 4. 1993 stattfinden, wobei die eigentliche Versammlung am Samstagmittag tagen wird. Am 23. abends ist die Bundesbeiratsitzung vorgesehen. Wer sich deshalb heute schon Übernachtungsmöglichkeiten re-

servieren will hat drei Möglichkeiten zur Auswahl:

Für alle, die mit dem Zelt kommen wollen, haben wir direkt um das Schloß herum ca. 50 Zeltplätze reserviert. Die Zeltplätze selbst sind kostenlos. Nur für die Benutzung der sanitären Einrichtungen in der Jugendherberge wird ein Obolus von DM 5,- pro Nacht und Person verlangt.

Die zweite Möglichkeit sind die in der Jugendherberge vorhandenen Plätze. Es stehen uns 100 Betten zur Verfügung. Wer sich eins davon reservieren will kann das bei der

Deutschen Jugendherberge „Schloß Augustusburg“, 0-9382 Augustusburg, Tel. (03 72 91) 2 56.

Wer in der Jugendherberge übernachtet, hat übrigens den kürzesten Weg, da auch die Jugendherberge in der Schloßanlage untergebracht ist.

Für die Anspruchsvolleren gibt es in der näheren Umgebung gute Hotels und Pensionen. Ein Adressenverzeichnis könnt ihr beim

Fremdenverkehrsamt Augustusburg, Marienberger Str. 29b, 0-9382 Augustusburg, anfordern.

Wir wollen Euch aber nicht heute schon alle Attraktionen verraten. Deswegen kann dies nur ein kleiner Vorgeschmack sein auf das, was Euch erwartet. Den genauen Ablauf der JHV und alle Möglichkeiten, die Euch Augustusburg und das Erzgebirge bieten, werden wir Euch in der Ballhupe 1/1993 vorstellen. Ralf Köhl



Leistungen und Ziele

Infostand der Elefantentreiber

In Hameln wurde ein Parkhochhaus – weil rund: Rondell oder Torte – eingeweiht. Der Bauherr, die Stadtwerke Hameln, hatten zu einer riesigen Fete eingeladen und alles was mit dem Straßenverkehr zu tun hatte machte mit. So wurde u. a. ein großes Oldtimertreffen veranstaltet und die Elefantentreiber Lippe e. V. im BVDM (ETL) hatten Gelegenheit, auf einem Info-Stand den Gästen die Belange des Motorradfahrers darzustellen.

Der Info-Stand wurde unter folgenden Themen gestaltet:

Der BVdM stellt sich vor mit all seinen Leistungen und Zielen.

Problematik der Streckenspernungen für Motorradfahrer und weiter drohende rechtliche Einschränkungen, Zweiradsicherheit – Fahrverhalten und passive Sicherheit – Das Motorrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel.

An zwei langen Stellwänden wurde sowohl der BVdM wie auch der ETL dargestellt. Bezüglich der Zweiradsicherheit/passive Sicherheit wurde den Gästen unterschiedliche Motorradbekleidung mit und ohne Protektoren vorgeführt. Die Rennkombi des Harald Eckel, mit der er bei ca. 260 kmh gestürzt war und nahezu unverletzt blieb, war dabei ein besonders attraktives Schauobjekt.

Weiter hatten die Mitglieder des ETL diverse Motorräder ausgestellt. Von der Harley bis

hin zu zwei herrlichen Ducati Clubracern wurde bewußt eine breite Palette von Motorradtypen aufgezeigt. Zu einigen Motorrädern hatten die Besitzer interessante Kurztex-te verfaßt. Für die Zuschauer wurde es so eine „Schau zum Anfassen“. Es wurden viele Gespräche geführt, wobei wir den Gästen eindrucksvoll deutlich machen konnten, daß Motorradfahrer ganz normale Menschen sind und sie zeigten für unsere Probleme großes Verständnis.

Insbesondere zum Thema STRECKENSPERRUNG kamen sie zu der Einsicht, daß man aufgrund von ca. 10% Verkehrsraudies unter den Motorradfahrern nicht allen ein Streckenverbot erteilen darf. Ihre einhellige Meinung, unter den Autofahrern gibt es einen ebenso großen Anteil von Verkehrsraudies.

Zum Fazit des Aktionstages:

Den Teilnehmern des ETL hat es gefallen. Uwe Splinter mit Ehefrau staubten in der Gruppe Classic mit ihrem schönen Guzzi-Gespann einen Pokal für den 1. Platz ab.

BVdM wie ETL konnten sich in der Öffentlichkeit von der besten Seite zeigen und der Sache des Motorrades dürfte ein guter Dienst geleistet worden sein.

Manfred Ahrens, – Elefantentreiber, Lippe im BVDM –.

Schlafen und Essen in Deutschland

Sicher ist es Euch auch schon so wie mir ergangen, man läßt sich gehen, fährt durch eine wunderschöne Gegend und bekommt plötzlich einen Riesenhungrer. Doch die aufgesuchten „Lokale“ sind Euch in Eurer Kluft nicht gerade wohl gesonnen. Entweder werdet Ihr elegant hinauskomplimentiert oder Ihr dürft am hintersten Tisch direkt neben der Toilette Platz nehmen. Und wehe, wenn es dann auch noch geregnet hat und Ihr euch tropfnaß in ein elegantes Lokal wagt.

Es gibt motorradfreundliche Lokale, aber wo? und wie finden?

Diesem Problem soll Abhilfe geschaffen werden. Ich plane für die kommende Saison 1993 einen Tourenhelfer für Deutschland mit dem Titel

„Schlafen, Essen und Motorradfahren in Deutschland.“

Was für die Einnahme einer einfachen Mahlzeit gilt, gilt natürlich erst recht für die Suche nach einer Übernachtungsmöglichkeit. Nicht nur einmal wurden meine Frau und ich mit fadenscheinigen Ausreden abgespeist.

Nach einer längeren Tages-tour kann die Suche nach einem Zeltplatz oder einem Gasthof zur Tortur werden.

Mit Eurer Hilfe soll nun ein Führer entstehen. Schreibt mir bitte Euren speziellen Tip.

Nützlich für alle sind dann auch noch die Angaben wie z. B. wo finde ich einen Händler in der Nähe wenn mal was kaputt geht, was erwartet mich in der Gegend sonst noch. (Treffpunkte, Museen, etc.)

Geheimtip mitzuteilen. Das Büchlein soll dann in folgende Kategorien unterteilt werden:

1. Regionen (Baden Württemberg, Bayern, Sachsen, etc.)
2. Hotels, Pensionen,
3. Zeltplätze,
4. Gaststätten,
5. Treffpunkte,
6. Händler für Notfälle.

Zu 1:
Hilfreich hierbei ist eine kurze Beschreibung der Unterregion wie z. B. Fränkischer Jura, Bodensee, mit kleinen Tips zur Erkundung der Landschaft und ihren Sehenswürdigkeiten.

Zu 2.:
Eine Beschreibung (evtl. mit Bild oder Prospekt) der Unterkunft und einer ungefähren Preisangabe.

Zu 3.:
Eine Beschreibung wie oben.

Zu 4.:
Kurze Beschreibung der Gaststätte, wie zum Beispiel einfache Gastronomie oder gehobenes Niveau.

Wenn möglich Ca.-Preis für eine Mahlzeit.

Zu 5.:
Treffpunkte für Motorradfahrer/innen. Dies können Kneipen sein oder auch Treffpunkte in der freien Natur wie z. B. Aussichtsplatte in den Löwensteiner Bergen, Stausee Ebnisee oder Solitude.

Zu 6.:
Händleranschriften bzw. Telefonnummern der wichtigsten Vertretungen.

Das Büchlein soll eine nützliche Hilfe von und für Motorradfahrer/innen sein, daher bitte ich Sie nochmals um Ihre Mithilfe.

Schreibt bitte an:
Jürgen Enzmann,
Grabenstr. 8,
7065 Winterbach.

BVDM wieder auf Tour

1993 gibt es wieder geführte Motorradtouren beim BVDM. Im Verlauf der IFMA haben sich einige Leute bereit erklärt, Touren auszuarbeiten und sie dann auch auszurichten. Als Ziele sind diesmal vorgesehen:

- Schleswig-Holstein,
- Bayrischer Wald,
- Steiermark (Österreich).

Alles weiter in der nächsten Ballhupe.

Vielleicht möchte noch jemand seine Heimat oder sein schönstes Urlaubsgebiet auch anderen Motorradfahrern zeigen. Genaueres über Anforderungen und Aufwandsentschädigungen kann man erfahren bei:

Roland Rottmann, Wildstr. 9,
W-4300 Essen 11.

Straßen der Großväter

Seit mehr als einem halben Jahrhundert ist an vielen ost-deutschen Straßen nichts mehr getan worden. Schöne Alleen und alte Pflasterstraßen blieben erhalten. Ob sie auch weiterhin Bestand haben, darüber wird vor allem in ländlichen schlecht angebundenen Regionen mehr und mehr diskutiert. Viele einheimische Autofahrer wollen nun rascher als bisher vorwärtskommen und fürchten überdies um den Auspuff oder die Ölwanne. Sie verlangen eine Asphaltdecke über dem Kopfsteinpflaster, und das auch für die dringend erwünschten Touristen aus dem Westen, die sicher nicht gerade über kilometerlange Holperstraßen anrücken. Natur- und Umweltschützer indes wollen alles beim alten lassen und die Straßen der Großväter konservieren. Am Pflaster scheiden sich die Geister.

Spendenaktion Harley-Davidson 26.491 DM durch T-Shirt-Verkauf

Gegen eine Spende zugunsten der „Aktion Sorgenkind“ wurden HARLEY-DAVIDSON T-Shirts und Anstecknadeln auf dem HARLEY-DAVIDSON IFMA-Stand ausgegeben.

Wir möchten uns auf diesem Wege, auch im Namen der „Aktion Sorgenkind“ bei allen „Spendern“ herzlich bedanken.

Soeben haben wir das Endergebnis der Spendenaktion erhalten. Die Motorradfahrer und Motorradinteressierten haben insgesamt die stolze Summe von DM 26.491,14 gespendet.

Nach dem großen Erfolg einer ähnlichen Aktion auf dem

letztjährigen Motorrad-Salon in Paris (FF 126.620,-) und den bereits seit 10 Jahren von HARLEY-DAVIDSON Company veranstalteten Aktionen zugunsten von MDA (einer Organisation zur Unterstützung durch Muskelschwund behinderter Kinder in den USA) mit Gesamtspenden von US Dollar 12.000.000,- werden wir diese Aktionen auch weiterhin bei allen Veranstaltungen von HARLEY-DAVIDSON sowie der HARLEY-OWNERS GROUP fortführen.

Nochmals vielen Dank an alle Motorradbegeisterten für die Unterstützung.

HARLEY-DAVIDSON GmbH

First-Classic-Day Essen und Honda-Meeting

Hektisches Treiben bis zum offiziellen Beginn / Ladys Cap

Das 4. große Treffen für Veteranen und klassische Motorräder war ein so großer Erfolg, daß man getrost vom größten bundesweiten Meeting dieser Art sprechen kann!

Erstmals hatte der BVDM den First-Classic-Day in sein Jahresprogramm für 1992 aufgenommen. Durch unsere neue Geschäftsführerin GERDA RUTTEN; HEINZ WASSERMANN und JOSEF ECKENDORF samt Ehefrauen haben wir ein Team geschaffen, welches schon am Samstag vor der Veranstaltung reichlich Aufbauarbeit leistete! Auf dem Gelände der Dampfbierbrauerei wurde dann auch der neue Pavillon des BVDM präsentiert, der ein echter Blickfang ist. Einfach toll!

Am Sonntag, dem Tag der Veranstaltung war erst einmal hektisches Treiben angesagt, sollte doch bis zum offiziellen Beginn um 11.00 Uhr alles fix und fertig sein. Durch die 3 vorhergegangenen Treffen schon weitgehend routiniert, habe ich mit einem derartigen Ansturm nicht gerechnet! Um 12.00 Uhr mittags war das gesamte Gelände schon rand-

voll! H. Wassermann dazu: „Wir wissen nicht mehr, wo die Teilnehmer ihre Fahrzeuge abstellen sollen...“, selbst vor dem Brauereigelände parkten Motorräder soweit das Auge reichte, und noch immer drängten auch ständig neue Besucher auf das Gelände!

Irgendwie fand doch jeder ein Plätzchen und konnte sich an dem großen Angebot erfreuen: Händlerstände, Gebrauchsmaschinen zum Verkauf, Grillstände, Restaurant und Bierhalle, PARC FERMÉ, Biergarten mit Live-Musik u. a.

Über fehlendes Interesse konnte sich keiner beklagen, und ein jeder lobte die bunte Vielfalt an Zweirädern: Egal ob Mopeds aus den 50er Jahren, den urkomischen „Behinderten“-Fahrzeugen der früheren „DDR“, den vielen Vorkriegs-Veteranen, dazu die vielen Harley's in allen Ausführungen, raffinierte DUCATI's und GUZZI's. Da waren ja noch die „NIPPON-BIKES“, welche in großer Anzahl die sechziger und siebziger Jahre vertraten. Selbst von hartgesottenen „Oldie-Freaks“ wurden akzeptiert: giftige Dreizylinder-KA-

WAs, 900er Z1 mit 4 Auspufftöpfen, YAMAHA 350 von 1968, „Wasserbüffel“ von SUZUKI und natürlich eine Riesens-Armada an frühen HONDA-Modellen für die ja schon zum 2. Mal das „HONDA-Classic Meeting“ stattfand! Die ungewöhnlichste Maschine des ganzen Tages kam ebenfalls aus dem Land der aufgehenden Sonne: eine HONDA 1750 „Honda-matic“ von 1976! (Jawohl, mit Automatikgetriebe statt dem Fußschalthebel!) Der holländische Besitzer brachte das gute Stück in fabrikneuem Zustand nach Essen. Der erste Preis bei den Honda-Modellen war ihm damit sicher...

Eine Premiere ganz anderer Art gab es in Form des „LADY'S-CUP“, welcher erstmals vergeben wurde, und bei Interesse auch im nächsten Jahr wieder ausgeschrieben wird! Motorradfahrende Frauen mit dem ältesten „Moped“ und der weitesten Anreise bekamen ein Geschenk und durften sich anschließend Schmuck aussuchen! Nach einer Verschnaufpause (schließlich hinterlassen Vorbereitungen und 5000 Leute bei dem Treffen auch einige Spuren!) und der eigenen Hochzeit, beginnen dann im Oktober schon wieder Überlegungen zum FIRST-CLASSIC-DAY '93.

„WYBI“

FIRST-CLASSIC-DAY 1992

„Lady's-Cup“, weiteste Anreise: I. Westphal, Braunschweig.

„Lady's-Cup“, ältestes Motorrad: A. Kühn, Harley-Davidson WL, 1943.

Weisteste Anreise: E. Krapfenbauer – 1030 km, Wien!

Ältester Teilnehmer: Johann Kuhn, Moers, 76 Jahre!

Ältestes Motorrad: Ulrich Gouffrès, Moto-Guzzi 1924.

Streckensperrung jetzt auch im Osten Deutschlands

Nun hat auch die Unsitte des Wochenendfahrverbots für Motorräder in den neuen Bundesländern den ersten Opfer gefunden. Im wahrscheinlich schönsten Naturgebiet Ostdeutschlands, der sächsischen Schweiz, einem Sandsteingebirge, entlang der Elbe, gibt es bei Hohenstein eine alte Rennstrecke.

Der ehemalige Rundkurs führt von Heeslicht nach Hohenstein und über die Hockstein-schänke zurück nach Heeslicht. Die Straßen sind in kei-

nem besonders guten Zustand, bis auf ein Teilstück von ca. 4 km Länge. Diese Straße fällt besonders durch ihre Breite und ihren Kurvenreichtum auf.

Wie ich vom Besitzer der in Hohenstein ansässigen BMW-Vertretung erfuhr, wurde diese Teilstrecke für Motorräder am Wochenende gesperrt. Als Grund nannte er einen Motorradunfall mit Todesfolge. Weiterhin erklärte er mir, daß sich dort am Wochenende Motorradfahrer zu Privatrennen tra-

fen. Da ich finde, daß nicht eine ganze Gruppe von Verkehrsteilnehmern für ein paar Kaoten bestraft werden darf, wende ich mich mit diesem Brief an den BVDM, in der Hoffnung, daß er die richtigen Leute kennt und etwas in die Wege leiten kann.

Das Elbsandsteingebirge mit seinen Felsschluchten und kleinen Straßen ist für den Motorradsport eine sehr interessante Gegend und deswegen müssen wir uns gegen solche Streckenverbote zur

Wehr setzen. Wie ich erfuhr, wurde diese Straße auf Betreiben des Bürgermeisters von Heeslicht für Motorräder gesperrt. Es wäre toll wenn sich die Vertreter des Bundesvorstands des BVDM mit diesem Herrn in Verbindung setzen würden. Außerdem wäre dies eine gute Gelegenheit auch in den neuen Bundesländern den BVDM „öfter ins Gespräch zu bringen“.

Mario Morgner
O-9706 Rodewisch i/V.

Clubtreffen wurde Wirklichkeit

Gute Resonanz trotz regnerischem Wetter / Party geriet zur Familienfeier

Spätestens, seitdem Honda Deutschland sie offiziell zum Kauf anbietet, ist sie in aller Munde. Die GB 500 Clubman.

Aber schon zu Zeiten als ihre klassisch englische Erscheinung noch als Graumimport auf meist kurvenreichen deutschen Straßen Aufmerksamkeit erregte, entstand bei vier jungen Leuten die Idee zum I. GB 500 CLUBMANTREFFEN. Diese Idee wurde in Bad Hersfeld Wirklichkeit.

Trotz des, vor allem am Samstag, regnerischen Wetters, fanden dank guter Beschilde- rung und ausführlicher Weg- beschreibung in den ver- schickten Einladungen viele Clubmänner und Clubfrauen den Weg zum Gelände des Ruderclub Amicitia Bad Hersfeld, das ein hervorragendes Ambiente für das TT 500-Tref- fen bot.

Nicht weniger als 70 Besitzer der GB 500 hefteten sich nach Entrichten des wohlbesesse- nen Eintrittsgeldes von DM 10,- den Clubmanbutton an die lederbekleidete Brust. Aber auch XBR-Fahrer gesell- ten sich zur Clubmanfamilie. Schön, daß die Veranstalter an Unterlegbrettchen gedacht hatten, damit sich die guten Stücke, die ja nur über einen Seitenständer verfügen, nicht auf dem Rasen ungewünscht in die Horizontale schoben.

Die ersten Teilnehmerinnen und Teilnehmer trafen schon Freitag nachmittag ein. Nach- dem sich der Platz bis Sams- tag mittag mit den schwarz- grünen „Britten“ und den dazu- gehörigen Zelten gefüllt hatte, brach man zu einer kleinen Rundfahrt auf. Für Sekunden wählte man sich mehr bei der TT auf der Isle of man als im beschaulichen Hessenland.

Bertel Schmidt begrüßte we- nig später die GB-Fahrerinnen und Fahrer in Kirchheim vor seinem Museums-Café „Scheune an der Aula“ und lud zu Kaffee und hausgemach- tem Kuchen ein. Die behagli- che Atmosphäre dieses wald- hessischen Kleinods verzaub- erte Pilotinnen und Piloten des Einzylinders mit seinen

liebervoll hergerichteten Aus- stellungsstücken aus Omas Zeiten, alten Spielsachen und Requisiten aus längst vergan- genen Tagen und das eine oder andere Stück wanderte über die Theke des Mu- seumsladens.

Die Clubman-Party Samstag- nacht offenbarte dann, wie stark doch das Flair der GB 500 ist. Kaum vorzustellen, wieviele nette, duftende Mädels und Jungs, ältere wie jün- gere, es gibt, für die Honda dieses Motorrad gebaut hat. Die Party geriet zu einer gro- ßen Familienfeier mit einer Stimmung, wie man sie zu ähnlichen Gelegenheiten sel- ten erleben darf. Als sich dann am Lagerfeuer zwei Clubmän- ner im Blues gefunden hatten

(really unplugged), Bier in Strömen floß und der Bikertopf überm Feuer brodelte, rückten die Herzen der Teilnehmer so eng zusammen, wie die „Bür- zel“ der GB 500 sich im war- men Schein des Feuers zwi- schen Zeltorf und Bootshalle drängten.

Mit Gaby Milton aus 7906 Blaustein und Hajo Krämer aus 2300 Kiel wurden der wei- test angereiste weibliche bzw. männliche Teilnehmer durch Pokalübergabe geehrt und es sollte früh werden, bis die letz- ten ihr Zelt fanden.

Nach einer morgendlichen Spritztour durch das hessische Bergland fiel dann wohl allen der Abschied schwer und der am häufigsten zu vernehmende Satz war unbestritten: „Bis nächstes Jahr!“. Dann wird wohl auch die geplante Club- man-Besprechung nachgeholt werden, die dieses mal aus Zeitmangel entfallen mußte.

Was bleibt, ist der Dank an die Initiatoren, vor allem aber an alle Teilnehmer, die letztlich für das Gelingen eines Club- mantreffens verantwortlich zeichneten, welches durch seine Atmosphäre und seinen ruhigen Ablauf zu einer Wer- bung für den Motorradsport geriet und schon jetzt das le- gendäre I. GB 500 Clubman- treffen Bad Hersfeld zu wer- den verspricht.



Auch Motorradfahrer sind der Hasen Tod

Die Forschungsstelle für Jagdkunde und Wildschaden- verhütung in Nordrhein-West- falen hat sie gezählt: In einem Jahr sind rund 60.000 Wild- tiere auf den Straßen dieses Landes überfahren worden! Im einzelnen waren es 25.000 Rehe, 20.000 Wildkaninchen, 15.000 Hasen und 5000 Vö- gel, wie etwa Fasane und Reb-

hühner. Die Zahlen der Unfälle und Verkehrsoffer durch Koli- sionen mit Wildtieren stehen nicht in der Statistik der Jagdhüter. Sie haben indes- sen festgestellt, daß Rot-, Dam- und Rehwild Autos bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h gut einschätzen kann. Die Tiere flüchten dann meist, ohne die Straße zu kreuzen.

Technische Maßnahmen seien nur bedingt wirksam: Wildschutzzäune müßten auf besonders gefährliche Stra- ßenübergänge beschränkt bleiben, da sie die Lebens- räume der Tiere zerschnei- den.

Auch Reflektoren könnten das Risiko eines Unfalls nur zu etwa 40 Prozent senken. Der

Düsseldorfer Umweltminister Klaus Matthiesen hat die Auto- fahrer in diesem Zusammen- hang zu erhöhter Aufmerk- samkeit und Rücksichtnahme aufgefordert und gleichzeitig an die Meldepflicht von Wild- unfällen erinnert.

KVDB/ARC

Termine * Treffen * Veranstaltungen

5.-7.2.1993

BVDM-Elfantentreffen

in Thurmannsbang-Solla-Loh.
Info: Horst Orlowski,
Telefon (02191)65872.

6.-7.2.1993

Emdener Motorrad-Markt,

Nordseehalle.
Info: Ingo Rübener,
Telefon (02263)6524.

12.-14.2.1993

Motorradausstellung, Messe Sinsheim.

Info:
BVDM-Regionalbüro Bayern,
Telefon (0841)59214.

13.-14.2.1993

BIGS e. V. Tagung in Köln,

Jugendgästehaus.
Info: Stefan Hennig,
Telefon (0511)13458.

26.-28.2.1993

Motorradausstellung München, Nockherberg.

Info:
BVDM-Regionalbüro Bayern,
Telefon (0841)59214.

27.-28.2.1993

Motorradausstellung in Töging/Inn.

Info:
BVDM-Regionalbüro Bayern,
Telefon (0841)59214.

27.-28.2.1993

Motorrad-Messe, Trier, Europahalle.

Info: Ingo Rübener,
Telefon (02263)6524.

Februar 1993

JHV des OC Ostfriesland.

Info: Helmut de Vries,
Telefon (04931)15193.

3.-7.3.1993

Motorräder '93,

Westfalenhalle Dortmund.
Info: Hans-Joachim Fröhlich,
Telefon (02921)72872.

6.-7.3.1993

Motorradausstellung Grünsfeld

bei Tauberbischofsheim.
Info: MTG e. V.,
Telefon (09346)1040.

12.-14.3.1993

Rabenkopftreffen des UTM C

in Bad Schwalbach/
Hettenhain.
Info: UTM C,
Telefon (06120)5427.

12.-14.3.1993

Motorradausstellung Grafing bei München.

Info:
BVDM-Regionalbüro Bayern,
Telefon (0841)59214.

13.-14.3.1993

Pro Bike Motorradausstellung

in Saarbrücken.
Info: LV Saar,
Tel. (06898)40207/439249.

Motorradgespannsicherheitstraining

Der RC Haltern veranstaltet auch 1993 wieder ein Gespannwochenende. Am 29. 5. 93 findet das Sicherheitstraining auf dem ADAC Übungsplatz in Recklinghausen statt. Anschließend fahren die Gespanne zur Jugendherberge Morsbach. Dort wird vom 29. 5. auf den 30. 5. 93 übernachtet. Am 30. 5. 93 wird von der Jugendherberge Morsbach aus eine Tour durchs Sauerland gefahren. Die Veranstaltung endet am 30. 5. 93 abends an der Jugendherberge.

Bei Interesse besteht die Möglichkeit noch eine weitere Übernachtung in der Jugendherberge zu buchen und am nächsten Tag, den 31. 5. 93, noch eine weitere Tour zu fahren.

Kosten der Veranstaltung:
2-Tage-Kurs inkl. Übernachtung DM 230,-,
3-Tage-Kurs inkl. Übernachtung DM 310,-.

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Nach Erhalt der Anmeldung und Eingang der Kursgebühr erfolgt eine Anmeldebestätigung.

27.-28.3.1993

Classic Mobil – Veteranenausstellung,

Olympiahalle-München.
Info:
BVDM-Regionalbüro Bayern,
Telefon (0841)59214.

27.3.1993

Motorrad 2nd Hand-Börse

in der Mehrzweckhalle Bietigheim.
Info: MC Bietigheim,
Postfach 1165,
7555 Bietigheim.

März/April

Frühjahrsmarkt Riesenbeck

MC Ossenlock bietet Motorrad-Rundfahrten für alle an.
Info: Wolfgang Ostkamp,
Telefon (05454)404.

3.-4.4.1993

Gespannfahrerlehrgang in Völklingen.

Info: LV Saar,
Telefon (06898)40207.

9.-12.4.1993

Clubausfahrt des OC Ostfriesland

zum Nürburgring (Hotel).
Info: Helmut de Vries,
Telefon (04931)15193.

17.4.1993

Anlasserfest des MC Bietigheim.

Info: Postfach 1165,
7555 Bietigheim.

17.4.1993

Fuchsjagd der Kasseler Motorradfreunde.

Info: Ralf Simon,
Telefon (0561)873420.

17.4.1993

Schnupper-Ori des MC Sauerland

speziell für Anfänger.
Info: Uli Blöcher,
Telefon (02932)39701,
näheres in der Ballhupe 1/93.

23.-25.4.1993

BVDM-Jahreshauptversammlung

mit Treffen auf Schloß Augustsburg bei Zschoppau.
Info: Ralf Kühl,
Telefon (08122)49159.

April/Mai

Sicherheitstraining beim MC Bietigheim.

Info: Postfach 1165,
7555 Bietigheim.

1.5.1993

Hochsauerlandfahrt des MC Sauerland.

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info: Bernd Keggenhoff,
Telefon (02933)6526.

8.5.1993

Westfälische Pättkesfahrt des MC Diestedde.

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info: Gerd Pernat,
Telefon (02520)166.

8.5.1993

Tag des Motorradfahrers '93

beim TÜV Saarland,
SB-Güdingen
Info: LV Saar,
Telefon (06898)40207.

8.5.1993

Tag der offenen Tür

beim MC Ossenlock-Clubgelände.
Info:
Wolfgang Ostkamp,
Telefon (05454)404.

8.-9.5.1993

1. Bielefelder Motorrad-Festival und Teile-Markt.

Brackwede, Am Gleisdreieck.
Telefon (02263)6524.

14.-16.5.1993

JHV der IG Gespannfahrer.

Info: Frank-Michael Wolf,
Telefon (04825)7161.

22.5.1993

Nibelungenfahrt des MC Neckarbiker.

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info:
Horst Müller,
Telefon (06221)800537.

22.5.1993

Jumbo-Fahrt Deutschland. – Behindertenfahrt

–, Nur für Gespannfahrer.
Info:
Kurt Schirakowski,
Telefon (0561)884432.

Termine * Treffen * Veranstaltungen

29.-31.5.1993

Internationales Motorradtreffen des Bayerischen Motorradclubs

(BMC) in Leonberg bei Markt (Landkreis Altmühl).
Weitere Infos beim Regionalbüro Bayern.

Mai 1993

Clubausfahrt des OC Ostfriesland

nach Lauenförde (Hotel).
Info: Helmut de Vries,
Telefon (04931)15193.

4.-6.6.1993

Motorradtreffen des MTC Smiling Apodemus of Bavaria.

Info: Babsy Berschneider,
Telefon (08233)3915.

10.-11.6.1993

Enzianrallye des MC Sauerland

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info: Bernd Keggenhoff,
Telefon (02932)6526.

10.-13.6.1993

Alpentour des MC Bietigheim.

Info: Postfach 1165,
7555 Bietigheim.

18.-20.6.1993

Herkulestreffen der Kasseler Motorrad-Freunde.

Info: Ralf Simon,
Telefon (0561)873420.

19.-20.6.1993

13. Sommertreffen des MC Ossenlock in Riesenbeck.

Info: Wolfgang Ostkamp,
Telefon (05454)404.

26.6.1993

Spessartfahrt

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info: Edgar Müller,
Telefon (02945)5150.

Juni 1993

Treffen des OC Ostfriesland im Kreis Aurich.

Info: Helmut de Vries,
Telefon (04931)15193.

3.7.1993

Saar-Mosel-Fahrt in Völklingen.

Info: LV Saar,
Telefon (06898)40207.

3.7.1993

Ori der Kasseler Motorradfreunde.

Info: Ralf Simon,
Telefon (0561)873420.

3.7.1993

Die Fahrt des MC Sauerland

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info: Norbert Lixfeld,
Telefon (02332)50147.

18.7.1993

Sommertreffen der Horex- und Gespannfreunde Mainkling.

Info: Fritz Leidig,
Telefon (07959)634.

24.7.1993

Westfalenfahrt des MC Geist

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info: Edgar Müller,
Telefon (02945)5150.

Juli 1993

2. BVDM-Motorrad-Aktionstage

auf dem „Sudelfeld“ bei Bayrischzell.
Info: BVDM-Regionalbüro Bayern,
Telefon (0841)59214.

Juli 1993

Clubausfahrt des OC Ostfriesland

zum Attersee/Osnabrück (Camping).
Info: Helmut de Vries,
Telefon (04931)15193.

21.8.1993

Behindertenfahrt des MC Sauerland.

Info: Uli Blöcher,
Telefon (02932)39701.

28.8.1993

Luxembourg-Ori des LV Rhein-Ruhr.

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info: Michael Tubes,
Telefon (0211)308472.

29.8.1993

First-Classic-Day & Honda Classic-Meeting in Essen-Borbeck.

Info: Uwe Wybiralla,
Telefon (0209)209157.

August 1993

Ori des MC Ossenlock

Info: Wolfgang Ostkamp,
Telefon (05454)404.

August 1993

Clubausfahrt des OC Ostfriesland

zum Fischmarkt/Hamburg (Ju-He).
Info: Helmut de Vries,
Telefon (04931)15193.

18.9.1993

Hexentreffen der Elefantentreiber Lippe.

Info: Karsten Heumann,
Telefon (05231)89907.

18.9.1993

Weserbergland-Fahrt

als Anfahrtwettbewerb zum Hexentreffen.
Info: Wolfgang Werner,
Telefon (05255)22236.

25.9.1993

12. Int. Badnerlandfahrt des MC Bietigheim.

Info: Postfach 1165,
7555 Bietigheim.

25.9.1993

Dieter-Bail-Fahrt des MC Sauerland.

(Wertungslauf für Sportpokal).
Info: Andreas Michalski,
Telefon (02375)5139.

26.9.1993

Bildersuchfahrt der Kasseler Motorradfreunde.

Info: Ralf Simon,
Telefon (0561)873420.

September 1993

BVDM-Deutschlandfahrt.

Info: Heinz Sauerland,
Telefon (02825)1494.

15.-17.9.1993

IG Herbsttreffen der Europäischen Motorräder-Wöbbel.

Info: Ulrich Meier,
Telefon (05233)5795.

16.10.1993

Gespannfahrerlehrgang in Völklingen.

Info: LV Saar,
Telefon (06989)40207
oder (06989)439249.

Oktober 1993

Fuchsjagd des MC Ossenlock.

Info:
Wolfgang Ostkamp, Ringstr.
11, 4446 Riesenbeck.

Oktober 1993

Clubausfahrt des OC Ostfriesland

zur Villa Löwenherz/Lauenförde (Hotel).
Info:
Helmut de Vries,
Telefon (04931)15193.

Oktober 1993

Gelände-Ori des MCC Sülfeld für Enduros.

Info:
Armin Prinke,
Telefon (05362)52189.

**Oktober/November
Drei-Club-Treffen.**

Info:
Wolfgang Ostkamp, Ringstr.
11, 4446 Riesenbeck.

20.11.1993

Treffen der Fahrleiter und Sportwarte.

Info:
Roland Rottmann,
Telefon (0201)345000.

Dezember 1993

**Ententreffen
MF Wolfenbüttel.**

Info: Telefon (05331)32040.

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

Adresse:

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

ECE-Norm weiter ausgesetzt

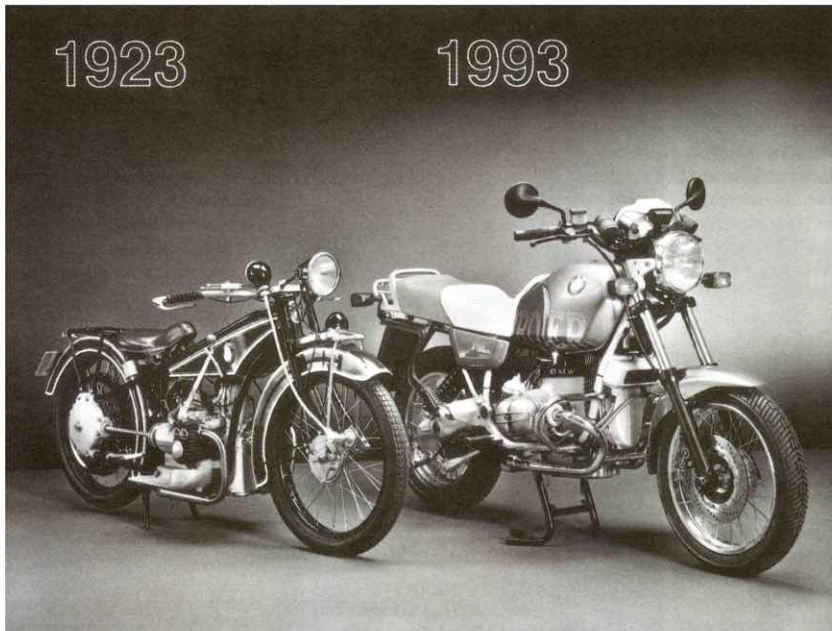
Motorradfahrer können ihre bisherigen Schutzhelme auch nach dem 31. Dezember 1992 weiter verwenden. Wie der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Dr. Dieter Schulte (CDU), heute in Bonn mitteilte, wird die entsprechende Ausnahmeverordnung zur StVO zumindest bis Ende 1993 verlängert.

Nach § 21 a StVO war 1989 festgelegt worden, daß Fahrer und Beifahrer von Kraftfahrzeugen amtlich genehmigte, der ECE-Regelung Nr. 22 entsprechende Schutzhelme tragen müssen. Dies hätte bedeutet, daß ab 1990 die Führer von Kraftfahrzeugen ihre alten Schutzhelme durch ECE geprüfte und genehmigte Schutzhelme hätten ersetzen müssen. Auch wegen fehlender Kontrollmöglichkeiten war die Anwendung dieser Vorschrift jedoch durch eine Ausnahmeverordnung befristet bis zum 31. Dezember 1992 ausgesetzt worden.

Schulte: „Da die Arbeiten an einer EG-verträglichen StVO-Lösung für Schutzhelme noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten, muß die Ausnahmeverordnung verlängert werden. Denn: Die bisher bestehenden Schwierigkeiten dürfen nicht zu Lasten der Motorradfahrer gehen.“

Von Aachen bis nach Königsberg

Nach Instandsetzung und Wiedereröffnung der Oderbrücke Küstrin, die seit 47 Jahren gesperrt war, ist die alte, über tausend Kilometer lange „Reichsstraße 1“ von Aachen nach Königsberg wieder durchgehend befahrbar. Im Westen wurde sie zur Bundes-, in der DDR zur Fernstraße. Heute führt sie als B 1 über Düsseldorf, Dortmund, Hildesheim, Magdeburg, Berlin quer durch das vereinte Deutschland. Zwischen Aachen und Dortmund ist sie allerdings überwiegend in Autobahnen aufgegangen.



Der Boxer feiert Geburtstag

Im Frühjahr ist die neue R 100 RS lieferbar / Japan-Design

Seinen 70. Geburtstag feiert das BMW Motorrad im Jahr 1993. Die Fahrzeuggeschichte der 1916 gegründeten Bayerischen Motoren Werke – heute der einzige Hersteller von Automobilen und Motorrädern in der westlichen Hemisphäre – begann 1923 auf zwei Rädern; das Automobil kam erst 1928.

Der geniale Dreh des Max Friz

Das erste Motorrad mit dem weißblauen Propeller-Emblem am Tank war die R 32. Sie gab beim Pariser Salon 1923 ihre Weltpremiere. Der Urahn aller BMW Motorräder besaß ein 500 cm³-Zweizylinder-Triebwerk mit einer Leistung von 8,5 PS. Dessen beide Kolben arbeiteten gegenläufig – wie die Fäuste von zwei Boxkämpfern. Aus diesem bildlichen Vergleich ist der Begriff Boxermotor entstanden.

Der BMW Chefkonstrukteur Max Friz verwirklichte in der R 32 einen genialen Dreh: Der

findige Schwabe, der 1917 – angeblich wegen einer von seinem Chef Paul Daimler abgelehnten Gehaltserhöhung – von Stuttgart nach München gewechselt war, baute den Zweizylinder-Boxermotor nicht längs, sondern quer zur Fahrtrichtung liegend in einen Doppelschleifen-Rohrrahmen ein. Er verband das Ganze mit einem direkten Antrieb über eine Kardanwelle.

Dieses neue Konzept, dessen Hauptvorteile die Kühlung der Zylinder durch den Fahrtwind, eine tiefe Schwerpunktlage des Motors und hohe Wartungsfreundlichkeit waren, zeichnete sich vor allem durch Robustheit und Zuverlässigkeit aus. Diese Tugenden waren nicht überraschend – schließlich hatte sich Max Friz zuvor mit Flugmotoren befaßt...

Nach dem Prinzip der R 32 wurden und werden bis heute alle BMW Boxermodelle gebaut: über 650.000 in über 60

unterschiedlichen Modellen und Varianten zwischen 450 und 1000 cm³. In der Zeit von 1925 bis 1966 wurden auch noch rund 230.000 Einzylinder-Maschinen mit einem Hubraum zwischen 200 und 400 cm³ produziert. Seit Einführung der K-Generation 1983 wurden zudem rund 160.000 Drei- und Vierzylindermodelle gebaut.

Doch auch durch diese modernen, wesentlich leistungsfähigeren Modelle drohte dem Boxer nie ernsthaft ein k. o. Zwischen der R-Reihe und der K-Reihe entwickelte sich vielmehr eine für beide Seiten erfolgreiche Koexistenz.

Der BMW Boxer machte Motorradgeschichte

Schließlich kann der unerschütterliche BMW Boxer auf eine bewegte, 70jährige Geschichte zurückblicken. Eine Zeit, in der er Motorradgeschichte gemacht hat. Der BMW Boxer war eines der er-

sten verlässlichen Individual-Verkehrsmittel auf zwei Rädern. Er war Forschungs- und Entwicklungsobjekt vieler Ingenieure und Pioniere, Geschwindigkeits-Weltrekordler und Rennmotorrad. Er machte die Nachkriegsgenerationen mobil und wurde das Polizeimotorrad weltweit. Zu seinem 60. Geburtstag machte sich der BMW Boxer 1983 mit seinem zweiten Sieg (von insgesamt vier) bei der Rallye Paris – Dakar selbst das schönste Geschenk. In den Wüsten Afrikas zeigte er wieder mal mehr Stehvermögen als die gesamte Konkurrenz.

BMW ist der Boxer – der Boxer ist BMW

Im Sattel des Boxers machten sich auch Menschen einen Namen. Männer wie Ernst Jakob, Schorsch Meier, Hubert Auriol oder Gaston Rahier. Die Mischung aus Geschichte, Tradition und unverwechselbarem Charakter ließ den BMW Boxer schon zu Lebzeiten zur Legende werden. Nicht wenige sprechen von einem Mythos. Fest steht: BMW und der Boxer stellen heute ein Synonym aus Marke und Produkt dar: BMW ist der Boxer – der Boxer ist BMW. Der Boxer hat wohl mehr „Seele“ in sich als alle anderen BMW Fahrzeuge auf zwei und vier Rädern. Er ist eine der wichtigsten Traditionswurzeln im Image der Marke BMW.

Der BMW Boxer hat nicht nur fast alle europäischen und



Der Motor konnte auf der IFMA bewundert werden, jetzt macht die neue BMW durch eine unkonventionelle Gabel von sich reden.

deutschen Motorradhersteller überlebt, sondern erfreut sich – nach dem Motto „forever young“ – nach wie vor großer Beliebtheit und Nachfrage. So zählen die Enduro-GS-Modelle, vor allem in Deutschland, zu den Bestsellern der

vergangenen Jahre. Und das jüngste Boxermodell herkömmlicher Bauart, die klassische R 100 R, avancierte 1992 auf dem heimischen Markt mit rund 4000 Einheiten zu einem der meistverkauften Modelle überhaupt. Der Boxer war im abgelaufenen Jahr zur Hälfte daran beteiligt, daß BMW mit weltweit über 35.000 Einheiten die höchste Verkaufszahl seiner Geschichte verzeichnen konnte.

Neue Boxergeneration im Frühjahr 1993

Der BMW Boxer blickt jedoch nicht nur auf eine große Vergangenheit zurück, sondern zugleich einer hoffnungsvollen Zukunft entgegen: Im Frühjahr 1993 kommt mit der R 1100 RS, deren Motor bereits im Herbst 1992 auf der IFMA in Köln präsentiert wurde, das erste Modell einer völlig neu entwickelten Boxergeneration auf den Markt.

Unstimmigkeiten: in der EG über maximale Leistung von Motorrädern

Das Europäische Parlament hat sich einem Vorschlag der EG-Kommission zur technischen Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit von Motorrädern widersetzt und für die Streichung jener Bestimmung plädiert, die die maximale Motorleistung von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen auf 74 kW festlegen sollte. Wie der Automobilclub KVDB/ARC mitteilt, sah der Berichtersteller des Plenums keinen „direkten und zwingenden“ Zusammenhang zwischen Motorleistung und Unfallträchtigkeit von Motorrädern. Nicht die Hersteller hätten die Geschwindigkeit von Fahrzeugen zu begrenzen, sondern die Behörden.

Kunststoffgürtel sollen Bäume und Autos schützen

Unfallforscher der Schweizer Versicherungen und des DEKRA haben mit Versuchen begonnen, wie durch einen Schutz der Bäume am Straßenrand die Folgen eines Aufpralls vermindert werden können. Sie haben eine energieabsorbierende, etwa 30 Zentimeter dicke Ummantelung aus Recycling-Kunststoff entwickelt. Der Schutzgürtel kann bei einem seitlichen Aufprall mit 45 bis 50 km/h die Unfallschwere und damit das Verletzungssisiko so reduzieren, als sei das Auto mit Tempo 30 bis 35 km/h kollidiert. Bei weiteren Tests soll die optimale Wirkung entsprechend den verschiedenen Fahrzeugtypen ermittelt werden. Die Schutzgürtel kommen vor allem für Einzelbäume an Unfallschwerpunkten in Frage, ansonsten sind Leitplanken die bessere Lösung. Der Aufprall auf einen Baum gehört zwar zu den selteneren, aber auch zu den folgenschwersten Unfallarten. Nach einer Schweizer Statistik ist dieser Unfalltyp lediglich mit 1,6 Prozent am Unfallgeschehen beteiligt, der Anteil der Todesopfer macht jedoch zehn Prozent aller Verkehrstoten aus.



Rund 20.000 Mark soll die neue RS kosten, die in diesen Monaten in den Handel kommt.

Keine Club-Rückerstattung mehr

Mehrheit der anwesenden Clubs will Satzungsänderung / Beschluß auf Jahreshauptversammlung

Tagungsort: Hotel Drei Kronen in der Jacobistr. 37-39.

Anwesende: 41 Personen (lt. Anwesenheitsliste).

Vorstandsmitglieder: Henning Knudsen, Ralf Kühl, Thomas Bauer, Monika Knops, Roland Rottmann.

Referenten: Uwe Reitz (Redaktionsleiter Ballhupe), Michael Lenzen (Anzeigenleitung), Gebhard Kramig (Service), Rosi Wallner (Lederleasing), Margot Wittke (Archiv), Gisela u. Manfred Brill (Regionalbüro Rheinland), Gerda Rutten (Geschäftsstelle) und Heinz Sauerland (Deutschlandfahrt).

Vertreter der BVDM-Ortsclubs:

MTC Smiling Apodemus of Bavaria e. V.,

MC Mammut e. V.,

LV Rhein Ruhr e. V.,

IGEM Wöbbel,

Elefantentreiber Lippe e. V.,

Horex und Gespannfreunde Mainkling e. V.,

Kassler Motorradfreunde,

MCC Sülfeld,

MFR Weserstein,

MC Sauerland,

IG Gespannfahrer,

MIG Soest/Hamm.

Die MIG Soest/Hamm e. V. ist der Ausrichter der Bundesbeiratsitzung: die Eröffnung und Begrüßung (13.15 Uhr) erfolgt durch ihren 1. Vorsitzenden Karsten Steinke. Im Anschluß an die Begrüßung durch Henning Knudsen schließt sich die persönliche Vorstellung der Anwesenden an.

Der Tagesordnungspunkt Satzungsänderung: Clubrückerstattung wird im Ablauf der Tagesordnung vorgezogen.

Karsten und Frank von MIG Soest/Hamm übernehmen die Funktion der Diskussionsleiter.

Henning berichtet in den einleitenden Worten über seine bisherige aktive Mitarbeit und Funktionen (seit 1983) im BVDM. Vor zwei Jahren habe er das Amt des 1. Vorsitzenden übernommen, mit dem Ziel, die Verbandspolitik in eine andere Spur zu führen, neue Wege zu gehen und eine Umstrukturierung vorzunehmen.

Die Struktur des Verbandes ist eine Kombination: erstens Verein = verbunden mit der Geselligkeit im Vereinsleben und in zweiter Hinsicht eine Austragung von politischen Auseinandersetzungen und Ideologien, die vom Vorstand getragen werden; für seine Person gesehen, die noch wichtigere Aufgabe. Er selbst habe bis heute sehr viel Zeit, Energie und nicht zuletzt auch finanzielle Mittel eingesetzt. Dennoch ist kein Vorwärtsskommen erkennbar, er möchte Fortschritte sehen und nicht auf dem gleichen Stand bleiben wie in den vergangenen Jahren. Dazu brauchen wir neue Ideen und Ansätze – so die Streichung der Clubbeitragsrückerstattung.

Henning bittet darum, eine sachliche, frei von Emotionen geladene Diskussion zu führen.

Vorwärtsskommen nicht erkennbar

Er begründet nochmals seine Haltung, indem er die finanziellen Schwierigkeiten des Verbandes darlegt und deutlich macht, daß die Gelder für die notwendigen Aufgaben des Verbandes nicht zur Verfügung stehen. Er erwartet Arbeitsleistungen von den Clubs, die Ideen und Ziele des BVDM nach außen zu tragen und durch aktive Mitarbeit, die an den Verband gestellten Aufgaben zu bewälti-

gen und den Vorstand in seiner Arbeit zu unterstützen. Nur durch wenige BVDM-Clubs erfolgt eine effektive Unterstützung, aber alle Clubs erhalten eine Rückerstattung. Dies macht 25 Prozent des Gesamtetats vom e. V. aus (ca. DM 23.000,-).

Dem gegenüber steht der Jahresbeitrag der Einzelmitglieder (DM 50,-), die keine Rückerstattung und weniger Leistung vom Verband erhalten, aber oftmals effektivere Arbeit leisten als die Clubs.

Einzelmitglieder benachteiligt

Es wird die Frage gestellt, wofür der BVDM mehr finanzielle Mittel benötigt. Ziele und Projekte sind genügend vorhanden, können aber nicht alle verfolgt werden, da eine Finanzierung nicht gesichert ist. (z. B. Werbung, Erstellung von Broschüren, die wichtige Fragen und bestehende Problematik vieler Bereiche der Motorradfahrer/innen behandeln; Öffentlichkeitsarbeit – BVDM-Vertretung in den wichtigen Gremien im In- und Ausland verursachen ebenso Kosten wie BVDM-Stände auf verschiedenen Messen und Ausstellungen). Man könnte diese Auflistung noch beliebig weiterführen.

Es wird die Frage gestellt, ob durch eine Streichung der Rückerstattung die finanziellen Mittel ausreichen, um den Verband aus der jetzigen Situation herauszuführen und welche Summe man sich vorstellen.

Eine konkrete Summe ist nicht zu benennen. Durch die dann zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ist allerdings ein Anfang, ein Beginn der gesetzten Zielrichtung geschaffen.

Zu Beginn jedes Jahres findet eine Etatsitzung statt. In 1992 war eine Unterdeckung von DM 20.000,- bis DM 25.000,-, so daß an vielen Stellen Kürzungen im Etat vorgenommen werden mußten. Bei Streichung der Rückerstattung sind die Gelder vorhanden, um das abzudecken, was bereits in der letzten Etatplanung festgehalten wurde.

Die Streichung der Rückerstattung solle nicht so gesehen werden, daß man den Clubs etwas wegnimmt – eine aktive Unterstützung der Verbandsarbeit soll auch in Zukunft honoriert werden, ob in finanzieller Form oder anders. Aber BVDM-Clubs, die nichts tun, sollen auch nichts erhalten. Vereine, die vom Verband Geld erhalten, müssen auch Verbandsarbeit leisten. Da man jedoch seinen Mitgliedern keine Leistung aufdiktieren und abverlangen kann, sollte der Beitrag der Clubmitglieder denen der Einzelmitglieder angeglichen werden – ob die in voller Höhe oder aber stufenweise geschieht.

Es wird festgestellt, daß eine leistungsorientierte Rückerstattung nicht durchführbar ist, da dies ein enormer Verwaltungsakt bedeuten würde, und darüberhinaus sich das Problem der Kontrollierbarkeit stellt.

Die im Laufe der Diskussion angeführten Lösungswege werden in schriftlicher Form auf einer Tafel festgehalten. Darüber soll nach Abschluß der Diskussion abgestimmt werden.

Es wurde in die Diskussion eingebracht, daß für einige Clubs die Rückerstattung eine Existenzgrundlage bedeutet, die bei einer entsprechenden Satzungsänderung verloren gehe.

Eine andere Problematik stellt sich bei den Clubs, deren Mit-

glieder aufgrund ihrer Satzung gleichzeitig beim Eintritt in den Club ihre Mitgliedschaft zum BVDM erklären, ohne sich zu den Aufgaben und Zielen des Verbandes zu bekennen. Aufgrund dessen sind bei der anstehenden Satzungsänderung auch erhebliche Austritte zu erwarten bzw. angedroht worden. Damit befürchte man, daß der Verband finanziell gesehen zukünftig nicht besser dasteht als zur Zeit.

Es wird beschlossen, daß eine schriftliche Argumentationshilfe erstellt wird, die die Forderung nach der angestrebten Satzungsänderung verdeutlicht. Es ist die Aufgabe der Clubvorstände, ihren Mitgliedern die Notwendigkeit der Rückerstattung deutlich darzulegen, ausreichend zu informieren und verständlich zu erklären.

Diese Clubinfo wird durch die Kassler Motorradfreunde e. V. erstellt.

Es wird nach einer detaillierten Auflistung der Ausgaben gefragt, die den Clubs in schriftlicher Form ausgehändigt wird, so daß nachvollzogen werden

Lösungsvorschläge

1. Leistungsprinzip (Leistung wird bezahlt).
2. Rückerstattung streichen, für alle Mitglieder einen Jahresbeitrag in Höhe von DM 50,- (ersatzlose Streichung der 50%igen Beitragsrückerstattung).
3. Rückerstattung streichen und einen Beitrag auf Zeit festlegen (stufenweise Minderung über einen Zeitraum bis zur völligen Streichung).
4. Rückerstattung streichen, für alle Mitglieder einen Jahresbeitrag in Höhe von DM 50,- (vgl. Vorschlag 2) und eine Ergänzung für einen Clubbeitrag.
5. Rückerstattung halbieren.

kann, für welche Aktivitäten des Verbandes das Geld verbraucht bzw. benötigt wird. An den Vorstand wird der Vorschlag herangetragen, Veranstaltungen und Projekte, die Kosten verursachen, in einer Grafik darzustellen. Eine solche detaillierte Kostenaufstellung kann nicht veröffentlicht werden, da der Verband dadurch für alle – auch nicht dem Verband angehörige – transparent wird. Zudem wird auf jeder JHV durch die Schatzmeisterin der Kassenbericht verlesen.

Im weiteren Verlauf der Diskussion zeichnet sich ein großes Verständnis für die Forderung ab, den vollen Beitrag dem BVDM zufließen zu lassen. Wortmeldungen wie z. B.:

Identifizieren wir uns mit der neuen Linie! Wir erheben den Anspruch einer Interessensvertretung für Motorradfahrer/innen. Dann müssen wir uns auch zu den gestellten Aufgaben und Zielen bekennen und die dafür notwendige finanzielle Basis stellen.

Ich erwarte, daß der Verband meine Interessen vertritt! Als

Einzelperson bin ich nicht in der Position, diesen Aufgaben nachzukommen, somit muß ich auch die finanziellen Mittel zur Verfügung stellen, daß der Verband meine Interessen vertreten und aktiv bleiben kann.

Geht den jungen Leuten das Geld! Geht den JUNGEN die Chance!

Nach einer kurzen Pause erfolgt die Abstimmung über den TOP Satzungsänderung: Clubrückerstattung.

Henning weist vor der Abstimmung noch einmal darauf hin, daß die anwesende Versammlung nicht beschlußfähig ist, aber eine allgemeine Meinungsbildung bzw. Stimmungslinie widerspiegelt.

Die Versammlung ist mehrheitlich der Auffassung, daß die Clubbeitrags-Rückerstattung gestrichen und diese Maximalforderung beibehalten werden soll.

Die Entscheidung der Satzungsänderung erfolgt auf der JHV 1993. Satzungsänderungsvorschläge müssen vor der JHV in schriftlicher Form eingereicht werden.

Kleinanzeigen * Kleinanzeigen

Ich räume meine Garage, da zwischenzeitlich der Platz nicht mehr ausreicht, deswegen habe ich

ein **MZ TS250/1 Gespann** EZ 8/78, TÜV 12/92 ca. 20.000 km, leicht defekt, aber Ersatzteile vorhanden VB DM 999,-

und eine **Suzuki LS650 Savage** Chopperschwarz EZ 3/91, TÜV 3/93, 4000 km, mit Sissybar, Sturzbügel, Koffertträger, GIVI-Koffer, in scheckheftgepflegtem Zustand für nur VB DM 6800,- zu verkaufen. Ruft doch einfach mal an bei Ralf Köhl, **Telefon (08122) 49159**, Anrufbeantworter. Ich rufe Euch gerne zurück.

Moto-Guzzi California II, EZ 85 und div. Kleinteile, Topcase, Sitzbank. Näheres **Telefon (06081) 15534**.

*

EML Honda CX 500/Mini, Umbau 3/91 super Tourenausstattung, technisch 1, 19/20.000 km, wegen Familienzuwachs zu klein geworden. Preis VB.

BMW R, Einzelsportsitzbank und RS-Verkleidung, sowie RS-Spiegel alles VB.

Suche: Darr Jumbo-Boxen möglichst mit Anbau-Sätzen.

Telefon (04122) 82637.

MZ 250 Gespann, TÜV neu mit neuem 21 PS Motor. Für DM 500,- zu verkaufen. **Telefon (05655) 8051**.

*

Verkaufe: BMW K1, mit ABS, neuwertig, Bj. 91, DM 19.850,-. **Telefon (05655)-51**.

*

Verkaufe: BMW R 80/7, EZ 3/80, div. Neuteile, wegen Hobbyaufgabe, VB DM 4800,-. **Telefon (06081) 16376**.

Verkaufe: BMW-S-Verkleidung, mit erhöhter Scheibe, Preis VS. **Telefon (06081) 16376**.

Seminar für Technik

Technik- und Elektrik-Kurse für Motorradfahrer bietet die Fortbildungseinrichtung MOTO AKTIV an. Aufgrund der großen Nachfrage wurden die Seminare 1993 ausgeweitet. Technik-Kurse finden vom 19. bis 21. Februar und vom 2. bis 4. April statt. Das Wochenendseminar über Motorrad-Elektrik wird vom 16. bis 18. April 1993 angeboten. Lehrgangsort ist immer Hockenheim. Vorkenntnisse sind bei keinem Kurs erforderlich. Die Teilnehmergebühren betragen DM 140,- (Technik-Kurs) bzw. DM 180,- (Elektrik) für das Wochenende inklusive Werkzeug und Meßgeräte. Nähere Informationen sind erhältlich bei dem MOTO-AKTIV-Technik-Referenten Hans Hohmann, Tel. 06201/57802.

Neues Profil ohne Mittelrinne

Für Supertourer entwickelte Motorradspezialist Metzeler eine neue Reifengeneration – Marathon ML²-speziell abgestimmt auf die Anforderungen der schweren Tourenmotorräder.

Im Vordergrund stand: Extrem lange Lebensdauer bei hoher Auslastung. Bis zu 450 kg können Hinterreifen tragen. Diese Hauptargumente führten zu der Formel

$$ML \times ML = ML^2$$

Maximum Life x Maximum Load

Das neue Profil weist keine Mittelrinne auf. Damit wurde die Längsrillen-Empfindlichkeit weitgehendst vermieden und die Lebensdauer gesteigert. Die pfeilförmige Anordnung des Vorderradprofils erinnert an das „Laser“-Profil. Tatsächlich wurden dessen große Vorteile in den Marathon ML² Front integriert.

Vermieden wurden umlaufende Profilrillen zugunsten eines gleichmäßigen Abriebbil-

des über den gesamten Lebensdauerbereich.

Die Karkasse ist in MBS- (Metzler-Belt-System) Bauweise gefertigt. Beim Hinterrad ging Metzeler einen unkonventionellen Weg. Radial- und Diagonalbauweise werden gemischt. Nicht nur das, auch die Materialien der Karkassen sind unterschiedlich.

Zwei Gewebelagen, deren Fäden diagonal verlaufen, bestehen aus dem hochdämpfenden Rayon. Die 3. Lage ist aus hochfestem Nylon und verläuft radial.

Auf diese Weise gelang es Metzeler die Vorteile beider Konstruktionsprinzipien zu nutzen: Komfort, Tragfähigkeit und Dauerhaltbarkeit der Diagonalkarkasse und reduzierten Verschleiß und Schnellauf-tauglichkeit eines Radialreifens. Als Gürtelmateral wird hochwertiges, aus Luft- und Raumfahrt stammendes Kevlar eingesetzt.



Gefährlich: Straßennamen nur für Eingeweihte

Nach Beobachtungen von Dekra sparen viele Gemeinden bei der deutlichen Ausschilderung von Straßennamen – mit der Folge, daß ortsfremde Autofahrer oft durch die Straßen irren, auf der Suche nach der richtigen Abzweigung. Dieser „Suchverkehr“ ist nicht nur hinderlich für die anderen Verkehrsteilnehmer, sondern häufig gar gefährlich. Denn durch die Suche ist der Autofahrer abgelenkt, achtet weniger auf das Verkehrsgeschehen um ihn herum, bremst plötzlich oder biegt unvermittelt ab. Die Sachverständigen-Organisation Dekra appelliert deshalb an Städte und Gemeinden, aus Gründen der Verkehrssicherheit jede wichtige Kreuzung mit deutlich sichtbaren Straßennamen auszuschildern. Genauso wichtig sei es auch, daß Hausbesitzer ihre Gebäude mit Hausnummern kenntlich machen, die von Autofahrern auch beim Vorbeifahren ohne Schwierigkeiten zu erkennen sind.

Nachfahrverbot für junge Fahrer?

Unfälle mit Personenschaden, die durch Autofahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren verursacht werden, ereignen sich zu 64 Prozent am Tag und zu 31 Prozent bei Nacht! Der Anteil an den Dunkelheitsunfällen nimmt ab, je älter die Fahrerinnen und Fahrer sind: Bei den über 65jährigen beträgt er zum Beispiel weniger als zehn Prozent. Zu den Hauptursachen bei den nächtlichen Unfällen junger Fahrer gehören überhöhte Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer. Grund genug für Dr. Dieter Ellinghaus, Leiter des Kölner IFAPLAN-Instituts, in einer für die Reifenfirma Uniroyal erstellten Verkehrsuntersuchung mit dem Titel „Fahren bei Nacht“ ein Nachfahrverbot für diese Altersgruppe zu fordern. Er stützt seine For-

derung auf positive Erfahrungen, die man in einigen US-Bundesstaaten mit einer derartigen Einschränkung gemacht habe. Strikt gegen ein solches Nachfahrverbot spricht sich nach Information des Automobilclubs KVDB allerdings Gerhard von Bresendorf von der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände aus: „Wie sollen Jugendliche ohne Nachfahrpraxis zu sicheren Fahrern werden?“ Seiner Meinung nach könne eine Vielzahl von Verboten und Geboten mangelndes Sicherheitsbewußtsein junger Fahrer keinesfalls wettmachen. Wichtiger sei vielmehr eine gründliche Nachbetreuung der Anfänger, um ihnen die Gefahren im Straßenverkehr bewußt zu machen. KVDB

Verein gegen Streckensperrung

Gegründet 1990 um die Koordinierung von Aktionen gegen Streckensperrungen zu verbessern und die finanzielle Situation der einzelnen Initiativen zu sichern sowie die beteiligten Motorradfahrerverbände (BVDM, KW, WOW) zu entlasten, denn der Kampf gegen Sperrungen und Nachfahrverbote bedeutet außer Pressearbeit und Info-Material verteilen auch in zunehmenden Maß Prozesse zu führen. Die Kosten dafür können nicht nur einigen unmittelbar Betroffenen aufgebürdet werden.

Aus diesem Grund sucht die BIGS seit ihrer Gründung Fördermitglieder denen das Engagement dieser Leute einen Beitrag von DM 20,- im Jahr wert ist.

Dafür gibts dann aktuelle Infos

und eine Einladung zum Treffen der Fördermitglieder.

Wohlgemerkt, die BIGS ist kein Verband und nach ihrem Selbstverständnis auch keine Konkurrenz zu unseren Mitgliedsvereinen, denn diese können wie natürlich auch alle anderen Vereine für einen Jahresbeitrag von DM 120,- als kooperative Mitglieder den Förderverein unterstützen. (Woher die nur den Namen kooperativ haben???) Sollte nun euer Interesse geweckt sein: BIGS – Bundesweite Interessengemeinschaft gegen Streckensperrungen für Motorräder e. V.

Postfach 766, 3000 Hannover 1 oder meldet euch bei mir: Thomas Bauer, Regensburger Str. 118, 8070 Ingolstadt, Telefon (08 41) 5 92 14.

Neuzulassungen steigen an

Das Motorrad bleibt sowohl als Hobbygerät wie auch als platz- und energiesparendes Transportmittel „in“: 1990 stieg nach einer Mitteilung des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e. V. (IVM) neben den Neuzulassungen auch die Zahl der Führerschein-Erwerber erneut deutlich an.

Im letzten Jahr erwarben 159.599 Prüflinge den Führerschein der Klasse 1. Das bedeutet gegenüber 1989 eine Steigerung von 49,2 Prozent. Bei den Einsteigern der Motorrad-Klasse 1a kletterte die Zahl der neuen Führerscheine um 23,7 Prozent auf 138.785.

Vespa soll aus Indien kommen

Der größte italienische Motorzweiraderhersteller, die Piaggio S.p.A. in Pontedera, wird den Motorroller Vespa PX künftig nicht mehr in dem toskanischen Hauptwerk produzieren, sondern in Indien.

Dignitas: mehr Würde für Unfallopfer

Weil die Opfer von Verkehrsunfällen oft isoliert und vereinsamt leben und häufig an den Folgen des Unfalls körperlich, rechtlich, finanziell und emotional so schwer zu tragen haben, daß ihnen die Kraft fehlt, sich in der Öffentlichkeit zu zeigen, wurde in Viersen ein als gemeinnützig anerkannter Bundesverband mit dem Namen „Dignitas – Deutsche Interessengemeinschaft für Verkehrsunfallopfer e. V.“ gegründet. Dieser Verband hat sich nach Informationen des Automobilclubs KVDB zur Aufgabe gemacht, Unfallopfern bei der Bewältigung unfallbedingter sozialer, rechtlicher und medizinischer Probleme zu helfen, ihre Anliegen in der Öffentlichkeit zu vertreten und die soziale Verantwortung in der Bevölkerung zu stärken. Er will außerdem einen Erfahrungsaustausch zwischen Betroffenen, Erwachsenen und Kindern ermöglichen. KVDB

8 Stunden- Mofa-Crossrennen in Sandlingen

Ein Bericht über neue Sterne und Kampfschrauber am Crosshimmel

Durch Zufall habe ich von dem Mofarennen Anfang November gehört. „Da mußt du hin“, sagte ich mir und dachte an das Rennen im Februar von vor 5 Jahren, daß ich gesehen hatte.

Noch heute gerate ich bei Erzählungen ins Schwärmen: Damals bekam der Sieger eine alte Motorradfelge umgehängt, an der jede Menge alter Kolben und Pleuel hingen. Nach 6 Stunden mußte abgebrochen werden, weil die Maschinen nicht mehr durch den Schlamm kamen. Da gab es ein Mofa mit Zentralrohrrahmen und Cantileverschwinge an deren Rahmen zwei Motoren geschraubt und über Zahnriemen gekoppelt waren.

Aber damals war das Reglement auch nicht so umfangreich. Jetzt gab es eine technische Abnahme und die Maschine muß ein Mofagehäuse vorweisen, eine Handschaltung haben und der Hubraum war auf 50 cm³ begrenzt. Die Vorschrift mit einer ordnungsgemäßen Auspuffanlage zu fahren wurde nicht sehr eng gesehen. Entweder sind die Anlagen Eigenbau oder Tuningteil. Ein Mofa hatte sie während der Fahrt verloren und es ist nicht bekannt, ob das Mofa, durch einfallenden Dreck auf den Kolben, und dadurch resultierende Verdich-



tung an Leistung zugenommen hat.

Während des Rennens mußte folgendes beachtet werden:

1. Sprunghügel (Jawohl!!!) darf nicht umfahren werden.
2. Das Mofa muß bei Rennende durchs Ziel kommen – egal wie!
3. Unsportliches Verhalten und Strecke abkürzen wird mit Rundenabzug bestraft.

Kurz nach 8.00 Uhr folgte der Start. Stillecht französisch nach Le-Mans Art. Mit der Zeit hatte man seine Favoriten herausgepickt, doch 8 Stunden sind lang und so mancher mußte zwischenzeitlich an die Box, um die Zündung oder Kupplung zu wechseln.

Die Jury hielt die Zuschauer mit den Zwischenergebnissen auf dem Laufenden und der Punsch am Imbiß sorgte für die Verdoppelung des Teilnehmerfeldes.

Mit der Leistung der Mofas war es auch nicht weit her: Je länger das Rennen, desto weniger schien vorhanden und nach 6 Stunden zeichnete sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen zwischen dem „Sunshine-Team“ und dem „Keine-Zeit-Team“ ab.

Am Ende des Rennens steckten die Mofas teilweise bis über die Achsen im Dreck und so manche Maschine mußte mit Zuschauerhilfe über den Sprunghügel geschoben werden.

Stilvol war auch die Siegerehrung auf dem Treckeranhänger, denn der Sekt wurde zweckentfremdet und erreichte nur selten die durstigen Kehlen.

Es war 'ne Mordsgaudi und alle hoffen auf eine Wiederholung.

Ältere Fahrer verstopfen Straßen

Autobahnstau und verstopfte Innenstädte halten offensichtlich selbst „reifere Semester“ nicht davon ab, den Führerschein zu machen: 22 347 Fahrneulinge in Deutschland sind zur Zeit älter als 50 Jahre. Das geht aus der Bestandsstatistik zur Fahrerlaubnis auf Probe hervor, die das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Flensburg am Dienstag veröffentlichte.

Am Jahresbeginn 1992 enthielt die Flensburger Fähran-

fängerdatei insgesamt 2,63 Millionen Namen. 54,4 Prozent der frischen Führerscheinbesitzer sind gerade 18 Jahre jung und 27,4 Prozent zwischen 19 und 25 Jahre alt. 361 000 der „Probefahrer“ wohnen in den neuen Bundesländern und Berlin/Ost.

Nach den KBA-Angaben sind die Frauen mit 53,2 Prozent (1,4 Millionen) eingetragenen Führerscheinneulingen in der Mehrzahl. Nicht geändert hat sich seit der Einführung des

Registers (November 1986) die Tatsache, daß Fähranfängerinnen im Straßenverkehr seltener straffällig werden oder Ordnungswidrigkeiten begehen als Männer: Nur 2,8 Prozent (39 000) der weiblichen Führerscheininhaber stehen gegenwärtig in der sogenannten Verkehrssünderkartei.

Von den männlichen Probefahrern sind hingegen 9,1 Prozent (114 000) im Verkehrszentralregister eingetragen.

Stufenführerschein wird jetzt geändert

Die im Jahre 1988 eingeführte Stufenführerscheinregelung für Motorradfahrer hat sich bewährt. Darauf weist der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Wolfgang Gröbl (CSU), in Bonn hin. Entsprechende Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen lassen die positive Wirkung erkennen.

Die Stufenführerscheinregelung bestimmt, daß der Führerschein der Klasse 1 erst erworben werden kann, wenn der Bewerber zuvor mindestens zwei Jahre den Führerschein der Klasse 1 a besitzt oder besessen hat. Die Führerscheinklasse 1 berechtigt zum Führen aller Krafträder mit einem Hubraum von mehr als 50 ccm oder mit einer bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h. Demgegenüber berechtigt die Führerscheinklasse 1 a lediglich zum Fahren von Krafträdern mit einer Nennleistung des Motors von nicht mehr als 20 kw (27 PS) und einem leistungsbezogenen Leergewicht von nicht weniger als 7 kg/kw.

Gröbl teilt mit, daß die Bundesanstalt für Straßenwesen in einer Vergleichsstudie die Auswirkungen dieser Regelungen auf die Unfallsituation untersucht. Erste, vorläufige Zahlen zeigen folgendes:

- Die Unfallhäufigkeit bei den Einstiegsjahrgängen (18-jährige) hat sich infolge des Stufenführerscheins von 51,79 Prozent im Jahr 1985 auf 23,1 Prozent im Jahr 1989 und 22,9 Prozent im Jahr 1990 reduziert.
- Die Unfallquote bei den Anfängern auf schweren Maschinen über 20 KW hat sich von 51,79 Prozent bei den 18-jährigen (vor Einführung des Stufenführerscheins) auf 16,78 Prozent bei den 20-jährigen 1989 (nach Vorerfahrung auf Maschinen der Klasse 1 a) reduziert.

Der Parlamentarische Staatssekretär macht darauf aufmerksam, daß die EG-Führerscheinrichtlinie den Stufenführerschein für Motorradfahrer enthalte, der Stufenführerschein mithin nicht abgeschafft werde. Allerdings werde auf die sogenannte Aufstiegsprüfung verzichtet. Im nächsten Jahr soll aus den bisherigen zwei Prüfungen – Prüfung für die Klasse 1 a und Aufstiegsprüfung für die Klasse 1 – ein neues, angereichertes Prüfungsprofil für die eine Prüfung entwickelt werden, die in Zukunft nur noch bei Erteilung der Fahrerlaubnis für die Klasse 1 a stattfindet.

Fahrverbot für Raser

Ein sofortiges Fahrverbot an Ort und Stelle bei erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen und anderen groben Verkehrsverstößen hat der nordrhein-westfälische Innenminister Dr. Herbert Schnoor gefordert. Für eine entsprechende Verschärfung des Ordnungswidrigkeitenrechts will er sich bei seinen Ministerkollegen von Bund und Ländern einsetzen. Schnoor verwies auf die „erschreckenden“ Ergebnisse einer landesweiten Sonderaktion der Polizei zur Überwachung der Schulwegsicherheit. In Tempo-30-Zonen waren in Schulinähe 100.111 Fahrzeuge überprüft worden. Nahezu jedes sechste fuhr zu schnell, fast jeder zehnte Autofahrer mußte ein Verwarnungsgeld bezahlen. In 2195 Fällen, das sind knappe 2,2 Prozent, drohen Bußgeld und Fahrverbot.

Wo lauert die Gefahr?

Bochum (Ifz) – Seit der Vorstellung der Studie über die Gefährlichkeit von Straßen ausbesserungen mit Bitumenmischungen für Motorradfahrer auf der Kölner IFMA stehen beim Institut für Zweiradsicherheit e. V. (Ifz) die Telefone nicht mehr still. „Viele Motorradfahrer berichten uns von Stürzen auf solchen Stellen“,

betont Ifz-Leiter Reiner Brendicke, „deshalb wollen wir jetzt eine bundesweite Erhebung zu diesem Problem machen.“

Dabei setzten die Bochumer Sicherheitsexperten auf die Mitarbeit der Motorradfahrerinnen und -fahrer: „Wer Straßen kennt, wo mit Bitumenvergußmassen entgegen den bestehenden Vorschriften auch großflächige Schäden repariert wurden, der sollte uns dies mit genauer Angabe der Straßenummer, Lage und Größe der Stelle schriftlich melden.“ Die Adresse: Institut für Zweiradsicherheit e. V., Aktion Bitumen, Westenfelderstraße 58, 4630 Bochum 6.

Die Untersuchung, die das Institut bei der TH Aachen in Auftrag gab, hatte bewiesen, daß für Motorräder auf Bitumen selbst bei trockener Straße in Kurvenschräglage erhöhte Rutschgefahr besteht. Selbst Bitumenstreifen von nur 20 Zentimeter Breite verlängern den Bremsweg erheblich. Bei Nässe wurden auf Bitumen gar Reibwerte ermittelt, die Glatteis nahekommen.

„In Österreich wird dieser Gefahr inzwischen auf politischem Wege begegnet“, verwies Brendicke auf eine Initiative der Tiroler FPÖ. Die Partei forderte in einem Antrag im Innsbrucker Landtag, Bitumenmischungen als billige Reparaturmöglichkeiten bei Land- und Bundesstraßen wegen der Gefährdung von Motorradfahrern ganz zu verbieten.

Unfallzahlen gingen deutlich zurück

Am 1. November 1986 wurde er eingeführt, der Führerschein auf Probe. Danach mußten Fahranfänger, die wegen im Verkehrszentralregister eingetragener Verstöße (z. B. Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit um mehr als 25 km/h oder Überfahren einer roten Ampel) aktenkundig geworden waren, zur Nachschulung antreten. Mit dieser Maßnahme wollte der Gesetzgeber vor allem die

18- und 19jährigen Neulinge „bremsen“. Jetzt hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) in Zusammenarbeit mit dem HUK-Verband eine Studie vorgelegt, in der die Auswirkungen des Führerscheins auf Probe analysiert werden.

Weniger Unfälle bei Männern

Durch den Führerschein auf Probe wurden die von den 18- und 19jährigen männlichen

Fahrern ausgehenden Verkehrsgefahren (unter Berücksichtigung von Unfallanzahl und -schwere) um etwa 5 Prozent verringert. Allerdings zeigten spezielle Analysen in Nordrhein-Westfalen und Bayern, daß dieser Rückgang fast ausschließlich innerorts registriert wurde. Bei den weiblichen Fahranfängern betrug die Verringerung nur ca. 2 Prozent. Die Untersuchung bestätigte, daß die von Frauen

ausgehenden Verkehrsgefahren ohnehin schon geringer sind als bei den männlichen Fahranfängern.

Frauen fahren viel vorsichtiger

Nach Ansicht der Experten ist der Führerschein auf Probe ein erster Schritt, „vor allem die von männlichen Fahranfängern ausgehenden großen Verkehrsgefahren zu mindern“.

Versäumnisse der Politiker

„Der Rückgang der Zahl der Unfalldoten im Jahr 1992 stimmt uns zuversichtlich. Andererseits aber zeichnen sich bedenkliche Entwicklungen ab“, resümierte Dr. Gerhard Schork, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates die Situation zur Jahreswende für die Verkehrssicherheit. Voraussichtlich werde 1992 die Zahl der Verkehrstoten in den neuen Bundesländern zum ersten Mal seit fünf Jahren wieder rückläufig sein. Wenn sich die vorläufigen Zahlen bestätigen, sogar um nahezu zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr. Im früheren Bundesgebiet zeichne sich, wie bereits im Vorjahr, ein weiterer Rückgang der Getötetenzahl ab: Bei etwa 7200 Getöteten im Jahr 1992 wären das 300 Getötete weniger als im Vorjahr. Offenbar, so Dr. Schork, habe partnerschaftliches Verhalten und Rücksichtnahme im Verkehr zugenommen.

Der erfreuliche Rückgang bei der Zahl der Getöteten auf den Straßen in Deutschland werde hingegen getrübt durch unverständliche politische Entscheidungen, die mit Beginn des neuen Jahres greifen werden. So werde in der Silvesternacht der Alkohol-Grenzwert in den neuen Bundesländern von bisher 0,0 Promille auf dann 0,8 Promille steigen. „Die Politiker haben versäumt, die im Einigungsvertrag gewährte Frist für einen Grenzwert im Sinne der Unfallverhütung zu nutzen“, erklärte der DVR-Präsident. Der DVR werde sich nun mit noch größerem Engagement für einen bundeseinheitlichen Grenzwert von 0,5 Promille einsetzen. Dazu müsse es kommen, bevor die Zahl der Verletzten und Toten durch Alkohol am Steuer weiter ansteige.

Medizinisch spreche kein Argument für die 0,8 Promille-Grenze. Das Unfallrisiko gegenüber einem nüchternen Fahrer sei bei 0,8 Promille vier-

mal so hoch. Ab 0,5 Promille bestehe an alkoholbedingten Leistungseinbußen kein Zweifel mehr: erhebliche Ausfallerscheinungen treten auf. Die Folgen seien bereits jetzt katastrophal: Jedes Jahr sterben über 2000 Menschen bei alkoholbedingten Unfällen im Straßenverkehr und über 50.000 werden verletzt.

Generell gelte in den neuen Bundesländern ab Jahresbeginn 1993 auf Landstraßen 100 km/h Höchstgeschwindigkeit, wie auch in den alten Bundesländern. Dies dürfe aber keineswegs dazu führen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit bedenkenlos zum eigenen Tempo zu machen. Denn in jedem Fall gelte der Paragraph 3 der Straßenverkehrs-Ordnung. Demnach dürfe jeder Kraftfahrer nur so schnell fahren, daß er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Die Geschwindigkeit müsse insbesondere den Straßenverhältnissen angepaßt werden. Dies betreffe auf weiten Strecken die Landstraßen in den neuen Ländern, die nicht immer in gutem Zustand seien. Zudem habe jeder Fahrer seine Geschwindigkeit den Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. „Nicht angepaßte Geschwindigkeit ist Unfallursache Nummer eins“, erklärte der DVR-Präsident. Die neue Höchstgeschwindigkeit auf den Außerortsstraßen in Ostdeutschland dürfe nicht noch mehr Geschwindigkeitsunfälle verursachen.

Geräuschpegel niedriger

Die EG-Kommission führt nach eigenen Angaben zur Zeit eine technische Untersuchung über die Möglichkeiten einer Verringerung der Abrollgeräusche bei Pkw und Lkw durch. Wie der Automobilclub KVDB/ARC in Erfahrung bringen konnte, will die Behörde anhand dieser Ergebnisse die allgemeine Ausrichtung ihrer gesetzgebenden Arbeiten auf

dem Gebiet der Lärmbekämpfung neu festlegen. Die bisherigen EG-Richtlinien über die Geräuschpegel von Kfz-Motoren haben seit 1970 bereits zu einer durchschnittlichen Verringerung der Lärmbelastung um 10 dB geführt. Demnach dürfte nach Ansicht der EG-Kommission das Abrollgeräusch der Reifen in Zukunft die größte Lärmquelle im Straßenverkehr bleiben.

Frühjahrstraining Pro Superbike

Zum Auftakt der Rennsaison 1993 veranstaltet PRO SUPERBIKE ein Frühjahrstraining auf dem französischen Grand Prix Kurs „Paul Ricard“ in Le Castellet. Teilnehmen können Fahrer, die bislang in der PRO SUPERBIKE gestartet sind, aber auch Fahrer/Teams, die

beabsichtigen in der Saison '93 die Läufe zur PRO SUPERBIKE-Serie zu bestreiten.

Die Kosten für die Trainingswoche/5 Tage belaufen sich auf DM 800,- je Fahrer. Der Veranstalter kümmert sich auf Wunsch auch um Unterkunft und Verpflegung.

Das Training findet vom 15. 3. bis 19. 3. 1993 statt. Für die Fahrer von PRO SUPERBIKE sind täglich 4 Trainingssitzungen à 30 Minuten angesetzt. Als weiteren Service werden Höchstgeschwindigkeitsmessungen an allen Tagen mit Auswertung durchgeführt.

Anmeldung bei:
Moto Motion International,
Benztstraße 4,
W-6708 Neuhofen, Germany
Tel. 49/62 36/5 41 77,
Telefax 49/62 36/5 41 76
erhältlich.

Neue Verkaufsmesse

Ermäßigte Tageskarten

Die ProBike-Motorradmessen finden, nach dem saarländischen Erfolg in den letzten beiden Jahren, 1993 in weiteren deutschen Städten statt:

6. – 7. Febr. 93
Kaiserslautern, Im Kammgarn

6. – 7. Febr. 93
Hannover, Congreß-Centrum, Eilenriedehalle

27. – 28. Febr. 93
Mannheim, Rosengarten

13. – 14. März 93
Saarbrücken, Saarländhalle

27. – 28. März 93
Koblenz, Rhein-Mosel-Halle.

Die ProBike-Veranstaltungen sind in der Regel Verkaufsmessen, d. h. der Besucher hat die Möglichkeit, alles dargebotene auch an Ort und Stelle direkt zu erwerben. Ein interessantes Rahmenprogramm mit Bands, Musik- und Gewinnspielen mit wertvollen Preisen machen diese Messen für die Besucher interessant. SUZUKI, die fast bei allen Terminen mit großen Gemeinschaftsständen vertreten sind, verlosen, wie im vergangenen Jahr, einige Motorra-

der. Weitere Überraschungen werden jetzt noch nicht verraten. Selbstverständlich finden Sie nicht nur die neuesten Modelle aller führenden Marken, Zubehör, wie Bekleidung, Pflege, Rennsport und vieles weitere mehr gehören zum Standard der ProBike.

Für alle diejenigen, die sich auch für Power bei Vierrädern interessieren, hier noch ein Geheimtipp:

ProTuning, Auto- & Rallyesport, Off-Road, Tuning und Zubehör

26. – 27. Juni,
Saarbrücken, Saarländhalle.

Den Lesern bieten wir einen besonderen Vorteil. Wenn Sie zu irgendeiner Veranstaltung mit einer Kopie dieses Artikels erscheinen, erhalten Sie eine Ermäßigung von 2,- DM auf die Tageskarte für Erwachsene. Selbstverständlich können Sie diese Karten vorab auch per Post erhalten:

Rufen Sie uns an: ProMesse,
Postfach 4032, 6635 Schwalbach 4, Tel: 0 68 34 – 5 66 99,
Fax: 5 66 90.

Sportwarte zogen Bilanz

Neue Termine für Wertungsläufe / Hexentreffen

Anwesend waren laut Anwesenheitsliste 15 Personen.

Um 14.25 Uhr wurde das Treffen durch Roland Rottmann (BVDM-Sportwart) mit der Begrüßung der Teilnehmer eröffnet.

Edgar Müller (Referent Sportpokal) gab einen Rückblick auf den Sportpokal 92. An den 8 Wertungsläufen des Sportpokals nahmen insgesamt 189 Starter teil. Die finanzielle Bilanz:

626,40 DM = Einnahmen
548,40 DM = Ausgaben
32,40 DM = Guthaben aus 1991

Daraus ergibt sich eine Rücklage für 1993 in Höhe von DM 78,-.

Anschließend wurden alle Termine (nicht nur Sport) abgesprochen und teilweise verschoben. Überschneidungen konnten jedoch nicht gänzlich vermieden werden. Von den Anwesenden wurde bemängelt, daß in den letzten Jahren die Termine für die JHV des BVDM und für die Deutschlandfahrt nicht mit den anderen Terminen abgestimmt waren. Im Gespräch ergab sich eine Diskussion über Erinnerungsgeschenke für alle Teilnehmer einer Veranstaltung. Dies wurde jedoch wegen der damit verbundenen Kosten nicht befürwortet. Als Anreiz für Anfänger bietet Uli Blöcher (MC Sauerland) am 17. 4. 1993 ein Schnupper-Ori an, bei der die Teilnehmer das

Ori-Fahren lernen können. Er will für die Ballhupe 1/93 einen Artikel dazu schreiben.

Danach wurden aus den vorhandenen Sportveranstaltungen 9 Termine als Wertungsläufe für den Sportpokal ausgewählt:

1.5.1993
Hochsauerlandfahrt des MC Sauerland,

8.5.1993
Westfälische Pättkesfahrt des MC Diestedde,

22.5.1993
Nibelungenfahrt des MC Nekarbiker,

11.6.1993
Enzianralley des MC Sauerland,

26.6.1993
Spessartfahrt,

3.7.1993
Die Fahrt des MC Sauerland.

24.7.1993
Westfalenfahrt des MC Geist,

28.8.1993
Luxembourg-Ori des LV Rhein-Ruhr,

25.9.1993
Dieter-Bail-Fahrt des MC Sauerland.

Von diesen 9 Läufen werden nur die 5 besten Ergebnisse gewertet.

Abschluß und Siegerehrung des Sportpokals findet am 25.9.1993 im Rahmen der Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt statt.

Bei der anschließenden Diskussion über neue Veranstaltungsformen erklärte sich Wolfgang Werner (Elefantentreiber Lippe) bereit, am 18.9.1993 in Zusammenarbeit mit anderen Clubs einen Anfahrtswettbewerb zum Hexentreffen zu veranstalten.

Das Treffen endete um 17.10 Uhr.

Roland Rottmann,
BVDM-Sportwart.

Der Markt boomt weiter

Während am Wirtschaftshimmel immer mehr Wolken aufziehen, meldet der Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. (IVM) einen anhaltenden Motorrad-Boom: Mit den im Oktober 1992 erstmals zugelassenen 2938 Motorrädern über 80 Kubik stieg die Gesamtzahl der Neuzulassungen der ersten zehn Monate in den alten Bundesländern auf 134.714 Einheiten. „Damit ist die alte Rekordmarke von 132.787 Maschinen im gesamten Jahr 1981 bereits übertroffen“, stellte IVM-Hauptgeschäftsführer Dr. Hubert Koch fest.

Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Jahres 1991, das mit 126.112 Motorrädern das bisher zweitbeste Jahr war, bedeutet dies eine Steigerung von 20,5 Prozent. Ebenfalls gut auf Touren kam das Motorrad-Geschäft in den fünf neuen Bundesländern. Bis einschließlich Oktober wurden 10.851 Motorräder verkauft. Dies bedeutet gegenüber dem gesamten Jahr 1991 ein Plus von rund 53 Prozent.

Der IVM-Hauptgeschäftsführer nannte als Hauptgründe für den Höhenflug der Motorrad-Neuzulassungen die große Zahl von Wiedereinsteigern und die deutliche Zunahme der Motorradfahrerinnen: „Daß dem Motorrad neben seiner Rolle als Hobby- und Freizeitgerät verstärkt auch wieder eine Bedeutung als Transportmittel in vom Verkehrskollaps bedrohten Ballungsgebieten zukommt, spielt eine zusätzliche Rolle.“

Als alternatives Verkehrsmittel zu Auto und öffentlichen Verkehrsmitteln erlebt auch der Motorroller eine Renaissance. Bis Oktober wurden im gesamten Bundesgebiet bereits 7599 Roller über 80 Kubik, 7895 Leichtkraftroller und rund 50.000 Roller mit max. 50 Kubik, die mit einem Versicherungskennzeichen gefahren werden können, an die Frau oder den Mann gebracht.

BVDM-Sportpokal 1992 • Ergebnisliste

1. Prass, Jürgen	Sandhausen	BMW K 100	90,99
2. Sprave, Werner	Dortmund	Yamaha	88,95
3. Blöcher, Uly	Arnsberg	Honda	87,18
4. Aufderheide, Peter	Bielefeld	BMW	84,27
5. Hintzke, Gerhard	Schwerte	BMW	80,27
6. Schulte, Hans J.	Sundern	BMW	78,43
7. Kaiser, Reinhard	Sundern	Honda	78,29
8. Linnemann, Jörg	Wadersloh	BMW	73,08
9. Pernat, Gerd	Oelde	BMW	73,02
10. Michalski, Andreas	Balve	BMW	62,82
11. Weigle/Dietrich	Wickede	Yamaha	59,92
12. Brings, Bodo	Mühlheim	Yamaha	57,96
13. Filbrand/Mantei	Frankfurt	Moto Guzzi	57,45
14. Müller, Edgar	Lippstadt	Yamaha	55,73
15. Wasmund, Heido	Lippstadt	BMW	55,35
16. Meyer, Karl Heinz	Arnsberg	Yamaha	51,88
17. Lixfeld, Norbert	Gevelsberg	Moto Guzzi	49,78
18. Hoffmann, Ingo	Mainaschaf	BMW	45,50
19. Schulte, Heinrich	Iserlohn	BMW	45,38
20. Bochardt, Ulrich	Münster	BMW	31,95
21. Steffenfauseweh, J.	Verl	Suzuki	24,72
22. Faltis, Oliver	Verl	Honda	21,26
23. Ewert, Rüdiger	Sandhausen	Yamaha	16,52
24. Schwarze, Anke	Münster	Honda	14,26