

BALLHUPE

F 5727 F

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

2/1993

E. M. U.

Termine

Reise-Tip

**Katalog-
welt**

**Klassik-
Test**

**Jahres-
haupt-
versamm-
lung**



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



Niemand hat sich auf der Jahreshauptversammlung bereit erklärt, im BVDM das Amt des Ersten Vorsitzenden zu übernehmen. Zudem fand die vom Vorstand beantragte Streichung der Beitragsrückerstattung an die Clubs nicht die nötige Mehrheit.

Diese beiden Punkte werden es uns nicht leichter machen, unseren Aufgaben gerecht zu werden. Andererseits zeigen uns Erfolge wie die Gründung der Regionalbüros (derzeit 7 Büros in Deutschland), die Einrichtung einer professionellen Geschäftsstelle, der hervorragende Verlauf des Elefantentreffens, die Mitarbeit in der E. M. U. und vieles mehr, daß sich der BVDM auf dem richtigen Weg befindet.

Auch der neue, jetzt wieder mit sechs Personen besetzte, Vorstand ist sich der Traditionen des BVDM bewußt. Mit der Unterstützung aller Mitglieder des BVDM wird es uns auch in Zukunft gelingen, **die** Interessenvertretung **aller** Motorradfahrer in Deutschland zu sein.

Viele Aufgaben warten darauf, angepackt zu werden. Stellvertretend seien hier Seminare und Techniklehrgänge, Streckensperrungen und Fahrverbote in Städten genannt. Aufgrund der beschränkten Zeit, die uns allen bleibt, werden wir unsere Tätigkeiten hierbei auf die wesentlichen Dinge konzentrieren müssen.

Welche Aufgaben im einzelnen darauf warten, übernommen zu werden, könnt Ihr gerne bei mir oder den anderen Vorstandsmitgliedern erfragen. Gerne stellen wir Euch dann entsprechende Aufgabenbeschreibungen zur Verfügung. Für jeden der Lust hat mitzumachen, gibt es die passende Aufgabe.

Auch im Vereinsleben des BVDM könnte uns an der einen oder anderen Stelle eine Steigerung unserer Angebote sehr gut tun. Ich denke hier insbesondere an den Nord- und Süddeutschen Raum. Wenn wir es erreichen könnten, das Angebot an Treffen und Ausfahrten hier deutlich zu stärken, würde dies unsere Attraktivität für Mitglieder und Noch-Nichtmitglieder erheblich steigern. Gerade in diesem Punkt setze ich voll auf unsere Clubs und IG's.

Wenn Ihr diese Zeilen lest, hat die erste Vorstandssitzung des neuen Vorstandes bereits stattgefunden und auch die Aufgabenverteilung innerhalb des Vorstandes wird dann schon neu geregelt sein. Aber auch in Zukunft kann und will der Vorstand nicht allein der BVDM sein. Um effektive Arbeit in allen Bereichen leisten zu können, benötigt der gesamte Vorstand Eure Unterstützung.

Wir alle sind gefragt um aus unserem manchmal doch etwas behäbigen Touren dampfer ein tourensportliches Motorrad zu formen, das Ausdauer und Sprintvermögen miteinander vereint.

In diesem Sinne grüßt Euch

Euer

Kay

Editorial	Seite 2
Inhaltsverzeichnis	Seite 3
Jahreshauptversammlung	Seite 4
Deutschlandfahrt	Seite 7
Reisebücher	Seite 8
Werkstattbücher	Seite 9
Katalogwelt	Seite 10
Foto	Seite 11
Bekleidung	Seite 12
Kurzgeschichte	Seite 14
Tag des Motorradfahrers	Seite 15
Reise	Seite 16
Klassik-Test	Seite 20
First-Classic-Day	Seite 21
Europäische Motorrad Union	Seite 22
Hintergrund	Seite 23
Termine	Seite 26
Neue Postleitzahlen	Seite 27
Meldungen	Seite 28

WICHTIGE ADRESSEN

Vorsitzende

Ralf Kühl
Münchner Straße 16
85435 Erding
Telefon (0 81 22) 4 91 59
Telefax (0 81 22) 1 04 42

Christian Probst
Oberfeldstraße 12
76287 Rheinstetten
Telefon (07 21) 5 12 05

BVDM-Service, Verkäufe aller Art
Gebhard Kramig
Postfach 11 00 67
63457 Hanau
Telefon (0 61 81) 66 17 48
Telefax (0 61 81) 66 17 48

BVDM-Geschäftsstelle
Postfach 11 00 09
63457 Hanau

Beiträge, Mitgliederverwaltung,
Adreßänderungen
Monika Knops
Raiffeisenstraße 102
47259 Duisburg
Telefon (02 03) 78 98 22

BVDM Konto:
National-Bank Duisburg
BLZ 350 200 30; Konto 542 25 10

IMPRESSUM

BALLHUPE

Herausgeber:
Bundesverband der Motorradfahrer

Achtung! – Die Redaktion der Ballhupe ist umgezogen!

Die neue Anschrift lautet:
Redaktion Ballhupe

Uwe Reitz
Postfach 1120
65780 Hattersheim
Telefon (0 61 90) 93 00 45
Telefax (0 61 90) 93 00 45

Termine und Veranstaltungshinweise
bitte nur schriftlich an die Redaktion.

Druck: graphoprint, Koblenz.

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe.
Belegexemplar erbeten.

Heft 3/93 erscheint Ende September. Redaktionsschluß ist am 15. 8. 1993.

Zuschriften, die nach diesem Datum eintreffen, können nicht mehr berücksichtigt werden!

Riesiger Andrang der Mitglieder Nötige Mehrheit knapp verfehlt

Clubrückerstattung bleibt vorerst / Kein Erster aber zwei Zweite Vorsitzende

Vom 23. bis 25. April 1993 fand erstmals in der Geschichte des BVDM eine Jahreshauptversammlung in Sachsen statt. Nach hitzigen Diskussionen über den Austragungsort im Vorfeld der JHV waren die Spannungen groß, wie die JHV ablaufen würden und wieviel Teilnehmer und Gäste wir auf der JHV begrüßen können.

Überraschenderweise waren die ersten Teilnehmer bereits am Mittwoch angereist und berichteten von einer sehr freundlichen Aufnahme auf Schloß Augustusburg. Am Freitag Mittag kamen dann die nächsten Gäste, die Ihre Zelte im Schloßgarten aufstellen konnten, der uns freundlicherweise durch die Schloßverwaltung zur Verfügung gestellt wurde.

Ab dem frühen Nachmittag konnten dann auch die ersten Teilnehmer die neuen Modelle von MuZ begutachten und probefahren. Wie sich später herausstellte standen die Motorräder so gut wie nie still. Besonderes Interesse erweckte das neueste MuZ Modell die „Silver Star“. Im Verlauf des Nachmittages reisten immer mehr Teilnehmer an, so daß bereits am Nachmittag der Schloßgarten als Zeltplatz nicht mehr ausreichte und wir auf das Gelände rund um das Schloß ausweichen mußten.

Gegen Abend konnten dann nicht nur die Motorräder im Museum besichtigt werden, auch ein Spaziergang über den Schloßhof konnte einen Einblick in die Modellpalette der europäischen und japanischen Motorradindustrie gewähren. Denn bis zum Abend hatten sich bereits fast hundert Motorräder und Gespanne im Schloßhof versammelt. Im Rahmen des offizi-



Der neue Vorstand ist gewählt und hat am Präsidiumstisch Platz genommen.

len Programms bestand Freitag Abends die Möglichkeit, an der Bundesbeiratssitzung teilzunehmen, die in der Schloßgaststätte tagte.

Den Samstag Morgen verbrachten die meisten Teilnehmer damit, sich das Schloß oder die Museen anzuschauen oder eine kurze Entdeckungsreise in das Erzgebirge zu unternehmen, daß für Motorradtouren wie geschaffen scheint.

Pünktlich um 15.00 Uhr eröffnete Henning Knudsen die JHV mit der Ehrung der BVDM Mitglieder, die dem BVDM seit mehr als 25 Jahren angehören. Besonders gefreut hat uns die Teilnahme einiger Gründungsmitglieder des BVDM. Aber auch die, die nicht persönlich auf der JHV erscheinen konnten, werden zum Andenken an Ihre 25 oder 35-jährige Mitgliedschaft im BVDM eine silberne bzw. goldene BVDM Ehrennadel erhalten.

Im Anschluß an die Ehrung, begann der offizielle Teil der JHV 1993. Beginnend mit Henning Knudsen berichtet der Vorstand und die Referenten über die geleistete Arbeit und durchgeführten Aktionen des letzten Jahres. Besondere Beachtung fand dabei der Bericht über das Elefantentreffen 1993, das mit einer Besucherzahl von mehr als 6500 Motorradfahrern das bisher größte Treffen im Bayerischen Wald war. Dank des hervorragenden Einsatzes des Organisationsteams um Horst Orlowski und Hein Wieland und des Einsatzes von mehr als 120 freiwilligen Helfern, können wir damit rechnen, auch in den nächsten Jahren wieder das älteste Wintertreffen Europas durchzuführen. Weitere interessante Punkte waren die Berichte über den BVDM-Service, die Eröffnung weiterer Regionalbüros und die Anwerbung neuer Kooperativer Mitglieder, wie die Firmen Levior, Norton Motors und HAVEBA.

Weniger positiv verliefen die Vorstandswahlen. Trotz langwieriger Suche im Vorfeld und während der JHV konnte kein BVDM-Mitglied dazu gewonnen werden, das Amt des 1. Vorsitzenden zu übernehmen. Positiv konnte aber vermerkt werden, daß alle übrigen Ämter des Vorstandes gut besetzt werden konnten. Der Vorstand besteht nunmehr aus den beiden 2. Vorsitzenden Ralf Kühn (28 Jahre) aus Erding, Christian Probst (35) aus Karlsruhe; als Schatzmeisterin stellte sich Monika Knops (28) aus Duisburg und als Sportwart Roland Rottmann (35) aus Essen zur Verfügung. Erstmals konnten in diesem Jahr die Ämter der beiden Beisitzer mit Claudia Steinke (29) aus Werl und Harald Hormel (31) aus Hanau besetzt werden.

Aufgrund des fehlenden 1. Vorsitzenden werden diese Aufgaben vorübergehend durch die beiden 2. Vorsitzenden übernommen.

Henning Knudsen, der bisher das Amt des 1. Vorsitzenden inne hatte, hat sich bereit erklärt, das Amt des Referenten für Zweiradsicherheitstraining zu übernehmen und wird darüberhinaus den BVDM in der neugegründeten Europäischen Interessenvertretung der Motorradfahrer (E. M. U.) vertreten.

Breiten Raum nahmen auch die Diskussionen über die in der letzten Ballhupe veröffentlichten Anträge auf Satzungsänderung ein. Hierbei wurden die Anträge ein bis fünf durch die Versammlung angenommen. Die Anträge sechs bis neun fanden keine $\frac{2}{3}$ Mehrheit in der Versammlung und wurden somit abgelehnt. Der genaue Wortlaut der Satzungsänderungen wird in der Ballhupe 3/93 veröffentlicht werden.

Um 20.30 Uhr beendete Ralf Kühl die JHV 1993 und leitete zum gemütlichen Teil der Veranstaltung über.

Bis nach Mitternacht erlebten die Teilnehmer und Gäste der JHV dann noch Live-Musik vom Feinsten. Wenn auch die Wünsche der Gäste zu Beginn des Konzertes noch sehr unterschiedlich waren, verstand es „Byron“ doch, die Besucher mit seiner Musik von den Stühlen zu reißen. Selten dürfen die ehrwürdigen Mauern des Schlosses eine Veranstaltung erlebt haben, bei der die Besucher so mitgingen und es dem Musiker verweigern wollten, zum Ende zu finden.

Der Sonntagmorgen erlebte dann einige müde, aber hochzufriedene Motorradfahrer, die ihre Zelte abbauten und nach Hause fuhren. Einige haben die Gelegenheit genutzt und noch ein paar Tage Urlaub im Erzgebirge drangehangen. Von vielen Seiten wurde mit den Worten Abschied genommen: „Wir kommen wieder!“

Ralf Kühl

Abgelehnt und überflüssig

Abgelehnt wurden auf der Jahreshauptversammlung die Anträge, die sich gegen eine weitere Clubrückerstattung aussprachen. Allerdings fiel die Entscheidung relativ knapp aus. 58 der anwesenden, stimmberechtigten Mitglieder hatten durchaus Verständnis für die finanziellen Nöte des BVDM. Durch den Wegfall der sogenannten Clubrückerstattung könnte der Bundesverband der Motorradfahrer über deutlich mehr Geld für seine Arbeit verfügen. Derzeit erhält die Bundeskasse von BVDM-Mitgliedern, die einem Motorradclub angehören, der sich dem Bundesverband angeschlossen nur die Hälfte des Jahresbeitrags, die andere Hälfte fließt an den jeweiligen Club zurück. 32 der anwesenden Mitglieder wollten diese Regelung beibehalten wissen, sechs enthielten sich der Stimme. Damit konnte die nötige Zweidrittel-Mehrheit nicht erreicht werden.

Auch der Antrag der Kasseler Motorradfreunde, die Clubrückerstattung im kommenden Jahr um 50 Prozent zu kürzen und 1995 wegfallen zu lassen, fand keine Mehrheit. Dieser Vorschlag zielte darauf ab, den Clubs die Möglichkeit zu geben, sich auf die Satzungsänderung einzustellen.

Für „überflüssig“ hielt die Versammlung den Antrag, den Namen des BVDM in „Bundesverband der Motorradfahren“ zu ändern. Damit sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, daß immer mehr Frauen dem BVDM beitreten – der Verband in seinem Namen aber nur die männlichen Motorradfahrer repräsentiert. Drei Anwesende stimmten für die Namensänderung, acht enthielten sich, 78 stimmten dagegen. Somit heißt der BVDM auch weiterhin „Bundesverband der Motorradfahrer“.

BVDM erstmals auf der IAA

Der BVDM stellt erstmals auf der 55. IAA vom 9.-19. September 1993 aus. Der BVDM hat einen Stand von 82 qm und ist verantwortlich für den Motorradfahrer-Treff mit 110 qm in der Halle 1.1.

Auf dem Motorradparkplatz wird bereits auf den Treffpunkt hingewiesen.

Der BVDM ist der einzige Verband der vom VDA eine Standzusage hat. Die Mitglieder sollten sich Gedanken machen über Themen und Anwesenheit und diese dem BVDM-Service schnellstmöglich mitteilen.

Der BVDM kann ein Außenbereich (Hubschrauberlandeplatz) weitere Abstimmen planen und durchführen.

Neue BVDM-Regionalbüros

Die Anzahl unserer Regionalbüros hat sich auf 7 erhöht! Neu hinzugekommen sind die folgenden Ansprechpartner des BVDM:

Rheinland-Pfalz:

Jürgen Rheinheimer,
Hainweg 7,
6751 Kraimbach-Kaulbach,
Telefon (0 63 08) 75 95;

Niedersachsen/Süd:

Siegfried Philipps,
Auf der Hollig 18,
3202 Bad Salzdetfurth,
Telefon (0 50 63) 16 07;

Schwarzwald/Bodensee:

Joachim Weber,
Fürnsaler Str. 18,
7242 Dornhan,
Telefon (0 74 55) 25 00,
Telefax: (0 74 55) 25 71.

Spende für Anpralldämpfer

Die Firma Dr. O. K. Wack, Hersteller von Kfz- und Zweirad-Pflege- und -Reinigungsmittel, legt seit dem 1. April 1993 von jeder verkauften Flasche „S 100“ (Motorrad-Totalreiniger) 1,- DM zurück für den Ankauf von Anpralldämpfern.

Der Deutschland-Verband „Motorradfahrender Polizei-

sten“ (DVMP) hat sich bereit erklärt, unfallträchtige Strecken zu benennen und für die Montage der Protektoren zu sorgen – u. a. PMG Bremen, MEP Mülheim, MFP Unterland und MFP Schwabach.

Am 3. Juni 1993 wurde die erste Montage vorgenommen. Die Firma Wack konnte den ehemaligen Motorrad-Weltmeister Toni Mang dafür gewinnen, sich an der ersten Aktion zu beteiligen.

Neue Bundesgeschäftsstelle in Hanau

Die Anschrift unserer Geschäftsstelle lautet ab sofort:

BVDM – Bundesgeschäftsstelle, Postfach 11 00 09 6450 Hanau 11

(ab 1. 7. 93: Plz 63457). Die Postfach-Anschrift in 4182 Uedem wird für eine Übergangszeit weiterbestehen.

CCI – Camping Carnet International

Beim BVDM ist ab sofort das CCI erhältlich. Als Inhaber des CCI ist man automatisch Haftpflichtversichert und genießt natürlich diverse weitere Vorteile wie z. B. keine Ausweis-Hinterlegepflicht (im Ausland). Für 8,- DM, ist das CCI bei Karin Rottmann, Wildstr. 9, 4300 Essen 11 zu beziehen.

Sommerfest und Jahreshauptversammlung

Die Jahreshauptversammlung 1994 wird durch die Tourenfreunde Wuppertal ausgerichtet und in Solingen-Gräfrath stattfinden. Ein genauer Termin wird noch bekanntgegeben.

Die Jahreshauptversammlung 1995 wird durch die IGG ausgerichtet. Ort und Termin werden noch bekanntgegeben.

Das BVDM Sommerfest wird dieses Jahr durch die Horex und Gespannfreunde manipuliert ausgerichtet. Termin ist der 18. 7. 93. Nähere Informationen erteilt Fritz Leidig unter Telefon (0 79 59) 6 34.



Im historischen Sitzungssaal von Schloß Augustusburg hatten kaum alle Mitglieder Platz, so groß war der Andrang.

Lieber die Beiträge erhöhen, als Club-Engagement schmälern

War es der Anfang vom Ende des BVDM oder ein Zeichen zum neuen Aufbruch? –

Henning Knudsen hat das Handtuch geworfen und ein neuer Vorsitzender konnte nicht gekürt werden.

Henning hatte sich viel vorgenommen und wichtige Dinge in Bewegung gebracht. Neben Beruf und Familie war das auf Dauer zu viel. Er hat sich zu schnell verschlissen. Das ist sehr bedauerlich und macht das Dilemma deutlich, in dem der BVDM zur Zeit steckt.

Um wirklich einflußreich auftreten zu können, brauchten wir ein professionelles hauptberufliches Management. Das liegt finanziell nicht drin bei knapp 3000 Mitgliedern. Aus dem Grund wurde auf der Jahreshauptversammlung der Antrag behandelt, die Rückzahlung der Beiträge in Höhe von 50% an die BVDM Ortsclubs zu streichen.

Der Antrag wurde mit einem knappen Ergebnis abgelehnt.

Ich hoffe, daß die Diskussion darüber langfristig zu einer tragbaren Lösung führen wird.

Sehr viel vorgefaßte Meinungen standen auf der Jahreshauptversammlung im Raum. Angeblich sehen es viele Einzelmitglieder nicht ein, daß sie ihren Beitrag voll an den BVDM entrichten während an Mitgliedern von Ortsclubs 50% zurückfließen. Es gipfelte in der unsachlichen Argumentation, daß Einzelmitglieder mehr bezahlen als im Club organisierte BVDM-Mitglieder.

Zur Sache: Alle Mitglieder im BVDM zahlen 50,- DM. Das ist verglichen mit anderen Clubs und Vereinen ein geringer Beitrag.

Vom BVDM fließen für alle Mitglieder die gleichen Leistungen zurück! Gerade in der Ballhupe 1/93 ist der Terminkalender abgedruckt.

Die große Masse der durch den BVDM organisierten Veranstaltungen wurden durch Ortsclubs getragen. (siehe Termine u. Treffen). Clubs können jedoch nur arbeiten,

wenn Geld in der Kasse ist. Wenn sie gut wirtschaften, kommen sie mit 25,- DM je Mitglied aus.

Um es deutlich zu machen: Die 25,- DM Rückzahlung des BVDM gehen **nicht** an die Mitglieder sondern werden in einem gut geführten und aktiven Club dafür ausgegeben, z. B. Veranstaltungen im Sinne des BVDM durchzuführen, Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und die Logistik des Clubs zu erhalten.

Sicher gibt es auch Clubs, die in dieser Hinsicht wenig tun. Ich möchte mir jedoch nicht das Urteil anmaßen, über die Leistung von Clubs zu entscheiden und wie es bereits diskutiert wurde, danach die Rückzahlung zu staffeln. Bei ca. 2000 Einzelmitgliedern im BVDM fragt auch keiner, wie sie zum BVDM stehen und wie sie sein Bild präsentieren.

Auf keinen Fall ist einzusehen, daß rührige aktive Mitglieder, von denen die Organisation lebt, durch höhere Beiträge bestraft werden, weil sie einem Club angehören. Wir sollten uns freuen, daß im BVDM noch etwas läuft. Dadurch haben auch die Einzelmitglieder die Möglichkeit, fast jedes Wochenende im Jahr eine Veranstaltung des BVDM zu besuchen.



So langsam leerte sich der Schloßhof wieder.

Alle Bilder: Jens Peter Bonse.

Es bleibt zu überlegen, wie der BVDM die ständig leere Kasse aufbessern kann. Schon eine Beitragserhöhung um 10,- DM unter Beibehaltung der Rückzahlung an die Clubs von 25,- DM je Mitglied bringt mehr, als die Kündigung der Rückzahlung an die Clubs. Es erscheint mir manchmal unsinnig über 5,- DM hier und dort zu diskutieren in einer Zeit, wo 50,- DM allgemein ohne Bedenken für andere Dinge ausgegeben werden.

Aus meiner Sicht wäre ich damit einverstanden, für den BVDM einen Jahresbeitrag von 80,- DM festzulegen und die Rückzahlung an die Clubs auf 30,- DM zu beschränken. Mit dieser Beitragshöhe würden zukünftige Preissteigerungen gleich mit berücksichtigt.

Wir haben jetzt 1 Jahr Zeit uns mit dem Thema zu befassen. Auf der nächsten Jahreshauptversammlung kann dann hoffentlich eine Entscheidung gefällt werden, die allen Ansprüchen gerecht wird und eine effektive Arbeit des BVDM ermöglicht.

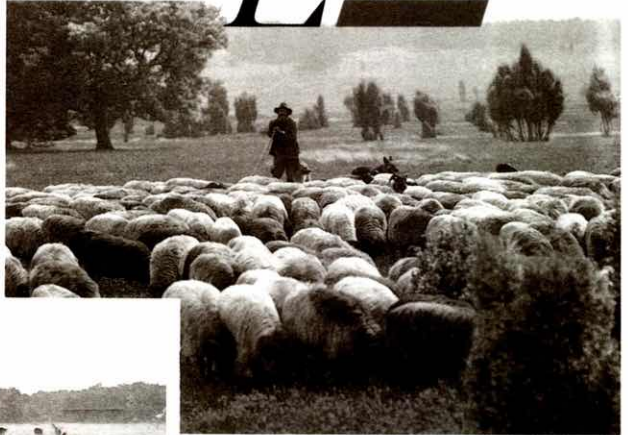
Manfred Ahrens,
Elefantentreiber Lippe e. v.
im BVDM

Hat er Recht, der Manfred Ahrens von den Elefantentreibern Lippe, oder vertritt Ihr eine andere Auffassung? Sollte der BVDM seine Finanzprobleme durch eine drastische Beitragserhöhung lösen oder lieber doch den Clubs die Rückerstattung streichen? Vielleicht gibt es ja noch ganz andere Möglichkeiten.

Eure Meinung interessiert uns. Bitte schreibt an die Ballhupe, Redaktion Uwe Reitz; Postfach 1120 in 65780 Hattersheim, was Ihr vom Ergebnis der Jahreshauptversammlung denkt und was Ihr vorschlagen würdet. Euer Leserbrief soll in der nächsten Ballhupe veröffentlicht werden.



Celler Land



Deutschlandfahrt 1993

Vom 17.-19. September findet wieder die große BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer statt. Die verschiedenen Fahrziele werden in den Bundesländern Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern an kulturell oder touristisch interessanten Orten liegen. Die Fahrstrecke liegt in freier Wahl der Teilnehmer und die Fahrzeiten sind dem touristischen Anspruch der Fahrt gemäß

großzügig ausgelegt. Zielort ist das sehr motorradfreundliche Celle. Dort erwartet die Teilnehmer am Samstag, 18. 9. 1993 die Siegerehrung mit Preisvergabe und buntem Rahmenprogramm.

Info & Anmeldung:
Heinz Sauerland,
Klosterfeld 1,
4182 Uedem 1
(ab 1. 7. 93; Plz: 47589).
Telefon (0 28 25) 14 94.



Techno-Tour im Kleinformats See you on the road

Nach „Touren in Bayern“ liegt nun das zweite Bändchen aus dem Martin-Franitz-Verlag vor. Diesmal gilt es kleine Sträßchen in Baden-Württemberg zu entdecken. Elf wunderschöne Touren zwischen Odenwald und Bodensee sind beschrieben.

Auf den Spuren der Bauernkriege geht es durch das fränkische Baden, auf Techno-Tour durch den Hochschwarzwald oder mit selbstgebauten Peilantennen per Luftlinie von Heidelberg nach Stuttgart.

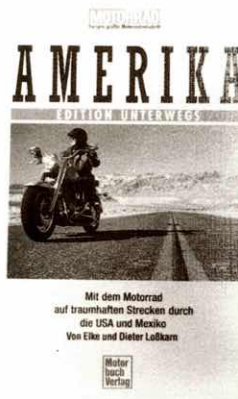
Das Ganze paßt notfalls in die Innentasche der Kombi und wird von einem wasserfesten Umschlag geschützt. 94 Seiten voller Informationen, zu-



dem viele Adressen, Termine und Streckenskizzen.

Das ganze für 9,90 DM beim Verlag Martin Franitz, Auenweg 10, 8383 Eichendorf.

Amerika steht drauf, sieben traumhafte Reportagen durch die USA und Mexico sind drin.



Der zweite Band der „edition unterwegs“ ist nun im Motorbuchverlag erschienen und verspricht ebenfalls zu einem Verkaufserfolg zu werden. Jedes der sieben Kapitel besteht aus einer abgeschlossenen Tour; eine Karte zeigt die gefahrene Route und deren Sehenswürdigkeiten.

Im Anschluß daran finden sich Adressen und Informationen, etwa über die beste Reisezeit und den Transport der eigenen Maschine in die USA. Prachtvolle Farbfotos machen Lust auf Texas, New Orleans, Mexico und – natürlich – Daytona Beach. Blicke zu sagen: See you on the road, nach der Lektüre dieses empfehlenswerten Reiseführers.



Italien tips für Genießer

Den nächsten Motorradurlaub schon geplant? Auf nach Italien? Dann sollte der Baedeker-Reiseführer nicht fehlen. Der ist nämlich speziell für Motorradfahrer geschrieben. Bei dem rund 300 Seiten starken Bändchen handelt es sich um die deutsche Übersetzung des Guides „Scoprire L'Italia in Moto“. Acht Italiener haben daran gearbeitet, so daß davon ausgegangen werden kann, daß hier echtes Insiderwissen präsentiert wird. Nach dem großen Erfolg in Italien wurde der Band jetzt übersetzt und mit dem wohl verkaufsfördernden Logo Deutschlands größter Motorradzeitschrift versehen. Am Inhalt allerdings hat deren Redaktion nicht mitgewirkt.

Der vorliegende Reiseführer kann dennoch wärmstens empfohlen werden. Ein Auszug aus dem Tourentip 28 –

Vom Tiber zur Adria: „Die Staatsstraße 4, die Via Salaria, ist zwar bergig und kurvig, aber gut ausgebaut. Bis auf mögliche Glättebildung in der kalten Jahreszeit stellt die den Motorradreisenden vor keine Probleme. Die vorgeschlagenen Nebenstrecken verlaufen durchweg auf schmalen, gewundenen Provinzstraßen, die Fahrfreude gewähren. Für Enduro-Freunde gibt es auch unbefestigte Abschnitte.“

Genauso sollte ein Reiseführer für Motorradfahrer sein – Baedeker sei Dank.

Wenn Klacks sich erinnert

Schon seit langem drängen mich viele Motorradfreunde immer wieder, meine Motorradfilme aus den 50er und 60er Jahren neu aufleben zu lassen, und zwar aus der Zeit, in der wir uns – als Motorradfahrer nicht alle vom Nachkriegs-Wirtschaftswunder beglückt – gegen Verunglimpfungen, Intoleranz und z. T. gehässige Verallgemeinerungen wehren mußten. Meine Filme waren ein Aufbegehren dagegen, und wir Motorrad-enthusiasten hatten uns wie selbstverständlich enger zusammengeschlossen (wie z. B. auch mit der Neugründung des BVD). Echte Hilfsbereitschaft untereinander und unzählige schöne Fahrten auf

noch relativ leeren Straßen bildeten die positive Seite unseres freien Lebens, das es zu bewahren galt.

Das Problem, diese alten Streifen als Zeitdokumente wieder zum Laufen zu bringen, lag besonders auf technischem Gebiet, doch in jüngster Zeit gelang es, mit Hilfe raffinierter Elektronik, diese Schwierigkeit so gut zu lösen, daß die Bilder klarer als jemals früher vom Projektor auf die Leinwand nun in VHS-Video-technik auf der Mattscheibe leuchten.

Am Inhalt und an der Art der Story wurde gar nichts geändert, um die Originalität nicht zu zerstören, und um den damaligen Eindruck nicht zu verwischen. Der rührt heute ein wenig merkwürdig an, wenn man den Sprecher im off, mit Pathos in der Stimme, von Kameradschaft sprechen hört und alt-deutsche Volkslieder zur Gitarre erklingen. Und doch – vielleicht gerade deshalb hat dieser Film dokumentarischen Wert. „Fahrensleute“ entstand 1958 und ist heute als Video zu beziehen über das ALV-Studio von Volker Leverkus, Haubeweg 24 in 71566 Althütte.



Originalfilm der 50er Jahre von Ernst „Klacks“ Leverkus

Tips und Tricks eines Motorradfahrer-Kenners



Lange Zeit war es vergriffen, das große Handbuch für Motorradfahrer. Jetzt hat der bekannte Zweirad-Journalist Robert Poensgen seinen Klassiker neu aufgelegt. Mehr als 400 Seiten stark, komplett überarbeitet und um einige Kapitel erweitert. Tips und Tricks fehlen da ebenso wenig, wie Hinweise zur Zulassung und dem Umgang mit Werkstätten. Nur den angekündigten Anhang mit Adressen, den sucht man vergebens. Ansonsten läßt das Buch kaum Wünsche offen. Die Funktionsweise des Motors wird ebenso erklärt, wie die Ursache für Fahrwerkseinbußen oder die notwendigen Vorbereitungen für die große Urlaubstour. Ein Band, der sich nicht als Fachbuch für die absoluten Motorrad-Cracks versteht, sondern als Lektüre, für alle jene, die ein bißchen mehr an Informationen über ihr liebstes Hobby haben wollen, als die, die an Stammtischen so zum besten gegeben wird.



Diagramme, Formeln, Grafiken – das Buch „Fahrwerkstuning für Motorräder“ – lebt von solchen Elementen. Wer ganz genau wissen will, wie und warum kleine Änderungen an der Stoßdämpfereinstellung oder eine andere Reifenpaarung das Fahrverhalten ändern, der findet in diesem Buch entsprechende Erläuterungen. Der britische Fachjournalist John Robinson beschäftigt sich schon seit Jahren mit allen Fragen des Fahrwerkstunings und gibt sein Wissen bereitwillig weiter. Eine Fundgrube an Informationen für alle, die mit der Physik nicht gerade auf Kriegsfuß stehen.

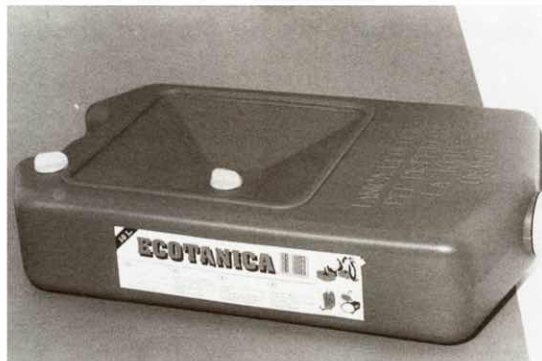
Unverzichtbar für Ring-Freunde

Das Jahresprogramm des Nürburgrings auf rund einhundert Seiten. Dazu viele Histörchen und Anekdoten, die sich zumeist um den Automobilrennsport drehen, den Motorradfahrer aber nicht ganz vergessen. Das ganze für sechs Mark. Für Freunde des Rings eine lohnende Investition.

RING FREI



Der Nürburgring...



Ölwechsel ohne Kleckereien

Zehn Liter passen in den giftgrünen Kunststoffbehälter, der Schluß machen soll, mit den leidigen Ölflecken auf dem Garagenboden. Wer bislang nicht wußte, worin er sein Motor- oder Getriebeöl auffangen sollte, dem kann der Zubehörhersteller Krawohl nun helfen. Der Auffangtrichter ist

groß genug, ein Entlüftungslöcher verhindert Überschwappen und wenn das Öl gewechselt ist, kann alles dicht verschlossen werden, so daß ein unabsichtliches Umkippen mit fatalen Folgen so gut wie ausgeschlossen ist. Schon aus diesem Grund sind die 24,50 DM gut angelegt.

Enduro-Highlights auf Video

Die Enduro-Highlights aus dem Jahre 1992 hat die Reifenfirma Metzeler auf einer Video-Cassette zusammengefaßt. Zu sehen sind Ausschnitte aus dem Enduro Worldchampionship und den International Six Days. Zu beziehen gegen Schutzgebühr bei Metzler Reigen GmbH, Gneisenaustraße 15 in 8000 München 50.

Der Dreck muß weg – uvex supraclear

Kratzfeste und anti-fog beschichtete Visiere können nicht verhindern, daß durch Staub und Insekten die freie Sicht behindert wird. Uvex bietet deshalb eine Visierreinigung – uvex supraclear – an, die zwar dem Schmutz aber nicht der Beschichtung zu Leibe rückt.

WC am Bürrzel und keiner weiß Bescheid

Kein Pkw, kein Motorrad kommt heute ohne die mehr oder minder sinnfälligen Abkürzungen in der Typenbezeichnung aus. Die L-, CD-, SR- oder XJS-Version sollte es schon sein. Viele dieser Abkürzungen stammen noch aus den Kindertagen des Automobils, andere sind Kreationen des modernen Fahrzeugbaus oder erfinderischer Marketingabteilungen. „GT“ beispielsweise bedeutet „Grand Turismo“. „WC“ hat am Autoheck oder dem Motorradbürrzel nichts mit dem stillen Örtchen zu tun, sondern heißt schlicht „watercooled“, also wassergekühlt. Ein kleines oder großes „i“ bedeutet natürlich Injection, also Einspritzer, was auch deutsch mit einem „e“ gekennzeichnet sein kann. Die Buchstaben „L“ oder gar „LS“ beziehen sich wieder auf die Ausstattung und bedeuten „Luxus“ oder „Super Luxus“ oder auch Langversion. Nicht immer aber sind die Buchstaben Abkürzungen. Die Allrad-Versionen von BMW etwa führen ein „X“ im Namen. Da soll wohl jedes der vier Strich-Enden ein angetriebenes Rad



Für jeden etwas: Infos und Zubehörangebot grenzenlos

Sogar Kleidersack für Motorradfahrer

Schwarze Jacken, schwarze Hosen und dazwischen mal eine farbenfrohe Kombi. Harro bietet für jeden Geschmack etwas. Bunte Regenkombis, Handschuhe sowie Nierengurte – und natürlich Tankrucksäcke. Denn damit ist Harro schließlich groß geworden.

Alles über Suzuki, ein Interview mit Martin Wimmer, vier Frauen auf Rhodos und die Daten aller in Deutschland angebotenen Motorräder. Das alles findet sich im neuen Hein Gericke Katalog. Und natürlich noch viel mehr. Bekleidung, Camping, Technik. Das alles auf fast 500 Seiten.

Was der Motorrad-Markt zu bieten hat, läßt sich im neuen Louis-Katalog nachlesen. Doch nicht nur das. Zwischen Bekleidung und Technik finden sich Storys über die Du-

cati SS-Modelle oder eine Indien-Reise. So wird das Blättern in dem fast 500 Seiten starken Katalog zum Genuß.

Alles was ein Biker braucht will Polo bieten. Schwarzes Leder dominiert, wer frech-fröhliche Farben liebt, kommt dennoch

auf seine Kosten. Über neue Trends informiert ein Magazin-Teil und über Harley Davidson ein zwölfseitiges Extra.

Nur Helme fehlen, ansonsten gibt es alle, im neuen IXS Motorrad-Mode-Katalog. Angefangen von Lederbekleidung für die Freizeit bis hin Mechaniker-Overall zum Schrauben.

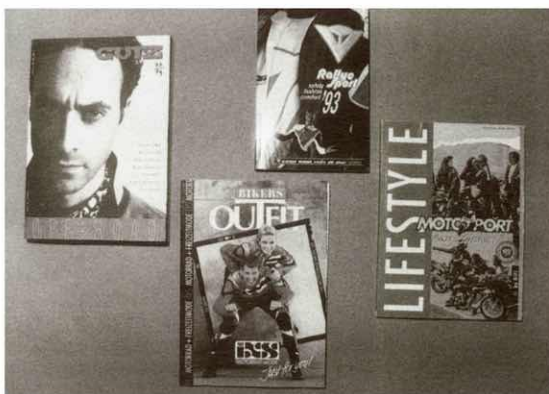
Für Geschäftsreisende gehört der Kleidersack einfach dazu. Darin läßt sich der teure Anzug knitterfrei ins nächste Hotel transportieren. Einen Kleidersack für die teure Lederkombi bietet Motoport in seinem 93er Katalog- und darüber hinaus noch vieles mehr, was zum Motorradfahren einfach dazu gehört.

Dainese, Dainese und noch einmal Dainese – Handschuhe, Jacken, Hosen und Sportswear in allen Formen und Farben, entworfen von dem erfolgreichen Italiener gleichen Namens finden sich im neuen Rallye-Sport Katalog. Darüber hinaus Stiefel von Diadora, Helme von Shark und Taschen von Vanessa.

Götz – Der Name ist Programm. Kaum ein Endurist, der hier nicht schon mal eingekauft hat. Kleidung, vor allem aber Zubehör: Ob Steinschlagschutz, Vergaser-Kits oder Zusatztanks. Götz hat alles im Programm. Nicht immer TÜV-abgenommen, dafür aber in allen Variationen. Hinzu kommen Verschleißteile, Öle und Werkzeuge, so daß kaum ein Wunsch offen bleibt.



symbolisieren. Manchmal sind die Bezeichnungen auch so lang, daß sie kaum aufs Fahrzeugheck passen: Der Mercedes „190 E 1,8 16 V“ ist so ein Beispiel. Damit ist fast alles gesagt. Handelt es sich doch um ein Fahrzeug aus der 190er Serie mit einem Einspritzmotor in 16-Ventiltechnik und 1,8 Liter Hubraum. Zu wahren Ratespielen laden die Hersteller japanischer Motorräder ein. Auch dafür ein Beispiel: „YPVS“ bedeutet Yamaha Power Valve System und steht für eine bestimmte Art der Ventilsteuerung.



Tankrucksack für Hobby-Fotografen

Krawehl bietet an, worauf viele schon seit langem warten

Endlich mal ein Zubehör-Hersteller, der sich der Sorgen und Nöte ambitionierter Hobby-Fotografen annimmt, die ihrer Leidenschaft auch beim Motorradfahren frönen wollen. Auf der IFMA schon hat Krawehl seinen Tankrucksack für Motorradfahrer vorgestellt. Denn der Platz auf dem Spritbehälter ist erwiesenermaßen der sicherste für das teure Zubehör. Mußten bislang Kamera und Objektive zwischen Pullover und dicker Werkzeugrolle verstaut werden, so daß bei jedem Foto-stopp erst die große Sucherei losging, hat Krawehl das Problem elegant gelöst. Der Foto-Tankrucksack bietet eine durchdachte Inneneinteilung, Platz für Filme und Zubehör –



nur nicht für den Pullover. Der muß jetzt auf die Kameras gelegt werden, was aber auch nicht schlecht ist. Das Ganze läßt sich mit Magneten oder aber den üblichen Riemen auf

dem Tank befestigen, so daß einer ergiebigen Fotofahrt auf dem Motorrad nichts mehr im Wege steht. Warum darauf keiner der Konkurrenten gekommen ist?

Visionen für Motorradfahrer

Die neue Polaroid Vision. So klein und handlich, daß sie bequem in jeden Tankrucksack paßt. Fotografieren ist damit ein Kinderspiel. Ob ein solcher Fotoapparat auch für Motorradfahrer taugt, wollen wir in den nächsten Wochen ausprobieren. Unser Testbericht findet sich in Heft 3/93.



Hama macht Schluß mit pappigen Fingern

Die schönste Urlaubsreise hat ein Ende und was davon bleibt, sind nur die Erinnerungen. Den vielen Bildern, die man während der Reise geschossen hat, um auch zu Hause noch etwas von den Eindrücken zu haben, droht leider meist ein ungebührliches Schicksal. Einmal angesehen, verschwinden Sie lieblos in einem Schuhkarton. Keiner möchte sich die Arbeit machen, die Aufnahmen in ein Album einzukleben, das man dann bestimmt öfter aus dem Regal ziehen würde, um in Erinnerungen zu schwelgen.

Dabei kann das so einfach sein. Der neue Tape-Roller von Hama ist die Rettung. Mit dem handlichen Spender können die Bilder in Sekunden-schnelle und ohne großen Aufwand „verarbeitet“ werden. Beidseitig klebende, 9 mm breite Streifen werden von einer 10 m-Rolle abgespult und können mühelos auf der Rückseite der Aufnahme angebracht, die Länge der perforierten Klebestreifen kann beliebig bestimmt werden. Ohne dem vielgefürchteten Klebkern von flüssigen Klebern sitzt das Bild nun sicher und sauber im Album.

AT ZWEIRAD TECHNIK

MuZ Gespanne

Silver Star Classik 500
mit Velorex 562

12.530,-

Saxon Tour 500
mit Velorex 700

9.980,-

alle weiteren Preise und Modelle auf Anfrage

4047 Dormagen 11 · Bismarkstraße 57 · Tel 021 33/9 31 23

Wind- und wasserdicht Getönte Visire nachrüstbar

Superpraktisch – Superkomfortabel – Supersicher! Oder einfach nur super ist die DIFI GORE-TEX Jacke SIGMA GT aus äußerst stabilem Corduragewebe, mit großzügigem Kevlarbesatz an den sturzgefährdeten Stellen. Die Bodyguardprotektoren an Schultern, Ellenbogen und im Rücken sind herausnehmbar. Das atmungsaktive, wind- und wasserdichte Material und der herausnehmbare und einzeln tragbare Thermoblonson sorgen für die notwendige Behaglichkeit beim Tragen während des ganzen Jahres. Passend dazu gibt es die GORE-TEX Hose SIGMA GT aus der gleichen Materialkombination. Der Bund ist im Nierenbereich hochgezogen, der Reißverschluß zur Erweiterung der Beinweite reicht zum bequemeren Anziehen bis zur Wade. Farben: Jacke: schwarz / violett / aqua, schwarz / rot / grau. Hose: schwarz, Größen: XS-XXXL. Unverbindliche Preis-



empfehlungen: Jacke: 898,— DM, Hose: 548,— DM. Erhältlich im guten Fachhandel und bei allen MOTOPORT-Shops.

Sinn für komfortable Lösungen

Farbig, ohne bunt zu sein, pfiffig, ohne verspielt zu sein: Das ist Dive, die völlig neu entwickelte Kombi von Hein Gericke. Ein markantes Design, höchste Funktionalität und fortschrittliche Sicherheitstechnik zeichnen diesem attraktiven Zweiteiler aus robustem und geschmeidigem Rindleder aus. Moderne Spezialschaum-Protektoren an Ellbogen, Schulter und Knie bieten

ausreichend Sicherheit. Ein Rückenprotektor kann problemlos nachgerüstet werden. Neu ist die Lederdopplung im Ellbogen- und Hüftbereich. Ebenfalls neu und bequemer denn je zeigt sich die Armbeuge aus dünnem Leder. Kevlar-Stretch in der Kniebeuge und im Wadenbereich unterstreicht den ausgeprägten Sinn für komfortable Lösungen ebenso wie der aufgepolsterte Kragen. Wichtige Utensilien finden wahlweise in der Innen- oder Außentasche Platz. Eine besonders praktische Idee ist die abnehmbare Hüfttasche. Knie-Pads können per Klettverbindung schnell und sicher installiert werden.

Dive gibt es gleich in drei attraktiven Farbkombinationen und den Größen 38-42 (für Damen) und 50-58 (für Herren). Jacke wie Hose sind zum Preis von 649,— DM erhältlich. Die komplette Kombi kostet 1298,— DM.



Hein Gericke, Europas führender Anbieter von Motorradbekleidung, -Zubehör und Technik, präsentiert in seinem aktuellen Programm zwei Helme der koreanischen Marke HJC (Hong Jin Crown Corporation) mit Sitz in Seoul/Korea.

HJC gehört mit einer Jahresproduktion von rund 400.000 Helmen zu den weltweit führenden Anbietern. Wichtigster Absatzmarkt sind die USA, wo 1992 über 200.000 Einheiten verkauft werden konnten. Das bedeutet Rang Zwei in der amerikanischen Helm-Hitparade, gleich hinter Shoei. Grundlage des HJC-Erfolgs ist die Kombination höchster Qualität mit vernünftigen Preisen. So schrieb im September des vergangenen Jahres beispielsweise das US-Fachblatt „Rider“ in einem Vergleichstest über den HJC FG 9: „Aussehen, Tragekomfort und Verarbeitung befinden sich auf höchstem Japan-Niveau und das zum halben Preis.“ Kein Wunder also, daß Hein Gericke diesen interessanten Helm jetzt auch den deutschen Kunden anbietet.

Beim HJC FG 9 handelt es sich um einen angenehmen leichten Integralhelm mit robuster Dyneema-Mix Schale. Das patentierte Innenfutter aus DuPont/CoolMax ist angenehm zur Haut und nimmt Feuchtigkeit besonders schnell auf. Serienmäßig ist der FG 9 mit einem kratzfesten Visier ausgestattet (getönte und verspiegelte Visiere können bereits heute nachgerüstet werden. Ein Antifog-Visier



ist in Vorbereitung). Die strazierfähige Mehrschichtlackierung mit Klarlack-Finish läßt das moderne Design langanhaltend glänzen. Den FG 9 von HJC gibt's bei Hein Gericke in den Größen XS bis XXL zum Preis von 339,— DM (uni) und 399,— DM mit Dekor.

Komplett Kevlar gefüttert



Hockenheim heißt der neue Racing-Handschuh aus dem Hause haveba. Ausgesuchtes Anilin-Ziegenleder in modischen Farben, der Sturzbeich der Hand mit Nieten besetzt. Die Oberhand ist komplett Kevlar gefüttert und mit

einem Spezialschaumstoff unterlegt. Dem wird besonders schlagdämpfende Wirkung zugeschrieben. Ein Handschuh also, der ein Mehr an Sicherheit bieten soll. Für rund 140,— DM im Fachhandel.

BMW präsentiert Lederkombi mit Gore-Tex-Membran

Sieben Jahre nach der Premiere des Gore-Tex-Motorradanzuges präsentiert BMW 1993 abermals eine innovative Neuheit in der Motorradwelt – den ersten wasser- und winddichten Lederanzug, den BMW Lederanzug Monaco mit herausnehmbarem Gore-Tex-Innenanzug. Dieser Anzug vereint in bislang einzigartiger Weise die Sicherheitsschutzfunktion eines reiß- und abriebfesten Lederanzugs mit vollem Wetterschutz.

Der BMW Lederanzug Monaco ist aus 1,2 mm starkem hochwertigen Rindnappleder mit Nubuk-Optik hergestellt. Durch eine Spezialimprägnierung ist das Leder stark wasserabweisend und durch seine hervorragende Wasserdampfdurchlässigkeit dennoch sehr atmungsaktiv.

Der Anzug besitzt an Schultern, Ellenbogen / Unterarmen und Knien anatomisch vorgeformte Protektoren mit hoher Dämpfungswirkung. Die Protektoren sind in Taschen im Futter platziert und können herausgenommen werden. Außerdem gibt es eine Tasche für den als Sonderausstattung erhältlichen Rückenprotektor.

Der eigentliche Clou des BMW Lederanzugs Monaco ist der ebenfalls zweiteilige, herausnehmbare Gore-Tex-Innenanzug, der das Ganze absolut wasserdicht macht, den Wind abhält und zugleich atmungsaktiv ist.

Die Exklusivität des BMW Lederanzugs Monaco spiegelt sich nicht nur im Preis von 2695,- DM wider, sondern auch in seiner auf 1500 Exemplare limitierten Gesamtauflage. So wie 1986 der inzwischen über 45.000 mal verkaufte BMW Gore-Tex-Anzug, so könnte auch der BMW Lederanzug Monaco wieder Trendsetter in Sachen Motorradbekleidung werden.



Abnehmbare Hüfttasche

Weniger ist manchmal mehr. Das beweist Hein Gericke eindrucksvoll mit seiner neuen Titan-Kombi. Der hochwertige Zweiteiler besticht durch sein dezentes One-Colour-Design, einer futuristischen Gesamtanmutung und einer bemerkenswert guten, weil neu entwickelten Paßform. Außergewöhnlich geschmeidiges Qualitätsleder läßt die Formen fließen und macht Titan für Sie und Ihn zum luxuriösen Begleiter.

Ein bisher nicht gekanntes Maß an Sicherheit bietet im Falle eines Falles das innovative und von Hein Gericke entwickelte HIPROTEC II-Protektorensystem. Ein dazugehöriger HG-HIPROTEC-Rückenprotektor kann problemlos nachgerüstet werden, die notwendige Tasche ist bereits vorhanden. Hinzu kommen reflektierende Scotchlite-Dreiecke an Knie, Schulter und Rücken.

Besonders komfortabel: Der Kevlar-Stretch in Kniebeuge und im Wadenbereich, das gelochte Leder in der Armbeuge sowie der gepolsterte Kragen. Besonders praktisch: die beiden gut dimensionierten Innen- und Außentaschen. Besonders pfiffig: Die abnehmbare Hüfttasche. Dank Velcro-Verbindung können Knie-Pads aus dem HG-Programm jederzeit schnell und sicher installiert werden.

Daß Titan eine touren-sportlich orientierte Kombi ist, unterstreichen die aufwendig und anspruchsvoll gestalteten und geprägten „pro sports-Logos“ auf Rücken und Brust.

Titan gibt es in den Farben Schwarz und Blauweisse sowie den Größen 38-42 (für Damen) und 50-58 (für Herren) zum Preis von 1198,- DM. Selbstverständlich sind Jacke und Hose auch einzeln für je 599,- DM erhältlich.

Durch die Brust pfeift kühler Wind

Unter dem erfolgreich eingeführten Namen Tuareg präsentiert Hein Gericke exklusiv eine logisch weiterentwickelte Kollektion fortschrittlicher Motorradbekleidung. Sportliches Design, modernste High-Tech-Textilien, eine zukunftsweisende Sicherheitstechnik und praxisnahe Funktionalität zeichnen das aus zwei Hosen und zwei Jacken bestehende Programm aus.

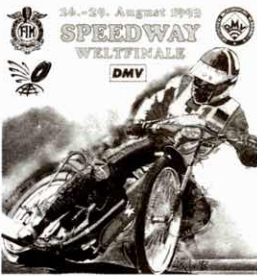
New-Tuareg-Jacket heißt das aktuelle Spitzenmodell. Eine Universal-Motorradjacke aus strapazierfähigem, wasserabweisendem Nylon mit atmungsaktiver Klimamembran. Zur Sicherheit wurde modernstes Kevlar-Material im Schulter- und Ellenbogenbereich doppelt verarbeitet und mit Schaum aufgepolstert. Die eingearbeiteten Protektoren gehören zur neuen HIPROTEC II – Generation, ein HG-HIPROTEC-Rückenprotektor kann nachgerüstet werden.

Bei schlechter Sicht schützen reflektierend Scotchlite Dreiecke an den Schultern vor dem Übersehenwerden. Ein einstellbarer Sitzsteg im Schrittbereich verhindert das Verrutschen von Jacke und Protektion.

Komfortabel auch die Ausstattung des New-Tuareg-Jacket. Eine Vielzahl von Taschen bietet reichlich Stauraum. Besonders pfiffig: Beide Brusttaschen lassen sich per Reißverschluß abtrennen, am Gürtel befestigen und legen so ein aufwendiges Belüftungssystem frei. Im Klartext bedeutet dies: Prima Klima auch bei schweißtreibenden Touren oder Temperaturen. Der Gürtel im Taillenumfang läßt sich ebenso variabel in der Weite einstellen wie der aufgepolsterte Kragen. Das Innenfutter besteht aus einem hautsympathischen Baumwoll-Mischgewebe, das Thermofutter kann problemlos heraus-



genommen werden. New-Tuareg-Jacket gibt es in zwei modischen Designs und vielen Damen- und Herrengrößen zum Preis von 599,- DM.



Stahl-Schuh-Drifter WM-Qualifikation

Am 29. August kämpfen im Pockinger Rottalstadion die 16 besten Speedwayfahrer der Welt um den WM-Titel. Einige hundert Stahl-Schuh-Drifter treten in 22 Ländern der Welt in nationalen Qualifikationsrunden an, die verbleibenden 144 gehen in weitere 16 WM-Qualifikationsrennen. In einem komplizierten Schema und nach KO-System werden die 16 Besten herausgefiltert, die in Pocking starten dürfen. Sollte sich kein deutscher Fahrer für Pocking qualifizieren können, so wird der beste Deutsche aus den WM-Vorrunden für das Weltfinale gesetzt, das Deutschland Gastgeberland ist.

Viele Staus sind selbstgemacht

Fahrzeugschlangen an Kreuzungen sind ein alltägliches Bild. Viele solcher Staus sind allerdings oft „selbstgemacht“, so die Sachverständigen-Organisation Dekra. Starten die Autofahrer bei grüner Ampel, obwohl die Kreuzung vom vorwegfahrenden Verkehr noch nicht freigemacht werden konnte, hat der Querverkehr das Nachsehen. Auch hier stauen sich plötzlich die Fahrzeuge, obwohl sie eigentlich freie Fahrt haben könnten. Solch eine Unart ist rücksichtslos und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Im Gesetzestext (Paragraph 11 STVO) heißt es: „Wer nach den Verkehrsregeln weiter fahren darf oder anderweitig Vorrang hat, muß darauf verzichten, wenn es die Verkehrslage erfordert.“ Wer also derart den Verkehrsfluß behindert, muß mit einem Verwarnungsgeld rechnen.

Nur der wohlvertraute Ölgeruch fehlt

Wenn Motorräder ins Träumen kommen / Von Michael Tubes

Es war einmal an einem nebelverhangenen Samstagabend im Februar. Obwohl es bereits spät und kalt war, wollte ich noch in meiner Garage nach dem Rechten schauen. So weit kam es nicht...

Als ich, wie schon viele hundert Male zuvor, um die Ecke auf den Garagenhof schlenderte, blendete mich der Schein eines Lagerfeuers. Erst wollte ich meinen Augen nicht trauen, aber nach mehrmaligem Augenwischen konnte ich 10 bis 12 Motorräder gemütlich ums Feuer gruppiert erkennen. Da war die Guzzi mit Beiwagen, mehrere BMWs, die alte 100er Hercules von drei Häusern weiter und im offenen Tor der Nachbargarage lehnte die rostige Triumph Cornett. Besonders kalt schien es der 150er MZ von schräg gegenüber zu sein; sie stand ganz dicht mit dem Auspuff zum Feuer fast zärtlich an eine 450er Honda gerückt. Etwas abseits war noch der schwarze Spitfire aus der 2. Garage von links zu erkennen. Motorräder sind ja bekannt für ihre Toleranz gegenüber Fremdlingen.

Nachdem ich mich, etwas außerhalb des Feuerscheins auf einem Stapel alter Reifen sitzend, an die Situation gewöhnt hatte, wurde mir klar, was dort vor sich ging. Ich war mitten in ein Motorradtreffen geraten! Als nach einiger Zeit der eisige Wind etwas nachließ, konnte ich sogar aus dem Gemurmel einzelne Sätze verstehen.

„Weißt Du noch... Elefantentreffen... soo viel Schnee... höchstens 3 Liter auf hundert Kilometer... nie wieder diesen Reifen... in den Alpen am Gardasee... da müßt ihr unbedingt hin...“

Neugierig geworden rückte ich Stück für Stück näher ans Feuer. Plötzlich drehte sich die Guzzi um und sagte zu mir: „Komm her, setz Dich zu uns“ und drückte mir einen Becher Glühwein in die Hand. Dann

ging sie an zu erzählen: „Weißt Du noch, als ich neu war, meine erste Tour zum Winterfest nach Wietze und die vielen Kilometer in den Alpen zum Gaviatreffen und auf den Pasubio?“

Natürlich erinnerte ich mich noch. Da wurden wir von der BMW GS unterbrochen. „Für die vielen Kilometer ist auch viel an Dir geschraubt worden!“ „Und Du hast schon das 3. Federbein in drei Jahren kaputtgekriegt!“ erwiderte die Guzzi. Die alte rostige Triumph sagte auf einmal ziemlich kleinlaut: „Ihr habt es gut! Ihr dürft jedes Jahr auf große Tour gehen. Ich stehe hier schon 15 Jahre und gammel vor mich hin.“ „Ich bin ja so einsam!“ hörte ich darauf die schon etwas angeduselte Hercules sagen. „Nachdem wir fast 30 Jahre zusammen in einer Garage gestanden haben, hat mich die BMW R 27 verlassen.“ „Ach mach Dir mal keine Sorgen“ sagte darauf die GS. „Motorräder gibt es genug. Das geht manchmal schneller als Du denkst. Mein Fahrer hat jetzt eine Freundin und schon sind wir wieder einer mehr in unserer Garage.“

Nachdem mein Becher wieder mit neuem Glühwein gefüllt worden war, ging es mit verschiedenen Krankengeschichten weiter. Die Hercules erzählte, daß sie vor Jahren einen Knochenbruch hatte und es sehr schwierig war, eine neue Schwinggabel zu bekommen. Auch war die Rede von verschiedensten Totaltransplantationen im Innersten von so manch älterem Zweirad.

Nach einem weiteren Glühwein wurden die Eigenschaften und Macken der unterschiedlichen Fahrer und Fahrerinnen erörtert. Aus verständlichen Gründen kann ich dazu hier natürlich keine Namen veröffentlichen, da mir strengstes Stillschweigen auferlegt wurde. Die GS hat sich darüber beschwert, daß sie für jede Fahrt zur Arbeit und zum

Einkaufen, auch bei Salz und Regen, erhalten muß und wünschte sich eine bessere Pflege. Die Guzzi freute sich, daß sie auf ihre alten Tage nur noch bei schönem Wetter raus muß und die Zeiten, wo sie trotz Beiwagen über italienische Schotterpisten gescheucht wird, vorbei sind.

Dann kam zur Sprache, daß verschiedene Motorräder schon verflucht und getreten wurden, obwohl sie gar nichts dafür konnten, daß sie umfielen. Die Honda war, glaube ich, mit der liebevollen Behandlung durch ihre Besitzerin ganz glücklich, nur darf sie viel zu selten raus und durch die schöne Landschaft gondeln.

Gemeinsam kamen alle Motorräder zu dem Schluß, daß die Fahrer doch höchst unterschiedlich sind, es aber trotzdem immer wieder Spaß macht, mit ihnen zu fahren.

So ging es noch einige Zeit weiter. Irgendwann, nach dem ich-weiß-nicht-wievielten Becher Glühwein, muß ich eingeschlafen sein.

Als ich fröstelnd aufwache, sitze ich bei sternklarem Himmel mitten auf dem Garagenhof in einem alten Reifen und sortiere meine verdrehten Gehirnwindungen.

Ich schaue in meine Garage. Dort stehen sie, meine Lieblingsgefährten: schön brav nebeneinander Guzzi, BMW und Honda und tun so, als wäre nichts gewesen. Nur der sonst so wohlvertraute Ölgeruch fehlt heute. Statt dessen riecht es ganz leicht nach verbrannter Holzkohle und Glühwein.

Nachdem ich das Tor wieder verschlossen habe, schlendere ich durch die dunkle Straße nach Hause und mache mir Gedanken. Es wird höchste Zeit, daß es wieder Sommer wird. Ich freue mich schon auf die Treffen und Oris mit all den Bekannten und Freunden und hoffe, daß ich nicht der einzige mit solchen Entzugserscheinungen bin.

Eine Liebeserklärung ans Motorradfahren

... war der diesjährige Tag des Motorradfahrers / 120 Clubs und Aktive wollten mitmachen

Irgendwann, ich weiß nicht mehr genau wann, irgendwann vor langer Zeit jedenfalls, da hab ich mich verliebt. Mit allem, was dazugehört: Herzklopfen, feuchte Hände, Schmetterlinge im Bauch. Unsterblich, wie man so schön sagt. Doch so wunderbar es war, so schmerzlich war es auch, denn die Angebotene war damals für mich unerreichbar.

Zwischen ihr und mir stand nämlich das Gesetz. Ich war weder 18, noch hatte ich den so heißbegehrten „Einser“.

Und so dauerte es noch einige Jahre, bis meine Liebe erwidert wurde und eine bis heute anhaltende Leidenschaft entflammte. Zunächst war die Liebe wild, manchmal vielleicht sogar blind. Doch rasch öffneten sich Horizonte jenseits von Hubraum und PS und mir wurde klar, daß Geschwindigkeit nicht alles ist.

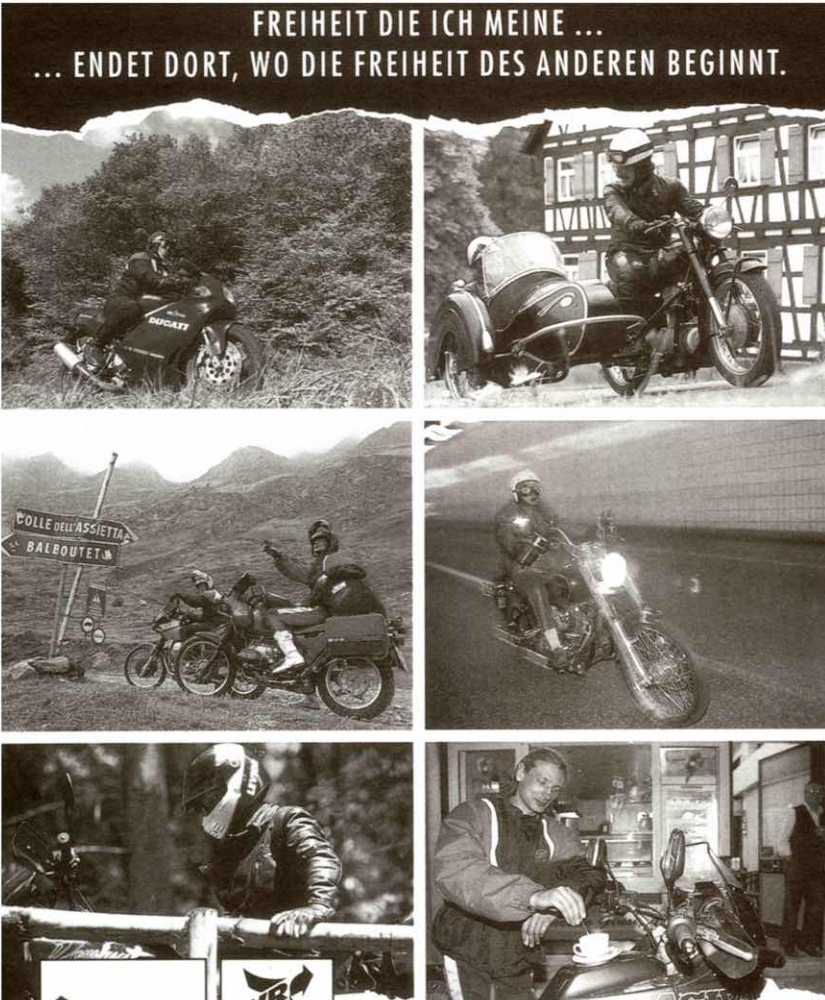
Ich entdeckte die Natur, hier und in anderen Ländern. Ich lernte die Menschen am Wegesrand kennen, hier und in anderen Ländern. Und ich stellte fest, daß Motorradfahren

ren sensibel macht. Sensibel für die Folgen von Lärm und Abgasen, sensibel für das Ruhebedürfnis der Menschen in den Städten und Dörfern, sensibel für die Gefahren im Straßenverkehr.

Denn auf dem Motorrad bist Du den Dingen näher. Du erlebst die Natur unmittelbar, Du spürst Hitze, Wind und Regen. Du riechst Heu und Wald ebenso intensiv wie den Gestank der Straße. Du hast ein wachsames Auge auf andere, weil manche nicht daran denken, daß Du keine

Knautschzone hast. An all diese Dinge denke ich immer wieder. Hier und in anderen Ländern. Mag sein, daß ich aus purem Egoismus Rücksicht auf Natur und Mensch nehme, denn die Liebe zum Motorradfahren hat genau dort ihre Wurzeln.

Und wie jede Liebe hat sie zu tun mit Geben und Nehmen. Denn irgendwann, ich weiß nicht wann, bekomme ich nichts mehr zurück. Weder von der Natur, noch von den Menschen. Weder hier, noch in anderen Ländern.



Am 8. Mai 1993 war es 'mal wieder so weit:

Der Tag des Motorradfahrers 1993 stand vor der Tür (und wurde auch herein gelassen). Dieses Jahr war ich für die Organisation mit allem Drum und Dran zuständig. Allerdings war das Thema bereits vorgegeben:

Motorradfahren – Freiheit ohne Grenzen – grenzenlose Freiheit?

... daran hatte ich ganz schön zu knacken, Dank Henning Knudsen konnte ich den Kontakt zur Firma COCO in Essen herstellen, die auch gleich tolle Ideen zum Thema hatte. Wir wurden uns schnell einig darüber, daß die Gestaltung des Posters und des Faltblattes weniger nüchtern und mit weniger Text als sonst ausfallen würde. Das Ergebnis: Eine emotionale Liebeserklärung an das Motorradfahren und stimmungsvolle Bilder. Alles war, wie auch die Resonanz bewies, rundherum gelungen. Das Infomaterial wurde an 120 Clubs, Einzelmitglieder und Fahrschulen verschickt. Leider verfüge ich bisher über keinerlei Fotos oder Rückmeldungen über den Ablauf des TDMs (was sich jetzt hoffentlich ändert!), noch weiß ich, wieviele BVDM-Clubs sich beteiligt haben, da automatisch jeder BVDM-Club sein Infopaket erhielt. Claudia Steinke

Im Limousin stört keiner beim Endurofahren

Geführte Touren am Fuße des Zentralmassivs / Ein jeder soll seine Herausforderung finden

Bernard kennt einfach keine Gnade. Auch kurz vor dem Ziel weiß er noch zwei, drei nicht-asphaltierte Pfade, die wir unbedingt noch unter die Räder nehmen müssen. Woher der Mann nur die Kondition nimmt – ich weiß es nicht. Ich weiß nur eins: Ich bin K. O. Daß morgen noch einmal die gleiche „Tortour“ auf mich wartet, daran mag ich gar nicht denken.

Mehr als acht Stunden haben wir heute mit zwei Enduros das Limousin unsicher gemacht, eine ländlich geprägte Region Frankreichs am Fuße des Zentralmassivs. Bernard hat sich auf Freizeit-Aktivitäten spezialisiert und versucht den wenigen Touristen, die sich bislang hierher verirrt, „sein Land“ ein wenig näher zu bringen.

Wer will, kann dies auf dem Motorrad tun – dem eigenen oder einem gemieteten. Letz-

tere ist die sinnvollere Variante, denn die Wege, auf denen sich der drahtige Franzose tummelt, sind allenfalls mit einer kleinen Enduro zu bewältigen, nicht aber mit einem 250 Kilo schweren Motorrad, auch wenn es auf Stollenreifen rollt. Solche Dickschiffe taugen allenfalls zur stilgerechten Anreise, spätestens im Limousin sollte umgesattelt werden.

Doch leider haben viele der Enduro-Cracks – vor allem aber solche, die sich dafür hielten – Schindluder getrieben, mit dem geliehenen Motorrad. Immer wieder waren teure Reparaturen fällig, weil so mancher mehr als rücksichtslos mit der fremden Maschine umging. Die Folge: Alle Leihmotorräder sind kaputt, in diesem Jahr kann nur auf Tour gehen, wer seine eigene Maschine mitbringt. Auf dem Hänger oder mit der Bahn. Beides ist möglich. Erst im nächsten Jahr wird Bernard

wieder kleine Enduros vermieten.

Mir stellt er sein „Zweit-Motorrad“ zur Verfügung. Eine 250er Honda, die in Deutschland keine Chance hätte, über den TÜV zu kommen.

Schon früh am Morgen, gleich auf den ersten Kilometern, geht es richtig zur Sache. Von einem kleinen Wirtschaftsweg zweigt Bernard ab in den Wald. Vor uns ein tiefes Wasserloch, dahinter, gut versteckt zwischen Büschen und Sträuchern, ein morastiger Weg.

Elegant zirkelt Bernard seine Honda an der Pfütze vorbei, zwei, drei kräftige Gasstöße, dann ist er im Dickicht verschwunden. Sieht eigentlich gar nicht so schwer aus – doch weit gefehlt. Irgendwie schmiert mir die Fuhre unter dem Hintern weg und ich lande der Länge nach im Matsch. Wenigstens stimmt jetzt schon mal das Outfit – und gesehen hat es auch keiner.

„Immer schön locker bleiben“ sage ich mir, während ich die Honda wieder auf die Räder zu kriegen versuche. „Die Knie an den Tank, den Oberkörper entspannt, vor allem aber nicht aufs Vorderrad gucken“. Und so gehts dann auch, irgendwie.

Bis zur nächsten „Schikane“. Gut zwei Stunden sind wir jetzt schon unterwegs. Asphalt haben wir in dieser Zeit so gut wie keinen gesehen. Gelegentlich kommen wir durch ein kleines Dorf, das wie ausgestorben daliegt. Wenn wir doch einmal einem Menschen begegnen, dann grüßt dieser meist freundlich.

Daß wir mit unseren Motorrädern durch den Wald und auf Feldwegen fahren, daran stört sich hier keiner. „Jede einzelne Wegstrecke, die wir unter die Stollenreifen nehmen, ist mit den Bürgermeistern der Region abgeklärt“, erklärt Ber-

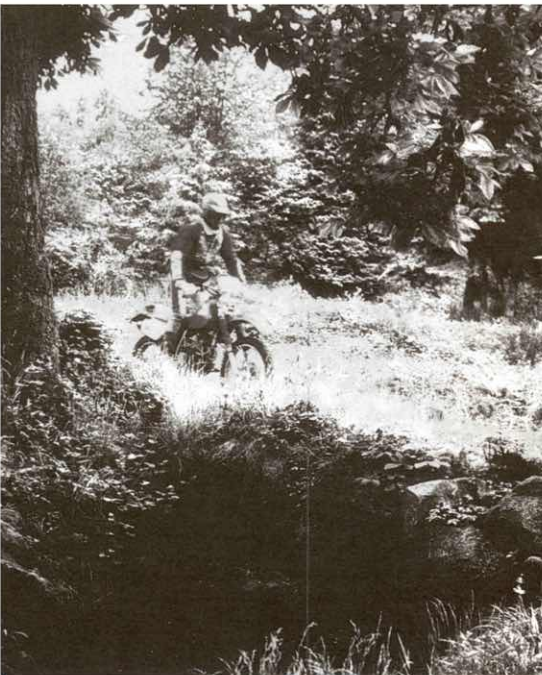
nard. Und weil es keine wilden Vandalen gibt, die hirnlos über frischgemähte Wiesen heizen oder tiefe Furchen in fruchtbaren Ackerboden pflügen, fehlt es auch an entsprechenden Verbotsschildern.

Sicher, auch unsere Fahrt hinterläßt Spuren. Und ob man mit dem Motorrad nun unbedingt auf unwegsamen Pfaden, noch dazu im Wald oder auf freiem Feld unterwegs sein muß, darüber läßt sich streiten. Aber Spaß macht es doch, und da es hier im Limousin niemanden zu stören scheint, kommen Enduristen, die mit Bernard unterwegs sind, voll auf ihre Kosten.

Eine schwierige Trailpassage liegt vor uns. Glitschig Felsen im Bachbett. Geschickter Korpereinsatz ist nun gefragt und eine vorsichtige Gashand. Bilder von internationalen Wettbewerben werden wach. Ein bißchen packt mich das Wettkampffieber. Der Ehrgeiz ist geweckt, hier nur nicht zu „fußeln“. Mit Kupplung, Bremse und Gas arbeite ich mich über die Hindernisse. Nicht sehr elegant – aber immerhin doch erfolgreich.

Und dann geht es doch hinein ins Wasser. Fast einen Kilometer lang folgen wir dem kühlen Naß. Nicht auf einem Weg, sondern im Bach selbst fahrend. Die Abkühlung tut gut, wäre aber wenig später viel nötiger gewesen. Denn auf einem morastigen Weg fährt Bernard seine Honda fest. Gemeinsam ziehen und zerren wir an Gabel und Sattel, keuchen und schwitzen – dann ist es geschafft. Bernard lacht. Genau an dieser Stelle ist er auch im vorigen Winter stekengeblieben, als er, Anfang Dezember, mit einer motorradbegeisterten Truppe aus England unterwegs war.

Die Plackerei in brütender Sonne hat Kraft gekostet. Der Magen knurrt, die Arme schmerzen und auch die Muskeln in den Oberschenkeln



Oft kreuzen kleine Bäche den Weg.



Eine Landschaft zum Träumen – das Limousin.

machen sich bemerkbar. Zeit für die Mittagspause. Ein rustikaler Gasthof soll es sein, irgendwo am Berg, da, wo auch die Bauern und Arbeiter der Umgegend essen. Natürlich weiß Bernard, wo wir solches finden, und gut zehn Minuten später sitzen wir auch schon zu Tisch. Kräftige Wurst, würziger Käse, dazu Weißbrot und Wein – vive la France.

Mittlerweile klappt die Verständigung zwischen uns beiden immer besser. Bernard spricht kein Deutsch, ich kaum Französisch, aber mit Händen und Füßen und ein paar Brocken Englisch läßt sich doch ganz angenehm plaudern. Viel zu schnell rinnt die Zeit, wir müssen weiter.

Wieder geht es über endlos lange Waldwege, Weit und breit keine Menschenseele. Die Sonne blitzt durch das dichte Laub der Bäume, und ich pfeife ein munteres Liedchen. Enduro-wandern ist angesagt. Für mich Motorradfahren der schönsten Art. So könnte es stundenlang weitergehen.

Mittlerweile haben wir die Barage de Faux erreicht, einen riesigen Stausee. Wir fahren am Ufer entlang und schon heißt es aufpassen. Der Pfad ist schmal, immer wieder ragen Wurzeln in den Weg und

das Wasser ist bedrohlich nah. Ein Ausrutscher und ich hätte ein Problem, ein großes sogar. Denn wie wir die Honda wieder aus dem See kriegen würden – ich weiß es nicht.

Vielleicht hätten uns die beiden alten Damen geholfen, die wir wenig später treffen. Sie gehen ein wenig spazieren und fragen interessiert, woher wir kommen, wohin wir wollen. In Deutschland undenkbar. Da hätte man uns mit dem Krückstock bedroht – und das vielleicht zu recht. Hier aber freuen sich die Franzosen, zwei verrückte Motorradfahrer wie uns zu treffen.

Nach einem kurzen Plausch geht es weiter. Wir überqueren die Staumauer. Die Motorräder passen gerade so durch. Während wir über die Krone dieses Bollwerks fahren, quälen sich die Teilnehmer der Enduro-Veranstaltung „Gilles Lallay“ im Winter den Hang hinab. Und das meist auch noch im Dunkeln. Kein schöner Gedanke.

So mancher Weg, den wir im Limousin unter die Stollenreifen nehmen, wird übrigens auch in harten Wettbewerben befahren. Wobei Bernard die jeweilige Route nach dem Können seiner Mitstreiter aussucht. Niemand soll überfordert werden, jeder aber seine Herausforderung finden.

Meine findet sich gut zehn Kilometer später an einem Steilhang. Wir quälen uns über eine morastige Lichtung. Waldarbeiter haben hier vor Tagen Bäume gefällt, der Boden ist von den schweren Fahrzeugen aufgewühlt, regelrecht umgepflügt. Vor uns eine riesige Pfütze – und dann der Hang. Zwei- dreihundert



Hier hilft nur noch Ausgraben.

Meter ragt er steil nach oben. Da mußt Du rauf, sagt Bernard und gibt Gas. Wenn bloß die blöde Pfütze nicht wäre, dann könnte man kräftig Anlauf nehmen. So aber muß ich zusehen, ohne nasse Füße zu kriegen, an diesem vertrackten Hindernis vorbeizukommen. Geschafft. Und jetzt?

Erster Gang, tief durchatmen und los. Tatsächlich, es geht

aufwärts. Der Motor kreischt, das Hinterrad dreht durch, die Maschine schiebt sich quer in den Hang, und ich hänge am Lenker. Eigentlich müßte ich schalten, im zweiten Gang ginge alles sicher viel besser, schießt es mir durch den Kopf, aber ich gebe weiter Gas – gnadenlos. Denn noch geht es aufwärts, und da will ich hin.

Oben, auf dem Weg, steht Bernard und grinst. Er hatte wohl auch allen Grund dazu. Ob ich ein Foto machen wolle, fragt er. Dankbar für diese kleine Verschnaufpause sage ich ja. Bernard wendet seine Maschine und fährt den Abhang hinunter, ganz so, als ob es ein Kinderspiel wäre. Ist es wahrscheinlich auch, wenn man's kann. Zwei- dreimal fährt der kleine drahtige Franzose den steilen Berg rauf und runter, dann sind die Fotos gemacht, es kann weitergehen. Schwierige Trailpassagen wechseln mit leichten Waldwegen, Enduro- mit Motocross-Einlagen. Dabei verlassen wir niemals vorhandene Wege. Einen Ritt quer durch den Wald, das gibt es mit Bernard nicht. Wenn unser Unter-

fangen auch fragwürdig sein mag, den Vorwurf, Natur durch eine Fahrt querbeet zu zerstören, brauchen wir uns nicht gefallen lassen.

Der Abend naht, ich spüre jeden Muskel. Seit mehr als acht Stunden sind wir nun unterwegs, meist in den Rasten stehend. Wir erreichen Pigerolles. Bernard findet noch zwei geschotterte Wege, dann sind



Gefällte Tannen, ein unüberwindbares Hindernis.

wir da. Auf einem kleinen Bauernhof, der Feriengäste aufnimmt, einer sogenannten Ferme auberge, wollen wir übernachten. Ob ich etwas trinken möchte, fragt der Hausherr. Wenn es keine Umstände macht, ein großes Glas Milch, antworte ich. „Pas de problème“, lacht er und deutet auf einen großen Topf, in dem ich Vanillepudding vermutet hätte, so gelb ist der Inhalt. Obenauf, eine dicke Fettschicht: Milch frisch von der Kuh. Ein Genuß für ausgelagte Städter wie mich.

Bald darauf steht das Essen auf dem Tisch, und bis tief in die Nacht diskutieren wir leidenschaftlich über Frankreich, die Probleme der Bauern, die EG, den Tourismus und überhaupt. Nach der dritten Flasche vin rouge und verschiedenen Digestifs wird es Zeit, schlafen zu gehen. An den nächsten Morgen darf ich gar nicht denken.

Mir tut alles weh. Über eine steile Treppe quäle ich mich hinunter zum Frühstück und dann aufs Motorrad. Nachdem wir gestern rund um den See von Vassivière unterwegs waren, geht es heute zum Plateau des Millevaches. Gelber Ginster säumt über Kilometer unseren Weg, vor uns liegt das Zentralmassiv. Ein herrlicher Anblick. Dann biegen wir ab in einen dunklen Forst. Der Versuch, meterhoch aufge-

türmte Tannenzweige zu überwinden, scheitert. Waldarbeiter hatten die Bäume gefällt; die Äste versperren uns nun den Weg. Wir müssen wenden. Plötzlich ein Steilhang. Bernard stoppt kurz, dreht sich um und lächelt mir zu. Dann gibt er Gas.

Wie ich diesen Berg heil hinuntergekommen bin, ich weiß es nicht. Riesige Felsbrocken lagen im Weg, abgebrochene Äste, irgendwo rann ein kleiner Bach und verwandelte den steinigen Untergrund in ein glitschiges Etwas – ich war naß geschwitz. Und jetzt das. Ein paar dicke umgestürzte Bäume versperren uns den Weg. Sie liegen mitten im Bach. Keine Chance daran

vorbeizukommen. Wir müssen umdrehen. Den Berg wieder rauffahren.

„Reste à gauche“, „halte Dich links“, ruft Bernard, denn am Fuße des Steilhangs befindet sich ein tiefes, morastiges Loch. Leichter gesagt als getan. Obwohl ich mir wirklich Mühe gebe, die Honda fährt mitten rein in den Matsch. Dann ist es plötzlich ganz still. Nichts geht mehr. Ich höre nur noch mein Herz rasen und meinen schweren Atem.

Die müssen wir ausgraben, geht es durch meinen Kopf. Bis über die Hinterachse steckt die Maschine fest. Wohl eine halbe Stunde brauchen wir, bis die Honda endlich wie-

der frei ist. Gezogen und gezerrt haben wir, geflucht und gelacht, geschwitzt und geächzt, dann war das Unmögliche vollbracht.

Längst sehen wir aus, als hätten wir uns selbst im Schlamm gewälzt, doch im nächsten Ort scheint das niemanden zu stören. Freundlich verkauft uns die Krämersfrau ein paar Liter Benzin, die sie aus einer alten Tanksäule, die neben der Straße stand, zapft, in einem steinernen Lavoir, dem ehemaligen Waschtrog, halten wir Kopf und Arme für Minuten ins eiskalte Wasser.

„Bonjour Bernard, ça va?“ – der Bürgermeister schaut vorbei. Er hat gehört, daß wir im Dorf sind und erkundigt sich, wie es uns geht. Auch mit ihm hat Bernard genau abgesprochen, welche Wege er bei seinen geführten Motorradtouren befahren darf. Nichts bleibt dem Zufall überlassen, und doch ist der kleine Franzose jederzeit in der Lage, sich auf alle Unwägbarkeiten einzustellen. Hunger, Durst, fehlendes Benzin, ein platter Reifen – es dauert keine fünf Minuten und Bernard hat mitten aus dem tiefsten Wald auf eine Straße gefunden, die direkt in die nächste Ortschaft führt. Schwierigkeiten sind da so gut wie ausgeschlossen.

Es macht Spaß, mit ihm durchs Limousin zu streifen, sich die Landschaft und ihre Besonderheiten erklären zu lassen. Am Tag kommen vielleicht gerade einmal einhun-



Zwei alte Damen, zu einem freundlichen Gespräch aufgelegt.

dert gefahrene Kilometer zusammen. Die aber haben es in sich. Und so ist ein Abstecher in jenen fernen Teil Frankreichs für alle eigentlich ein Muß, die für ein paar Tage Endurofahren pur genießen wollen. Geführte Touren finden das ganze Jahr über statt, zu Preisen, die ihr Geld wert sind. Betreut von Bernard, einem Mann, der keine Wünsche offen läßt. UWE REITZ

Das kleine Unternehmen von Bernard trägt den treffenden Namen „Moto chlorophyll“. Weitere Informationen sind zu beziehen bei Bernard Toueix, place de la mairie in F 23340 Faux-la-Montagne / Limousin. Telefon für alle die es eilig haben: (00 33) 55 52 05 10.



Nichts geht mehr am Ende der Tour durchs Limousin.

Am gefährlichsten ist es freitags

Die meisten Motorradfahrer wissen es aus eigener Erfahrung, doch das Statistische Landesamt von Baden-Württemberg hat es mit seinen neuesten Zahlen aus dem Jahr 1992 wieder einmal bewiesen: Die gefährlichste Zeit auf den Straßen ist die abendliche „Rush-hour“ zwischen 16 und 19 Uhr! Nahezu ein Viertel aller Unfälle mit Personenschaden hat sich in diesen Stunden ereignet. Die meisten der Unfälle, so berichtet der Automobilclub KVDB/ARC, passierten an Freitagen, dem Wochentag mit dem wohl stärksten Verkehr. Fast 17 Prozent aller Unfälle sind an diesen Tagen registriert worden.

Kinder auf dem Fahrrad

Radfahrende Kinder sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Auch wenn sie Fahrrad und Fahrtechnik schon sicher beherrschen, bedeutet dies nicht, daß sie alle Verkehrssituationen richtig einschätzen können. Oft sind sie nicht in der Lage, die Vielzahl von Verkehrs- und Verhaltensregeln zu berücksichtigen. Die richtige Einschätzung von Ent-

fernungen und Geschwindigkeiten fällt ihnen in jungen Jahren noch schwer.

Der Gesetzgeber schreibt deshalb vor: Kinder dürfen bis zum vollendeten achten Lebensjahr nur auf dem Gehweg radfahren, sofern kein Radweg vorhanden ist. Autofahrer haben ebenso wie Motorradfahrer die Pflicht, auf diese Verkehrsteilnehmer besonders zu achten und das Geschehen auf dem Gehweg ständig im Auge zu behalten.

Wem gehört die Mitte?

Ein alltägliches Bild auf unseren Straßen: Zwei Fahrzeuge wollen auf einer dreispurigen Richtungsfahrbahn gleichzeitig den rechten und linken äußeren Fahrstreifen verlassen und auf den Mittelstreifen wechseln. Wer darf zuerst fahren? Für diese Verkehrssituation gibt es keine offizielle Regelung, so die Sachverständigen von Dekra. Beide Fahrzeuge sind gleichberechtigt: Zuerst muß der Verkehrsteilnehmer, der sich auf dem mittleren Fahrstreifen befindet, berücksichtigt werden. Dann müssen sich die Spurwechsler per Blickkontakt oder Handzeichen verständigen.

Fahruntüchtig: Lange Leitung durch Grippemittel

Medikamenteneinnahme im Zusammenhang mit Motorradfahren kann problematisch sein – selbst einfache, erkältungsbekämpfende Medikamente können beruhigende Wirkstoffe enthalten. Ermüdungserscheinungen sind die Folge, die Reaktionsfähigkeit kann deutlich herabgesetzt sein.

Doch wie sieht es nach dem Arztbesuch aus? Eingriffe des Arztes, egal ob operativ oder durch Verabreichung einer Inhalationsnarkose oder von Medikamenten, können zur Fahruntüchtigkeit führen. Der Arzt ist verpflichtet, seine Patienten darauf hinzuweisen. Die Juristen nennen das die „Garantenstellung“ des Arztes. In jedem Fall sollte man sich bereits vor dem Arztbesuch Informationen über eine mögliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit einholen, so die Sachverständigen von Dekra.

Auf der sicheren Seite ist man aber immer, wenn der Praxisbesuch gar nicht mit dem Auto oder Motorrad angetreten wird, sondern nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Gedämpftes Licht auf Belgiens Autobahnen

Bei der Suche nach möglichen Einsparungen im Staatshaushalt hat sich die belgische Regierung nun daran gemacht, eines der auffälligsten „Wahrzeichen“ Belgiens zumindest teilweise zurechtzustutzen: die durchgehende Beleuchtung der Autobahnen von Ostbelgien bis hin zur Nordseeküste.

Wie der Automobilclub KVDB/ARC berichtet, sollen demnächst 50 Prozent der Wartungskosten eingespart werden, indem einerseits die Lichtstärke der Beleuchtung verringert und andererseits jeder zweite Lichtmast entfernt wird. Der Abstand zwischen den gelben Leuchtkörpern verlängert sich somit von 45 auf 90 Meter.

In einem Sachverständigen-gutachten dazu heißt es: „Die Autobahnbeleuchtung fördert nicht in erster Linie die Verkehrssicherheit, sondern den Fahrkomfort. Lichtmasten sind tödliche Hindernisse bei Verkehrsunfällen: Ungefähr ein Drittel aller schwerer Verkehrsunfälle geschehen bei einem Aufprall auf ein feststehendes Hindernis“.

Man verläßt sich aufs Gehör und ist zufrieden

280 Kilo wollen bewegt sein / Vornehmlich für die Polizei konstruiert

Grundsolide und frei von überflüssiger Technik – so präsentiert sich die feuerrote Moto Guzzi dem Betrachter. Die einzelnen Bauteile wie Tank, Sitzbank, Motor und Schutzbleche sind klar erkennbar und schlicht, aber auch äußerst robust ausgelegt. (Kleine Kinder denken beim Anblick der Falcone unwillkürlich an Motorräder auf dem Kirmeskarussell. . .) Für Laien sind unverständlich und suspekt die seitlichen Beinschilder, der liegende Einzylindermotor sowie die linke Schwungscheibenabdeckung. Ungewöhnlich auch die Form des Doppelauspufftopfes. Ich gebe ja gerne zu, daß es mir unheimlich viel Spaß macht, die Leute mit einem derart „skurrilen“ Fahrzeug zu verwirren!

Als zweckmäßiger Gebrauchsgegenstand (vornehmlich für die italienischen Behörden und die Polizei) konstruiert, ohne unnütze Schnörkel oder modische Elemente, – völlig unkompliziert und langlebig steht sie da, um den Fahrer von A nach B zu bringen. Mehr nicht!

Jüngere Motorradfahrer können es kaum glauben, daß die Falcone aus dem Jahre 1974 stammt. Aber der „evolutionäre Prozeß“, den man gemeinhin als Fortschritt präsentiert, degradierte Motorräder vom Schlage der Einzylinder-Guzzi schon Anfang der siebziger Jahre zu klobigen Gebilden einer längst vergangenen Epoche.

Aber dafür besitzen heute diese Produkte aus Oberitalien den Charme jener Jahre, wo noch die menschlichen fünf Sinne über die Konstruktion von Motorrädern entschieden!

Der kurzhubige 500 ccm-Einzylinder-Motor mit 26 PS wird mit einem 4-Ganggetriebe über eine Schaltwippe betätigt. (Wie bei alten englischen Bikes auf der rechten Seite!) Da es einen Drehzahlmesser nicht gibt, verläßt man sich

aufs Gehör und ist zufrieden, wenn der Motor wie ein Dampfschiff stampft. . .

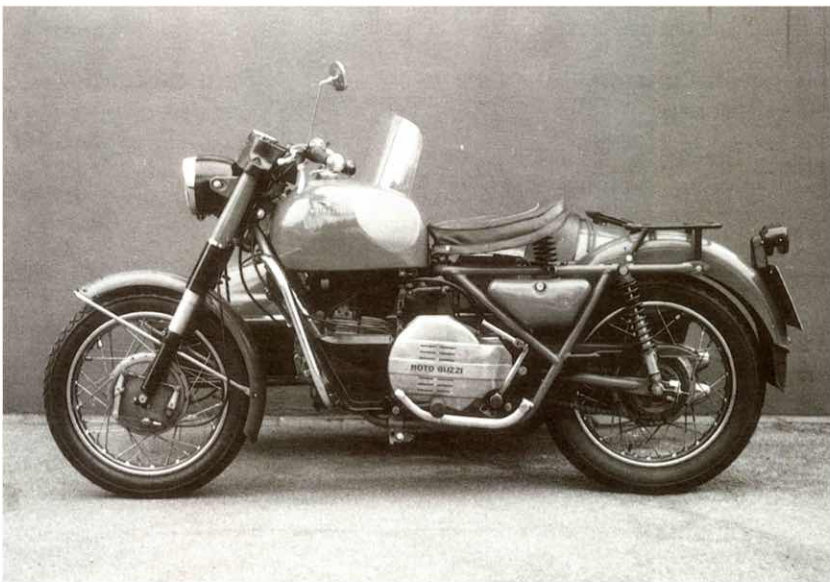
Als Gespannmaschine in Verbindung mit dem Velorex 562-Beiwagen stellt die GUZZI eine gelungene Kombination dar. Es gibt kaum einen, der diesem Fahrzeug nicht begeistert nachschaut! Spezielle Veränderungen gab es genügend, wobei das Ehepaar Schweitzer vom Falcone-Club mit hilfreichen Tips zur Seite stand. Im einzelnen waren das: Reifen vorn 3.50/18, hinten 4.00/18, dazu auf jeder

Ist Gespannfahren eh' schon eine Sache für sich, so sorgt die MOTO-GUZZI Falcone für zusätzliche Eindrücke. Hier muß man nämlich sämtliche Bewegungen und Verrenkungen früher ausführen, weil alles mit Verzögerung passiert.

Du mußt zum Beispiel in die Kurven einlenken, ähnlich wie mit einem Motorboot! Aber es ist nicht nur der Kampf mit dem höheren Kraftaufwand: Du fühlst die Schläge dieses dreirädrigen Eisenhaufens von 280 kg, hörst wie der Motor

„Auf einem alten Motorrad brauchst Du viel mehr Fahrkönnen und Gefühl für die Mechanik, um einigermaßen flott unterwegs zu sein.“ So wählt man am besten Landstraßen der 2. und 3. Ordnung für seine Ausfahrten und läßt die „Nuovo Falcone“ einfach laufen!

Mein Fazit: Die Moto Guzzi ist ein gutes Beispiel für gekonnte Vereinfachung, für geniales Weglassen und für alltagsgerechte Technik. In diesem Sinne!



Moto-Guzzi Falcone: ohne Schnörkel und völlig unkompliziert.

Felge 4 mm Speichen aus V2A, Koni-Stoßdämpfer wurden hinten montiert, auch verstärkte Federn in die Vordergabel eingesetzt. Die Beiwagen-Anschlüsse (4-Punkt) stammen von Velorex, wurden aber bei der Firma SCHEBSKY in Schermbek so modifiziert, daß sogar die Beinschilder an dem Motorrad bleiben konnten. Zusätzlich entschloß ich mich noch für den Umbausatz des Zylinderkopfes auf Bleifrei-Benzin-Betrieb.

stampft, das Getriebe kracht, die Kette greint, die Räder rumpeln, der Auspuff brüllt –, dazu ständiges Korrigieren während des Geradeausfahrens und das „nicht in die Kurve wollen“: Unmöglich, all diese Reaktionen und Aktionen in Einzelheiten zu erklären! Aber genau das ist „Fahren in seiner intensivsten Form.“ So etwas kann man mit den heutigen Motorrädern gar nicht mehr erleben!! Moderne Superbike-Piloten hören es nicht gerne, aber:

P.S. Für alle Tourenfreunde im BVDM hier noch ein toller Tip: Das schöne „Latroptal“ bei Fleckenberg im Sauerland bietet eine herrliche, geschwungene, ruhige Straße, an dessen Ende das unter Denkmalschutz stehende Dorf LATROP liegt. Hier entstand auch die Falcone Story. Im „Cafe zum Latroptal“ freut sich Brigitte Hanes auf alle Motorradfahrer, die guten selbstgebackenen Kuchen sowie herrliche Torten zu schätzen wissen! „WYB!“

Ihr steht nicht im Stau Ihr seid der Stau

Wer hat sich nicht schon einmal tüchtig geärgert über die Zustände im Straßenverkehr? Die besonderen Zeiten am Vormittag und zur Feierabendzeit nennt man Rushhour: Sie wird von Jahr zu Jahr länger und dauert in einigen Städten schon von früh bis spät!

Rush ist aber das englische Wort für rasen, dahinjagen, stürmen und paßt deshalb bestenfalls für Fußgänger und Zweiradfahrer, PKW-Fahrer, eingekleidet im Stop-and-Go, können zu dieser Zeit bestenfalls neidisch aus dem Fenster schauen.

„Ihr steht nicht im Stau, Ihr seid der Stau“ plakatierte der ADAC vor einiger Zeit diesen gestreßten Mitbürgern im schönen Bonn seine Meinung – ganz in der Nähe des Verkehrsministeriums, entlang der Godesberger Allee.

Daß es auch anders geht, beweisen gerade im Verkehrsministerium zahlreiche Damen und Herren. Auch die Abteilung Straßenverkehr hat eine nennenswerte Zahl von Fahrradpendlern, angeführt von ihrem Chef. Abstellplätze gibt es in der Tiefgarage. „Tausche 6 PKW-Parkplätze gegen 60 Fahrradparkplätze“ hieß die Parole und den Radlern

war (fast) geholfen. Weitere Velos lehnen an der Wand.

Natürlich braucht man zum Radeln passende Wege – in Bonn bevorzugt man die schönen Rheinufer – und eine angemessene Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Aber auch größere Entfernungen erfordern nicht immer das Auto, wenn kein Bahnanschluß in der Nähe ist. Der heutige Präsident des Kraftfahrtbundesamtes (das sind die mit den Pünktchen!) kam in seiner Bonner Zeit häufig auf seiner Vespa ins Verkehrsministerium. Er sparte viel Geld und noch mehr Zeit.

In Japan sind einige Firmen der PKW-Branche bereits soweit gegangen, ihren eigenen Mitarbeitern die Benutzung des PKW's für den Weg zur Arbeit zu untersagen – damit die Kundschaft etwas mehr Platz auf den Straßen hat! In Deutschland brauchen wir das nicht – aber etwas zweiradfreundlicher könnte die Verkehrsführung schon werden.

Die Damen und Herren in Bonn jedenfalls arbeiten daran. Einige von ihnen sind praxiserprobte Überzeugungstäter – und das läßt die Zweiradfahrer hoffen.

A 44 soll gebaut werden

Im nördlichen und mittleren Hessen wächst die Hoffnung, daß wichtige Autobahnprojekte, die zwischen den Regierungen in Bonn und Wiesbaden sowie innerhalb der rot-grünen Hessenkoalition selbst umstritten waren und zum Teil auch noch sind, nun bald in Angriff genommen werden können. Es geht, wie der Automobilclub KVDB/ARC berichtet, um den Bau der A 44 zwischen Kassel und Eisenach, die nun als „Autobahn sparsamster Trassierung“ vorge-

sehen ist und sich am Verlauf der völlig überlasteten B 7 orientieren soll. Darüber ist bereits Einigkeit erzielt worden. Bei der A 49 indes nur über den Weiterbau von Borken nach Süden bis Bischhausen – die Weiterführung bis zur A 5, ob als „A“ oder „B“, bleibt indes strittig. Die A 4 schließlich soll zwischen dem Kirchheimer Dreieck (A 7) und Eisenach mit Kriech- und Standspuren sowie Lärmschutzwänden ausgebaut werden.

Tombola und Live-Musik am 29. August in Essen

● Eingeladen sind wieder alle Veteranen-Motorräder und klassische Liebhabermodelle. Ob Vorkriegsmaschinen, Roller, schwere Gespanne oder seltene „Youngtimer“. Für alle gilt: „Dabeisein ist alles!“

● Dieses Konzept hat sich schon seit 4 Jahren bewährt, denn hier treffen sich Gruppen und Clubs, die sonst bei keiner anderen Veranstaltung zusammen kommen!

FIRST-CLASSIC-DAY



● FIRST-CLASSIC-DAY, das ist mehr als nur ein Veteranen-Treffen! Es ist eine Art von „Inszenierung“ bei der die Teilnehmer mit ihren Motorrädern und die Besucher für einen Tag in der Vergangenheit leben können ...

● „Wir legen auf Stilechtheit besonderen Wert“, das gilt nicht nur für die vielen Teilnehmer samt ihren Fahrzeugen, sondern auch für das Veranstaltungsgelände, die alte Dampfbier-Brauerei aus dem Jahre 1896!!

● Der TEILEMARKT, die große TOMBOLA und gute LIVE-MUSIK im Biergarten werden wieder für eine unvergleichliche Atmosphäre sorgen ...

● Als zusätzliche Programmpunkte sind dabei: Der LADYs CUP, wo Frauen mit der weitesten Anreise und dem ältesten Motorrad speziell gewertet werden!

Das HONDA-CLASSIC-MEETING, wo Gesamtzustand und Seltenheitswert der Nippon-Bikes prämiert werden!

● Die Teilnahmegebühr sowie der Eintritt beträgt auch diesmal nur 1,- DM pro Person!

● Informationen bei: Uwe Wybiralla. Telefon (02 09) 20 91 57

Generelles Überholverbot Blickkontakt mit Kindern

Kein seltene Situation: Erwachsene, meist in Eile, gehen mit Kindern im Schlepptau bei Rot über die Straße. Diese Unart sollte man sein lassen, so die Unfallsachverständigen von Dekra. Kinder trauen sich diese Unsitte nämlich lässig auch alleine zu, sind aber nicht in der Lage, den gesamten Verkehr zu überblicken. Geschwindigkeiten können sie oft nicht richtig einschätzen, auf komplizierte Verkehrssituationen können sie nicht angemessen reagieren. Bei der Verkehrser-

ziehung sollte man den Kindern klarmachen: Auch eine grüne Ampel heißt nicht „sofort losmarschieren“. Der verwiesene Blick nach links und rechts gehört auch bei ampelgesicherten Fußgängerüberwegen zum unbedingten Muß. Motorradfahrer und Autofahrer empfiehlt die Dekra, an Zebrastreifen Blickkontakt mit den kleinen Fußgängern zu suchen, von Handzeichen werden Kinder eher verwirrt. Ganz wichtig: An Zebrastreifen gilt ein generelles Überholverbot.

BVDM gehört zu den Gründungsmitgliedern

Rechte der Motorradfahrer auf EG-Ebene stärken

Seit Anfang des Jahres gibt es eine neue europäische Dachorganisation der Motorradverbände. Schon im Rahmen der IFMA 1988 hatte der BVDM eine solche Gründung angeregt, doch zu jener Zeit waren anscheinend die meisten Motorradverbände in Europa für diesen Schritt noch nicht gerüstet.

Die neugegründete „**European Motorcyclists Union E M U**“ hat sich zum Ziel gesetzt, in enger Zusammenarbeit mit der internationalen Motorradsportorganisation FIM, die politischen Belange der Motorradfahrer in Europa wahrzunehmen.

Dem Verband gehören zur Zeit je eine Motorradfahrerverorganisation aus Dänemark (DMC), Schweden (SMC), Norwegen (NMCU), Finnland (MP 69), England (BMF), Holland (KNMV), Frankreich (FFM) und Deutschland (BVDM) an. Weitere Motorradverbände aus Portugal, Spanien, Italien und Griechenland sollen hinzukommen, aber auch Motorradfahrer aus den Ländern des ehemaligen Ostblocks nicht ausgeschlossen bleiben.

Zum ersten Vorsitzenden wurde der englische Verbandspräsident Donald Lewis ernannt.

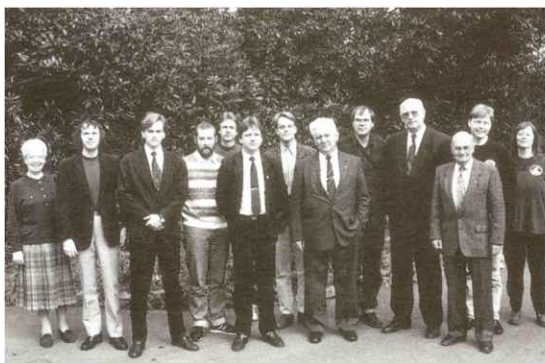
Um die künftige Zusammenarbeit zwischen EMU und FIM zu unterstreichen, nahm der Präsident der FIM, der Niederländer Jos Vaessen, an der ersten Mitgliederversammlung der EMU am 20. Februar 1993 in Fleet bei London teil.

Angeichts einer zunehmenden Motorradfeindlichkeit der Bruxeller Bürokratie sind die Aufgaben der European Motorcyclists Union klar umrissen: Kampf gegen diskriminierende oder ungerechtfertigte Gesetzgebung aus der EG mit entsprechender Sachkompetenz und Lobby-Arbeit der einzelnen Mitgliedsverbände, sowohl in Bruxelles als auch in den jeweiligen Heimatländern.

Dabei wird die EMU oder andere nationale Verbände die Arbeit der Schwesterorganisationen nach besten Kräften unterstützen.

„EMU wird das demokratische Rückgrat der FIM in Europa sein“ betont Donald Lewis in einer ersten Stellungnahme, „und alle Motorradfahrer in Europa sollten ihre nationalen Organisation durch Beitritt ebenfalls das Rückgrat stärken, damit wir den Kampf gegen die Eurokraten in Bruxelles gewinnen können.“

Ansprechpartner des BVDM für Fragen bezüglich der European Motorcyclists Union ist: Henning Knudsen, Telefon/Fax: (0 22 47) 73 86.



Henning Knudsen (BVDM / fünfter von rechts) sucht die Nähe zum FIM-Präsidenten Joass Vaessen (vierter von rechts).

Bild: Trevor Magner

EMU – Vorteile für BVDM-Mitglieder

Für die einzelnen Mitglieder in den europäischen Motorradverbänden gibt es handfeste Vorteile. Ab sofort genießen BVDM-Mitglieder besondere Vergünstigungen bei Reisen nach Schweden. Gegen Vorlage des Mitgliedsausweises gibt es verbilligte Fahrverbindungen (10 Prozent) sowie Rabatte bei einer großen Raststätten- und Hotelkette in Schweden (10 Prozent bei Speisen, 15 Prozent bei Übernachtungen). Weitere Vergünstigungen in anderen europäischen Ländern werden hinzukommen.

Außerdem steht BVDM-Mitgliedern ab sofort das umfangreiche Reiseangebot des holländischen Verbandes, KNMV, offen. In dem umfassenden und nur für Mitglieder freien Angebot befinden sich u. a. herrliche Touren durch den Pfälzer Wald, Schwarzwald, Eifel, Münsterland, Ardennen, Vogesen, Pyrenäen, sowie nach Norwegen, Irland, Israel, Österreich, Brasilien, Kanada, USA und Thailand. Die Holländer versprechen Fahrspaß pur auf kleinen, kurvenreichen Strecken, abseits des normalen, täglichen Verkehrs.

Da viele Touren stark gefragt sind, ist schnelles Buchen erforderlich.

Informationen gibt es bei der: BVDM-Geschäftsstelle, Postfach 11 00 09, 6450 Hanau

EMU-Vertreter besuchen EG-Minister in Luxemburg

Am 14. Juni besuchten Vertreter der neuen europäischen Motorradorganisation „European Motorcyclists Union“, E M U, die europäischen Verkehrsminister bei einer EG-Ministerratssitzung in Luxemburg, um dort vor Ort ihren Unmut über überzogene EG-Gesetzgebung gegen Motorradfahrer loszulassen. Es ging diesmal besonders um die

Frage der EG-weiten Beschränkung von 100 PS für Motorräder. Die EMU-Delegation, bestehend aus einem Vertreter aus England (Trevor Magner, BMF), Holland (Jaap van Steenberg, KNMV) und Deutschland (Henning Knudsen, BVDM), sagte den Ministern klar, daß es für eine 100-PS-Begrenzung überhaupt keine sachliche Begründung,

geschweige denn eine Notwendigkeit gibt. Der Europäischen Motorradfahrer fordert das Recht, die PS-Leistung ihrer Motorräder frei wählen zu dürfen. Eine solche Beschränkung wäre nur dann sinnvoll, wenn sie mit einer gleichzeitigen Beschränkung der PS-Leistung von PKW's einherginge, meint die European Motorcyclists Union.

Neue kooperative Mitglieder

Der BVDM freut sich folgende Unternehmen als koop. Mitglieder vorstellen zu dürfen: **Norton Motors Deutschland GmbH** (Motorradimporteure), **V & W Levior** (Helme und Zubehör), „**haveba**“ – by Melchinger (Bekleidung), **AT** – Zweiradtechnik / Dormagen, **Theel & Gottstein** Gespannbaubau / München und **motor** / München.

TÜV ist Betrügern auf der Spur

Immer häufiger nutzen Gerichte, Polizei und Versicherungen das Know-how des größten TÜV. Immerhin stehen bei einem Unfall in der Regel beträchtliche Kosten auf dem Spiel, die dem Schuldigen – oder seiner Versicherung – aufgebürdet werden sollen. Aufgaben dieser Art werden von den Experten des TÜV Rheinland mit wissenschaftlicher Akribie und ausgeklügelten Untersuchungsmethoden gelöst.

Der Schlüssel zur Wahrheit ist die sogenannte Glühwendel, ein haarfeines Wolfram-Drähtchen im Innern des luftleeren Glaskolbens, also der Glühlampe, das sich in eingeschaltetem Zustand auf über 2000 Grad C erhitzt. Kalt splittert Wolfram wie Glas und zeigt eine glatte Bruchfläche. An einer glühenden Wendel sind die Enden abgeschmolzen wie Wachs. Das gilt übrigens nicht nur für den Blinker, sondern auch für alle anderen Glühlampen, also für Brems- und Rückleuchten, Scheinwerfer und Rückfahrcheinwerfer. Exakte Untersuchungen sind auch dann möglich,

wenn die Lampe beim Aufprall zertrümmert wurde oder der Blinker zwar eingeschaltet war, sich aber im Moment des Aufpralls in der Dunkelphase befand.

Mit ihren ausgefeilten Labormethoden kommen die TÜV Rheinland-Fachleute auch Autodieben und Versicherungsbetrügern auf die Spur. Aber wie sie das machen, verraten die Ingenieure nicht. Denn sonst würden Unterwelt-Profis zu ihren aufmerksamsten Zuhörern zählen.

Alltag auf deutschen Straßen: Bremsen quietschen, Blech scheppert, Glassplitter fliegen. Im nächsten Moment stehen sich zwei sonst friedliche Zeitgenossen wie Kampfhähne gegenüber. „Warum haben Sie denn nicht geblinkt?“ brüllt Autofahrer A., der gerade überholen wollte. „Natürlich habe ich geblinkt!“ kontert sein Kontrahent, der im selben Moment, als der Hintermann zum Überholen ansetzen wollte, nach links ausscherte. Wie so oft steht Aussage gegen Aussage. Ohne Zeugen würde die Schuld



Experten vom TÜV Rheinland können feststellen, ob der Blinker eingeschaltet war.

frage ungeklärt bleiben. Doch wer sein Recht sucht, hat gute Chancen, auch zu seinem Recht zu kommen. Im Institut

für Materialprüfung des TÜV Rheinland kommt die Wahrheit auch nachträglich noch heraus. Und zwar zweifelsfrei.

Die Gefahr, daß es kracht, ist groß Tips für Auto- und Motorradfahrer

In Deutschland gehören mehr als 8000 Verkehrsunfälle regelrecht zur Tagesordnung. Die Wahrscheinlichkeit, in einen Unfall verwickelt zu werden, ist also groß. Für den Fall der Fälle gibt die Sachverständigenorganisation Dekra Hinweise zum richtigen Verhalten:

- Zur Hilfeleistung ist man, ob beteiligt oder nicht, gesetzlich verpflichtet.
- Ruhe bewahren ist die absolute Grundlage für alle folgenden Schritte.

- Unfallstelle absichern: Warntafel einlegen, Kofferraumdeckel öffnen, Insassen an einen sicheren Ort bringen, Warndreieck in ausreichender Entfernung gut sichtbar aufstellen.
- Verletzte versorgen, bei Unfällen mit Personenschaden muß die Polizei verständigt werden.
- Zeugen feststellen.
- Unfallbericht erstellen: Formular des europäischen

Unfallberichtes, das immer im Handschuhfach deponiert sein sollte, ausfüllen.

- Unfallschäden und -stelle fotografieren; dafür sollte immer ein kleiner Fotoapparat zur Hand sein.
- Fahrzeugposition und Unfallsituation lassen sich in der Regel auch mit wasserfester, weißer Kreide beweiskräftig festhalten.
- Jeder Beteiligte ist verpflichtet, Angaben zu sei-

ner Person und Haftpflichtversicherung zu machen; wird die Polizei eingeschaltet, dürfen Personenangaben, verlangte Papiere wie Führer- und Fahrzeugschein und Personalausweis nicht verweigert werden.

- Handelt es sich um einen Bagatellunfall, muß die Unfallstelle für den nachfolgenden Verkehr möglichst schnell freigemacht werden.

Leider ist der Ärger nachher oftmals groß

Bei Unfällen im Ausland wird nicht jeder Schaden ersetzt

Motorradfahrer, die im Ausland ohne eigenes Verschulden in einen Unfall verwickelt werden, müssen nach wie vor davon ausgehen, daß sie unter Umständen auf einem Teil des Schadens sitzenbleiben. Denn noch immer gibt es in Europa erhebliche Unterschiede bei den gesetzlichen Mindestversicherungssummen und den Schadenersatzleistungen.

Maßgeblich für den Schadenersatz ist nämlich das nationale Recht des jeweiligen Unfallortes. Darauf wies der Verband der Autoversicherer in Bonn hin.

Geringere Deckungssummen

Immer noch unzureichend sind die gesetzlich vorgeschriebenen Versicherungssummen für die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung in Griechenland, Portugal, Spanien und der Türkei sowie in den neuen Staaten Kroatien und Slowenien. So beträgt z. B. in Spanien die Versicherungssumme für Personenschäden umgerechnet 222.000,- DM und für Sachschäden 62.000,- DM; in der Türkei gelten pro Person 27.000,- DM, bei mehreren Geschädigten 132.000,- DM und für Sachschäden maximal 3.300,- DM; in Kroatien sind es pro Unfall 52.000,- DM und in Slowenien 93.000,- DM. Übersteigt der Schaden des deutschen Autofahrers die Versicherungssumme des Gastlandes und ist der Unfallverursacher nicht freiwillig höher versichert, so muß der Restbetrag direkt vom Schädiger verlangt werden. In vielen Fällen wird eine gerichtliche Klage unausweichlich sein. Doch die Erfolgsaussichten eines solchen langwierigen Verfahrens sind gering.

Schadenersatz im Ausland

Auch bei den Schadenersatzleistungen gelten im Ausland oftmals ungünstigere Rege-

lungen als in Deutschland. So werden beispielsweise in einigen Ländern (z. B. Griechenland und Spanien) die Reparaturkosten nur nach den landesüblichen Preisen erstattet und die Rechnungen deutscher Werkstätten entsprechend gekürzt. Die Kosten eines Anwalts, der in den meisten Fällen zur Durchsetzung der Schadenersatzansprüche unbedingt erforderlich ist, werden bei einer außergerichtlichen Einigung oft nicht erstattet (z. B. in Frankreich). Selbst wenn der Geschädigte vor Gericht Recht bekommt, muß er die Anwaltskosten oftmals ganz oder teilweise selbst bezahlen. Nutzungsausfall wird häufig nicht anerkannt und Mietwagenkosten gibt es in der Regel nur bei beruflicher Nutzung des Fahrzeuges.

Vor der Reise: Versicherungsschutz überprüfen

Wer nach einem unverschuldeten Unfall im Ausland nicht auf einem Teil seines Schadens sitzenbleiben möchte, sollte sich vor Reisebeginn zusätzlich absichern. Eine Vollkaskoversicherung, die wie die Kfz-Haftpflichtversicherung in ganz Europa gilt, ersetzt Unfallschäden am eigenen Fahrzeug, egal ob der Unfall durch andere oder selbst verschuldet war. Darüber hinaus kommt sie für Schäden durch mut- oder böswillige Handlungen fremder Personen auf. Außerdem sind alle Leistungen von Teilkasko (z. B. Diebstahl) eingeschlossen.

Eine Unfall- bzw. Insassenunfall-Versicherung tritt bei bleibenden Personenschäden ein. Die Rechtsschutzversicherung übernimmt Anwalts- und Gerichtskosten „wie zu Hause“. Auf Wunsch nennt sie dem Geschädigten einen deutschsprechenden Anwalt im Reiseland.

Wichtiger Begleiter bei jeder Auslandsreise ist die „Grüne Karte“. Sie bescheinigt Versicherungsschutz nach den im Gastland geltenden Bestimmungen und enthält die wesentlichen Daten über Fahrzeug, Halter und dessen Versicherung. Zudem sind die Adressen aller ausländischen Regulierungsbüros aufgeführt, an die der deutsche Autofahrer, der im Ausland einen Unfall verursacht hat, den einheimischen Geschädigten zur Schadenregulierung verweisen kann. Vor Antritt einer Reise sollte sich der Versicherungsnehmer stets davon überzeugen, daß seine „Grüne Karte“ noch gültig ist.

Grüne Karte auch weiterhin nötig

Erforderlich ist die „Grüne Karte“ für die Einreise nach Albanien, Bulgarien, Polen, Rumänien, in die Türkei sowie Kroatien und Slowenien. Bei der Einreise in die übrigen Teilstaaten des ehemaligen Jugoslawien wird derzeit der Abschluß einer sogenannten Grenzversicherung verlangt. Italien verzichtet bei der Einreise zwar auf die Kontrolle der „Grünen Karte“, sie wird jedoch bei einem Unfall verlangt.

Für alle Länder des Grüne-Karte-Abkommens, die außerhalb Europas liegen, z. B. Marokko oder Tunesien, muß der Autofahrer prüfen, ob seine „Grüne Karte“ auch hier bereits Gültigkeit hat. Der außereuropäische Versicherungsschutz durch die „Grüne Karte“ ist jedoch auf die in den jeweiligen Ländern geltenden Mindestversicherungssummen beschränkt. Somit besteht für den deutschen Kraftfahrer die Gefahr, daß bei einem von ihm verschuldeten Unfall die Versicherungssumme nicht reicht, um den gesamten Schaden zu bezahlen. Eine Erhöhung der Versicherungssummen ist jedoch möglich. Die meisten Autover-

sicherer bieten Deckung in Höhe deutscher Regelsummen (z. B. pauschal 2 Mio. DM) gegen einen Beitragszuschlag auch für das außereuropäische Ausland an.

Baltikum und GUS-Staaten sind problematisch

Versicherungsschutz durch ihre Autohaftpflicht haben deutsche Kraftfahrer auch bei Reisen in die baltischen Staaten und die Länder der GUS bis hin zum Uralgebirge. Empfehlenswert ist es jedoch, für diese Staaten eine spezielle Versicherungsbestätigung des deutschen Autoversicherers mitzuführen. Problematisch wird es, wenn der deutsche Autofahrer ohne eigene Schuld in einen Unfall verwickelt wird. Da es bisher in diesen Ländern keine Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge gibt, muß er davon ausgehen, daß der Unfallverursacher den Schaden selbst bezahlen muß. Eine Absicherung durch eine Kasko- oder Unfallversicherung ist deshalb für den deutschen Kraftfahrer bei Reisen in diese Länder besonders empfehlenswert.

Schutzbrief hilft in vielen Fällen

Zusätzliche Sicherheit bietet bei Reisen ins Ausland der Schutzbrief der Versicherer. Er ersetzt unvorhergesehene Kosten, die dem Kraftfahrer infolge einer Panne, eines Unfall oder einer Erkrankung entstehen. Auf Wunsch des Schutzbriefinhabers kümmert sich der Versicherer auch selbst um alles: z. B. um den Versand von am Unfallort nicht vorräufigen Ersatzteilen, die Fahrzeugrückholung, wenn der Fahrer ausfällt oder um die Organisation eines medizinisch notwendigen Krankenrücktransportes – in schweren Fällen per Rettungsflugzeug – aus dem europäischen Ausland oder einem Mittelmeerstaat.

Autoversicherung im Ausland

Land	Gesetzliche Mindestdeckungssummen in DM	Besonderheiten: Die Grüne Versicherungskarte ist immer empfehlenswert, sollte sie für die Einreise zwingend vorgeschrieben sein, wird dies ausdrücklich erwähnt.
Personen-schaden	Sach-schaden	
Österreich	pauschal 1,7 Mio.	Polizei nimmt Sachschäden meist nicht auf. Kein Nutzungsausfall.
Italien	pro Person 702.000 pro Unfall insgesamt 1,5 Mio.	Grüne Karte dringend zu empfehlen. Die auf der Plakette an der Windschutzscheibe des Unfallgegners angegebene Vers.-Nr. und Vers.-Ges. notieren. Unbeteiligte Zeugen ermitteln!
Schweiz	pauschal 3,2 Mio.	Polizei nimmt auf Verlangen alle Unfälle auf. Schaden bei Versicherung des Unfallgegners feststellen lassen. Kein Nutzungsausfall.
Frankreich	1,48 Mio.	Bei größeren Schäden Gutachten eines Sachverständigen anfertigen lassen; Kosten hierfür werden in der Regel erstattet, kein Ersatz außergerichtlicher Anwaltskosten. Mietwagenkosten nur bei beruflicher Nutzung.
Niederlande	pauschal 1,8 Mio.	Außergerichtliche Anwaltskosten werden oft nicht erstattet. Ansprüche gegen Unfallgegner können zuweilen im Strafverfahren geltend gemacht werden. Kein Nutzungsausfall.
Spanien	pro Person 222.000	Alle erforderlichen Daten des Unfallgegners sorgfältig notieren, da Vers.-Ges. usw. durch Kfz-Kennzeichen nicht festzustellen ist. Gutachten durch Versicherung des Unfallgegners. Reparatur möglichst in Spanien, da deutsche Rechnung auf Niveau der spanischen Preise gekürzt wird. In der Regel keine Erstattung von Anwaltsgebühren. Kein Nutzungsausfall.
Portugal	pro Person 130.000 pro Unfall insgesamt 217.000	Polizei nimmt Sachschaden meist nicht auf. Kein Ersatz für Anwaltskosten. In der Regel keine Erstattung von Nutzungsausfall und Mietwagenkosten.
Schweden	pauschal 63 Mio.	Außergerichtliche Anwaltskosten nur bei größeren Schäden. Wertminderung nur bei neueren, schwerbeschädigten Fahrzeugen.
Norwegen	unbegrenzt	Bei größeren Schäden Gutachten durch Versicherung des Unfallgegners. Mietwagenkosten nur bei beruflicher Nutzung; Schmerzensgeld nur bei schweren Verletzungen. Kein Nutzungsausfall.
Dänemark	16,7 Mio.	Unfallaufnahme durch Polizei verlangen. Gutachten durch Versicherung des Unfallgegners. Weder Nutzungsausfall noch Ersatz außergerichtlicher Anwaltskosten.
Großbritannien	unbegrenzt	Kfz-Kennzeichen, Vers.-Ges. und Vers.-Nr. des Unfallgegners notieren; Zulassungsstellen geben hierüber keine Auskunft. Ansprüche können gerichtlich zunächst nur gegen den Schädiger geltend gemacht werden. Kein Nutzungsausfall.
Griechenland	258.000	Jeden Unfall der Polizei melden. Unfallaufnahme allerdings nur bei Personenschäden. Erstattung der Reparaturkosten meist nach griechischen Preisverhältnissen. Weder Nutzungsausfall noch Erstattung von Anwaltsgebühren. Mietwagen nur bei gewerblicher Nutzung.
Belgien	unbegrenzt	Kostenvoranschlag an gegnerische Versicherung schicken. Versicherung auffordern, Schaden innerhalb von 8 Tagen zu begutachten. Kein Ersatz außergerichtlicher Anwaltskosten.
Tschechische Republik sowie slowakische Republik Ungarn	unbegrenzt	Grüne Karte in der tschechischen u. slowakischen Republik sowie in Ungarn empfehlenswert; sonst erforderlich. Jeden Unfall von der Polizei aufnehmen lassen. Unbeteiligte Zeugen ermitteln. In der Regel kein Ersatz für Mietwagenkosten und Nutzungsausfall.
Polen	pauschal 1,09 Mio.	*) Bei der Einreise in die übrigen Teilstaaten des ehemaligen Jugoslawien muß derzeit eine Grenzversicherung abgeschlossen werden.
Kroatien*)	pauschal 52.000	
Slowenien*)	pauschal 93.000	

Noch immer sind in einigen europäischen Ländern die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestdeckungssummen in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschäden völlig unzureichend. Dies gilt insbesondere für Spanien, Griechenland, Kroatien und Slowenien. Zudem sind in einigen Staaten die Ersatzleistungen geringer als in der Bundesrepublik. HUK-Verband



Pannenhilfe für BMW-Fahrer

Einen beispiellosen Service für Motorradfahrer bietet BMW seinen Kunden an: Seit 1985 gibt es nicht nur für vier-, sondern auch für alle zweirädrigen Fahrzeuge einen Bereitschaftsdienst für Pannenfälle.

Während der Motorrad-Hochsaison zwischen April und Oktober kann der BMW Motorradfahrer zum Nulltarif die rund um die Uhr besetzte Leitzentrale anrufen. Die Telefonnummer der Leitzentrale ist unter der Sitzbank des BMW Motorrads zu finden.

Falls die Tips der Fachleute in der Leitzentrale nicht zur Lösung des Problems führen, kann zwischen 7 und 22 Uhr zur Hilfe vor Ort über einen BMW Vertragshändler oder eine BMW Niederlassung ein Service-Motorrad oder -Automobil mit einem Mechaniker verständigt werden.

Der Einsatz des Servicefahrzeugs im Pannenfalle ist kostenlos – nur eventuelle Teile werden berechnet. Kann die Panne vor Ort nicht behoben werden, wird das Motorrad per Anhänger in die nächste BMW Werkstatt geschleppt und dort repariert.

Allein in Deutschland konnte so im vergangenen Jahr in 682

Pannenfällen vor Ort Hilfe geleistet werden. 259 Einsätze davon wurden mit Service-Motorrädern gefahren. Auch auf die wichtigsten europäischen Länder wurde der Bereitschaftsdienst mittlerweile erfolgreich ausgedehnt.

Händlergarantie für gebrauchte BMW

Gute Nachricht für die Käufer von gebrauchten Motorrädern: Seit diesem Frühjahr gibt es die BMW Händlergarantie für gebrauchte Motorräder. Diese ist für alle Kunden gedacht, die bei einem BMW Vertragshändler eine gebrauchte BMW oder ein Motorrad einer anderen Marke erwerben wollen.

Die Laufzeit der über eine Versicherung abgedeckten Garantie beträgt bei gebrauchten BMW Modellen zwölf oder 24 Monate, bei gebrauchten Fremdfabrikaten sechs oder zwölf Monate. Die Garantie umfaßt nahezu alle Teile; das heißt, im berechtigten Garantiefall hat der Kunde Anspruch auf kostenfreie Reparatur (Arbeit und Teile) beim BMW Vertragshändler.

2.-4. 7. 1993

Wuppertreffen

auf dem Gelände der Jugendherberge Solingen-Gräfrath. Der TÜV ist am Samstag vor Ort und nimmt Eintragungen vor. Info: Rainer Windisch, Telefon (0202) 731100 oder Fax 735511.

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.

9.-11. 7. 1993

3. Motorradtreffen der MIG Soest/Hamm e.V.

Info: Telefon (02922) 85266 und 81444.

9.-11. 7. 1993

16. Int. Motorradtreffen des Vilstaler Motorradclubs e.V.

Info: Telefon (08732) 1508.

16.-18. 7. 1993

Motorradtreffen Maria-Beierberg des CPMI-Ingolstadt

Info: Regionalbüro Bayern Telefon (0841) 59214.

17. und 18. 7. 1993

2. BVDM-Motorradaktionstage auf dem Sudelfeld bei Bayrischzell

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

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.

August 1993

Ori des MC Ossenlock

Info: Wolfgang Ostkamp, Telefon (05454) 404.

August 1993

Clubausfahrt des OC Ostfriesland

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

Die Jugendherberge Morsbach veranstaltet in der Zeit vom 21.-28. 8. 93 die zweite Motorradtourenfreizeit:

„Gemütliches Reisen statt Rasen“

auf engen, ruhigen Straßen zu den Sehenswürdigkeiten des Bergischen Landes mit dem Sicherheitsaspekt: Gefahren erkennen – Gefahren vermeiden.

Im Programm ist enthalten:

Zwei Halbtagestouren durch's „Bergische Land“,

Fahrt zur Burg Bilstein, danach Besuch der Karl-May-Festspiele in Elspe,

Tagestour zum Nürburgring mit Besuch des Drachenfels,

Große Buckeltour durchs „Bergische Land“,

Bildersuchfahrt und Abschlusabend.

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.

Hexentreffen verlegt vom 18. 9. 1993 auf das Wochenende vom 24. 9. 1993.

Die Weserberglandfahrt am 18. 9. 1993 muß leider ausfallen.

Info: Karsten Heumann, Telefon (0 52 31) 8 99 07.

9.-19. 9. 1993

BVDM-Motorradfahrertreff auf der IAA in Frankfurt Wo? Halle 1.1

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.

25. 9. 1993

Die TÜV AKADEMIE, Regensburg, veranstaltet in Zusammenarbeit mit der Fa. Peter Stern, Geiselhöring ein Gespann-Training für Anfänger in Regensburg.

Information und Anmeldung: Herr Wießnet, Telefon (09 41) 4 64 06-14.

26.9.1993

Bildersuchfahrt der Kasseler Motorradfreunde.

Info: Ralf Simon, Telefon (0561) 873420.

15.-17.10.1993

9. Herbsttreffen der IG Europäischer Motorräder-Wöbbel.

Info: Ulrich Meier, Telefon (05233) 5795.

16.10.1993

Gespannfahrerlehrgang in Völklingen.

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

Herbe-Motorrad-Wandertour mit der Enduro

Der Krüller zum Saisonausklang vom 29. 10. 93-1. 11. 93.

Geführte Touren in kleinen Gruppen über die schönsten schwäbischen Sträßchen, die sich für die Enduro finden lassen.

Gespräche mit unseren Experten.

Unterbringung und Vollverpflegung in Jugendherbergen.

Ausrüstung: Enduro ab 17 PS, feste Stiefel, stabile Kleidung, Erste Hilfe- und Schrauber-Set, Rucksack, Regenbekleidung und u. U. Badehose.

Bettwäsche und Handtücher werden gestellt.

Anmeldung:

Jugendherberge Tübingen
Manfred Sailer
Gartenstr. 22/2
W.-7400 Tübingen 1

Oktober 1993

Fuchsjagd des MC Ossenlock.

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

Oktober 1993

Clubausfahrt des OC Ostfriesland

zur Villa Löwenherz/Lauenförder (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 Fahrtleiter und Sportwarte.

Info: Roland Rottmann, Telefon (0201) 345000.

Dezember 1993

Ententreffen MF Wolfenbüttel.

Info: Telefon (05331) 32040.

Außergewöhnliche Ehrung | Blick in die Vergangenheit

Am 8. April verlieh dem Münchner Reifenhersteller die YAMAHA Motor Company in Iwata den Preis für hervorragende Zusammenarbeit. Prämiiert wurden mit diesem Preis vor allem Qualität, Preisstellung, und pünktliche Lieferung.

Erstmals in der YAMAHA-Firmengeschichte wurde ein europäischer Reifen-Lieferant mit dieser seltenen Ehrung ausgezeichnet.

Der Yamaha-Preis wurde vor 20 Jahren ins Leben gerufen und verschiedenen Klassifizierungsstufen an Zulieferfirmen gegeben. METZELER war einer von 34 auserwählten von insgesamt 500 zur Diskussion stehenden Lieferanten und erhielt einen Preis der höchsten Stufe.

Die Zusammenarbeit mit Japan begann METZELER vor

15 Jahren. Dr. Kronthaler, damals Entwicklungsleiter stellte die Kontakte zu den japanischen Motorradproduzenten her. Ziel der Zusammenarbeit war, früher über Motorrad-Neuentwicklungen informiert zu sein, um schneller die passenden Reifen auf dem Ersatzmarkt anbieten zu können.

YAMAHA erkannte als erster Hersteller das Potential, das der deutsche Motorradreifen-Spezialist zu bieten hatte und akzeptierte METZELER sehr bald sogar als Erstausrüster.

1992 erzielte METZELER mit ausschließlich Motorradreifen 1.3 Mio DM Umsatz. An YAMAHA wurden 32.000 Reifen für 7 verschiedene Modelle geliefert. Darunter befindet sich auch das neueste Top-Modell des Hauses, die YAMAHA GTS 1000, ein sportliches Touren-Motorrad mit neuester Technologie.

Es waren Zeitumstände, die BMW in den zwanziger Jahren veranlaßten, Motorräder zu bauen. Das Versailler Diktat hatte nach dem Ersten Weltkrieg Deutschland den Bau von Flugzeugen verboten und damit auch die BMW-Flugmotorenherstellung lahmgelegt. Schon am 25. September 1923 stellten die „Bayrischen Motoren Werke“ auf dem Pariser Salon ihr erstes Motorrad die R 32 vor und betraten damit die Bühne der Zweiradwelt, von der sie bis heute niemand mehr vertreiben konnte. Motorräder waren allerdings nie das einzige Standbein von BMW.

Hochwertige Fahrzeuge und besonders Kolbenriebwerke für Land-, Wasser- und Luftfahrzeuge trugen zu dem guten Ruf bei, den die Firma in der Welt genießt.

Das erste Motorrad war gleich die Sensation des Pariser Autosalons. Sie wurde mit ihrem Boxermotor, dem Kardanantrieb und Rohrrahmen zum Vorbild für den Motorradbau der Welt.

Das AUTO + TECHNIK MUSEUM Sinsheim, das selbst zahlreiche BMW-Motorräder in seinem Bestand hat, bietet im Rahmen einer Sonderausstellung die Möglichkeit einer umfassenden Information. Dabei werden zum Teil sehr seltene Typen gezeigt.

Die Ausstellung ist bis zum Herbst 1993 zu sehen.

AUTO + TECHNIK MUSEUM
Obere Au 2,
6920 Sinsheim,
Telefon (0 72 61) 6 11 16,
Telefax 1 39 16.

Hilfe: Neue Postleitzahlen

Absender

Porto, das sich lohnt

Antwort

**BVDM-Mitgliedverwaltung
Monika Knops
Raiffeisenstraße 102**

47259 Duisburg

Jetzt gelten sie, die neuen Postleitzahlen! Aber kennen wir sie auch schon? Weiß die Mitgliederverwaltung unter welcher Postleitzahl Dich die nächste Ballhupe erreicht? Bitte sei so nett und teil uns die entsprechende Änderung auf der nebenstehenden Postkarte mit. Du hilfst uns damit viel Zeit und Geld zu sparen. Danke.

Führerschein nicht umschreiben

Die Anfang April in Kraft getretene vorgezogene Anpassung des deutschen Motorradführerscheins 1a an die kommende EG-Regelung bringt nach Auskunft des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e.V. (IVM) für Motorradfahrerinnen und -fahrer, die diesen Führerschein bereits besitzen, keinen zusätzlichen Aufwand. „Wer seinen Führerschein 1a bereits erworben hat, muß die Anhebung der Leistungsgrenze von 20 auf 25 kW (34 PS) nicht abändern lassen. Die deutschen Behörden, insbesondere die Polizei, sind entsprechend informiert“, teilte Hauptgeschäftsführer Dr. Hubert Koch nach einer entsprechenden IVM-Anfrage an das Bonner Verkehrsministerium mit.

Motorradfahrer, die mit dem Führerschein 1a Motorrad-Auslandsreisen planen, die nicht nur in die direkten EG-Nachbarländer führen, sollten

allerdings nach Auskunft des Industrie-Verbandes Motorrad die Fahrerlaubnis bei der zuständigen Führerscheinbehörde entsprechend abändern lassen.

Stauwochenenden während der Ferien

Die Wochenenden 10./11., 16./17., 23./24. und 30./31. Juli sowie die Samstage 7., 14. und 21. August – das sind im kommenden Sommer die Tage, an denen auf den großen Ferienrouten mit sehr starkem Verkehr und längeren Stauungen zu rechnen ist. So lauten die Berechnungen im Bundesverkehrsministerium, die auch für die anderen Wochenenden zwischen Mitte Juni und Mitte August starken Verkehr mit Staus vorhersagen.

Motorradfahrer tanken bleifrei

Europas Motorradfahrer steigen erfreulicherweise mehr und mehr auf bleifreies Benzin um! Dies geht jedenfalls aus

den jüngsten Zahlen des Statistischen Amtes der EG in Luxemburg hervor. Wie der Automobilclub KVDB/ARC mitteilt, ist demnach der Anteil von bleifreiem Benzin am Gesamtbenzinverbrauch von 22,4 Prozent in 1989 über 40,5 Prozent in 1991 auf 46,7 Prozent in 1992 gestiegen. Bemerkenswerte Unterschiede ergeben sich jedoch im Nord-Süd-Vergleich: Während die

Bundesrepublik Deutschland mit 84,1 Prozent bleifreiem Kraftstoff einsame „Spitze“ in Europa ist, hinken Griechenland (17,5 Prozent), Italien und Portugal (jeweils 13,1 Prozent) sowie Spanien (6,1 Prozent) noch weit hinterher. Auf den Plätzen zwei und drei rangieren, wie der Tabelle zu entnehmen ist, Dänemark (69,7 Prozent) und die Niederlande (69,4 Prozent). KVDB/ARC

Mit Wut im Bauch

Die Situation ist fast schon alltäglich: Autofahrer, die Motorradfahrer schneiden, beim Überholen die Lücke zufahren, im Stau keinen Platz machen, beim Abbiegen die Vorfahrt mißachten. Der Beispiele gibt es viele.

Die Ballhupe will sich jetzt an einem Forschungsvorhaben beteiligen. Gesucht werden kurze Berichte von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern, die diese oder ähnliche Situationen im Straßenverkehr bereits erlebt haben.

Bitte schreibt auf, was Euch passiert ist und vor allem: wie habt Ihr Euch verhalten? Habt Ihr Euch geärgert? Wurdet Ihr aggressiv? Steht Ihr über den Dingen? Die Beschreibung Eurer Reaktion sind wichtig für dieses Vorhaben.

Bitte schickt Eure Erfahrung an die Ballhupe, Redaktion Uwe Reitz, Postfach 1120 in 65780 Hattersheim. Ein paar Zeilen genügen durchaus. Und bitte – beteiligt Euch möglichst zahlreich. Vielen herzlichen Dank.

Hilfe: Neue Postleitzahlen

Jetzt gelten sie, die neuen Postleitzahlen! Aber kennen wir sie auch schon? Weiß die Mitgliederverwaltung unter welcher Postleitzahl Dich die nächste Ballhupe erreicht? Bitte sei so nett und teil uns die entsprechende Änderung auf der nebenstehenden Postkarte mit. Du hilfst uns damit viel Zeit und Geld zu sparen. Danke.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



Machst Du mit?

Neue Postleitzahl

Mitgliedsnummer	Gr.	IG./Club/Einzelmitglied
Name/Vorname		
Straße/Postfach		
PLZ/Wohnort		

Hinweis nach § 43 BDSG: Unsere Mitgliederverwaltung erfolgt mit Hilfe der EDV. Die Daten der Mitglieder werden zu diesem Zweck unter Beachtung des Bundesdatenschutzgesetzes gespeichert.