

Heft 4 Dezember 1994

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V.



- Deutschlandfahrt: Große Resonanz auf eine tolle Streckenführung
- Reise: Vom Stubaital in Tirol zur Brenner-Grenzkamm-Höhenstraße
- Test: Ein fetter Junge gegen den Straßenkönig von Harley-Davidson

W

as hat sie gebracht, die diesjährige IFMA in Köln? An Highlights im Motorradbereich eigentlich nur wenig, wenn man von Triumphs Thunderbird einmal absieht. Und auch hier ist der Blick nicht nach vorn gerichtet, sondern hängt Vergangenem nach. An Innovationen hat es gefehlt, und das ist eigentlich schade.

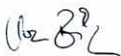
Glücklicherweise, muß man fast sagen, scheint Leistung nicht mehr alles zu sein, was zählt. Chopper und Enduros erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit und auch die sogenannten „Naked Bikes“ liegen immer noch im Trend. BMW partizipiert davon und präsentiert die nächste Boxergeneration, die die alten R-Modelle ablösen soll. Von Nostalgie hier keine Spur.

Insgesamt bleibt jedoch die Frage, ob die Motorradhersteller nicht den Zug der Zeit verpassen? Während Automobil-Konstrukteure eifrig an vierrädrigen Fahrzeugen basteln, die in Zukunft vor allem die Innenstädte bevölkern sollen, wartet man auf entsprechende Vorschläge und Visionen aus der Zweirad-Branche vergeblich.

Auch die Frage, warum Motorräder, im Vergleich zum Auto, immer noch relativ viel Benzin verbrauchen, bleibt weiterhin unbeantwortet, von Kat und ABS ganz abgesehen. Und: Während der Verkehr auf den Straßen von Tag zu Tag bedrohlicher wird, hat sich in Sachen passiver Sicherheit kaum etwas getan. Wer heute mit einem Auto kollidiert, schlägt immer noch mit dem Kopf gegen die Dachkante. Airbags oder andere lebensrettende konstruktive Elemente sind für Motorradfahrer kein Thema. Warum?

Wir alle, auch der BVDM, sind gefordert, uns über die Zukunft unseres Hobbys Gedanken zu machen. Gegen Raser und Radaubruder in den eigenen Reihen vorzugehen ist nicht genug. Die wirklichen Herausforderungen liegen in ganz anderen Bereichen.

In diesem Sinne grüßt Euch



Briefe, Berichte, Veranstaltungshinweise oder Termine bitte schriftlich an die Redaktion. Dabei unbedingt den Redaktionsschluß beachten! Zuschriften, die nach diesem Datum eingehen, können für das nächste Heft nicht mehr berücksichtigt werden. Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung seiner Zuschrift einverstanden.

Wichtige Adressen

Vorsitzende:

Ralf Kühl, Biekehöhe 27
33129 Delbrück
Telefon 052 50/4 13 58
Telefax 052 50/4 13 58
Christian Probst, Hatzelhackweg 2
76287 Rheinstetten
Telefon 07 21/51 57 11

Beiträge, Adressänderungen:

Monika Knops, Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg
Telefon 02 03/78 98 22

BVDM-Geschäftsstelle:

Postfach 11 00 09, 63434 Hanau
Telefon 061 81/25 78 49
Telefax 061 81/25 78 49

Impressum

Herausgeber:

Bundesverband der Motorradfahrer e. V.

Redaktion:

Uwe Reitz, Postfach 11 20
65780 Hattersheim
Telefon 061 90/93 00 45
Telefax 061 90/93 00 45

Anzeigenleitung:

Michael Lenzen
Bruchhausener Straße 17
51702 Bergneustadt
Telefon 02 261/4 15 88
Telefax 02 261/4 19 71

Druck:

gzm Grafisches Zentrum
Bödinge und Partner GmbH, Mainz

Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Nachdruck nur mit Quellenangabe. Belegexemplar erbeten.

**Redaktionsschluß
für Heft 1/95:
11. Februar 1995**

Inhalt

Standpunkt Seite 2 · **Elefantentreffen** Seite 3 · **Test** Seite 4 · **Deutschlandfahrt** Seite 6 · **Touren-Trophy** Seite 8 · **Intern** Seite 9 · **Termine** Seite 10 · **Verkehrswacht aktiv** Seite 11 · **IG Gespannfahrer** Seite 19 · **Reise** Seite 20 · **Touren-Tips** Seite 23 · **Lesezeit** Seite 24 · **Meldungen** Seite 25 · **Motorradladen** Seite 26

**Winterzeit:**

Auf in den Hexenkessel

Hoffen auf klirrenden Frost und viele Besucher

Viele Motorradhändler bieten einen beheizten Winterschlaf für das gepflegte Zweirad; Veranstalter für Motorradreisen fliegen den wintergeplagten Biker bis ans Ende der Welt – und was gibt's beim BVDM?

Wir bieten Euch das 39. BVDM-Elefantentreffen vom 3.–5. Februar 1995 im Hexenkessel von Loh!

Es ist schon etwas Besonderes in unseren Breiten zur Winterzeit eine Motorradtour zu machen und auch noch zu zelten! Im Februar '94 verspürten 7200 Motorradfahrer diesen Reiz und kamen zum Elefantentreffen. Dieses fand zum 6. Mal in Thurmansbang-Loh im Bayerischen Wald statt.

Das Treffengelände befindet sich etwa 28 km nord-westlich von Passau und ist am besten über die A 3, Abfahrt Hengers-

berg zu erreichen. Der Eintritt beträgt 25,— DM. Mitglieder des SYSM und anderer EMA-Verbände (European Motorcyclist's Association) zahlen 15,— DM. Bitte an die Ausweise denken!

Der Rennsportclub Pfaffenhofen lädt durstige Motorradfahrer, die am Freitag, dem 3. 2. 1995 auf dem Weg zum BVDM-Elefantentreffen sind, zu kostenlosem Kaffee und Tee ein. Unsere engagierten Motorradfreunde werden zwischen 12.00 und 17.00 Uhr auf dem 2. Parkplatz der BAB A 92 nach dem Autobahnkreuz Neufahrn in Richtung Deggendorf (bei km 41,5) auf ihre Gäste warten.

Achtung! Es handelt sich um ein Motorradtreffen! Deshalb ist für Pkw die Zufahrt zum Gelände nicht möglich. Auch in diesem Jahr gibt es kein Festzelt. Wir möchten die Besucher bitten auf

Einweggeschirr zu verzichten und keine frostempfindlichen Glasbehälter zu benutzen.

Alkohol und Motorradfahren vertragen sich nicht!

In letzter Zeit ist es im Zusammenhang mit Motorradtreffen vermehrt zu Unfällen mit alkoholisierten Motorradfahrern gekommen. Aus diesem Grund wird die

Polizei im Umfeld des Elefantentreffens Alkoholkontrollen durchführen.

Wer nicht zelten möchte, Zimmernachweise gibt es unter folgenden Adressen:

Verkehrsamt Thurmansbang, Schulstraße 3, 94169 Thurmansbang, Telefon (085 04) 16 42, Fax 56 43

Verkehrsamt Schönbang, Marktplatz 16, 94513 Schönbang, Telefon (085 54) 8 21

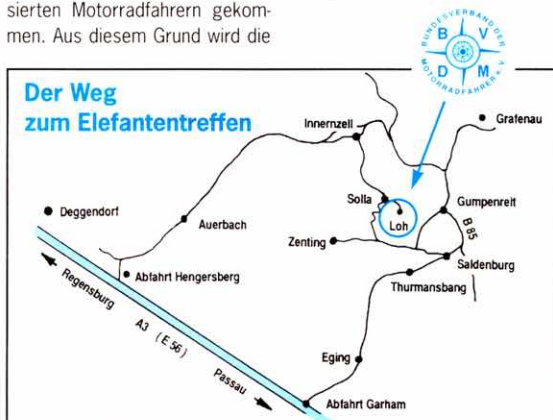
Elefantentreffen ohne Eintritt bieten wir auch!

Wie wär's denn mal (wieder) mit einem Einsatz als Helfer beim ET?

Dafür gibts:

- ET-Teilnahme „in der ersten Reihe“
- kostenloser Zeltplatz oder Matratzenlager
- freie Verpflegung und Getränke während des Einsatzes
- Plakette und Jahresanhänger
- bei gutem Verlauf noch ein kleines Taschengeld.

Bei Interesse schreibt bitte eine Postkarte mit möglichen Einsatzzeiten an: Frank M. Wolff, Hauptstraße 27, 25372 Ecklak. Weitere Auskunft gibt Horst Orłowski unter Tel. Nr. (021 91) 6 58 72. Wir wünschen allen Helfern und Besuchern eine schöne und pannenfreie Anfahrt.



Satter Sound:

Fetter Junge gegen den König der Straße

Fahrspaß ohne Ende für alle, die nur gemütlich touren wollen

Whow! Da haben die Jungs von Harley ja ganz tief in die Trickkiste gegriffen! Die „Fat Boy“ blinkt und blitzt an allen Ecken, daß es nur so eine Pracht ist. Mit einem dunklen Blau, das sich dezent gegen das vornehme Grau als Kontrastlackierung abhebt, sind der Tank und die beiden Schutzbleche lackiert, über dem gewaltigen Scheinwerfer, in dem sich nicht nur die Sonne, sondern auch das strahlend-zufriedene Gesicht des Harley-Fahrers spiegelt, prangt majestätisch eine gewaltige Windschutzscheibe. Ein ledernes, mit Nieten besetztes Tank Panel spannt sich vom einsam auf dem tropfenförmigen Tank thronenden Tachometer zur Sitzbank. Die ist als Reminiszenz an die 60er Jahre gehalten: Ein schwerer Sattel, der Fahrbahnstöße nur durch ein paar verchromte Federn abzumildern weiß.

Kleine, lederne Packtaschen, eine verchromte Werkzeugbox und andere Spielereien mehr verleihen dem „fetten Jungen“ das richtige Flair. Einziger Wermutstropfen: mehr als 2000 Mark werden für diese Extras zusätzlich zu den gut 31000 Mark Grundpreis berechnet. Harleyfahren war schon immer etwas Besonderes.

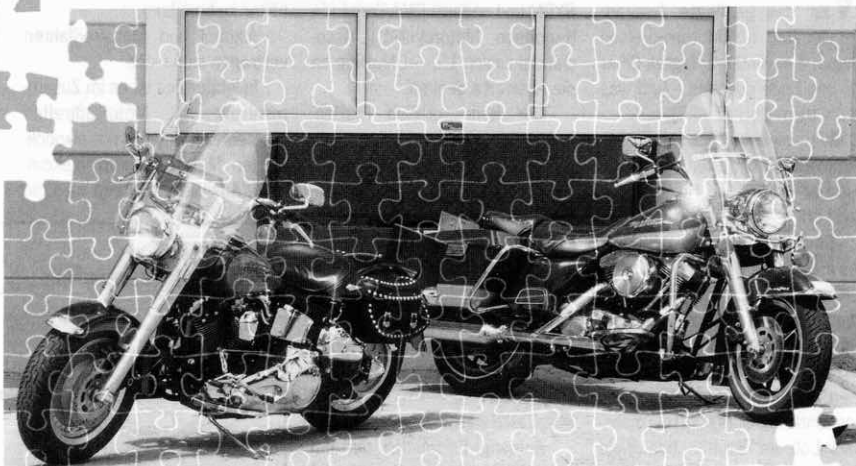
Da steht sie nun, und die 16 Zoll großen Scheibenräder werden so gar nicht als Stilbruch empfunden. Bei der „Fat Boy“ paßt alles zusammen, auch wenn ein Umrüsten auf Speichenräder möglich wäre.

Schon das Starten ist eine Zeremonie. Unterhalb des Tachometers findet sich ein verchromter Knopf, von dem sich der Deckel zur Seite klappen läßt. Den Schlüssel ins Schloß gesteckt, einmal rumgedreht und wieder rausgezogen. Das Deckelchen kann nun geschlossen werden, denn jetzt ist das Zündschloß entriegelt. Mit einem lauten, vernehmlichen Klack läßt sich der Zündknopf dann nach rechts drehen und schon leuchtet die Ladekontrolllampe auf.

Wichtig greifen die Zahnräder des Anlaserers zu, wird ehrfurchtsvoll bald darauf der E-Starter betätigt. 1338 Kubikzentimeter Hubraum erwachen zum Leben; zwei, im 45 Grad-Winkel angeordnete Zylinder, jeder so groß wie ein Bierglas, stampfen auf und nieder. Das ganze Motorrad schüttelt sich, noch scheint es, als könne man jede Umdrehung

der Kurbelwelle mitzählen. Nun gilt es, den gedrungenen Lenker fest in die Hände zu nehmen, zuvor noch den Jet-Helm geradegerückt. Der linke Fuß ruht auf der Schaltwippe, die jetzt energisch nach vorn getreten wird. Mit einem satten Krachen rastet der erste Gang ein, und mit einem sonoren Donnern bewegt sich die „Fat Boy“ langsam vorwärts. Die Stiefel finden ihren Platz standesgemäß auf breit ausladenden Trittbrettern, während sich ein leichtes Kribbeln in den Händen und Oberarmen breit macht. Der Motor dieser Harley ist nicht in Gummi gelagert. Eine Maschine also nur für „fette Jungs“, die hart im Nehmen sind?

Schon bei 2.400 Umdrehungen liegt das maximale Drehmoment von 86 Nm an, schaltfaules Fahren ist angesagt. Zumal die 35 Kw Leistung nicht unbedingt geeignet sind,



schwarzes Gummi auf den Asphalt zu radieren. Der behäbige Motor gleicht eher einem Schiffsdiesel, auch wenn aus den beiden Sidedepies, die im sogenannten Shotgun Style, also übereinander, verlegt sind, beim Beschleunigen infernalisches Brüllen dringt.

298 Kilo leer wiegt die „Fat Boy“, mit Benzin, Öl und einem entsprechend beleibten Fahrer hat der große Twin schnell 400 Kilo fortzubewegen; 492 Kilogramm beträgt das

zulässige Gesamtgewicht. Bei 150 km/h auf der Autobahn ist dann spätestens Schluß.

Doch welcher Frevler will eine solche Harley schon auf der Piste bewegen? Auf den langgezogenen Kurven einer gutausgebauten Landstraße, da fühlt sich die „Fat Boy“ zu Hause. Die Sonne muß scheinen, die Blumen blühen, gelegentlich sich eine Reihe alter Bäume wie eine endlose Allee links und rechts des Wegesrandes erstrecken, und vor allem, Autofahrer sollten nach Möglichkeit mit der Familie beim Kaffeetrinken im nächsten Gartenlokal sitzen. Dann, an einem solchen Sonntagnachmittag, macht Harleyfahren so richtig Spaß.

Das Motorrad erzieht einen zu Toleranz und einer gewissen Langmütigkeit. Geschwindigkeit ist eh kein Thema, aufgrund der starken Vibrationen ist 80 schon auf Dauer eine Qual. Und die Beschleunigung, die reißt einen auch nicht gerade vom Hocker, bzw. dem kunstvoll geschwungenen Sattel, auf dem nur eine Person Platz findet. Also wird der Versuch, der mit jeder anderen Maschine unternommen würde, die vorausfahrenden Autos schnell und bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu überholen, gar nicht erst unternommen. Defensives Dahingleiten ist angesagt, denn mit den Bremsen steht es im Zweifel nicht zum Besten. Gefahren müssen vorausgeahnt werden. Und doch ist eine Tour auf der „Fat Boy“ ein mehr als einprägsames Erlebnis.

Ob der „König der Straße“, die „Road King“, diese Eindrücke noch zu steigern vermag? Jenes Modell kam 1994 erstmals auf den Markt und soll die Electra Glide Sport ersetzen. Während der „Vater“ der „Fat Boy“ die „Softtail“ war, die als 16-Zoll-Modell zunächst mit der Heritage-Reihe weiterentwickelt wur-

de, entstammt der „Straßenkönig“ den FLH-Modellen, als den klassischen Tourern von Harley-Davidson.

Beide Maschinen, sowohl die „Fat Boy“ wie auch die neue „Road King“, werden vom gleichen 1338 Kubikzentimeter Hubraum um-

fassenden Motor angetrieben. Auch Bohrung und Hub sind mit einem Verhältnis von 88,8 mm x 108,0 mm identisch. Die „Road King“ leistet jedoch in der von uns geteste-

ten Version 44 Kw. Der Nachlauf beträgt bei beiden Maschinen 156 Millimeter, die „Road King“ weist allerdings einen Radstand von 1623 mm und einen Lenkkopfwinkel von 31 Grad auf, die „Road King“ baut mit 1592 mm Radstand etwas kürzer und auch der Lenkkopfwinkel beträgt nur 26 Grad. Dafür ist die Sitzhöhe mit 75 Zentimetern zu 68 Zentimetern deutlich höher. Auf der „Road King“ thront man geradezu. Und so muß es auch sein. Denn das Fortbewegen ist im Vergleich zum „fetten Jungen“ geradezu königlich!

Der Motor brabbelt nur leise vor sich hin, die Phon-Stärken scheinen sich in dem endlosen

Gewürm der sich um den gewaltigen Twin schlängelnden Krümmen zu verlieren. Zwei endlos lange Auspuffrohre ragen unter den beiden Gepäckboxen hervor, die nur mit Mühe zu öffnen sind und wenig Platz bieten, dafür aber gut aussehen und in der jeweiligen Farbe der Maschine lackiert sind. Der bequeme Sattel und das etwas größer ausgefallene „Brötchen“ für den Sozius – das sich übrigens abnehmen läßt – bieten Platz für ausgedehnte Touren, die ebenfalls abnehmbare Windschutzscheibe macht ihrem Namen alle Ehre.

Im Gegensatz zum Vorgängermodell ist der Tacho wieder auf den Tank gewandert, jetzt werden die gefahrenen Kilometer jedoch digital angezeigt. Welch ein Stilbruch für ein Motorrad, das optisch auf alt getrimmt ist. Die Hoffnung, daß sich die Konstrukteure in Milwaukee im 95er Jahrgang eines Besseren besinnen würden, hat sich leider nicht erfüllt. Auch die Anzeige der fast 19 Liter Tankinhalt im linken der beiden Tankdeckel ist mehr als

häßlich und zudem ungenau. Und warum der Tacho bis 200 reichen muß, wo doch bei 160 spätestens Schluß ist, weiß auch niemand so genau zu sagen.

320 Kilo Leergewicht bringt der „König der Straße“ auf die Waage, die von zwei Scheibenbremsen vorn und einer hinten abgebremst werden. Um sein maximales Drehmoment zu erreichen, will der gewaltige V2 etwas höher gedreht werden, als der „Fat Boy“ – bis 3600 Umdrehungen wandert hier der Drehzahlmesser; die Höchstleistung von 44 Kw werden bei 5000 Umdrehungen erreicht. Damit fährt sich der „Road King“ ein wenig spritziger, wenngleich auch hier, bei vorausschauender Fahrweise, die Trittbretter nicht unbedingt über den Asphalt schrappen müssen. Und doch, wenn es drauf ankommt, vergehen nur wenig mehr als sieben Sekunden, bis die 100 km/h erreicht sind.

Rund sechs Liter, mal etwas mehr, mal etwas weniger, laufen bei beiden Modellen auf 100 Kilometer durch die Gleichdruckvergaser. Das ist, gemessen am Fahrspaß, reich-

lich wenig. Und den bieten sowohl „Road King“, wie auch „Fat Boy“ ohne Ende, wenn man sich nur auf das Motorrad und seine Möglichkeiten einstellt. Wer

etwa auf lange, schnelle Autobahnfahrten mit viel Gepäck und Sozia verzichten kann, wer lieber gemütlich Touren möchte und dabei den Anachronismus von Trittbrettern und Schaltwippe genießen will, für den bieten die amerikanischen Zweizylinder eine Unmenge an unvergeßlichen Eindrücken, die kein entsprechend gestyltes Motorrad aus Fernost je erreichen wird. Die sind sicher besser verarbeitet und bieten auf alle Fälle deutlich mehr Komfort – mit einer Harley-Davidson lassen sie sich dennoch nicht vergleichen. Motorräder dieses Typs sind trotz – oder wegen – ihrer Schwächen einzigartig.

Das zeigt sich nicht zuletzt an den Absetzzahlen. Die 94er Modelle der „Road King“ waren noch vor Auslieferung so gut wie ausverkauft. In den Kleinanzeigen wurde für einzelne Maschinen bis zu 38 000 Mark geboten; 31 450 Mark beträgt der offizielle Verkaufspreis. That's the american dream, oder?

Uwe Reitz

Wie ein Schiffsdiesel bollert der Twin vor sich hin

Der digitale Kilometerzähler ist mehr als Stilbruch

131 Teilnehmer waren zufrieden

Dieses Mal stand es fest. Die Deutschlandfahrt muß du mitmachen. Nachdem ich die Ausschreibung gelesen hatte und den Unterschied zu den ersten Deutschlandfahrten entdeckte z. B. Mindestfahrzeiten und Nachtpausen, ganz im Gegensatz zu den ersten Veranstaltungen, bei denen ich als Kontrollposten diente und sogar nachts Mopeds reparierte, damit die Punktegeier weiterfahren konnten, war mein Entschluß klar, diese Veranstaltung muß du mitmachen. Blieb nur noch die Frage, Solo oder Gespann? Für einen Gespannfahrer wie ich eine schwere Entscheidung. Eingehendes Kartenstudium und Kenntnisse der Straßenverhältnisse in den neuen Bundesländern zeigten, daß nur eine Solomaschine in Frage kam. Also, die neue MuZ Skorpion-Tour muß ran. Koffer angebaut und Gepäck nach Plan verstaute.

Freitagmorgen kurz vor 8.00, Kontrollstelle 3, Sababurg. Hier warten schon einige Mopeds auf den Start. Einige bekannte Gesichter, „Hallo Fiete, du bist ja auch da, lange nicht gesehen. Um 8.00 geht es los, jeder so wie geplant und doch trifft man sich wieder. Einige schon bei den nächsten Kontrollen (andere erst wieder am Ziel). „Gott sei Dank“ kein Rudelrennen wie bei den Oris und so laß ich die Skorpion in Richtung Kassel laufen, Heringen ist das Ziel. Ich will in die neuen Bundesländer.

Ein Lob an die Auswahl

der Kontrollpunkte, Geschichte kommt nicht zu kurz, z. B. Wartburg, Buchenwald, Dora Nordhausen usw. Bis zum Nesselberghaus (Kontrollstelle 6) geht alles planmäßig. Aber dann bricht alles zusammen! Die Straßenverhältnisse in Sachsen-Anhalt brechen alle Rekorde. Nicht die Straßen selbst, sondern die unendlichen Umleitungen, Staus und Baustellen bringen bei fast allen den Zeitplan durcheinander. Ich komme bei der Kontrolle 7 Weissensee nach gefahrenen 92 km und 2,6 Std. an. 1 Std. über der Zeit. Hiobsbotschaft auch hier von anderen Teilnehmern aus Richtung Merseburg. Fahrzeit 1,5 Std. ohne Nebenkontrollen. Ganz Ostdeutschland eine Baustelle! Was soll das Jammern, also umplanen. Kontrolle 14 Hohegeiß muß um 20.00 Uhr erreicht sein, das ist das wichtigste und der Spaß muß Spaß bleiben. Rennen fährt man auf der Rennstrecke und nicht in Ortschaften. Also Kontrollen streichen und siehe es geht. Aber mit dem Gespann wäre es unmöglich geworden. Fast in jedem Ort riesige Autoschlangen vor Baustellen und Kreuzungen. Mit der Solomaschine hat man schon mehr Möglichkeiten vorbeizukommen. Und so näherte ich mich dem Harz.

Wunderbar kann man da nur sagen. 19.00 Uhr ist Kontrolle 14 Hohegeiß erreicht. Nachtpause nur für mich? Von wegen, nach und nach füllt sich der Campingplatz. Der Wirt wird überredet

das Frühstück nicht erst um 8.00 sondern schon um 7.45 Uhr zu servieren. Eine wunderbare Stimmung unter den Teilnehmern. Nichts zu spüren von Konkurrenzdenken, eher nach dem Motto, da kannst du nicht fahren, fahr anders rum.

Einer kommt mit dem letzten Tropfen Benzin an und fragt nach der nächsten Tankstelle. Die aber ist ca. 18 km entfernt. Spontan bieten einige an Benzin zu sammeln, aber der Wirt hat noch einen 5 l Kanister Benzin und wir brauchen nicht zu zapfen. Das Frühstück am anderen Morgen ist eine Wucht. Zwei lang gedeckte Tische und ca. 20 mampfende, grinsende und fröhliche Gesichter. Besser kann es gar nicht sein.

Um 8.30 Uhr laufen die Motoren, es geht weiter. Der Harz wird trotz Nebel unsicher gemacht. Talsperre an Talsperre und ab in

Richtung Lemgo. Der erste Regen fällt. Jetzt macht es nichts mehr aus, es geht dem Ziel entgegen. Der ausgearbeitete Plan funktioniert auf die Minute. Pünktlich wird Lemgo erreicht. Ein herzlicher Empfang wird einem in der Altstadt zuteil und man staunt „Wo kommen all die Mopeds her“. Campingplatz, Stadtbesuch, Siegerehrung und Frühstück runden die Sache ab. Im Ganzen eine gelungene Veranstaltung. Lob an die Organisatoren und Helfer.

Macht die Deutschlandfahrt weiter so. Eine Veranstaltung die uns Fahrern, Fahrerinnen und Beifahrern Freude macht. Die Vorausplanung, Umplanung sowie umsichtiges Fahren verlangt. Viele glückliche und zufriedene Gesichter am Ziel haben es Euch bewiesen.

„Fiete“

Mein Ausgangspunkt war die Hauptkontrolle (Hk) 5 in Heringen zwischen Bad Hersfeld und Eisennach. Dort hatte ich mich mit meinem Bruder Bernd verabredet.

Unser erstes Ziel war die Nebenkontrolle (Nk) Wartburg in Eisnach. Weiter ging es über „Hohe Heide“ bei Ruhla zur Marienglashütte Friedrichroda.

Bei unserer nächsten Hk, der Waldgaststätte Nesselburg im Thüringer Wald, kamen wir genau im Zeitplan an. Wir stellten fest, daß die unbekannte Nebenkontrolle Schloß Ehrenstein in Ohrdruf günstig auf dem Weg lag.

Nach fast endloser „Stadtführung“ (ja ja, jeder Einwohner kennt ’n anderen Weg zum Schloß!), reichlich genervt, standen wir vor dem Schloß an einer schmalen Brücke mit 2 hohen

Stufen. Ich staunte immer wieder, wo man mit ’ner vollbeladenen Boxer-RT überall durchkommt ...

Nun fix zur Wachenburg und dann zur Gedenkstätte Buchenwald. Inzwischen fuhren wir zu dritt, denn Bernd aus Karlsruhe mit seiner R 7515 hatte die gleiche Fahrtroute ausgearbeitet.

Baustellen und Innenstädte fordern ihren Tribut und so waren wir an der Hk 7 in Weissensee schon eine halbe Stunde im Rückstand. Geplagt von Kopfschmerzen wird mir langsam bewußt, daß der Zeitplan bei den Straßenverhältnissen nicht zu schaffen ist. So trennte ich mich von den beiden, die es trotzdem versuchen wollten.

Ich fuhr noch zur Nk Wasserburg Heldrungen und anschließend zur nächsten Hk der Barbarossa-Höhle bei Sondershausen.



Wachenburg bei Gotha



Rast am Campingplatz

Weiter so

Großes Hallo in Lemgo

Wo kommen nur all die Motorräder her?

Dort konnte ich noch etwas verschlafen und auch die 3 Nebenkontrollen schaffte ich im Zeitplan.

Nur an der nächsten Hk in Hahnenklee kam ich zu spät um alle Nebenkontrollen zu schaffen, denn um 20.00 Uhr mußte ich an der Hk 14 Hohegeiß mein Wertungsheft zur Nachtruhe abgeben.

Am nächsten Morgen war auch mein Bruder da und so fuhrten wir die Nebenkontrollen der Hk 14 ab. In dichten Regenwolken lösten wir die Aufgabe der Hk 8 und machten uns auf den Weg nach Lemgo, dem Zielort. In Polle an der Weserfähre, der Hk 9, holte ich mir noch einen Stempel und fuhr weiter zum Zielpunkt.

In Lemgo gab es ein großes Hallo rund um das Orga-Team von Heinz Sauerland und Wolfgang Werner, der, mit seinem Elefantentreiber Lippe, einen entscheidenden Anteil am guten Gelingen der Veranstaltung hatte.

Am Abend bei der Siegerehrung wurde die Anspannung der Fahrt abgeschüttelt und viel Benzin geredet. Zu einem „Staubfänger“ hat es bei mir nicht gereicht, aber Platz 23 ist ein toller Erfolg. Bernd war erfolgreicher und bekam für den 17. Platz einen Pokal überreicht.

Am Sonntag war Petrus wieder guter Dinge und schickte uns trocken nach Hause. Im nächsten Jahr sind wir wieder dabei, haben die Wände im Wohnzimmer doch noch jede Menge Platz für die Teilnehmer-Kacheln!

Mathias aus Celle

Auf der Landkarte sah alles schon etwas anders aus als sonst. Das Veranstaltungsgebiet der diesjährigen Deutschlandfahrt vom 2. bis 4. September ähnelte einem sehr langgezogenen Oval. Der Zielort Lemgo lag zu allem Überfluß auch noch im westlichsten Zipfel dieses Bereiches. Als Novum ging es in diesem Jahr erstmals in die neuen Bundesländer. Der östlichste anzufahrende Punkt war in Merseburg bei Halle.

Wer mit dem Motorrad schon einmal in den neuen Ländern unterwegs war, weiß um die dortigen Straßenverhältnisse: Viel Verkehr, verstopfte Ortsdurchfahrten, Umleitung über Umleitung und Fahrbahnzustände, die als Teststrecken für Enduros optimal geeignet sind. Das alles mußte schon bei der Streckenplanung berücksichtigt werden – wer das nicht tat, war schon bald mit seinem „Fahrplan“ in Verzug. Wer von vorneherein die neuen Länder umgehen wollte, konnte dies jedoch ohne Probleme verwirklichen.

Der Vater der Deutschlandfahrt '94, Wolfgang Werner mit seinem Team der Elefantentreiber Lippe, hatte mit seiner langjährigen Erfahrung als Teilnehmer der Fahrt (immer mit irgendwelchen dicken Pokalen) für alle Sorten

von Teilnehmern etwas im Angebot. Der Kontrast zu den Verhältnissen im Osten war der Harz auf der Seite der alten Bundesländer. Hier sind die Straßen z. T. autobahnbreit und wie mit dem Zirkel gezogen in die Landschaft gebaut. Da die Kontrollstellen hier recht dicht lagen, ging es zu wie auf einem Karussell.

Die insgesamt 14 Haupt- und 42 Nebenkontrollen waren wieder reizvolle Ziele: von Burgen, Schlössern, Klöstern, über Höhlen und besonderen Aussichtspunkten bis hin zu Bergwerken, Museen und Gedenkstätten war der Bogen gespannt. Wer sich dort während der „D-Fahrt“ nicht genug umsehen konnte, wird sicherlich irgendwann nochmal in Ruhe das eine oder andere Ziel anfahren. Dies ist immer ein wichtiger Aspekt für die Teilnahme gewesen.

Die Aufgaben waren wieder ohne Lexikon, PC oder Mobiltelefon an den Kontrollstellen zu lösen. Im „kleinsten Königreich der Welt“, in Romkehrhall am Wasserfall, versuchte jedoch eine „kleine Prinzessin“ sehr eifrig und beharrlich den Teilnehmern die Höhe des Wasserfalls zu verraten. Das aber die Höhe des Felsens gefragt war, und dies auf einer Tafel dirket davor abzulesen war, konnte sie gar nicht akzeptieren. Am Samstag Mittag sammelten sich die Fahrer

nach und nach im „Steinernen Saal“, dem historischen Marktplatz der Stadt Lemgo. Hier wurden die vielen Motorradfahrer durch die interessierten Passanten herzlich aufgenommen. Durch die gute Vorarbeit des Veranstalters war bereits am Samstag (vor Abschluß der Fahrt!) ein ausführlicher Bericht in der lokalen Presse.

Nach der Zieleinfahrt ging es zum nahegelegenen Campingplatz. Die Siegerehrung fand im ebenfalls nicht weit entfernten Schützenhaus statt. Insgesamt gab es durch die Aufgabenstellung und das immer weiter verfeinerte Reglement keinerlei Probleme bei der Auswertung. Auch von Seiten der Teilnehmer gab es nach Bekanntgabe der Ergebnisse keinerlei Diskussionen



Burg Querfurt



Zieleinfahrt in Lemgo

oder Streiterei um „des Kaisers Bart“. Das alles spricht für die gelungene Arbeit des Deutschlandfahrt-Teams um Heinz Sauerland und vor allem von Wolfgang Werner und seinen Elefantentreibern.

Ob sich wohl für 1995 auch ein Club findet, der eine solche Unterstützung für die Kernmannschaft von Heinz bietet?

Wolfgang Schmitz

Wilde Bärte

MC Sauerland vom Siegerpodest verdrängt

Dank an die unzähligen Helfer / Im nächsten Jahr gehts weiter

Die Möglichkeiten für eine interessante Streckenführung sind im deutsch-luxemburgischen Grenzgebiet vielfältig. Der LV Rhein-Ruhr nutzte am letzten Augustwochenende die offenen europäischen Grenzen für die 6. Luxemburg-Ori mit Start und Ziel in Kautenbach. Dort hatten sich die 21 Teilnehmer mit ihrem Begleittrio bereits am Freitagabend um die Grills versammelt. Am Samstag führte die Rundfahrt im Bogen durch Belgien und die Eifel zurück nach Luxemburg. Dies haben wir der einzig sinnvollen Änderung durch die Europäische Union zu verdanken: den Wegfall der Grenzkontrollen.

Trotz einiger Regenschauer hatten die Teilnehmer ihren Spaß an der Kurverei durch enge Täler und über luftige Höhen mit kilometerweiter Aussicht. Nach einem reichhaltigen Büffet im „Hotel Hatz“ wurden die Sieger bekanntgegeben. Zum dritten Mal in Folge hat das Gespann Jürgen Weigle/Carsten Dietrich mit gewohnter Routine die Luxemburg-Ori gewonnen. Passend zur Form des Beiwagens der Sieger gab es als Sonderpreis die „goldene Banane“.

Ende September ging es dann für die Trophy-Teilnehmer

zum 20. Mal „Zur Marianne“ nach Insul in die Eifel. Diese Gaststätte mit gleichnamiger Wirtin ist Startpunkt für die Orientierungsfahrt „Um die Nürburg – einmal anders“. Seit

ren darunter auch fünf Einheimische. Fahrzeugmäßig hat sich bei dieser Fahrt eine außergewöhnliche Zusammensetzung ergeben. Neben zahlreichen BMW's, mit und ohne Seitenwagen, gab es einige Gespanne der 130-

PS-Klasse, aber auch eine DT 175, eine Guzzi VZ mit Beiwagen, eine 250er DKW, einige Enduros sowie eine Harley FXST-C.



dem tödlichen Motorradunfall des langjährigen Ausrichters heißt diese Fahrt auch „Dieter-Bail-Gedächtnisfahrt“.

In diesem Jahr schickte Reinhard Kaiser vom MC Sauerland die 27 Teilnehmer auf die Reise durch die Wälder der Eifel. Durch die örtliche Presse informiert wa-

Bei dieser Veranstaltung hat sich mal wieder gezeigt, daß eine gute Platzierung nicht von der Leistung der Maschine abhängt. Der Mannschaftspreis ging an eine spontan zusammengewürfelte Truppe, deren Gemeinsamkeit darin besteht, daß sie „wilde Bärte“ tragen. Da die vier „wilden Bärte“ gleich die ersten vier Plätze be-

Von den geplanten acht Wertungsfahrten brauchte nur eine einzige abgesagt zu werden. Bei insgesamt mehr als 100 Teilnehmern schafften es drei an allen Veranstaltungen teilzunehmen.

Bei jeder Einzelveranstaltung waren im Schnitt 20 Motorräder am Start, wobei die erste Sachsenfahrt und die erste Elsaß-Rallye überraschend deutlich größeres Interesse fand.

Die BVDM-Touren-Trophy ist eine Veranstaltungsreihe, die sich ausschließlich aus Teilnehmerbeiträgen finanziert. Die Bundeskasse wird hierfür nicht in Anspruch genommen.

*Edgar Müller
BVDM Touren-Trophy-Leiter*

legten, gelang es damit erstmalig, die Mannschaft des MC Sauerland von ihrem gewohnten Stammpfad zu verdrängen.

Die Siegerehrung der Jahresbesten in der Gesamtwertung erfolgte am 19. November bei Lippstadt durch den Leiter der BVDM-Touren-Trophy Edgar Müller. Abschließend sollte noch erwähnt werden, daß zu jeder Trophyveranstaltung außer dem Fahrleiter auch eine Vielzahl Helfer für Nennung, Kontrollen, Auswertung und Betreuung der Teilnehmer benötigt wurden. Dafür vielen Dank.

Termine und Neuigkeiten zur BVDM-Touren-Trophy 1995 gibt es in der nächsten Ballhupe.

Michael Tubes

Beitrag bargeldlos

Der BVDM-Mitgliedsbeitrag läßt sich jetzt auch bequem bargeldlos begleichen. Dazu genügt eine kurze, formlose Einverständniserklärung an Schatzmeisterin Monika Knops, Raiffeisenstraße 102, 47259 Duisburg, mit Angabe der Bankverbindung (Kontonummer und Bankleitzahl). Der Mitgliedsbeitrag braucht dann nicht mehr mühsam überwiesen werden, sondern wird einmal im Jahr vom Konto abgebucht. Ein Widerruf ist jederzeit möglich. Um der Schatzmeisterin die Arbeit zu erleichtern, sollten möglichst viele Mitglieder von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.

Tourentips

Ist die eigene Hausstrecke eine Empfehlung wert? Der Verlag „Good Vibrations“, Fichtenstraße 5 in 63526 Erlensee, sucht ansprechende Motorradtouren für eine ganz spezielle Motorradkarte. Nach dem großen Erfolg der „Motorradtourenkarte Hessen“ sollen nun auch für andere Bundesländer entsprechende Tourentips aufgelegt werden. Wer hierbei mitarbeiten möchte und eine tolle Motorradstrecke weiß, sollte sich umgehend mit dem Verlag in Verbindung setzen. Selbstverständlich wird jede Veröffentlichung honoriert.

Ticketservice

Voraussichtlich wird nach fünf Jahren 1995 erstmals wieder ein Motorrad-WM-Lauf auf dem Nürburgring stattfinden. Da zu erwarten sein wird, daß für diese Attraktion in der Eifel die Eintritts-

karten schnell verkauft sein werden, bieten wir Euch einen BVDM-Bestellservice für den Besuch am Ring an.

Wer Interesse hat, am Wochenende vom 19. bis 21. Mai 1995 Rennatmosphäre hautnah zu erleben, sendet bitte bis Ende Februar 1995 eine Postkarte an die BVDM-Bundesgeschäftsstelle mit der ungefähren Anzahl der Karten, die Ihr benötigt. Sobald die genauen Konditionen (Eintrittspreise etc.) vorliegen, werden wir uns dann wieder bei Euch melden.



Gleiches können wir Euch auch für den Truck-Grand-Prix vom 14. bis 16. Juli 1995 auf dem Nürburgring anbieten. Auch hier gilt: Einfach eine Postkarte mit der ungefähren Anzahl der benötigten Karten an die Geschäftsstelle schicken.

Sofern Ihr an anderen Veranstaltungen auf dem Nürburgring Interesse habt, sagt uns doch kurz Bescheid, vielleicht lassen sich auch dort entsprechende Möglichkeiten arrangieren. Weitere Informationen werden wir in der Ausgabe 1/95 der Ballhupe veröffentlichen.

Ganz wichtig: Mit der Übersendung der Postkarten geht Ihr keine Verpflichtung zur Abnahme der Karten ein. Wir müssen nur wissen, wieviel Karten wir bestellen sollen, um Euch Schlangestehen und Laufereien zu ersparen.



Welcher Ort verbirgt sich hinter dem Kennzeichen ERB? Wo beginnen und enden die Europa-

straßen? Wieviel Kilometer Bundesautobahn gibt es? Antworten auf diese und ähnliche Fragen gibt das kleine Bändchen „Unterwegs in Deutschland“, das jetzt zum Preis von 6.90 Mark im Unterwegs-Verlag erschienen ist. Unterhaltende Lektüre mit viel Information, die so manches Rätsel rund ums Kraftfahrzeug löst.

„Der Zweiradfahrer und sein Recht“ lautet der Titel eines handlichen Buches, das jetzt für 12.80 Mark im ADAC-Verlag erschienen ist. Neben einem umfangreichen Kapitel über Verhaltensregeln und Ausrüstungsvorschriften nicht-motorisierter Zweiradfahrer, finden sich in dem Band auch ausführliche Informationen für Motorradfahrer. Vom Rechtsfahrgebot über die Definition des „gefährlichen Abstands“ bis hin zu Fragen von Streckenverboten finden sich unzählige Tips. Hinzu kommt eine knappe Darstellung der Rechtsprechung, unter Bezugnahme auf die jeweils ergangenen Urteile. So findet sich unter dem Stichwort „Rundfunkgeräte“ etwa der Hinweis, das diese nach Auffassung des OLG Hamburg bei Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen nur mit Erlaubnis der zuständigen Behörden betrieben werden dürfen!



Tips und Tricks für eine erfolgreiche Restaurierung von Motorrädern verrät Peter Kurze in seinem Buch „Motorrad restaurieren“, erschienen im Bogenschütz-Verlag für 29.80 Mark. Zahlreiche Fotos und Zeichnungen erläutern anschaulich, wo Worte nur verwirrt hätten, der praxisnah geschriebene Text zeigt so manchen Tip auf, wo ansonsten graue Haare gewachsen wären. Hinzu kommen technische Erläuterungen, die den Laien verstehen lassen, wie ein Motorrad funktioniert und worauf bei der sachgerechten Restaurierung zu achten ist.

Ein bißchen dürftig im Text, dafür aber ansprechend in der grafischen Umsetzung ist das Buch „Motorräder aus Zschopau“, ebenfalls im Bogenschütz-Verlag erschienen. Peter Kurze und Christian Steiner lassen die Geschichte des ehemaligen MZ-Werkes Revue passieren, zeigen alte Fotos und stellen Bezüge zur Geschichte dar. Ein informatives Bändchen, in dem auch die Typenkunde nicht fehlt.

Den „Motorrädern aus Nürnberg“ ist ein Buch aus dem Zweirad-Verlag, Erlangen, gewidmet. Thomas Reinwald hat zahlreiche ehemalige Mitarbeiter einer der ehemals bedeutendsten Motorradstädte Deutschlands besucht und konnte so auf

zahlreiche, bislang noch unveröffentlichte Privatfotos und -dokumente zurückgreifen. Davon lebt der mit viel Liebe und Begeisterung geschriebene Band, der anschaulich die Geschichte der Motorräder aus Nürnberg nachzeichnet. Dabei hat sich der Autor nicht auf eine reine Aufzählung der unglaublich vielen Typen und Firmen beschränkt, sondern zugleich die zeitgeschichtlichen Hintergründe beleuchtet. Allein das verdient Anerkennung.



Endlich wieder erschienen ist im Podszun Verlag, Brilon, der Band „Die deutschen Mopeds der Wirtschaftswunderzeit“. Alle wesentlichen Marken der 50er Jahre werden in Wort und Bild dargestellt, erläutert und mit zeitgenössischen Fotos illustriert. Es ist eine wahre Freude in diesem Buch zu blättern und die Ursprünge der heutigen Motorräder zu erkennen. Wehmütige Erinnerungen werden wach, fast möchte man die Zeit zurückdrehen. Gleiches gilt für den Folgeband „Die deutschen Motorräder, Mopeds & Mokicks der 60er Jahre“. Die Zahl der hierin aufgeführten Marken ist schon deutlich geschrumpft, der Markt bereinigt. Bekannte Typen von BMW, Hercules, Maico oder Zündapp finden sich neben Motorrädern, von denen heute kaum noch einer weiß. Und gerade deshalb ist dieses Buch als Nachschlagewerk so wichtig. Für alle, die Motorradgeschichte nachverfolgen wollen.



Eine ganz neue Buchreihe hat jetzt der Heel-Verlag unter dem Stichwort „Technothek“ auf den Markt gebracht. Zum Preis von jeweils 19.80 Mark gibt es auf knapp 130 Seiten ein fachkundig geschriebenes Markenportrait. Mit bunten, ansprechend gestalteten Bildern illustriert, findet sich so ein anschaulicher Abriss, der Anfänge und Entwicklung der unterschiedlichsten Motorradmarken deutlich macht. Vier Bände sind bereits erschienen: BMW, Harley-Davidson, Indian und Ducati. Weitere sollen folgen – hoffentlich.



13.01.-15.01.1995

Frankenhardt – Wintertreffen der Horex- und Gespannfreunde im BVDM
Info-Telefon: (0 79 59) 6 34

13.01.-15.01.1995

Hamburg – Bekleidung, Zubehör und Accessoires, Oldtimer, Dragster und Exoten – all das und noch viel mehr wird auf den Hamburger Motorrad Tagen zu sehen sein. Auf 4.000 Quadratmetern soll in den Messehallen ein bißchen Motorradfrühling zu schnuppern sein.
Info-Telefon: (04 31) 9 28 00

14.01.-15.01.1995

Eschweiler – Motorradausstellung der Motorradfreunde Eschweiler mit VerkehrsQuiz, Videos und stündlicher Verlosung.
Info-Telefon: (0 24 03) 6 61 06

27.01.-29.01.1995

Wolffhagen – Wintertreffen der Gespannfreunde Kassel-Korbach im Cafe „Mondschein“ in Ippinghausen bei Wolffhagen.
Info-Telefon: (05 61) 4 54 03

27.01.-29.01.1995

Friedrichshafen – Biker-Weekend am Bodensee. Alle wichtigen Händler sind vertreten. Sonderschauen zu den „Golden Fifties“ und ein „Old-Workshop“ sowie ein Gebrauchtmotorrad-Markt und ein Biker-Flohmarkt von Privat Anbietern bilden das Rahmenprogramm.
Info-Telefon: (0 75 41) 70 80

03.02.-05.02.1995

Loh – Elefantentreffen im Hexenkessel von Loh, ganz in der Nähe von Passau. Kein Festzelt aber eine tolle Atmosphäre.
Info-Telefon: (0 21 91) 6 58 72

23.03.-26.03.1995

Berlin – Motorradmesse der Dicon Veranstaltungsgesellschaft
Info-Telefon: (04 31) 9 28 00

21.04.-23.04.1994

Morsbach – Motorradwochenendtour der Jugendherberge Morsbach. In kleinen Gruppen gehts quer durchs buckelige Land. Ziel dieser Ausfahrt ist unter anderem das Bergwerk Ramsbeck.
Info-Telefon: (0 22 94) 86 62

28.04.-01.05.1995

Morsbach – Motorradcamp im Vierländer-eck. Die Jugendherberge Morsbach veranstaltet an diesem Wochenende ein Trail- und Sicherheitstraining, dem sich eine gemeinsame Ausfahrt durchs Bergische Land anschließt. Trailmaschinen werden gestellt.
Info-Telefon: (0 22 94) 86 62

12.05.1995

Borgholzhausen-Bahnhof – Bundesbeirats-sitzung des BVDM am Vorabend der Jahreshauptversammlung. Zeitgleich findet das Frühlingsfest statt.
Info-Telefon: (0 61 81) 25 78 49

13.05.1995

Borgholzhausen-Bahnhof – Jahreshauptver-

sammlung des BVDM. Tagungsort ist die Gaststätte „Haus Hagemeyer-Singestroth“. Zimmer können direkt über den Wirt gebucht werden; Telefon: (0 54 25) 2 65. Direkt neben der Tagungsgaststätte gibt es auch Campingmöglichkeiten.
Info-Telefon: (0 61 81) 25 78 49

16.05.-21.05.95

Meinerzhagen – BVDM-Tour durch die Eifel. Das Gepäck bleibt im Hotel, geplant ist unter anderem ein Abstecher über die belgische Grenze in die Ardennen.
Info-Telefon: (0 23 54) 63 39

02.06.-05.06.1994

Morsbach – Motorradwochenendtour der Jugendherberge Morsbach. In kleinen Gruppen gehts quer durchs buckelige Land. Ziel dieser Ausfahrt ist unter anderem die Winterscheider Mühle.
Info-Telefon: (0 22 94) 86 62

14.06.-16.06.1995

Frankenhardt – Sommertreffen der Horex- und Gespannfreunde im BVDM
Info-Telefon: (0 79 59) 6 34

15.06.-18.06.1995

Morsbach – Motorradcamp im Vierländer-eck. Die Jugendherberge Morsbach veranstaltet an diesem Wochenende ein Trail- und Sicherheitstraining, dem sich eine gemeinsame Ausfahrt durchs Bergische Land anschließt. Trailmaschinen werden gestellt.
Info-Telefon: (0 22 94) 86 62

19.08.-25.08.1995

Morsbach – Erste Familienmotorradfreizeit der Jugendherberge Morsbach. Nicht allein der Spaß der motorradfahrenden Eltern, sondern auch der Spaß der Kinder, die – während ihre Eltern unterwegs sind – von einer ausgebildeten Erzieherin betreut werden, steht an erster Stelle.
Info-Telefon: (0 22 94) 86 62

26.08.-02.09.1995

Morsbach – Motorradfreizeit der Jugendherberge Morsbach. Geführte Touren durch die „buckelige Welt“ des Vierländer-ecks führen durch's Bergische Land, das Sauerland, Siegerland und den Westerwald. Zum Programm gehört auch ein Sicherheitstraining, ein Erste Hilfe Kurs sowie ein gemeinsamer Grillabend.
Info-Telefon: (0 22 94) 86 62

15.09.-17.09.1995

Windhausen – 11. Internationales Vogelsberger Gespanntreffen. Wie in jedem Jahr am dritten Wochenende im September. Solofahrer werden nicht vom Platz gejagt.
Info-Telefon: (0 66 31) 31 38

Termine und Treffen bitte frühzeitig an: Redaktion Ballhupe, Postfach 1120, 65780 Hattersheim. Dabei das vorliegende Muster beachten, also Ort und Info-Telefon nicht vergessen! Briefe, die nach dem 11. Februar eingehen, können für die Ausgabe 1/95 nicht mehr berücksichtigt werden.

Stammtisch & Clubabend

jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat
München – Touren- und Endurofahrer-stammtisch im Peaches, Schleißheimer Straße 330, München.
Info-Telefon: (0 89) 1 59 56 35

jeden 3. Mittwoch im Monat
Dörpholz – Motorradfahrer-treffen in der Gaststätte „Eier Kaal“ in Dörpholz bei Remscheid-Lennep, jeweils um 19.30 Uhr. Info-Telefon: (0 21 91) 6 58 72

jeden letzten Mittwoch im Monat
Lockstedt – IGG Gespannfahrer-Stammtisch in der Gaststätte „Zur Erholung“, jeweils ab 19 Uhr.
Info-Telefon: (0 48 25) 71 61

jeden 1. Freitag im Monat
Wingst-Bargkamp – Clubabend der Motorradfreunde Niederelbe, in der „Waidmannsruh“ in Wingst-Bargkamp.
Info-Telefon: (0 47 52) 74 09

jeden Sonntagmorgen
Ippinghausen – Treffen der Gespannfreunde Kassel-Korbach im Cafe „Mondschein“, jeweils ab 10 Uhr.
Info-Telefon: (05 61) 4 54 03



Auf Temperaturen unter Null Grad und vielleicht sogar ein bißchen Schnee hoffen die Veranstalter des BVDM-Elefantentreffens, damit die erwarteten mehr als 7000 Besucher wieder auf ihre Kosten kommen.

Sehen und gesehen werden

Den Durchblick nicht verlieren

von Ulf Kartte

Foto: ZEFA

Herbstzeit - diese für viele von uns romantischste Jahreszeit birgt gerade im Straßenverkehr viele Gefahren: Früh einsetzende Dunkelheit sowie Regen und Nebel erschweren die Sicht. Darum sollten sich alle Verkehrsteilnehmer jetzt besonders vorsichtig verhalten. Doch damit alleine ist es nicht getan: Auch eine regelmäßige Überprüfung der eigenen Sehleistung ist wichtig. Besonders, wenn man sich vor

Augen hält, daß die Sehkraft altersbedingt ab dem 40. Lebensjahr nachläßt. Gut gesehen zu werden ist im übrigen genauso wichtig, wie selbst den „Durchblick“ zu behalten. Deshalb gilt: Wer sich im Straßenverkehr durch helle Kleidung und reflektierendes Material „ins rechte Licht rückt“, leistet einen aktiven Beitrag für die eigene Sicherheit und die anderer Verkehrsteilnehmer.



„Verkehrswacht aktiv“
erscheint
mit Unterstützung
des Bundesministeriums
für Verkehr

AUS DEM INHALT:

- Gutes Sehen ist lebenswichtig
- Tips für Nachtfahrten
- Mehr Sicherheit durch Sichtbarkeit
- Die gute Radbeleuchtung
- 38. Kfz-Beleuchtungs-Aktion im Oktober

Alles im Blick?

Gutes
Sehen ist
lebens-
wichtig



**Frühzeitig zum
Sehtest: Seh-
behinderte Kin-
der sind im Ver-
kehr besonders
gefährdet.**

Foto: Kuratorium Gutes Sehen e.V.

schein durchfallen, wenn er ihn heute wiederholen müßte. Auch Fußgänger und Radfahrer sind betroffen.

Mark Benders Sehschwäche ist eine Folge der sogenannten Alterssichtigkeit. Sie tritt bei Menschen mit normaler Sehkraft etwa ab dem 40. Lebensjahr ein. Nach diesem biologischen „Sehknick“ geht es mit dem scharfen Blick bergab: Ein 40jähriger verfügt im Durchschnitt nur noch über 90 Prozent der Sehschärfe eines 20jährigen. Ein 60jähriger erreicht nur noch 74 Prozent und ein 80jähriger nur noch 47 Prozent.

Beängstigend: Viele Verkehrsteilnehmer wissen gar nicht, daß sie schlecht sehen. Sehschwächen treten meist nicht plötzlich auf, sondern machen sich erst allmählich bemerkbar. Deshalb sollte man auch schon vor dem 40. Lebensjahr regelmäßig seine Sehfähigkeit untersuchen lassen.

Sträflich leichtsinnig verhält sich, wer weiß, daß er schlecht sieht und dennoch aus Bequemlichkeit, Angst oder Eitelkeit nicht zum Augenarzt geht. Er riskiert nicht nur sein Leben, sondern auch das anderer Verkehrsteilnehmer.

Eigentlich mag Mark Bender den Herbst. Nur beim Autofahren fühlt er sich zunehmend unsicher: Oft hat der 42jährige das Gefühl, nicht genügend zu sehen. Bei Regen, Nebel und nassen Straßen wird so jede Fahrt zur Zitterpartie. Nachdem er beinahe einen Unfall gebaut hat, weil er in der abendlichen Dämmerung einen Radfahrer zu spät bemerkte, überredet ihn seine Frau, einen Sehtest zu machen.

Das Ergebnis ist für Mark Bender niederschmetternd: Der Augenarzt diagnostiziert eine beträchtliche Sehschwäche und verschreibt ihm eine Brille. Für Mark Bender ein Schock. Mit 42 Jahren fühlt er sich noch jung.

An eine altersbedingte Sehschwäche will er nicht glauben. „Und jetzt“, fragt er seinen Augenarzt, „muß ich eine Brille tragen? Wie sehe ich denn dann aus?“

Bender ist mit seinem Problem nicht allein: Bei jedem vierten bis fünften Verkehrsteilnehmer ist das Sehvermögen eingeschränkt. Rund sieben Prozent der Führerscheininhaber verfügen über weniger als 50 Prozent der erforderlichen Tagesschärfe. Etwa 5 Prozent sehen sogar weniger als 30 Prozent. Noch gravierender sind die Sehmängel bei Nacht und in der Dämmerung. Etwa jeder achte deutsche Kraftfahrer würde beim Sehtest für den Führer-



Foto: landespress

**Keine Angst vor
dem „Sehknick“:
Mit der richtigen
Brille bleibt der
Blick auch im Al-
ter scharf.**

Den Augen nicht „blind“ vertrauen

Auch wer gute Augen hat, sieht nicht immer alles

Verwirr-
spiel für
die Augen:
Nebel in
der Groß-
stadt.



Wer schlecht sieht, ist im Straßenverkehr vielen Handicaps ausgeliefert: Er kann zum Beispiel die Geschwindigkeit entgegenkommender Fahrzeuge nicht mehr richtig einschätzen. Das hat nicht nur für Autofahrer fatale Folgen. Auch Radfahrer und Fußgänger können so schnell in gefährliche Situationen geraten, etwa beim Abbiegen oder beim Überqueren der Straße. Vor allem ältere Menschen sind zudem in der Dämmerung häufig kaum in der Lage, kontrastarme Gegenstände zu erkennen und leiden unter verstärkter Blendempfindlichkeit.

Bei Nachtfahrten steigt das Unfallrisiko überdimensional. Denn im Dunkeln kann die Sehleistung selbst bei sonst gut se-

henden Autofahrern bis auf ein Zwanzigstel des Tageswertes sinken. Entgegenkommende „Blender“ und Anpassungsschwierigkeiten bei Helligkeitsunterschieden verringern die Sehleistung zusätzlich.

Viele Autofahrer schätzen den eigenen Sichtbereich bei Nachtfahrten falsch ein: Sie gehen davon aus, daß sie einen Bereich im Vorfeld übersehen können, der durch das entfernteste noch erkennbare Objekt begrenzt ist. In diesem vermeintlich noch überschaubaren Bereich können sich jedoch Personen oder Gegenstände befinden, die wegen ihres geringen Reflexionsgrads (noch) nicht sichtbar sind. So ist beispielsweise ein schwarz gekleideter Fußgänger auf einer dunklen, unbeleuchteten Asphaltstraße in einer Ent-



**Tip an alle
Naßfor-
schen: Bei
schlechter
Sicht und
schlech-
tem Wetter
runter vom
Gas.**

fernung von 35 Metern fast unsichtbar, obwohl er sich in der Reichweite der Scheinwerfer befindet.

Erstaunlicherweise wird nachts trotzdem kaum langsamer gefahren als tagsüber. Hierin zeigt sich eine weitere Fehleinschätzung: Die individuelle Fähigkeit, zusätzliche Risiken zu bewältigen, wird von vielen Autofahrern überschätzt. Nach dem Motto „Was ich nicht sehe, das gibt es auch nicht“ fahren sie munter drauflos – mit oft schrecklichen Folgen, wie Statistiken belegen.

Fazit: Wer auf Dauer sicher fahren will, sollte seinen Augen

nicht einfach „blind“ vertrauen. Da etwa 90 Prozent aller Sinnes-
eindrücke im Straßenverkehr über die Augen aufgenommen werden, ist gutes Sehen lebenswichtig. Das heißt: Spätestens ab dem 40. Lebensjahr sollte die Sehleistung regelmäßig überprüft werden. Besonders gefährdet sind ältere Verkehrsteilnehmer, aber auch Kinder: Häufig wissen die Eltern nicht, daß ihre Kinder Sehfehler haben. Ab dem zweiten Lebensjahr sollten die Eltern regelmäßig mit ihren Kleinen zum Augenarzt gehen.

Bessere Sicht

Der Motor hui, die Scheibe pfui



Foto: laenderpress

Mit solchen Scheiben hat man nur trübe Aussichten.

Sie muß viel leisten, wird aber dennoch kaum beachtet: die Windschutzscheibe unseres Autos. Während beispielsweise der Motor und das Fahrwerk regelmäßig überprüfen lassen, fristet die Frontscheibe meist ein kümmerliches Dasein. Dabei ist sie häufig hohen Belastungen ausgesetzt: Umherfliegende Sandkörner

und Schmutz unter den Scheibenwischern sorgen für Kratzer, die auf Dauer die Windschutzscheibe optisch unbrauchbar machen.

Nicht nur außen, sondern auch innen sollte die Frontscheibe deshalb regelmäßig geputzt werden. Denn eine schmutzige oder abgenutzte Scheibe beeinträchtigt nicht nur

die Sicht. Das Licht der Straßenbeleuchtung oder entgegenkommender Fahrzeuge wird so gestreut, daß der Fahrer geblendet wird und seine Umgebung kaum noch erkennt.

Das gleiche gilt für das Schutzhelm-Visier von Mofa- und Motorradfahrern. Bei Dämmerung, Dunkelheit oder schlechter Witterung ist die Sicht sowieso schon stark eingeschränkt. Durch ein verkratztes Visier wird dies noch verschlimmert. Deshalb sollten selbst kratzeste Visiere nie mit dem Handschuh abgewischt werden. Zur Reinigung empfiehlt sich ein weicher Lappen und Spül- oder Haarwaschmittel.

Immer mehr Autohersteller bieten ihre Fahrzeuge mit getönten Scheiben an. Diese sollen die Sonneneinstrahlung reduzieren. Gefährlicher Nebeneffekt: Besonders bei Fahrten in der Dämmerung oder im Dunkeln verschlechtern sie auch die Sicht.

Ein wichtiger Sicherheitsfaktor am Auto sind die Rück- und Seitenspiegel. Leider haben sich asphärische Spiegel, die mit dem toten Winkel ein wesentliches

Unfallrisiko beseitigen, bis heute nicht recht durchgesetzt. Die spezielle Krümmung des asphärischen Spiegels erweitert den normalen Sichtradius von 16 Grad um fast das Dreifache auf 40 Grad. Nach einer kurzen Gewöhnungszeit erhält der Fahrer eine „Rücksicht“, die mehr Sicherheit im Verkehr gewährleistet.

TIPS FÜR NACHTFAHRTEN

Sehen in der Dunkelheit

- Grundsätzlich sollte man bei Nachtfahrten die Fahrgeschwindigkeit den nächtlichen Sichtverhältnissen anpassen. Viele Autofahrer überschätzen die Sichtbarkeit von Hindernissen und ihre eigene Fähigkeit, Gefahren zu bewältigen.

- Wer viel in der Dunkelheit unterwegs ist, sollte sein Dämmerungssehvermögen testen lassen. Auch Menschen, die tagsüber keine Probleme mit den Augen haben, können nachts kurzsichtig sein. Hier hilft nur eine Brille.

- Auch die Blendempfindlichkeit der Augen sollte man untersuchen lassen: Eine erhöhte Blendempfindlichkeit bedeutet auch eine verminderte Sehleistung für den Zeitraum der Blendung.

- Bei Fahrten in der Dämmerung oder in der Dunkelheit sollte man keine getönten Gläser tragen. Sie schlucken zusätzlich 10 - 25 Prozent Licht.

- Getönte Autoscheiben oder Visiere schlucken zusätzlich Licht.

- Die besten Augen nützen nichts, wenn die Windschutzscheibe verschmutzt ist. Deshalb: Auf saubere Windschutzscheiben (auch innen) und Scheinwerfer achten!



Wer gut sieht, dem wird auch nachts nicht schwarz vor Augen.

Foto: DWV

Gefahr für Dunkelmänner

Über helle Kleidung in der dunklen Jahreszeit

Mittlerweile sollte es sich eigentlich herumgesprochen haben: Dunkle Kleidung im Herbst erhöht das Unfallrisiko für Fußgänger und Fahrradfahrer. Aber immer noch handeln viel zu viele Verkehrsteilnehmer - ob Kinder auf dem Schulweg, alte Leute beim Einkaufen oder Teens und Twens auf dem Weg zur Disco - getreu der Devise: „Nachts sind alle Katzen grau“. So etwa der 23jährige Student Volker Nowak: „Ganz in Schwarz in die Disco, das bringt's total! Vor allem bei den Mädels kommt man damit gut an!“ Ober keine Angst habe, auf dem Weg zur Diskothek von einem Autofahrer übersehen zu werden? „Nö, ich paß schon auf, daß mir nichts passiert!“ Eine sorglose Einstellung, die an der nächsten Kreuzung mit einem schmerzhaften Erwachen enden kann!

Auch viele Eltern handeln sehr leichtsinnig, wenn sie in der dunklen Jahreszeit ihren Nachwuchs auf den Schulweg schicken. Oft fehlen solch praktische Hilfen wie reflektierende Regencape, leuchtende Schulranzen oder lustige „Blinks“ zum Anclippen, die dafür sorgen würden, daß die Kleinen besser zu sehen sind.

Doch auch die Weisheit des Alters schützt vor Torheit nicht. Viele ältere Menschen begeben sich - in ein unscheinbares Mausgrau gewandelt - in den Straßenverkehr. Auch die 65jährige Erna Schumacher hat erst nach einem Schlüsselerelebnis Mut zu mehr Farbe bewiesen: „Eine Bekannte von mir ist im letzten Herbst beinahe angefahren worden, als sie die Straße überqueren wollte. Der Fahrer hatte sie wegen ihrer dunklen Kleidung einfach zu spät be-



Helle Köpfe:
Reflektoren an
der Kleidung
zum Schutz
bei Nacht.

Foto: Dieter Gielnik

merkt. Da hab' ich mir gesagt: Ab jetzt trägt du lieber helle Mäntel und nimmst einen reflektierenden Spazierstock mit! Da fühle ich mich gleich viel sicherer auf der Straße.“

Diese Einsicht hat die 21jährige Verkäuferin Susi Barth zum Glück schon in jungen Jahren gewonnen. Sie sagt: „Morgens fahre ich immer mit dem Fahrrad zur Arbeit, da ist man natür-

lich besonders gefährdet. Also zieh' ich Klamotten an, die auch von weitem noch gut zu erkennen sind. Und zusätzlich zur Fahrradbeleuchtung clippe ich mir noch ein batteriebetriebenes „Blinki“ an die Schulter.“

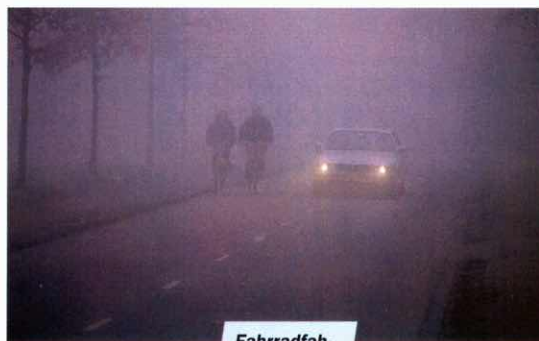
So gut ausgerüstet braucht man sich um die Warnung „Die im Dunkeln sieht man nicht“ wirklich keine Sorgen mehr zu machen.

Hauptsache auffallen!

Gut sichtbar durch die richtige Kleidung

Fußgänger und Fahrradfahrer, vor allem Kinder und ältere Menschen, sind im Verkehr besonders gefährdet. Sie haben keine schützende Knautschzone und sind deshalb bei Unfällen häufig stärker betroffen. Passanten und Radfahrer können selbst viel dazu beitragen, im Straßenverkehr frühzeitig gesehen zu werden. Die folgenden Tips helfen dabei:

- Im Verkehr sollte man stets helle, bunte oder kontrastreiche Kleidung tragen.
- Ein Regencap in leuchtenden Farben ist auch im Regen oder bei Dunkelheit gut sichtbar.



Fahrradfahrer ohne Licht:
Gefährliche Nacht- und Nebelaktion.

- Wer auf seinen dunklen Regen- oder Wintermantel nicht verzichten will, sollte

unbedingt einen hellen Schal dazu tragen.

- Verantwortungsbe- wußte Eltern sorgen

dafür, daß Kinder auf dem Schulweg helle und auffallende Kleidung anhaben.

- Reflektoren auf dem Schulranzen oder der Kleidung der ganz Kleinen sorgen für zusätzliche Sicherheit.

- Auch Fahrradfahrer sollten reflektierende Bänder, zum Beispiel um Arm oder Fußgelenk, oder Kleidungsstücke mit reflektierenden Aufsätzen tragen.

- Autofahrer, die bei einer Panne im Dunkeln oder bei schlechter Witterung ihr Fahrzeug verlassen, sollten sich mit einer reflektierenden Warnweste schützen.

Foto: laenderpress

Ins rechte Licht gerückt

38. Kfz-Beleuchtungs-Aktion

„Seit 25 Jahren fahre ich jetzt schon bei Tag und Nacht, bei Wind und Wetter Auto. Bis jetzt ohne Unfall! Aber im Herbst wird auch mir manchmal ganz schön mulmig.“ Als Taxifahrer weiß Horst Pilarczyk, wovon er spricht: „Wenn es früher dunkel wird und dann auch noch Regen oder Nebel dazukommen, heißt es höllisch aufpassen!“

In der „dunklen“ Jahreszeit ist es besonders wichtig, gut zu sehen und gut gesehen zu werden. Ein entscheidender Sicherheitsfaktor ist hierbei eine funktionierende und op-

timal eingestellte Kfz-Beleuchtung.

Um dafür zu sorgen, daß alle Auto- und Motorradfahrer rechtzeitig den richtigen „Durchblick“ bekommen, findet auch in diesem Herbst wieder die Kfz-Beleuchtungsaktion statt. Bis Ende Oktober können alle Kraftfahrer die Beleuchtungsanlage ihres Fahrzeugs kostenlos bei Kfz-Betrieben, Fachwerkstätten oder mobilen Prüfstationen durchchecken lassen. Getestet werden alle Lampen und Leuchten am Auto. Au-

ßerdem werden Wischblätter und Scheibenwaschanlage (Flüssigkeitsstand und Frostschutz) auf ihre Tauglichkeit untersucht. Wer den Licht-Check besteht, erhält eine Plakette, die an die Windschutzscheibe geklebt wird. Sie gilt bei Polizeikontrollen als Nachweis für eine funktionstüchtige Lichtenanlage.

Träger der Aktion sind der Zentralverband des Deutschen Kfz-Gewerbes und die Deutsche Verkehrswacht. Schirmherr ist Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann. Neben den Kfz-Betrieben unterstützen zahlreiche Verbände und Unternehmen

die Aktion, etwa durch den Einsatz mobiler Prüfstationen. Eine wichtige Aufgabe kommt den örtlichen Verkehrswachten zu, die mit Spannbändern, Plakaten und Aufklebern der Geschäftsstelle für die Aktion werben und die Prüfplaketten zur Verfügung stellen.

Die Ergebnisse des Lichttests 1993 bestätigen, daß immer mehr Kraftfahrer erkennen, wie wichtig eine funktionierende Beleuchtung am Auto oder Motorrad ist: 63 Prozent allervorgeführten Fahrzeuge wiesen keine Mängel auf, immerhin gut sechs Prozent mehr als 1992. Dennoch: Jedes dritte Kraftfahrzeug „sieht“ immer noch schlecht. Wer seine Beleuchtungsanlage nicht regelmäßig überprüft oder sogar bewußt mit defekten Leuchten fährt, gefährdet sich selbst und andere. Deshalb sollten alle Kraftfahrer die Chance nutzen und an der Beleuchtungsaktion teilnehmen.

Prominenz beim Lichttest. Im Vordergrund von links: Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann, Bernhard Enning (Präsident des Zentralverbandes des Deutschen Kfz-Gewerbes) und Dr. Günter Sabow (Präsident der Deutschen Verkehrswacht).



Foto: DVW

Niemals ohne: Pedalreflektoren und Speichenrückstrahler sind vorgeschrieben.



Foto: laenderpress

Ein Fahrrad erzählt

Tips zur guten Radbeleuchtung

Hallo Leute, ich bin „Touri“, und ich möchte Euch von meiner Besitzerin - der Linda - erzählen. Die hat mich letzte Woche in unserem Fahrradladen gekauft.

Linda war mir sofort sympathisch, weil sie sich so gründlich über die Qualitätsmerkmale von uns Fahrrädern informiert hat. Und als sie dann schließlich alle Fahrradglocken ausprobiert hat, habe ich mein schönstes Klingeln ertönen lassen. Tja, und dann hat sie mich auch genommen.

Sofort nach dem Kauf hat Linda meine Beleuchtungsanlage auf Vordermann gebracht. Nicht, daß ich von Haus aus nichts mitgebracht hätte: Einen Scheinwerfer vorne, eine Schlußleuchte mit Rückstrahler, je zwei Speichenrückstrahler, einen roten Großflächenrückstrahler hinten, einen weißen Frontrückstrahler vorn und Pedalreflektoren hatte ich ja schon. Muß ja auch von Gesetz wegen so sein, wie Ihr sicher alle wißt!

Aber die Linda hatte ein paar Tricks drauf, damit ich im Dun-

keln noch besser sehe und zu sehen bin: Für die richtige Scheinwerfereinstellung ist sie mit mir abends in eine ziemlich dunkle Straße gefahren. Dort hat sie meinen Scheinwerfer so weit nach unten geneigt, daß entfernte Verkehrsschilder gerade noch zu erkennen waren. Mein 2,4 Watt-„Birnenchen“ vorne hat sie gegen ein Halogenlicht ausgetauscht. Hinten hat sie ein innenverspiegeltes Rücklicht angebracht, so daß ich jetzt rundum fast doppelt so hell strahle wie vorher. Zusätzlich zu meinem Dynamo hat die Linda dann noch eine Standlichtanlage mit Batterie angebaut. So kann mir das Licht auch nicht ausgehen, wenn ich mal stehenbleiben muß.

Ich muß sagen, daß ich mich mit meiner neuen „Ausstrahlung“ sehr viel sicherer fühle. Da können mir alle Fahrräder mit billigen Funzeln doch den Sattel runterrutschen! Übrigens: Wenn Ihr in puncto Beleuchtung nicht so „fit“ wie Linda seid, kann Euch Euer Fahrradladen sicher weiterhelfen.

Gute Fahrt Euch allen!

Foto: laenderpress

MEHR SICHERHEIT DURCH SICHTBARKEIT

Mit leuchtendem Beispiel voran

Wer gut sieht, der gut fährt. Aber nicht nur gutes Sehen ist im Verkehr wichtig. Durch die bessere Sichtbarkeit des eigenen Fahrzeugs kann jeder Autofahrer selbst aktiv etwas für mehr Verkehrssicherheit tun. Hierzu die wichtigsten Tips:

- Um die volle Leuchtkraft der Scheinwerfer zu gewährleisten, sollten diese stets von toten Insekten, Schlamm, Spritzern, Schnee und Eis gesäubert werden.

- Bei schwerer Beladung des Autos ist zu prüfen, ob die Scheinwerfereinstellung angepaßt werden muß.

- Die Verwendung von reflektierenden Kfz-Kennzeichen ist bei Neuwagen mittlerweile Pflicht. Altfahrzeuge sollten so schnell wie möglich nachgerüstet werden.

- Auch an den Innentüren und im Kofferraum sollten Reflektoren angebracht werden. So können Sie noch besser auf sich aufmerksam ma-

chen, wenn zum Beispiel bei einer Panne einmal Ihre Beleuchtungsanlage ausfällt.

- Wenn Sie nachts auf einer Schnellstraße eine Panne haben und Ihr Warndreieck aufstellen wollen: Tragen Sie es gut sichtbar vor Ihrem Körper, damit herannahende Fahrzeuge Sie früh genug wahrnehmen.

- Die Längsseiten von Lkw können mit reflektierendem Material (im Fachhandel erhältlich) besser sichtbar gemacht werden. Es dürfen aber laut StVO nur zugelassene rückstrahlende Mittel verwendet werden.

- Ein Tip zum Schluß für alle, die sich in nächster Zeit ein neues Fahrzeug zulegen wollen: Achten Sie beim Autokauf nicht nur auf Leistung und Ausstattung, sondern auch auf die Farbe: Helle, auffällige Farben sind gerade im Herbst und Winter ein erheblicher Sicherheitsgewinn.

Schneeblind:
Solche Scheinwerfer müssen umgehend gesäubert werden!

Wenn Sie alle Ringöffnungen - auch die in den untersten beiden Reihen - erkennen, darf dies trotzdem kein Grund sein, eine Überprüfung der Augen in regelmäßigen Abständen zu unterlassen. Können Sie allerdings die Ringöffnungen in einer der vier oberen Reihen schon bei Tageslicht nicht mühelos erkennen, dann wird es höchste Zeit, die Augen beim Optiker oder Augenarzt überprüfen zu lassen. Zur eigenen Sicherheit und der anderer Verkehrsteilnehmer sollte die fehlende Sehschärfe durch eine Brille ausgeglichen werden.

Testen Sie Ihre Augen – Entfernung 4 Meter. Erkennen Sie, wo die Ringöffnungen sind?

Ihr Ergebnis:



Sehschärfe

0,4

Sehr schlecht
– Augen überprüfen lassen!



Sehschärfe

0,5

Schlecht
– Augen überprüfen lassen!



Sehschärfe

0,6

Unterdurchschnittlich
– Augen überprüfen lassen!



Sehschärfe

0,8

Grenze für
sicheres Autofahren
– Augen überprüfen lassen!



Sehschärfe

1,0

Normal



Sehschärfe

1,2

Gut



Sehschärfe

1,5

Überdurchschnittlich

Impressum:

Herausgeber:

Deutsche Verkehrswacht e.V.
Postanschrift:
53338 Meckenheim bei Bonn

Anschrift:

Am Pannacker 2
53340 Meckenheim bei Bonn
Telefon: 02225/8840
Telefax: 02225/88470

Verantwortlich für den Inhalt:

Rolf Maginot, Verbandsdirektor

Redaktion:

K1 Kommunikation aus Köln

Layout:

Atelier Verlag Schmidt-Römhild,
23547 Lübeck

Druck: Druckhaus Coburg,
Friedrich-Rückert-Straße 73,
96450 Coburg

Harz Treffen**Neue Freundschaften geschlossen****Teilnehmerzahl explodiert / Wettergott grollte auf dem Heimweg**

Unter einem guten Stern stand dieses Jahr das Harz-Treffen in Berßel. Der kleine Ort im Nord-Osten des Harzes nahm auch dieses Jahr wieder bereitwillig die IG Gespannfahrer und deren Freunde auf. Drei Jahre lang waren wir jetzt zu Gast in diesem Ort.

1992 fing es spärlich, aber schön, mit knapp 10 Teilnehmern an. Ein Jahr später bewegte sich die Teilnehmerzahl schon auf die 30 zu. In diesem Jahr konnten wir auf beachtliche 62 Gespanne bzw. Motorräder blicken. Platz zum Zelten war ausreichend vorhanden, nur der etwas feste Untergrund bereitete einigen Probleme. Die Schloßgaststätte ist in diesem Jahr dann aber doch an ihre Grenzen gestoßen. Der Wirt nahm dies jedoch mit seiner bekannten Gelassenheit. Hier noch mal ein Lob an den Wirt Heinz und seiner Pferdewurst.

Ob High-Tech-Gespann, Uralt oder MZ – alles war da. Schon am frühen Freitagnachmittag füllte sich der Platz und man hatte die ersten Partner für ein Benzin- und Biergespräch. Am Samstagmorgen traf Man(n)/Frau sich entweder im Freien oder in der Gaststätte zum Frühstück, das sich bei dem einen oder anderen dann bis mittags hinzog.

Die für 14.00 Uhr geplante Ausfahrt konnte dann pünktlich gegen halb drei starten. Die Tour wurde von Wolfgang Binneweis ausgearbeitet und führte quer durch den Harz. Der Wirt bereitete für den Abend schon einmal die Jubiläums-Linsen-Suppe vor, die von ihm gestiftet wurde. Drinnen und draußen wurde dann am Abend kräftig gespeist.

Sportwart Wilfried Gödecker übernahm dann die Preisverleihung und eine kurze Ansprache zum 15jährigen Jubiläum der IGG. Eigens hierzu gab es Sonderpreise in Form eines Gespannbuches, für jedes 11., 22. ... angereiste Gespann laut Eintragsliste. Die glücklichen waren: 11. Horst Lünstedt, 22. Eckart Evers, 33. Ralf Wilde, 44. unbekannt und 55. Thomas Kremer.

Völlig unproblematisch verlief auch die weitere Preisverleihung für weiteste Anfahrt, ältesten Teilnehmer, jüngsten Teilnehmer, die ganz einfach „nach Gebot“ ermittelt wurden. Die weiteste Anfahrt Damen ging an Maria Lünstedt, die der Herren an Achim Schöpogens, ältester Teilnehmer war Horst Lünstedt und die jüngste Tobias Kraft. Der Pechvogel wurde in diesem Jahr der BMW-Fahrer Roland Gratz, löste sich an dem ansonsten doch immer so zuverlässigen Gefährt der Auspufftopf.

Mit zwei zugekniffenen Augen wurde dann die Anfahrtswertung prämiert. Da nicht ganz zweifelsfrei ausgeschrieben, gab es bei

den drei Teilnehmern dann auch 5 Meinungen, dennoch konnten alle 3 Preise vergeben werden, und alles war wieder im Lot. Frank M. Wolf belegte den ersten, Jens P. Vreden den zweiten und Udo und Angela Krause den dritten Platz. Nachdem der Wirt gegen 23.30 Uhr den Zapfhahn umdrehte, wurden im Schloßhof noch die Abschlußgespräche bei Glühwein und Dosenbier am Lagerfeuer geführt, wie lange, weiß ich allerdings nicht mehr.

Nach zwei Tagen schönen Herbstwetters entschloß sich dann scheinbar der Wettergott, alle Isolierungen von Zündung und Elektronik zu testen, die Rückfahrt wurde auf jeden Fall für die meisten zu einem feuchten Erlebnis. So ging ein herrliches Wochenende zu Ende. Neue Freundschaften konnten geschlossen werden, und einige traten auch spontan in die IGG ein.

Nächstes Jahr wird der Wirt eine neu angelegte Zeltwiese im Innenhof zur Verfügung stellen können. Ich freue mich schon auf 1995. Bis dann, nach dem Motto „Nur die Harten schlafen im Garten“.

Achim Schöpogens



Am 21. August war es wieder soweit: Aus ganz Deutschland und dem benachbarten Ausland strömten über 1500 klassische Motorräder und 7000 Besucher auf das Gelände der historischen Dampfbierbrauerei in Essen.

Ältester Teilnehmer: Johann Kuhn, 78 Jahre(!) auf einem Horex-Gespann; ältestes Motorrad: eine Triumph D mit Beiwagen von 1930; „Lady's Cup“: Marlene Rahier mit einer Viktoria „Aero“ von 1951; „Honda-Classic-Meeting“: Honda CB 450 aus Recklinghausen; die schönsten Motorräder: BMW-R-50-Gespann, Viktoria „Aero“, Yamaha R 3.

Weitere „Highlights“ waren: eine Jawa von 1936, einige BSA-Modelle, darunter Rocket 3 sowie Scramler, eine Harley-Davidson in US Militärversion von 1942, seltene Yamaha- und Kawasaki-Modelle der 60er bzw. 70er Jahre. Dazu gesellten sich zahlreiche Mitglieder verschiedenster Interessengemeinschaften und Clubs: Honda CBX Club, Honda-Monkey u. Dax IG., Classic-British-Bike-Club, Heinkel-Club Deutschland und viele mehr!

Keine Frage, hier auf dem gesamten Gelände der alten Dampfbier-Brauerei fühlt sich jeder wohl.

Und alle, die noch nie dabei waren, sollten sich bitte den 20. August 1995 vormerken, wenn es dann zum 7. Mal heißt: First-Classic-Day, das große Motorrad-Festival mit Stil!

„WYBI“



Bis weit nach Mitternacht saßen die Teilnehmer beim Harztreffen ums Lagerfeuer zusammen.

Auf nach Tirol

Vom Stubaital aus in versteckte Seitentäler

Issjöch, Hinterhornalm, Schlegeisspeicher und Brenner-Grenzkamm-Höhenstraße locken

Am Fernpaß, da hätten wir doch gern mal die Plätze getauscht. Während wir zu dritt im Opel Frontera sitzen und unsere Motorräder mit einem Anhänger zur 1209 Meter hohen Paßspitze hinaufziehen, nutzen die „Kollegen“ auf zwei Rädern jede sich bietende Lücke. Erinnerungen werden wach.

Vor vier, fünf Jahren, da waren wir hier in Richtung Toskana unterwegs, Anfang Mai, mit 12 Maschinen. Sportlich haben wir es damals angehen lassen, ab dem Weißensee kräftig am Quirl gedreht. Nach jeder Kurve nervös nach vorn geschaut, ob Platz zum Überholen wäre. Dabei vorsichtshalber schon mal runtergeschaltet – und dann die immer wiederkehrende Frage: Bremsen oder Gas geben? Es reicht! Blinker links, ein kurzer Blick in den Spiegel und schon bist Du vorbei. Bis zum nächsten Auto.

Und jetzt? Jetzt sitzen wir selbst in so einem vierrädrigen Ungetüm und halten den Verkehr auf. Denn der 2,4 Liter Einspritzer des Opel Frontera erweist sich als recht lahm. Kräftiges Schalten ist angesagt. Dafür verliert das Anfahren am Berg dank Allrad seine Schrecken. Die 600 Kilo Last an der Anhängerkupplung beeindrucken den bulligen Zylinder in keinsten Weise.

Neustift im Stubaital ist unser Ziel. Von hier aus wollen wir Tirol erkunden. Im alten „Denzel“ ist so manche Strecke angegeben, die einst nur mit einer kleinen Enduro zu bewältigen war. Viele dieser Routen sollen heute für Motorradfahrer gesperrt sein. Vielleicht, so unsere Hoffnung, finden wir dennoch die eine oder andere Passage passierbar. Zumal der Inhaber des Hotels „Cappella“, wo wir die nächsten Tage verbringen wollen, selbst Enduro fährt und uns verspricht: „Ihr werdet schon auf Eure Kosten kommen.“

Den umliegenden Bergen sei Dank, daß dies auch für all jene gilt, die ihr Glück nicht allein auf losem Schotter zu finden glauben. Kühtai, Timmelsjoch, Jaufenpaß, Arlberg, Flexenpaß und Hochtannberg – nur sechs von

rund einem Dutzend zum Teil hochalpiner Paßstraßen, die von Neustift im Stubaital aus problemlos zu erreichen sind. Für die Tourenplanung im neuen Jahr ein ganz besonderer Tip: Im Hotel „Cappella“ gibt es für Motorradfahrer spezielle Pauschalangebote. Für drei Übernachtungen in dem Vier-Sterne-Haus etwa werden pro Person nur 286 Mark berechnet. Im Preis eingeschlossen ist des morgens ein reichhaltiges Frühstücksbuffet und an jedem der drei Abende ein tolles viergängiges Menü. Das hoteleigene Schwimmbad und die Sauna dürfen kostenlos benutzt werden, und vier Tourerprints gibt es gratis dazu.

Überhaupt lohnt es sich, den Hotel-eigentümer Gerhard Haas zu fragen, welche Ziele für Motorradfahrer lohnend scheinen. Zum „Warmfahren“ an unserem ersten Tag in Österreich empfiehlt er uns das „Issjöch“ und die „Hinterhornalm“ oberhalb von Hall in Tirol. Ein verzweifelter Blick in die Karte, tatsächlich, da windet sich ein kleines, unscheinbares Sträßchen hinauf auf 1668 Meter. Allein hätten wir diese Strecke wohl kaum entdeckt und wären so um ein mehr als eindrucksvolles Erlebnis in den Bergen gekommen.

Schon die Anfahrt ist ein Genuß. Richtung Schönberg führt uns die Fahrt durchs Stubai-

tal. Anfangs wissen wir kaum, ob wir mehr auf die Straße oder lieber in den Rückspiegel schauen sollen, wo sich die prachtvollen Gletscher am Ende des Tals widerspiegeln.

In Schönberg fahren wir zunächst in Richtung italienische Grenze, um kurz vor Matrei auf die alte Brennerstraße abzubiegen. Genußvoll folgen wir nun dem Verlauf des schmalen Asphaltbandes, das sich durch kleine Ortschaften schlängelt, vorbei an saftigen Wiesen führt, in kleine Wälder eintaucht und immer wieder den Blick freigibt auf die herrlichen Berge ringsum. Gelegentlich taucht in weiter Ferne das graue Band der Brenner-Autobahn auf, das in dieser Idylle wie ein Fremdkörper wirkt.

In Hall in Tirol angekommen, suchen wir den Einstieg zum „Issjöch“, verfahren uns ein paarmal, weil es an einer vernünftigen Beschilderung fehlt und finden dann doch den richtigen Weg. Eine Mautstraße führt hinauf zum alten Salzbergwerk auf 1668 Meter.

Kiefern säumen die schmale Straße, für die kaum Platz bleibt im engen Tal. Bedrohlich türmt sich rechts und links des Weges der graue Fels, schnell gewinnen wir an Höhe. Ein Wildbach macht seinem Namen alle Ehre und tost wohl einen Kilometer rechts des Weges. Dann der beeindruckendste

Abschnitt dieser Strecke. Mehr als 30 Prozent Steigung gilt es zu bewältigen!

Die Fahrt hinauf zum „Issjöch“ ist dennoch ein Genuß. Der Asphalt reicht bis an den Endpunkt, einen geschotterten Parkplatz. Hier verwehrt eine Schranke die Weiterfahrt. Das alte Salzbergwerk kann nur noch zu Fuß erreicht werden, ist aber nicht mehr zu besichtigen. Heute lädt „nur noch“ ein kleines Museum nahe der Herrenhäuser, die einst als Unterkunft für die Knappen dienten, zum Besuch.



Der Gedanke, eine halbe Stunde dorthin mit schweren Motorradstiefeln an den Füßen laufen zu müssen, schreckt uns und so kehren wir um. Auf der Rückfahrt genießen wir die atemberaubenden Blicke hinunter ins Tal. Die wohlverdiente Kaffeepause legen wir eine halbe Stunde später auf der nahegelegenen Hinterhornalm ein, auf die ebenfalls eine Mautstraße führt. Hier ist mit deutlich mehr Verkehr zu rechnen, so daß die Anfahrt auf die Paßhöhe – wenn sich keine Gelegenheit zum Überholen der vorausfahrenden Autos bietet – quälend langsam sein kann. Stark frequentiert zeigt sich auch das Gasthaus auf dem 1522 Meter hohen Gipfel, in dem, wer mag, auch übernachten kann.



Uns aber zieht es weiter, wir wollen heute noch zum Schlegeisspeicher. „Fahrt langsam und vorsichtig“, mahnen uns drei junge Burschen beim Aufbruch, „auf der Bundesstraße 169 wird oft geblitzt.“ Kein Wunder, die Straße ist gut ausgebaut und verführt geradezu, die erlaubten 80 km/h zu überschreiten.

Wer gar nicht erst in Versuchung geführt werden will, der sollte in Ried auf die Zillertaler Höhenstraße abbiegen. Maut ist auch hier zu zahlen, doch die gut 20 Kilometer lange Privatstraße ist reich an eindrucksvollen Ausblicken. Bis nach Hippach nahe Mayrhofen führt die schmale Asphalttrasse und windet sich dabei stets kurvenreich in Höhen zwischen 1700 und 2133 Metern. Allein das ist ein Erlebnis.

Dicht drängen sich dunkle Felswände neben uns, hängen manchmal bedrohlich nahe über dem Asphalt. Riesige Steinbrocken türmen sich im Bachbett links neben der Straße, das sich zur Zeit der Schneeschmelze in einen reißenden Fluß verwandelt. Von Mitte Mai bis Mitte Oktober ist die Strecke hinauf zum Stausee befahrbar.

Im unteren Drittel lädt der Gasthof Jochberg zu einer kurzen Rast. Tische und Stühle stehen auf der Straße, dicht an ein Geländer gedrängt. Dahinter eine Schlucht, wohl 100 Meter tief. Hier in Ruhe einen Kaffee zu trinken, dazu bedarf es eiserner Nerven.

Immer höher führt uns die Straße, bis schließlich die Mautstation erreicht ist. Eine große Uhr zeigt an, daß die Strecke noch nicht befahren werden darf. Auf den nächsten Kilometern gilt eine zeitlich begrenzte Einbahnstraßenregelung. Der Grund sind zwei nur einspurig befahrbare Tunnel, die mitten durch den Fels getrieben wurden und die mit mächtigen Stahltores verschlossen werden können. 1969, als das Speicherbecken – und damit die Straße hinauf auf 1782 Meter – gebaut wurde, war dies ein mehr als schwieriges Unterfangen in hochalpinem Gelände.

„Gleich gehts los“, signalisiert uns die Mitarbeiterin der Tauernkraftwerke AG, als der Busfahrer hinter uns bereits drohend seinen Diesel anwirft. Helm auf, Handschuhe an, zwei kräftige Tritte auf den Kickstarter und nichts kann uns mehr halten. Obwohl uns auf den ersten Kilometern nun eigentlich kein Auto entgegenkommen dürfte, lassen wir es doch gemächlich angehen. Zu schön und eindrucksvoll ist einfach die Landschaft.



Und dann steht sie plötzlich vor uns, die riesige Staumauer des Schlegeisspeichers. 131 Meter hoch, von der Sohle bis zur Krone. Knapp eine Million Kubikmeter Beton wurden dafür verbaut. Bis zu 26 Meter dick ist die ge-



waltige Wand und 725 Meter lang. 126,5 Millionen Kubikmeter Wasser können gespeichert werden, die in erster Linie der Stromerzeugung in drei Kraftwerken dienen.

Noch vier, fünf Kehren, dann haben wir die Krone erreicht. Ein malerisches Bild bietet sich. Umgeben von schneebedeckten Bergen, deren Gipfel zum Teil mit ewigem Eis gepanzert sind, liegt der Stausee da. Milchig türkis glänzt das Wasser. Hier könnten wir wohl Stunden verbringen. Doch es ist schon spät. Die Zeit drängt. Wir müssen zurück ins Stubaital, wo im Hotel Cappella schon Schwimmbad und Sauna auf uns warten. Verdienter Abschluß einer anstrengenden, aber eindrucksvollen Tagestour.

Schnell noch einen Blick auf's Pfitscher Joch geworfen. Vom Stausee aus kann man die italienische Nationalflagge hoch oben in den Bergen sehen. Ein Wanderweg führt in gut einer Stunde hinauf zur Grenze. Ursprünglich sollte einmal eine Paßstraße vom Schlegeisspeicher zum 2246 Meter hohen Pfitscher Joch gebaut werden. Dann wäre unsere Heimreise jetzt nicht mehr ganz so weit, denn von dort oben gibt es eine in weiten Teilen naturbelassene Straße direkt zum Brenner. Doch entsprechende Pläne wurden nie ernsthaft betrieben, zumal Umweltschützer bereits in den 70er Jahren deutlichen Protest anmeldeten. Und so bleibt uns nur, den ganzen langen Weg wieder zurück nach Neustift zu fahren, wobei wir, sobald wir möglich, auf die Autobahn wechseln, die wir am Morgen doch noch als so störend empfunden hatten.

Zwei Stunden später entspannen wir unsere müden Knochen im hoteleigenen Swim-

mingpool und sind uns einig, daß wir eigentlich kein schlechtes Gewissen zu haben brauchen. Immer wieder hatten wir uns gefragt, ob es denn „standesgemäß“ sei, zu einer herben Endurotour mit dem Auto anzureisen, die Maschinen auf einem Anhänger festgezurr. Doch die Gewißheit, die mehr als 700 Kilometer weite Fahrt nach Tirol auf einer schmalen harten Sitzbank durchleiden zu müssen, durchgeschüttelt vom rauen Einzylinder, mit Höchstgeschwindigkeiten von knapp über 100 km/h, kaum Möglichkeiten Gepäck zu verstauen und Tankstopps alle 150 Kilometer, ließen unsere Zweifel schnell verfliegen. Wer am

Gehöft rechts der Straße Ausschau halten. An einer Bushaltestelle zweigt ein zunächst asphaltierter Feldweg ab. Der führt direkt zur Brenner-Grenzkamm-Höhenstraße.“

Dank der genauen Beschreibung ist der Einstieg schnell gefunden. Als wir die im Denzel beschriebenen Tunnels durchfahren, wissen wir, der Weg ist richtig. Zunächst führt die Fahrt in engen Kehren durch einen dichten Wald. Die Straße wird zusehends schlechter, wovon sich zwei Italiener in ihren Autos jedoch nicht schrecken lassen.

Wir erreichen einen ersten Zwischensattel. Ein prachtvolles Panorama bietet sich.

Vor uns erhebt sich majestätisch das Kreuzjoch, 2243 Meter hoch. Deutlich zu erkennen sind die gemauerten Kehren, über die wir uns wenig später dem Gipfel entgegen schrauben. Eine gute Karte ist hier nötig, bewährt hat sich die Kompass Wanderkarte 44 im Maßstab 1:50.000.

Die Brenner-Grenzkamm-Höhenstraße verläuft durchweg in einer Höhe von rund 2000 Metern. In den 30er Jahren zu Zwecken der Landesverteidigung gebaut, bietet sie immer

wieder herrliche Tiefblicke hinunter ins Tal und damit auf die Brenner-Autobahn. Der Zustand ist schlecht. Grober Schotter wechselt mit ausgesetzten Passagen, oft droht Stein-schlaggefahr. Kondition und an manchen Stellen auch ein bißchen Mut sind nötig, um die mehr als 20 Kilometer bewältigen zu können. Immer wieder finden sich neue Abzweige, die zu anfahrbaren Hochpunkten führen. Wenn das Wetter mitspielt, kann, wer will, hier einen ganzen Tag unterwegs sein.

Bitterkalt ist es zwischenzeitlich geworden, noch nieselt es und die Straße ist naß. Knapp eine Stunde Fahrt und wir könnten im Hotel in die wohlgewarme Sauna gehen. Ein verlockender Gedanke. Doch das Pfitscher Joch ist nicht weit. Die letzten 12 Kilometer zur Paßhöhe sind nicht asphaltiert, hier könnten wir unsere Endurotour fortsetzen.

Schon bald stieß der Schotter unter den grobstolligen Reifen unserer drei Geländemaschinen. Im dichten Nebel erreichen wir das 2275 Meter hoch gelegene Joch. Ein eindrucksvolles Erlebnis, zumal bald darauf der

Himmel aufreißt und die Sonne wieder scheint. Jetzt sehen wir auch die Staumauer des Schleißspeichers, an der wir gestern gestanden haben.

Moose und Flechten überziehen das Gestein ringsum, ein Gletscher funkelt in den Bergen. Vereinzelt grasen ein paar Kühe, kleine dunkle Seen liegen geheimnisvoll am Wegesrand.

Wenn wir in dieser Einsamkeit einen Platten bekommen hätten, wir wären wohl aufgeschmissen gewesen. Zum Glück, muß man fast sagen, bohrt sich erst kurz vor Sterzing ein zehn Zentimeter langer rostiger Nagel ins Hinterrad einer unserer Enduros. Nichts geht mehr. Mit Pannenspray und Preßluftkapseln retten wir uns zur nächsten Tankstelle, kriegen das Loch aber nicht dicht. Also bleibt nichts anderes übrig, als den Opel Frontera zu holen und die defekte Maschine mit dem Anhänger nach Neustift zurückzubringen.

Gerhard Haas, der Eigentümer des Hotels Cappella, wäre nicht selbst leidenschaftlicher Motorradfahrer, wenn er uns nicht wieder einmal geholfen hätte. Während wir am nächsten Morgen noch am reichlich gedeckten Früh-



Urlaubsort mit kleinen leichten Geländemaschinen seinen Spaß haben will, kommt an einer Anreise mit dem Auto kaum vorbei.

Und so eine Fahrt hat ja auch ihre Vorteile. Der geräumige Gepäckraum des Opel Frontera faßt Stiefel, Jacken, Helme, Hosen und andere Dinge mehr, die für eine solche Tour benötigt werden. Die Frage, ob statt des dicken Pullovers und weiterer T-Shirts nicht doch nur noch Platz für eine Tube Rei ist, stellt sich erst gar nicht. Werkzeug und Ersatzteile können verstaut werden, ja selbst die Kühlbox mit Getränken und einem kleinen Imbiß für unterwegs wird noch untergebracht. Zu dritt sitzen wir entspannt im Innenraum und genießen die Vorfreude, die durch keinen Stau getrübt wird. Spätestens dann hätten wir wohl wieder lieber auf dem Motorrad gesessen. Doch auch am Urlaubsort selbst hat ein solches „Gespann“ seine Vorteile, wie sich später noch zeigen soll.

„In Brennerbad“, sagt Gerhard Haas, der Eigentümer des Hotels Cappella am nächsten Morgen, „da müßt Ihr nach einem kleinen



stückstisch sitzen, hat er in Innsbruck bereits einen Händler ausfindig gemacht, der schnell und preiswert einen neuen Schlauch ins Hinterrad einzieht. Schließlich wollen wir die uns verbleibenden Tage nutzen und mehr von Tirol in Österreich entdecken.

Entsprechende Informationen gibt es bei der Österreich Werbung, Mannheimer Straße 15 in 60329 Frankfurt, oder direkt im Hotel Cappella beim Eigentümer Gerhard Haas, Nader 578 in A-6167 Neustift im Stubaital, Österreich.

Uwe Reitz

Wer kennt sie nicht, die gemächlichen kleinen Landgasthöfe, danisch „Kro“, die per königlichem Dekret seit dem 12. Jhd. das Privileg erhielten, Schnaps und Bier zu brauen. Heute sind diese Höfe zum großen Teil romantisch gelegene, liebevoll restaurierte Gasthöfe bzw. Hotels mit komfortablen Zimmern. Das Angebot reicht von kleinen 15-Zimmer-Gasthöfen, die meist auf dem Lande liegen, bis hin zu den großen 250-Betten-Unterkünften, wie z. B. in Kopenhagen. Gastfreundschaft und Gemütlichkeit

zählen zu den obersten Geboten eines jeden Hauses. Sämtliche Gasthöfe und Hotels bieten neben individuellen Übernachtungen auch günstige Gruppenreisen mit und ohne Halbpension an. Ferner können kostenlose Tourenvorschläge ausgearbeitet werden. Weitere Informationen beim Dänischen Fremdenverkehrsamt, 20008 Hamburg, Postfach 10 13 29, Tel. 0 40 / 32 78 03, Fax: 0 40 / 33 70 83.



Die Broschüre „Urlaub auf Bauern- und Winzerhöfen“ enthält vielfältige Angebote für Entdeckungstouren in Rheinland-Pfalz. Ein Erlebnis für Gruppen ab zehn Teilnehmern beispielsweise ist das Angebot „Abenteuer auf Schmugglerpfaden“. Sieben Übernachtungen/Frühstück, ein tägliches Programm mit ländlichen Aktivitäten, „Schmugglerwanderung“ und vielen Extras kosten in der Ferienwohnung für zwei bis fünf Personen ab 445,- DM. Die Broschüre mit Terminen und weiteren Arrangements verschickt: Ministerium für Landwirtschaft, Große Bleiche 55, D-55116 Mainz, Tel. 061 31 / 16 25 48, Fax 16 26 48.

Wer eine Schwäche fürs Wellenrauschen und Sonnenbaden unter grünen Palmen hat, kann dies am „Regensburger Donaustrand“ rund ums Jahr genießen. Das neue Westbad hält seine Tore auch in der kalten Jahreszeit offen und ist mit seinen vielfältigen Einrichtungen eine kleine Urlaubsinsel mitten in der Natur. Neben beheiztem Thermal- und Mineralwasserbecken gibt es Sprunganlage und Riesenrutsche, Sauna und Solarium sowie ein Therapiezentrum, ein Institut für Ganzheitspflege und ein Restaurant. Das gesamte Angebot wird in einem kostenlosen Prospekt erläutert.

Auskunft: Touristik-Informationen, Altes Rathaus, 93047 Regensburg, Tel.: 0941 / 5 07 44 10, Fax 0941 / 5 07 44 19.

Die Kunsthalle in Tübingen zeigt bis 26. Februar '95 die Ausstellung „Wassily Kandinsky – die frühen Jahre in Rußland und Deutschland“. Zu sehen sind ca. 100 Gemälde, Aquarelle und Zeichnungen aus den Jahren 1901 bis 1910. Das Hotel am Schloß offeriert anläßlich der Ausstellung

spezielle Angebote. So kostet beispielsweise eine Übernachtung/Frühstück pro Person im Doppelzimmer ab 68,- und ab 179,- DM zahlt der Gast für zwei Übernachtungen/Frühstück und ein Schloßhörn-Menü. Auskunft: Hotel am Schloß, Burgsteige 18, D-72070 Tübingen 1, Tel.: 0 70 71 / 2 10 77, Fax 5 20 90.

Ins Nordseeheilbad Cuxhaven locken vielfältige Angebote. Das Faltblatt „Cux Spezial“ enthält u. a. die Pauschale „Fix was los in Cux“. Sie gilt vom 19. Dezember bis 27. März '95 und ist buchbar ab 228,- DM pro Person. Im Preis enthalten sind sechs Übernachtungen/Frühstück, Besuch im Meerwasser-Brandungs-Hallenbad und weitere Extras. Information: Kurverwaltung, Cuxhavener Str. 92, D 27454 Cuxhaven, Tel.: 0 47 21 / 40 40, Fax 4 90 80.

Für kulturell interessierte Gäste hat der Tourismusverband jetzt eine Broschüre herausgegeben, der die bedeutendsten Burgen und Schlösser beschreibt und Informationen für ihren Besuch enthält. In einem ausführlichen Vorwort wird über die Burg im Mittelalter und über den späteren Schloßbau erzählt. Die Broschüre ist kostenlos zu beziehen bei Tourismusverband Allgäu/Bayerischer Schwaben, Fuggerstr. 9, 86150 Augsburg, Tel. 08 21 / 3 33 35.

Ab sofort kann der neue Katalog „Ferien auf der Penicette“ kostenlos bei Locaboat Plaisance bestellt werden. In ihm werden über 10 000 km Flüsse und Kanäle mit insgesamt 21 verschiedenen Abfahrtsorten in Frankreich, Holland sowie Mecklenburg und Brandenburg angeboten. Mit Ausnahme von Deutschland, wo ein Motorbootschein für Binnenengewässer erforderlich ist, können die Boote überall ohne Führerschein gefahren werden.

Information und Buchung: Locaboat Plaisance GmbH, Ludwigstr. 1, 79104 Freiburg, Tel.: 0761 / 38 10 85, Fax 0761 / 38 11 56.

Ob's draußen friert oder bei 30 °C die Sonne scheint – in der Atta-Höhle im sauerländischen Attendorn beträgt die Temperatur konstant 9 °C. Auch im Winter ist sie täglich von 10 bis 16 Uhr geöffnet und bietet während des etwa 40minütigen Rundgangs vorbei an Tausenden von Stalagmiten und Stalakiten unvergessliche Erlebnisse. Auskunft: Attendorn Tropfsteinhöhle, Postfach 130, 57425 Attendorn, Tel.: 0 27 22 / 30 41.

Jeder kennt ihn: den Fünfzigmarkstein. Doch ist auch bekannt, daß auf der Rückseite ein Teil des Längsschnitts der

Neresheimer Abteikirche zu sehen ist? Wahrscheinlich noch nicht jedem. Dies kann sich jedoch ändern. Das Kloster Neresheim feiert 1995 sein 900jähriges Jubiläum. Ein guter Grund, diesem einzigartigen Bauwerk einen Besuch abzustatten. Das Kloster auf dem Neresheimer Ulrichsberg stellt den Höhepunkt der Sehenswürdigkeiten auf dem Hartsfeld dar. Glanzpunkt ist hierbei die große Abteikirche, das letzte und reifte Werk des bedeutenden Barockbaumeisters Balthasar Neumann. Weitere Informationen bei der Fremdenverkehrsgemeinschaft Gastliches Hartsfeld, Hauptstr. 21, 73450 Neresheim, Tel.: 0 73 26 / 81 49, Fax: 0 73 26 / 81 46.

Das Vorhaben ist außerordentlich eindrucksvoll: die kompletteste Ausstellung über die Geschichte des Zweiten Weltkriegs, die je auf der Welt zu sehen war. Auf einer Gesamtfläche von 6600 Quadratmetern wird bis zum 14. Mai 1995 in der Halle Bordla, Teil des Armeemuseums im Brüsseler Cinquantenaire, die Ausstellung „J'avis 20 ans an '45“ gezeigt.

Auf einer Länge von 2 km wird sich der Besucher durch ein Geschichtsbuch in drei Dimensionen bewegen. Erstmals werden in einer einzigen Ausstellung sämtliche verfügbaren Dokumente, Verträge und Fotos einer ganzen Epoche zu sehen sein. Die Exponate sind Leihgaben von Museen und Instituten aus aller Welt.

Gezeigt werden Originaldokumente etwa vom Versailler Vertrag, von Hitlers Einmarschbefehl in Polen, von der Kapitulation, von der Konferenz in Jalta und vom Nürnberger Prozeß. Ausgestellt werden persönliche Dokumente und Gegenstände berühmter Akteure des Zweiten Weltkriegs wie beispielsweise Uniformen von Eisenhower oder de Gaulle, von Soldaten aus der Ukraine oder Äthiopien, der SA, SS und Hitlerjugend. Gezeigt wird eines der ersten VW-Käfer-Modelle oder ein Mikrofon der BBC, das Botschaften in besetzte Gebiete übertrug hat.

Auskunft: Belgisches Verkehrsamt, Berliner Allee 47, 40212 Düsseldorf, Tel.: 0211 / 86 84 84 / 0, Fax: 0211 / 13 42 85.

Ganz oben im Norden Hessens liegt der Reinhardswald, eine Gegend, in der Märchenhaftes und Ungewöhnliches real zu finden und erleben ist. Seit nunmehr fast einhalb Jahrhunderten ist hier ein Waldreservat von menschlichen Eingriffen, Fallaktionen und anderen ordnenden Maßnahmen freigehalten worden. Da wuchert die Natur, nahm der Bewuchs abenteuerliche Formen an, blieben die Stämme so liegen, wie sie eines Tages von Gewittern gespalten oder von Stürmen umgelegt wurden. Einige der Eichen im „Urwald“ am Rande des Reinhardswaldes sollen schon in der Zeit eines „Kaisers Barbarossa“ gekeimt haben.

Von einem Parkplatz aus führen drei

Rundwanderwege durch das Naturreservat.

Auskünfte: Stadtverwaltung Hofgeismar, Markt 1, 34369 Hofgeismar, Tel.: 0 56 71 / 8 88 30, Fax: 0 56 71 / 8 88 55.

Abseits der großen Ferienströme Natur und Kultur genießen, das können Motorradreisende, die den vier neuen „Europäischen Straßen ländlicher Kultur“ folgen. Die grenzüberschreitenden Routen führen durch die bauerlichen Regionen Wallonie und Ardennen in Belgien, durch das Gebiet von Eifel, Mosel und Saar in Deutschland, durch das französische Lothringen und durch Luxemburg. Jede Rundreise umfaßt ca. 250 bis 350 km. Im Mitteleuropäer aller vier Routen steht die bauerliche Architektur in ihrer Symbiose von Natur und Bauen, Dorf und Landschaft, Haus und Garten. Das bauliche Erbe umfaßt nicht nur hochkarätige Kunstdenkmäler wie Kirchen und Schlösser, es gehören auch die Bauernhäuser, Wegekreuze und ganze gewachsene Dorfbilder dazu.

Ein neuer Reiseführer „Architektur ohne Grenzen“, der auf 176 Seiten alle vier Routen beschreibt und auf farbigen Karten darstellt, kostet 15,- Mark plus Porto und ist erhältlich bei der Touristik-Information Südeifel, Postfach 1365, 54623 Wittlich, Tel.: 0 65 61 / 1 54 03.

„Glück auf!“ ist das Motto einer Tour durch Sachsen-Anhalts Bergbaureviere. Auf 27 Stationen erfahren Besucher alles Wissenswerte über die 1000jährige Tradition des Bergbaus. Im Schaubergwerk Elbingerode beispielsweise führt eine Untertagesekursion mit einer kleinen Bergbahn tief in den Stollen. Informationen über Pauschalangebote: Tourismusverband Sachsen-Anhalt, Trothaer Str. 9 h, D-06118 Halle, Tel.: 0345 / 34 00 86, Fax: 0345 / 34 00 97.

Vor einem Besuch Belgiens sollte der „Führer der touristischen Attraktionen und Museen“ studiert werden. Er repräsentiert auf 80 Seiten 300 besonders familienfreundliche Angebote im ganzen Land. Informationen über Öffnungszeiten, Einzel- und Gruppentarife, Dauer der Führungen, Parkmöglichkeiten etc. werden in dieser Broschüre in übersichtlicher Form geboten. Die Einteilung nach Provinzen erleichtert zudem die Orientierung. Die Broschüre ist erhältlich beim: Belgischen Verkehrsamt, Berliner Allee 47, 40212 Düsseldorf, Tel.: 0211 / 86 84 84 / 0, Fax: 0211 / 13 42 85.



Imposante Landschaften und gewaltige, von Felsspitzen gekrönte Gletscher haben den Montblanc, das Wallis und das Aostatal bekannt gemacht. Dort, „wo die Alpen am höchsten sind“, ist auch das Motorradfahren am schönsten. Ein beeindruckender Bildband mit gleichnamigem Titel, imposanten Fotos und nachdenklich stimmenden Texten über diesen einzigartigen Lebensraum ist



jetzt bei Fink-Kümmerly + Frey erschienen. „Die Dolomiten, Portrait einer Landschaft und ihrer Menschen“, heißt das Buch, das die Verlagsanstalt Athesia in Bozen herausgebracht hat. Der bekannte Fotograf

Guido Mangold hat einfühlsam das Leben in den Bergen nachgezeichnet, das sich so bei einer Motorradtour durch die Dolomiten kaum zu erschließen vermag. Preis: 98 Mark. Im gleichen Verlag erschienen ist auch der Band „Südtiroler Urwege“. Wer in den Dolomiten einmal die Motorradstiefel gegen Wanderschuhe tauschen will, findet hier 42 Anregungen, sich mit der Geschichte jener Region näher und zu Fuß auseinanderzusetzen. Über die Entstehung der Alpen, deren Geschichte und was zu deren Schutz nötig ist, darüber informiert umfassend das Buch „Die Alpen“, aus dem Umschau-Verlag, das zum Preis von 48 Mark erhältlich ist.

Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah? Tourentips für einen Motorradurlaub an einer der „Deutschen Küsten“ gibt das gleichnamige Buch aus dem Umschau-Verlag. 78 Mark kostet der reichlich bebilderte



Band, der mit seinen Fotos und informativen Texten Lust auf die nächste Fahrt gen Norden macht. Die schönsten Touren zwischen Rügen und der Sächsischen Schweiz, von der Altmark bis zum Spreewald, finden sich in dem von Fink-Kümmerly + Frey herausgegebenen Band mit dem Titel „Zwischen Meeresbrise und Höhenluft“. Kartenausschnitte und einzeln nummerierte Sehenswürdigkeiten erleichtern dabei die Orientierung.

Malerische Dörfer abseits der Straßen sind Ziele für all jene, die das „Romantische Deutschland neu entdecken“ wollen. Wer mit dem Motorrad abseits der bekannten Routen die Vergangenheit mit Leben neu erfüllen will, findet in diesem, vom Umschau-Verlag herausgegebenen Buch, zahlreiche Anregungen. Und das zu einem Preis von nur 34 Mark. Genau das Doppel-



te, nämlich 68 Mark, kostet der im RV-Verlag erschienene „Kulturatlas Deutschland“, der rund 2000 Sehenswürdigkeiten beschreibt, die Geschichte geschrieben haben. Die Informationen sind ausführlich, auch ein Hinweis auf die jeweiligen Fremdenverkehrsämter fehlt nicht, nur mit den Fotos, die doch Appetit machen sollen auf die nächste Tour, sind die Herausgeber recht sparsam umgegangen. Das ist ganz anders beim neuen „Kultur-Reiseführer“ aus dem ADAC-Verlag. Auf 50 erlebnisreichen Touren werden ebenfalls mehr als 2000 Sehenswürdigkeiten aufgezeigt und in den historischen Kontext eingegliedert. Für den Tankrucksack sind alle drei Bücher zu groß und zu schwer, für die Planungen zu Hause aber unentbehrlich.

Auf historische Spuren begeben sich auch die „Reisewege durch Burgund“, erschienen im Echter-Verlag, Würzburg. Neun Routen von Tour-



nus über Cluny bis hin nach Auxerre und Vézelay werden beschrieben, eindrucksvolle Fotos in Schwarzweiß machen auf die baulichen Besonderheiten aufmerksam. Für kunsthistorisch interessierte Motorradfahrer eine lohnende Investition. Ebenso wie das im gleichen Verlag erschienene Buch „Romanische Auvergne“, in dem auf knapp 400 Seiten die bedeutendsten Baudenkmäler dieser Region beschrieben werden. Einer Region, die vom Tourismus bislang erst kaum entdeckt wurde, die aber überaus reizvoll ist.

Frankreich ist auch das Thema eines im Bruckmann-Verlag erschienenen Buches. Die „Loire“ schlängelt sich eine kurvenreiche Landstraße gleich, durchs Tal der Könige, mit seinen mehr als 300 Châteaus und Burgen. Ein prachtvoll ausgestatteter Bildband, der die ganze Schönheit dieser Region zeigt. Burgen und Ruinen finden sich ebenfalls im „Wallis“, einer Region, die, zwischen Matterhorn und Genfer See gelegen, mit abwechslungsreichen Eindrücken in einer malerischen Landschaft zu begeistern weiß. Auch dieser Bildband ist im Bruckmann-Verlag erschienen und kostet



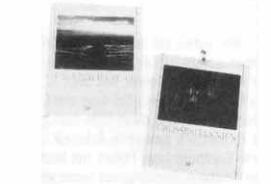
ebenfalls 98 Mark. Hoch in den Norden führt ein mehr als eindrucksvolles Buch aus dem Karl Müller Verlag, Erlangen. „Irland – Die grüne Insel“ wird in einfühlsamen Photos portraitiert, die sowohl die

Schönheit der Landschaft, wie auch das einfache und oft entbehrungsreiche Leben deren Bewohner zeigen. Ein Bildband, der eindrucksvoll wie kaum ein anderer geraten ist. Informativ und anschaulich auch der Band „Schottland“ aus dem Umschau-Verlag. Wildromantische Highlands, einsame Glens, stille Flüsse und glasklare Lochs – Schottland weckt die Sehnsucht eines jeden, der die Natur liebt. Preis: 68 Mark.



Mit der faszinierenden Landschaft im Norden beschäftigen sich auch zwei weitere Bücher, die Lust auf eine mindestens dreiwöchige Motorradtour machen. Zum einen der Band „Norwegen“, der im Bruckmann-Verlag zum Preis von 68 Mark erschienen ist. Von der Provinz Telemark im Süden über Oslo bis hin zum Nordkap werden Land und Leute in Text und Bild vorgestellt. Fjorde und Schärenküste, klare Seen und steil abfallende Berge – Norwegen wird entdeckt werden. Entdeckt hat zum anderen „Norwegens Norden“ der Bildjournalist Peter Gebhard, der in dem im Artcolor Verlag erschienenen Buch einem Landstrich ganz persönliche Eindrücke abgewonnen hat. Extreme Touren führen an die russische Taiga und durch Spitzbergen, erzählen von Begegnungen mit Fischern und Walfängern, Einsiedlern und Aussteigern.

All das wird man bei einer „Reise durch Frankreich“ oder einer „Reise durch Großbritannien“ nicht unbedingt erleben. Und doch wissen auch diese beiden Länder Motorradreisende zu faszinieren. Einen entsprechenden Streifzug unternimmt der Stürtz Verlag, Würzburg, mit seinen gleichnamigen Bänden. Jeweils mehr als 150 Fotos und informative Texte machen die spannungsgeladenen Gegensätze Großbritanniens deutlich, erzählen von den vielen Gesichtern Frankreichs. Und das zu einem erstaunlich günstigen Preis von jeweils



Ein außergewöhnliches Reiseziel in diesem Zusammenhang, die Gärten der „Grande Nation“. Wer nach einer anstrengenden Motorradtour Ruhe und Entspannung sucht oder als Ziel des nächsten Urlaubs nicht immer nur Pässe oder die altbekannten Sehenswürdigkeiten abhaken will, sollte „Die schönsten Gärten Frankreichs“ besuchen. In dem im Franck-Kosmos Verlag erschienenen Buch werden mehr als 30 bemerkenswerte Grünanlagen beschrieben, die alle öffentlich zugänglich sind. Wer den Reiz des Außergewöhnlichen sucht und etwas Besonderes erleben möchte, wird hier eine Vielzahl von Anregungen finden. Auch und gerade als Motorradfahrer.



Reisen macht hungrig, reisen macht müde. Wer häufig mit dem Motorrad unterwegs ist, wird für jeden Tip dankbar sein, der ihm Abwechslung vom Alltäglichen verspricht. Im RV Verlag sind jetzt drei kleine Bändchen, je zum Preis von 19.80 Mark erschienen, die, zum einen „Beiderseits der Autobahn“ Hotels, Restaurants und Gasthöfe nennen, die eine Anfahrt lohnen, zum anderen als Ausflugsziel „Die besten Landgasthäuser“ nennen, gleich 200 an der Zahl, alphabetisch geordnet. Und schließlich noch „Die besten Hotels in Deutschland“, für alle, die auf ihren Touren auch mal übernachten müssen, und dabei Wert auf Komfort und Service legen.



Wer bei seinen Motorradtouren nicht immer nur Schnitzel essen, sondern die jeweils heimischen Gerichte kennenlernen möchte, der findet in dem Bändchen „Unterwegs zur regionalen Küche“ aus dem Fink-Kümmerly + Frey Verlag entsprechende Anregungen – und das zum Preis von



24.80 Mark.

BVDM plant eine Info-Hotline

Interesse an einer Info-Hotline bei technischen Schwierigkeiten? Ein BVDM-Mitglied möchte mit seinem fundierten Wissen anderen beim Motorradbasteln helfen. Ist ein Problem nicht zu lösen, Anruf genügt! Voraussetzung für die Einrichtung einer solchen Info-Hotline ist allerdings eine entsprechende Nachfrage der Mitglieder. Wer also beim Schrauben immer wieder einmal den Rat eines Experten einholen möchte, sollte sich in den nächsten Tagen mit der BVDM-Geschäftsstelle in Verbindung setzen. Telefon (0 61 81) 25 78 49. Sagt uns, was Ihr von dieser Idee haltet. Positive Resonanz vorausgesetzt, wird dieser Service zum Frühjahr eingerichtet.

Vormerken

Die Jahreshauptversammlung 1995 des BVDM e. V. wird am Samstag, dem 13. Mai 1995, in der Gaststätte Haus Hagemeyer-Singenroth in Borgholzhausen-Bahnhof stattfinden.

Borgholzhausen liegt landschaftlich reizvoll am Rande des Teutoburger Waldes ca. 40 km nordöstlich von Münster. Direkt an der Tagungsstätte der JHV sind auch Campingmöglichkeiten gegeben. Zimmer können über den Wirt unter Tel. 0 54 25 / 2 65 gebucht werden.

Anträge zur JHV sendet Ihr bitte bis spätestens 1. 2. 1995 eintreffend, an die BVDM-Bundesgeschäftsstelle, z. Hd. Herrn Hubert Schuchert, Postfach 11 00 09, 63434 Hanau.

Am Vortag der JHV, am 12. Mai 1995, wird, wie in den Vorjahren, wieder eine Bundesbeiratssitzung stattfinden.

Die Tagesordnung der BBS und JHV sowie das Rahmenprogramm und einige Hinweise mehr werdet Ihr der Ballhupe Nr. 1/1995 entnehmen können.

Für den BVDM-Bundesvorstand:
Ralf Kühl, 2. Vorsitzender

Mitmachen

Der Termin der nächsten IAA steht fest. Sie findet vom 12. bis 24. September 1995 wiederum in Frankfurt am Main statt. So lange hin, wird jetzt mancher denken. Doch im Vorfeld einer so riesigen Messe ist vieles zu planen und zu bedenken.

Nach dem großen Erfolg der letztjährigen Messe für die erstmals wieder beteiligten Motorradaussteller, wird auch die nächste Schau wieder mit Motorrädern geplant. Es ist zu erwarten, daß 1995 auch diejenigen teilnehmen werden, die 1993 noch nicht den nötigen Mut dazu hatten.

Für den BVDM war die Beteiligung ein Gewinn, deshalb wollen wir wiederum den Motorradfahrer-Treffpunkt rund um unseren Messestand anbieten und Informationen für Motorradfahrer an-

bieten. Dazu brauchen wir die Hilfe unserer Mitglieder.

Wir brauchen die Hilfe nicht nur während der Messe, sondern auch in deren Vorfeld zur Planung. Der Vorstand, die Referenten und einige wenige andere können eine Messe solcher Größenordnung nicht allein durchführen.

Wenn Ihr Interesse an der IAA-Aktion habt und unseren Verband tatkräftig unterstützen wollt, vielleicht sogar noch in der Rhein-Main-Region wohnt, dann meldet Euch bitte bald bei unserer Geschäftsstelle bei Bert Schuchert (Tel. 0 61 81 / 25 78 49). Wir werden dann bald zu einem ersten Treffen einladen, bei dem wir unser weiteres Vorgehen besprechen wollen.

Kartenverkauf

Bei der Geschäftsstelle des BVDM e. V., sowie den Regionalbüros in Bayern, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz sind ab sofort Eintrittskarten für die IMOT '95 in München erhältlich. Diese internationale Motorradausstellung findet vom 3. bis 5. Februar in den Hallen des MOC-Messezentrums in München Freimann statt. Eintritt DM 15,—, BVDM-Vorverkauf DM 12,— + Porto.

Seit einiger Zeit schon war es der Wille des Vorstands des BVDM, die Arbeitsmöglichkeiten unseres Verbands durch die Einstellung einer hauptamtlichen Kraft in der Geschäftsstelle zu verbessern.



Die Tätigkeit des Geschäftsstellenleiters übt nunmehr seit Anfang November Bert Schuchert aus. Er ist 36 Jahre alt und eines seiner Hobbys ist „natürlich“ Motorradfahren, im speziellen Fall eine schon etwas in die Jahre gekommene Yamaha XJ 650.

Vieles wird sich angesichts der erstmalig hauptamtlichen Besetzung der Geschäftsstelle erst noch einspielen müssen, schließlich betritt der Verband und mit ihm alle Verantwortlichen sowie auch Bert Schuchert hierbei Neuland.

Durch die hauptamtliche Besetzung der Geschäftsstelle wollen wir nun unseren Mitgliedern und natürlich auch allen Partnern eine bessere Ansprechmöglichkeit bieten. Gleichzeitig kann sich nun der BVDM noch engagierter für die Interessen der Motorradfahrer einsetzen.

Die Geschäftsstelle hat folgende Öffnungszeiten: Montag, Dienstag, Mittwoch und Freitag: 8.00 bis 12.00 und 13.00 bis 16.30 Uhr, Donnerstag: 8.00 bis 12.00 und 13.00 bis 17.30 Uhr. Sie befindet sich in der Straße „Hanauer Vorstadt 13“ in 63450 Hanau und ist per Telefon oder Fax unter 0 61 81 / 25 78 49 zu erreichen.



Beheizte Handschuhe
BSH 03 Thermano
379,- DM

jetzt
wasserdicht
durch
GORE-TEX®



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



Funktionelle, leichtgewichtige, hüftlange Jacke aus kräftigem, aber geschmeidigem Filtext-Material mit wasserdichter, atmender Technotex-Beschichtung. Auffällig ist das Design auf dem Rückenteil, das, dank reflektierendem Material, für gute Sichtbarkeit im Dunkeln sorgt. Paßform und Tragekomfort des Filtext-Materials machen die MQP Tremont-Jacke zu einer äußerst komfortablen Motorrad- und Freizeitjacke.



Gerade recht für den Winter ist die lange Fahrerjacke aus Taslan: Winddicht, wasserdicht und atmungsaktiv. Herausnehmbare Protektoren an den Schultern, Ellenbogen und im Rücken. 6 Außen- und 2 Innentaschen, winddichter Kragen. Zum Preis von 598 Mark gibt es zudem einen herausnehmbaren, atmungsaktiven Taslan-Innenblouson mit Fleecefutter. Die passenden Hosen kosten 398 Mark. Erhältlich im guten Fachhandel und in allen Motoport-Shops.

In allen Götz-Filialen oder direkt in 72372 Hechingen gibt es jetzt zum Preis von 69 Mark den aus den USA importierten Nierengurt der Firma Thor. Schlagabsorbierend, wärmend und mit thermisch geformten Protektorpaneelen aus atmungsaktivem Neopren ausgestattet, soll er vor schmerzhaften Nierenerkrankungen beim Motorradfahren schützen.



In schwarz/blau und weiß/lila ist der neue Bayard Integralhelm VS 309 Flame erhältlich. Zum Preis von 498 Mark wird unter anderem eine Fiberglas-Kevlar-Carbon-Schale mit aufwendig einlackiertem Design, hervorragende Paßform, Velours-Innenfutter und ein sphärisches Visier geboten. Erhältlich im Fachhandel und bei allen Motoport-Filialen.



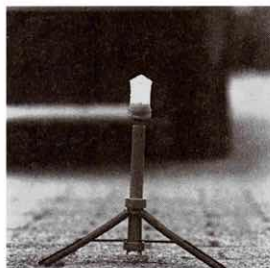
Ab Januar exklusiv bei jedem Motoport-Händler, und damit 66mal in Deutschland erhältlich, wird die Kollektion „For you“ sein: Motorradmode, speziell für Frauen. Damit will das Unternehmen Difi dem ständig wachsenden Markt an motorradfahrenden Frauen Rechnung tragen. Klassische Motorradjacken aus feinem Rindleder finden sich ebenso im Programm wie chiche Damenblousons oder witzige Ledershorts. Weitere Informationen

bei der Motoport-Zentrale in 26316 Varel.

Einfach, aber wirkungsvoll: So lassen sich die neuen Heizgummis beschreiben, die Hein Gericke aktuell ins Sortiment aufgenommen hat. Die einstufigen Fingerwärmer (Best.Nr. 22 00 17 06) sind leicht zu montieren und kosten nur 69 Mark. Ein heißer Tip, im wahren Sinne des Wortes. Erhältlich an allen 44 Hein Gericke Shops oder per Versand direkt in 40019 Düsseldorf.



Eine Warnblinkleuchte, die wenig wiegt und auch in den Tankrucksack paßt hat der Zubehörspezialist Novem jetzt auf den Markt gebracht. Der platzsparende Lichtstab mit nur drei Zentimetern Durchmesser erhält seine Energie von zwei 1,5-Volt Batterien. Das Blinksignal ist auch auf 600 Meter Entfernung noch gut zu sehen. Drei Stützbeine sorgen für sicheren Stand. Wer mit dem Motorrad schon mal bei Dämmerung mit einer Panne am Straßenrand liegengeblieben ist, wird auf das „Life light“ nicht mehr verzichten wollen. Erhältlich für 25 Mark im Fachhandel und an Tankstellen.



Ausprobiert Twin-Tour-Kombi von HG

Warm hält er und dicht ist er auch, der Twin-Tour-Anzug von Hein Gericke aus der „all season-Serie“. Genau das richtige für die schmutzige Jahreszeit zwischen November und April.

Das Obermaterial aus Cordura und Kevlar-Mischgewebe bietet optimalen Schutz, zudem sind im Bereich von Schulter, Ellenbogen, Knie und Rücken zusätzliche Hiprotec II-Protektoren angebracht. Jacke und Hose können durch einen Reißverschluß fest miteinander verbunden werden, ein abnehmbarer Latz verhindert ein Auskühlen des Oberkörpers. Hinzu kommen eine herausnehmbare Fleecejacke und Hose, die bei Temperaturen um die null Grad für wohlige Wärme sorgen. Seine 999 Mark ist der Twin-Tour-Anzug damit allemal wert.

Allerdings: Der Anzug selbst ist relativ steif, wer auf der Fahrt zur

Arbeit noch eine normale Jeans und Jacke drunterziehen will, bekommt so seine Probleme.

Umständlich auch das Rein-schlüpfen, wenn der Fleece eingezippt ist. An Armen und Beinen will das wärmende Underwear immer wieder vorlugen, was nicht nur ärgerlich, sondern auch umständlich und auf die Dauer schweißtreibend ist. Dafür kann die Fleece-Jacke, auf links gedreht, auch separat getragen werden. Der Twin-Tours-Anzug, ein wahrer Alleskönner.

Die ersten Änüge, die zu kaufen waren, sollen zudem nicht ganz dicht gewesen sein. Ein nicht korrekt sitzendes Dichtband gilt als Übeltäter. Sollte der Twin-Tour-Anzug deshalb feucht werden, verspricht Hein Gericke eine kulante Abwicklung. Die neuesten Modelle halten, was sie versprechen, hieß es zumindest.



Tag des Motorradfahrers

Am Samstag, dem 6. Mai 1995, feiert der Tag des Motorradfahrers sein 15jähriges Jubiläum.

1980 begann es mit der Idee des BVDM-Ortsclubs Ostfriesland. Am Anfang standen wir alleine auf weiter Flur. Aber innerhalb kürzester Zeit fand die Idee des TdM viele Freunde und wir konnten mit Unterstützung von vielen Partnern den TdM immer interessanter und informativer gestalten. Heute ist der TdM aus der Verkehrssicherheitsarbeit schon nicht mehr wegzudenken und nicht zuletzt deshalb unterstützt uns auch der Deutsche Verkehrssicherheitsbeirat seit nunmehr acht Jahren regelmäßig.

Den Teilnehmern des TdM bieten wir ein umfassendes Servicepaket, angefangen von vorformulierten Pressemitteilungen und Versicherungsschutz bis hin zum notwendigen Informationsmaterial.

Der TdM ist keine Veranstaltung nur für Mitglieder des BVDM. Jeder Interessierte kann und sollte teilnehmen.

Anmeldungen zur Teilnahme am Tag des Motorradfahrers nimmt der BVDM gerne schon heute entgegen. Schreibt einfach eine Postkarte an die BVDM-Bundesgeschäftsstelle, Postfach 110009, 63434 Hanau, oder meldet Euch bei Claudia Steinke, Mummelstraße 5 in 59457 Werl.



escher
italienische Motorräder

LANGE ERWARTET - ENDLICH DA!
Der neue Katalog "ESCHER '94/'95"
- rund um die Welt der **MOTO-GUZZI**.

Grazie!
- gleich anfordern.
Ersatzteile und Zubehör
von Aufzügen bis Zylinderkopf,
gebrauchte GUZZI's, TOP-Zust.

B. Escher • Unterstr. 70 • D-59394 Nordkirchen
Tel. 02596/600 • Fax 02596/3800



Ein voller Erfolg für den BVDM war die Teilnahme an der diesjährigen IFMA. Das Team um Bernd Karrasch hatte sich wieder alle nur erdenkliche Mühe gegeben und einen tollen Stand auf die Beine gestellt. Das Interesse bei den Besuchern war entsprechend, der BVDM konnte Akzente setzen.

Angebot

Ab sofort können alle ins Vereinsregister eingetragenen Motorradclubs auch mit dem BVDM e. V. zusammenarbeiten. Zu diesem Zweck eröffnet der Bundesverband der Motorradfahrer die „kooperative Mitgliedschaft für Vereine“, die mit Leistungen wie einer Veranstaltungshaftpflicht-Versicherung, Orgamitteln und natürlich Informationsmaterial für die Clubs sowie einem, an der Mitgliederzahl orientierten, gestaffelten Beitrag gute Leistungen zu fairen Preisen verspricht.

So kostet die Mitgliedschaft für einen Club mit 20 Mitgliedern nur DM 150,—/Jahr, für einen Verein mit 150 Mitgliedern sogar nur DM 400,— Jahresbeitrag. Für weitere DM 2,—/Mitglied kann der BVDM e. V. sogar die

komplette Mitgliederverwaltung übernehmen, was insbesondere zur Entlastung der Aktiven bundesweit tätiger Interessengemeinschaften führen dürfte.

Weitere Informationen erteilt die BVDM-Geschäftsstelle (Telefon 0 61 81 / 25 78 49) und jedes der 12 BVDM-Regionalbüros.

Feldversuch

Rund 41 % aller nächtlichen Heck-Auffahrunfälle und 37 % aller seitlichen Zusammenstöße zwischen Pkw/Krad und Lkw sind darauf zurückzuführen, so eine Studie des HUK-Verbandes, daß die Nutzfahrzeuge zu spät oder gar nicht erkannt wurden. Ein Feldversuch der Technischen Hochschule Darmstadt hat nachgewiesen, daß sogenannte retor-

relektierenden Folien, durch die Lkw-Konturen auch nachts deutlich erkennbar sind, diese Art von Unfälle um mehr als 95 % senken können. Wenn alle Lkw und Anhänger in Deutschland mit solchen Leuchtfolien ausgerüstet wären, könnten jährlich rund 600 Unfälle mit etwa 1000 Verletzten und zirka 30 Toten vermieden werden.

Klaus R. Arpert

Sexistisch

Der Frauen-Motorradclub „Women on Wheels e. V.“ verlieh den „Goldenen Abfalleimer“ in diesem Jahr der Zeitschrift „moped“. Die Auszeichnung wurde dem „mopped“-Chefredakteur, Herrn Volker Koerdert, im Rahmen der IFMA in Köln überreicht.

ECHT & STARK



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



BRINKMANN
TABAKFABRIKEN

GESCHMACK IN VOLLER STÄRKE.