

BALLHUPE

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.

POSTVERKEHRSTICK F 5727 F · GEBÜHR BEZAHLT · BUNDESVERBAND DER MOTORRADFAHRER E. V. · RAIFELSENSTRASSE 102 · 47259 DUISBURG



JHV '97

ET

EuroDemo

Rechtsecke

Test

Reise

**Weihnachts-
geschichte**

Report

Termine



Inhalt

ARTIKEL SEITE

Editorial	2
ET und JHV '97	3
EuroDemo	4-5
Deutschlandfahrt	6-7
Test	8-9
Rechtsecke	10-11
Reise	12-13
Weihnachts- geschichte	14-15
Gespanne	16-17
Leserbrief	18
Report	19
Stellt sich vor	20
Termine	21-22
Allgemeines	23

Wunschzettel 1997

Liebes BVDM - Mitglied
liebe Leserinnen und Leser,

Es ging voran in diesem Jahr - bloß in so welche Richtung wird sich mancher fragen. Unser BVDM hat in diesem Jahr aller Voraussicht nach einen merklichen Mitgliederzuwachs zu verzeichnen. Genauere Zahlen können natürlich erst nach dem Jahresabschluß präsentiert werden, aber es geht aufwärts.

Dies gilt sowohl für Einzelmitglieder wie auch für Clubs, Vereine und nicht zuletzt die uns unterstützenden Koop-Firmen.

Manch einem reicht dies jedoch nicht und er stellt Forderungen an den BVDM, die wir aufgrund unserer Struktur und Größe derzeit einfach nicht erfüllen können. Es stellt sich zudem die Frage, ob wir überhaupt eine z.B. dem ADAC vergleichbare Organisation werden wollen. Es ist bestimmt ein Ziel, den BVDM so groß und mächtig zu machen, daß sämtliche Firmen bei uns Schlange stehen und wir uns vor lauter Mitgliedsanträgen nicht retten können.

Doch wer forderungen nach diesem Ziel anmeldet muß sich zuallererst fragen lassen, was er denn selber für dieses Ziel, neben der für sich schon Positiv hervorzuhebenden Mitgliedschaft im BVDM, zu leisten bereit ist.

Und damit komme ich zu dem eigentlichen Kernproblem unserer Arbeit und meinem Wunsch für das nächste Jahr. Wir brauchen mehr Aktive in den Reihen des Vorstands, der Referenten und Regionalbüros sowie auch in vielen Clubs und Vereinen. Wir brauchen als möglichst starker BVDM also

DEINE MITTHILFE

Manch einer schaut in die Referentenliste und sagt sich, daß sein Themengebiet schon besetzt ist.

Daß der Referent jedoch über Unterstützung sehr dankbar wäre, läßt sich aus der Liste nicht erkennen. Wer kann auch schon als einzelner in seinem Themengebiet ehrenamtlich ohne die geringsten Schwierigkeiten das ganze Bundesgebiet beackern? -

*Unterstützung ist bestimmt bei vielen willkommen. **Und Mitgliederwerbung ist die Aufgabe aller BVDM-Mitglieder.** Unabhängig von unserer Größe waren und sind wir bei den zuständigen Stellen als einzige kompetente Interessenvertretung der Motorradfahrerinnen und -fahrer anerkannt. Dies haben die Mitglieder des BVDM mit Sachverstand und Engagement geschafft. Trotzdem hat dies nicht gegen weitere Streckensperrungen für Motorräder oder die faire Einführung des schadstoffarmen Motorrads gereicht, aber auch Kompromisse wie z.B. bei der neuen 125er-Regelung müssen erst einmal erkämpft werden.*

Hilf uns deshalb diesen BVDM-Sachverstand durch Dein Engagement zu erhöhen.

Dies wünsche ich unserem BVDM für 1997.

Frohe Weihnachten und einen guten Neubeginn 1997.



1. Vorsitzender

Jahreshauptversammlung 97 an der Nordseeküste

Motorradfreunde Niederelbe erwarten uns am 26. April

Die Jahreshauptversammlung 1997 findet am Samstag, den 26. April in 21785 Neubaus (Oste) statt. Tagungslokal ist die Festhalle „Magic“, Am Bürgerpark in Neubaus, Tel. 04752/7155. Beginnen wollen wir um 16.00 Uhr.

Die Motorradfreunde Niederelbe werden neben der Organisation der JHV noch ein attraktives Rahmenprogramm anbieten. Eine Fahrt auf dem Traditionsschiff „Bärbel“ kann man z.B. mit einem anschließenden Brennereibesuch und Kornprobe (intensivere Tests bitte erst nach der JHV) verbinden. Cux-

haven läßt sich unter Führung unserer Freunde bestimmt gut erkunden und für die Technikfreaks steht eine Besichtigung des Museums der Außenstelle Drochtersen der Technischen Universität Hamburg an. Traude Marunde und Peter Richters von den MF Niederelbe sind auch gerne bei der Zimmersuche behilflich und würde durch Eure Anmeldungen auch gerne eine Übersicht über die voraussichtlichen Zeltplatzbenutzer erhalten. Ihr könnt sie unter der Tel.-Nr. 04752/7409 erreichen.

Die Bundesbeiratsitzung im Rahmen der JHV wird am

Freitag, dem 25. April 1997 in der Festhalle „Magic“ um 19.00 Uhr stattfinden.

Anträge bitte?!

Anträge zur JHV sendet Ihr bitte bis zum Freitag, 31. Januar 1997 an die BVDM-Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13 in 63450 Hanau.

Die Tagesordnung der JHV wird mit den Mitgliedsausweisen für 1997 verschickt werden. Die Tagesordnung der Bundesbeiratsitzung werdet Ihr der Ballhupe 1/97 entnehmen können.

Anfahrtsbeschreibung sowie Lage des Zeltplatzes werden ebenfalls in der nächsten Ballhupe veröffentlicht. Bitte haltet Euch schon heutedas letzte Aprilwochenende '97 für die Jahreshauptversammlung unseres BVDM frei und kommt dann in den hohen Norden. Neuhaus mit der Mündung der Oste in die Elbe liegt mitten in der Wingst, dem grünen Herz an der südlichen Nordsee. Macht Euch ein schönes Wochenende mit ein bißchen Zeit für den BVDM an einem herrlichen Flecken Deutschlands.

H.H.

Es ist wieder soweit, alles ist vorbereitet, und es ruft uns, weit, weit in dem tiefen Bayrischen Land treffen sie sich wieder. vom 31.01. - 02.02. 1997

Sie werden wieder kommen aus aller Herren Länder, zum 41. Elefantentreffen in Thurmansbang/Solla.

Das Elefantentreffen hat ansich einen sehr guten Ruf, und so hofft auch der BVDM für das nächste ET daß sich wieder einige an freiwillige Helfer melden. Es gibt ja nicht nur eine freie ET-Teilnahme in der ersten Reihe, sondern auch ein kleines Dankeschön wie z.B. freie Verpflegung während des Einsatzes etc..

Interessiert?

Schickt bitte eine Postkarte oder füllt den nebenstehenden Abschnitt aus, und schickt ihn an:

Frank M. Wolf
Hauptstr.27
25372 Ecklack

Ein Besuch auf dem ET ist auf jeden Fall alle Jahre wieder interessant, nicht nur für Helfer auch für die Besucher, welche mit Sicherheit feststellen werden daß es dort nicht nur Dick-

häutige Elefanten zu bestaunen gibt, sondern auch exotisches, neues, extravagantes, usw., usw. Also, wir freuen uns schon auf Euer zahlreiches Erscheinen. B.B.

Da auf diesem kleinen Fleck die Anfahrtskizze leider keinen Platz mehr hatte, wurde sie auf Seite 23 Verbannt. Bitte habt dafür Verständnis. Ich wünsche Euch allen ein schönes ET. B.B.

Bundesverband der Motorradfahrer, BVDM Elefantentreffen, 31.01.- 02. 02.1996
Thurmansbang - Solla, Bayerischer Wald

Ich stelle mich für das Elefantentreffen 1997 als Helfer zur Verfügung:

Name: _____ Alter: _____ Jahre

Anschrift _____

Tel.Nr. _____ Anreisetag _____ Abreisetag _____

Ich bin zum helfen bereit am (Nichtzutreffendes bitte streichen)

Montag Dienstag Mittwoch Donnerstag Freitag Samstag Sonntag.

Ich übernachte im Zelt / im Matratzenlager / in einer Unterkunft.

Die Unterkunft besorge ich mir selbst / besorgt der BVDM.

Ich komme mit _____ weiteren Helfern.

Datum _____ Unterschrift _____

Weitere Auskünfte gibt:

Horst Orłowski
unter Tel.Nr.: 02191/65872.

BERICHT ÜBER EURO-DEMO 1996 - 30.8. bis 1.9.96

15 Grad Celsius und ein Sturmwind, der die dunklen Regenwolken über den Himmel trieb, begrüßten mich am BVDM-Euro-Demo-Sammelpunkt Heidenfahrt an der A60 bei Mainz. So düster wie der Himmel waren auch die Aussichten, eine Gruppe, die gemeinsam zur Euro-Demo fährt, zusammenzubekommen. Viele hatten sich zwar auf unsere Presseaktionen gemeldet, feste Zusagen gab es kaum, und die meisten, die fest zugesagt hatten, kamen dann doch nicht. Um so größer war dann doch die Freude über jeden, der dem Wetter trotzte, und so gingen eine Frau und sechs Mann auf ihren Maschinen gen Brüssel. In der Eifel peitschte uns der Regen um Helm und Klamotten, aber vielmehr machte uns der Wind als der Regen zu schaffen. Speziell Norbert, unterwegs auf einer XV 535 mit extra breitem Lenker, gewann ein paar Zentimeter Arm- und Nackenmuskulatur auf dem Weg nach Brüssel dazu. Was mich persönlich besonders freute, war die Tatsache, daß Bernd Döllgast, der die Europaarbeit bei der „Kühlen Wampe“ macht, von Nürnberg nach Mainz angereist war, und wir so die Chance hatten, über mögliche gemeinsame Aktionen zu sprechen.

In der Wechselstube an der belgischen Grenze vergrößerte sich dann unsere Gruppe auf 9, denn dort sprachen mich Jury und seine Frau Nathalie von den „Strangers“ darauf an, ob wir auch zur Euro-Demo unterwegs seien. Wie er das geschafft hat, ist mir heute noch ein Rätsel, denn Jury und seine Frau kommen aus der Ukraine und waren mehrere tausend Kilometer von Odessa am Schwarzen Meer bis hierher gekommen, um für unsere Rechte zu demonstrieren. Russisch kombiniert mit etwas Englisch und ein paar Brocken Deutsch war alles, was wir zur Kommunikation brauchten.

Ohne weitere Zwischenfälle gings nun nach Emblem, einem alten Militärlager 30 km vor Brüssel, was der Hauptorganisator FEM und die Motorrad Action Group Belgium in ein perfektes Bikercampinglager umfunktioniert hatten.



Dort angekommen stellten wir zu unserer Freude fest, daß einige Hangars nicht nur als Actionbühne, Accessoiremarkt oder Speisesaal umfunktioniert waren, sondern auch In-door-camping möglich war. Überwältigend war auch, mit wieviel Enthusiasmus die Helfer von MAG Belgien Hilfe leisteten, für Sicherheit sorgten und jedem, der Info brauchte, bereitwillig Auskünfte gaben.

5.000 Motorradfahrer aller Altersgruppen und Couleur, das ist schon ein imposantes Bild. Erleichtert stellte ich auf dem Zeltplatz fest, daß nicht nur die 7 Mann aus Deutschland da waren, sondern noch einige mehr Gruppen der „Kühlen Wampe“ sowie hier und da verstreut sogar ein paar BVDM-Mitglieder. Die Mehrheit -neben natürlich den Belgiern- setzte sich jedoch aus Franzosen und Engländern zusammen, die alle den Weg nach Brüssel gefunden hatten. Wer den Spaziergang durchs Zeltlager machte, konnte jedoch auch das Sprachengewirr zwischen Finnisch, Norwegisch, Portugiesisch, Italienisch, Spanisch, Griechisch und Polnisch hören.

Am Vorabend des eigentlichen Demotages war die Luft geschwängert mit viel Live-Musik, Grilldüften, Zwei- und Viertaktduft und jede Menge Benzinplausch.

Ab 9 Uhr am nächsten Morgen ging es dann in 5 Gruppen je

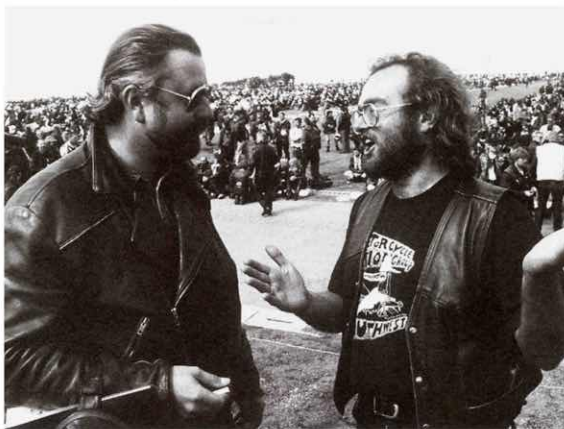
nen, um unserer Stimme als Motorradfahrer Gehör zu verschaffen.

Bis auf einen Regenguß auf der Rückfahrt zum Campingplatz war uns auch Petrus wohlgesonnen, also alles in allem eine runde Sache.

„Um was gings denn da bei der Demo eigentlich?“ mag der eine oder andere von Euch jetzt fragen. Natürlich um unsere Rechte. Diese Demonstration sollte unterstreichen, was wir als Gemeinschaft der Motorradfahrerinteressenvertretungen am 19. Juni in Straßburg erreicht hatten, nämlich ein Schlichtungsverfahren. Die Eurokommission in Brüssel hat eine Mehrfachrichtlinie herausgegeben, die als zukünftige Gesetzgebung in ganz Europa gedacht war. Die Federation of European Motorcyclists in Zusammenarbeit mit der European Motorcyclists Association, deren Mitglied der BVDM ist, haben beim Europarlament Eingaben gemacht, um diese Richtlinien zu ändern. Am 19. Juni hat in Straßburg das Europarlament zu 93 % für uns gestimmt und damit die europäischen Regierungen dazu gezwungen, unsere Eingaben mit in den Gesetzesentwurf einzuarbeiten. Unter anderem sehen diese Richtlinien folgendes vor.

1.000 vom Zeltplatz nach Brüssel, wo wir mit weiteren 15.000 Tagesgästen zusammentrafen.

20.000 Motorradfahrer, die sich für ihre Rechte einsetzen, ist ein imposantes Bild, und so gab's natürlich auch einige Zaungäste, die am Heysel Stadion in Brüssel der Demo beiwohnten. Nach den Reden der verschiedenen europäischen Motorradinteressenvertretern sowie der Europarlamentarier ging es dann gemeinsam zur Rundfahrt durch Brüssel, vorbei an den verschiedenen Europainstitutio-



MEHRFACH-RICHTLINIE

Vollendet den EU-Einheitsmarkt für Motorräder. Unstimmigkeiten zwischen Parlament und Rat zu LÄRM: MEPs nehmen die Forderung nach einer gesetzlichen Begrenzung auf 82dB(A) zurück, mit einem Verkaufsverbot für illegale Anlagen. Das wurde unterstützt durch die holländische Polizei, die Untersuchungen mit Geräuschmessungen am Straßenrand durchgeführt hat. ANTI-MANIPULATION: Bürokratische Zwänge für mittlere und große Motorräder würden eigene Umbauten verhindern und Arbeitsplätze vernichten. Benutzung von Abreißschrauben bei kleinen Motorrädern würde drastisch die Preise für eigene Wartung erhöhen und zunehmend Umweltverschmutzung bewirken. REIFEN: Parlament widersteht dem deutschen Druck, den Motorradherstellern das Vorschreiben von Marken für Ersatzreifen zu erlauben. Eine technische Beschreibung muß genügen. Schlichtungsverfahren startet im September, 93 % der MEPs stimmten für Berichterstatter Roger Bartons Berichtigung in der 2. Lesung zur Position des Rats. Europas Demokratie steht auf dem Spiel.

BÜRGERNETZWERKE

Kommissionspapiere erkennen umweltbedingte Vorteile von Motorrädern in Bezug auf den

Kampf gegen die städtische Überlastung an. Die FEM schlägt billigere Maßnahmen vor: Benutzung von Taxen, Bus und Spuren für vollbesetzte Fahrzeuge (erlaubt in Barcelona, Rom, Bristol (Großbritannien), Stockholm und in Norwegen); Zugriff auf Strecken, wo Autos verboten sind; sichere Parkplätze in der Innenstadt, Straßenpflaster-Parken (Barcelona, Paris); Vorbeifahren an Autoschlängen (unzulässig in Deutschland); Infrastruktur-Verbesserungen und finanzielle Antriebe.

GEBRAUCHSMUSTER-SCHUTZ FÜR ERSATZTEILE

Die Kommission übersah die Motorräder, als sie die Anweisungen im Licht von parlamentarischen Berichtigungen revidierte. Eine Anzahl von Reparaturteilen für Motorräder mag in der Praxis geeignet sein für einen 25jährigen Schutz, sehr viele äußere Teile sind nicht klar umrissen oder sind keine Reparaturteile. Ein Schutz würde einen Anstieg für Ersatzteilerpreise, der Versicherungsprämien und der Diebstähle verursachen. Motorradfahrer sind auch Konsumenten und fordern die gleichen Zugeständnisse wie Autofahrer. FEM Organisationen versuchen gegenwärtig, die Regierungen zu beeinflussen.

ENTSORGUNG VON ALT-FAHRZEUGEN

Motorräder wurden in eine für Autos entworfene Anweisung einbezogen, „weil kein Grund gesehen wurde, sie auszuschließen“. Aber alte Motorräder sind kein Problem: Die Ziele der Anweisung werden kosteneffektiv und einfach erreicht. Wiederverwertung von Teilen ist üblich durch Gebrauchtteilehändler. Ein Abmeldeverfahren ist nicht nötig. Die Industrie bestätigt die Aussage „Hohe Metallanteile in Motorrädern, das Gewichtverhältnis von Motorrädern zu Autos ist ungefähr 1:15“. Folgen: Zunahme von Umweltschäden, Preissteigerungen, Arbeitsplatzverluste.

SICHERHEITSKLEIDUNG

Diese Anweisung zielte auf professionelle und nicht auf Freizeitbenutzung. Der Druck zur Einbeziehung von Motorradkleidung kommt von ein paar kleinen Bekleidungsherstellern in Großbritannien, die Mehrheit ist dagegen, aus reinem kaufmännischen Interesse. Sie sind überzeugt, daß Großbritanniens Bürokraten und Bevollmächtigte ihre Position unterstützen und die britischen Normen-Institute bereits zum Rückzug ihrer Kampagne überreden konnten.

VERKEHRSSICHERHEITSPRÜFUNGEN (TÜV)

Die Hälfte der EU-Mitgliedsländer haben eine solche Vorschrift für Motorräder. FEM ist interessiert an den wahren Absichten der Regierungen, die der parlamentarischen Berichtigung für eine Studie über die Durchführbarkeit folgen, während Meinungen von Akademikern und FahrerInnen gesammelt werden. Eine französische Untersuchung von 1992 ergab, daß keine Motorradunfälle durch technische Defekte verursacht wurden. FEM ist sehr betroffen, daß Bevollmächtigter Bangemann

schon ein auf dem gefürchteten deutschen TÜV-System basierendes EU-Modell angedroht hat.

AIRBAGS

Kniepolster und Airbags sind die letzten Antworten zur Motorradsicherheit, die von Großbritanniens Anti-Motorrad-Wissenschaftler Bryan Chinn kommen. Simon Milward sagte: „Die Forschung hat nur die Oberfläche angekratzt, aber existierende EU-Vorschläge für Normen könnten durchaus einem Zwang vorausgehen. Um eine £10m-Forschungsrechnung zu rechtfertigen, glauben wir, daß die Briten andere Staaten unter Druck setzen, um ihre Ideen zu akzeptieren, vielleicht in einem geheimen Kuhhandel. Dieses Karussell von Sicherheitsgimmicks ist eine Verschwendung von Steuergeldern.“

Wer meint, der Kampf sei bereits gewonnen, der irrt sich. Über Paragraphen läßt sich viel tricksen, und der Ministerrat ist auch recht rege, die Vorschläge der Eurokommission, speziell des Herren Bangemann, zu unterstützen. Wir sind also gefordert und ich hoffe, daß in 2 Jahren mehr als die „glücklichen 7“ aus Deutschland nach Brüssel reisen.



Christof Hillebrand



Alle Fotos dieser Doppelseite von Martin Kämper/Europress.

19. BVDM-Deutschlandfahrt 1996

Es ist zwar schon wieder über drei Monate her, aber der Redaktionsschluß für die Ballhupe III/96 lag bereits vor der Deutschlandfahrt, so daß wir in der letzten Ballhupe noch nicht über die 19. BVDM-Deutschlandfahrt 1996 berichten konnten.

Im Mai standen Zielort und somit das Veranstaltungsgebiet fest, die ersten Ausschreibungen wurden verschickt und Martin machte sich an die Ausarbeitung der insgesamt 13 Kontrollen. In der Ballhupe II/96 hatten wir um Vorschläge für entsprechende Kontrollpunkte gebeten. Ein Vorschlag kam daraufhin von BVDM-Mitgliedern, die bisher von der Deutschlandfahrt noch nichts gehört hatten. Ein zweiter Vorschlag wurde uns von langjährigen Teilnehmern genannt. Nachdem alle Kontrollpunkte mit Nebenkontrollen angefahren, die Campingplatzbesitzer informiert und mit Herrn Zinser des Fremdenverkehrsamtes Marburg alles für das Wochenende geplant war konnten wir uns an den schriftlichen Teil der Arbeit machen.

Das Auswertungsprogramm wurde überarbeitet, die Nennungen eingegeben und das Wertungsheft nebst Fragebögen erstellt. Anfang August lag der Ausdruck vor und alles konnte kopiert werden. Mit dem Versand der 135 Wertungshefte Mitte August begann dann der Countdown der 19. BVDM-Deutschlandfahrt.

Viele der langjährigen Helfer sagten auch in diesem Jahr wieder zu. Sie und einige neue Helfer bekamen Ihre Unterlagen und letzte Instruktionen für die entsprechenden Kontrollstellen. Am 29. August machten wir uns dann auf nach Marburg. Die letzten Gespräche mit den Verantwortlichen von

Gastronomie und Campingplatz wurden geführt und am Donnerstagabend warteten wir auf die Anrufe der Helfer, die uns mitteilten, daß Sie Ihre Kontrollpunkte besetzt hatten. Da einige Helfer auch erst nach ihrem Feierabend losfahren konnten, war es kein Wunder, daß der letzte Anruf an diesem Abend erst so gegen 1.00 Uhr bei uns einging.

Am Freitagmorgen um 8.00 Uhr, der Startschuß für die Deutschlandfahrt war bereits gefallen, hatten sich 3 Kontrollen noch nicht gemeldet. Da wir uns aber auf unsere Helfer verlassen können, brauchten wir uns keine Gedanken machen. Ändern konnten wir eh nichts mehr.

Im Zielort regnete es - mal mehr, mal weniger - und wir hofften, daß es im Veranstaltungsgebiet doch etwas besser war. Dies schien nicht der Fall zu sein; wie sich später herausstellte.

Am Campingplatz trafen wir die Helfer für die Zielkontrolle und am späten Nachmittag schon einen der Teilnehmer. Bereits die Anfahrt verlief mehr als feucht und er wollte jetzt erstmal sein Zelt aufstellen. Am Freitagabend gingen wir alle zusammen essen und stellten Spekulationen auf über das, was im Veranstaltungsgebiet so vor sich ging.

Samstagmorgen - so gegen 10.30 Uhr - trafen wir uns mit Herrn Zinsen an der Marburger Brauerei, die uns ihr Gelände für den Zieleinlauf zur Verfügung gestellt hatte. Das Fremdenverkehrsamt organisierte noch einen Getränkeverkauf für die Teilnehmern, dessen Erlös dann später an den BVDM gespendet wurde.

Die ersten Teilnehmer kamen so gegen 11.30 in Marburg an. Nach und nach trafen die Teilnehmer und später auch die Helfer ein. Nachdem die Zelte

aufgebaut oder die Hotelzimmer bezogen waren, machte man sich auf den Weg zur Stadtführung.

Wir mußten uns erstmalig verabschieden und uns an die Ausarbeitung der Wertungshefte machen, die Dank zahlreicher Hilfe auch sehr schnell über die Bühne ging. Leider mußten in diesem Jahr zwei Teilnehmer disqualifiziert werden, da diese Eintragungen im Wertungsheft manipuliert hatten. Ferner mußten wir feststellen, daß es immer noch Gruppen gibt, die sich für das Anfahren der Nebenkontrollen aufteilen. Sie haben es bisher nicht verstanden, daß jeder Teilnehmer die Nebenkontrollen selbst anfahren muß. Genug zur Auswertung. Nachdem die Sieger in den drei Sparten feststanden begaben wir uns in den großen Saal, in dem sich schon zahlreiche Teilnehmer zum gemeinsamen Abendessen eingefunden hatten.

Die Anwesenden wurden nun von uns und von Herrn Zinser begrüßt und gemeinsam führten wir die mit Spannung erwartete Siegerehrung durch. Michael Schoth und Ulrich Merx (je 4523 Pkt.) teilten sich den 1. Platz in der Einzelwertung. Bernd Nötel (4515 Pkt.) belegte Platz 3. In der Teamwertung fanden sich Jörg und Manuela Höpner (4519 Pkt.) auf Platz 1 wieder. Platz 2 belegten Christian Huber und Christine König (3797 Pkt.) und Platz 3 Bernhard Lauß und Gisela Schulz (3736 Pkt.).

Alle Pokale konnten an den Mann oder die Frau gebracht werden. Herr Oberbürgermeister Möller, der die Deutschlandfahrt doch noch in seinen Terminkalender einschreiben konnte, richtete ebenfalls noch einige Worte an die Anwesenden.

Der weitere Verlauf des Abends bestand aus der Verlosung der zahlreichen Sachpreise, die uns auch in diesem Jahr wieder von vielen Firmen gespendet wurden und aus unzähligen Gesprächen mit altbekannten und ganz neuen Leuten. Wir diskutierten über die Strecken, die Haupt- bzw. Nebenkontrollen und natürlich über die 20. BVDM-Deutschlandfahrt 1997, die irgendwo im Norden Deutschlands stattfinden soll.

Die 19. BVDM-Deutschlandfahrt näherte sich langsam aber sicher ihrem Ende. Von vielen mußten wir uns für dieses Jahr verabschieden, andere sah man am nächsten Morgen noch beim gemeinsamen Frühstück. Die Reihen hatten sich schnell gelichtet und nachdem die Abrechnungen mit dem Restaurant sowie dem Campingplatz erledigt waren, konnten auch wir den Heimweg antreten.

Bevor die diesjährige Deutschlandfahrt mit diesem Bericht endgültig abgeschlossen wird, wollen wir Allen, die zum Gelingen dieser Veranstaltung beigetragen haben, nochmals ein ganz großes Dankeschön aussprechen.

Wer noch Fragen zur Veranstaltung hat, uns Vorschläge für einen Zielort oder Kontrollstellen im Norden (Schleswig-Holstein / Mecklenburg-Vorpommern) machen möchte, wende sich bitte an folgende Anschrift:

Martin Schumann,
Raiffeisenstr. 102,
47259 Duisburg,
Tel.: 0203/789822.

Ansonsten wünschen wir allen Lesern ein frohes neues Jahr und vielleicht trifft man sich bei der 20. BVDM-Deutschlandfahrt 1997.

Martin Schumann
Monika Knops

19. BVDM-Deutschland-fahrt 1996

Ein Dankeschön
an folgende Firmen,
die uns Sachpreise für die
19. BVDM-Deutschland-
fahrt
zur Verfügung stellten:

Germas Produkte

Kawasaki Motoren GmbH

Römer Helme GmbH

baehr GmbH & Co KG

Honda Deutschland GmbH

Metzler Reifen GmbH

Paul Pietsch-Verlage

Bridgestone Deutschland GmbH

Triumph Deutschland GmbH

Autec-Vertriebs GmbH

Schub GmbH

Rallye Sport

Schubert Helme GmbH

HAVEBA GmbH & Co KG

Paul A. Boy GmbH

Malaguti Rau

Detlev Louis GmbH

Total GmbH

L S L

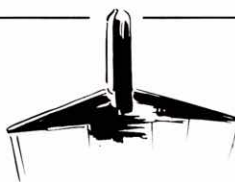
Josef Joy

Pirelli

Uvex

Stadt Marburg

Brauerei Marburg



INTERNATIONALE SPEDITION

Spezialisiert im weltweiten Getränketransport.

Eigene Büros in:

MAINZ FRANKFURT ANTWERPEN KOPENHAGEN BEAUNE BORDEAUX
COGNAC LONDON GLASGOW DUBLIN ATHEN BUDAPEST
FLORENZ PORTO MOSKAU BARCELONA BASEL SYDNEY
HONGKONG SINGAPUR TOKIO TAIPEI SEOUL
MALAYSIA MANILA BANGKOK AUCKLAND
SAO PAULO SANTIAGO CARACAS
GUATEMALA MEXIKO
FLORIDA NEW YORK
SONOMA TORONTO
EDMONTON
VANCOUVER



J. F. Hillebrand GmbH
Internationale Spedition • Gegr. 1844

J.F. Hillebrand-Group

Carl-Zeiss-Straße 6, Postfach 42 14 51, D-55072 Mainz-Hechtsheim, Germany
Telefon: (061 31) 5 03-0 Telefax: (061 31) 50 32 66 Telex: 4 187 366

**Macht mit
bei den
Winter-
messen
'97**

Der BVDM wird auch 1997 wieder an allen drei Messen des Syburger-Verlages teilnehmen. Mit der Durchführung der Messe in Leipzig vom 13.-16. Feb. beginnen wir wieder in den neuen Bundesländern die Flagge des BVDM zu hissen und uns als der engagierte Interessenverband der Motorradfahrer/-rinnen zu Präsentieren. Am

5.-9. März findet Ihr unseren Stand auf der Dortmunder Motorradmesse, und vom 20.-23. März auf dem Motorradsalon in Karlsruhe. Für alle drei Messen suchen wir noch Helfer !!! Bitte wendet Euch an:

Harald Homel,
Tel.: 06181/ 78156

B.B.

Die Zeitmaschine oder Bayrischer Boxer nach 42 Jahren immer noch im Ring

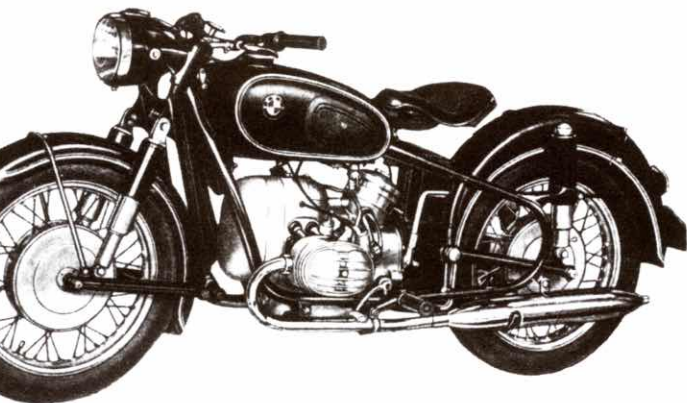
Darf ich Euch heute zu einer Zeitreise einladen?

*Also dann mal aufgestiegen, in den Schwingsattel, und ab gehts zurück ins Jahre 1955.
Wir haben jetzt den Monat Januar und es öffnen sich die Tore des Brüsseler Automobilsalons,
der für die Bayerischen Motorenwerke eine sehr große Bedeutung hat.*

Die neuen Modelle im „Vollschwingrahmen“ werden hier präsentiert. Abschied nehmen heißt es von dem altbekannten Dreiecksrahmen mit Geradeweghinterradfederung und Telegabel. Dies gilt zumindest für die Modelle R50 und R69. Noch wird die R67/3 in bisherigem Fahrwerk weiter verkauft, aber dies lediglich als Seitenwagenmaschine. Die R50 wie auch die R69 dagegen präsentieren sich in einem kräftig dimensionierten Rohrrahmen mit der Federbein-Langarmschwinge in der Bauart des Engländers Ernie Earles sowie mit einer Hinterradschwinge, die ebenfalls mit Öldruck gedämpften Federbeinen ausgestattet ist. Von einem Modell dieser Bauart handelt unser heutiger Testbericht.

DER ZEIT GERECHT WERDEN

Wäre ich nun von meinem modernen Tourenrad mit 4-fach verstellbaren Federbeinen, Scheibenbremse und vielen anderen Erungenschaften der Neuzeit ausgestattet, auf die R50 umgestiegen, dann hätte ich ihr sicherlich nicht gerecht werden können. Da mich aber die Liebe zu den alten Boxern aus Bayern bereits Erfahrung auf einer R51/3 hat machen lassen, wurde mir der Fortschritt, den BMW mit diesem Modell gemacht, voll bewußt. Die gleiche holprige Landstraße durch das Rheinhessische, die mir



trotz komfortablem Schwingsattel auf der 51/3 noch Tritte in Steiß und Rückgrat verpaßt hatte, präsentierte sich nun auf der R50 komplett anders. Müheless federt der Vollschwingrahmen alle Unebenheiten ab. Der um 2 PS von 24 auf 26 PS erstarkte Boxermotor erfreut durch guten Durchzug von unten heraus, der Wunsch nach etwas mehr Leistung kommt lediglich in Gebirgsstrecken oder bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn auf. Na ja, da gibts ja noch die 35 PS-starke R69, auf die man ausweichen könnte. Hat man nun den Berg erklommen und freut sich auf die Abfahrt ins Tal, so heißt es kräftig zupacken. Die Duplex-Trommelbremse vorn leistet für damalige Verhältnisse gute Dienste, sollte jedoch durch Motorbremse und vorsichtig dosierte Hinterradbremse unterstützt werden. Wieder im Tal angelangt und auf einer kurvigen Landstraße fühlt sich unser R50 richtig wohl. Die Hand-

lichkeit und Kurvenfreudigkeit wird lediglich durch den ab und zu geräuschvoll aufsetzenden Sturzbügel um die Zylinder gebremst. Das Getriebe wirkt im Vergleich zur 51/3 etwas hakend und beim Gangwechsel sollte auf den richtigen Drehzahlbereich geachtet werden, da dieser ansonsten die Umwelt laut davon unterrichtet, was im Getriebe vorgeht.

ALLTAGSTAUGLICHKEIT IN DER NEUZEIT

Der Vorbesitzer meiner R50 hat dieser glücklicherweise gute Pflege angedeihen lassen, so daß sich dieser bayerischer Boxer bis auf einige kleine Gebrauchsspuren in sehr gutem Zustand befindet. Die Pflege wird einem durch die logische Konstruktion sehr leicht gemacht, so daß kleine Reparaturen leicht selbst gemacht werden können. Durch den erstarkten Oldtimer-Boom ist generell die Ersatzteilversor-

gung für die Modell R50 bis R69/S zufriedenstellend. Auch für die Einzylindermotorelle R25 bis 27 ist fast jedes Ersatzteil zu haben, so daß sich die Bayerischen Zweiräder auch heute noch als Alltagsmaschinen verwenden lassen. Wer einen Klassiker fahren will, sollte sich nicht darauf verlassen, daß jede BMW-Vertretung

ihm weiterhelfen kann, da meistens nur Ersatzteile der neueren Modelle vorhanden sind. Jedoch gibt es genügend seriöse Händler, die sich auf die älteren BMW-Modelle der 50er und 60er Jahre spezialisiert haben. Informationen können über die Interessensgemeinschaft der BMW-Klassiker, BMW Veteranen Club Deutschland e.V., Andreas Pytel, Dillbornstr. 43, 47804 Krefeld (Telefon 02151-711933, Fax 02151-720357) bekommen werden. Auch BMW München zeigt sich hier sehr hilfsbereit, zumindest was die Kontakte anbetrifft.

Die 6 Volt-Elektrik der R50 läßt zu wünschen übrig, kann aber auch durch eine 12 Volt-Anlage ersetzt werden, die dem heutigen Standard mehr entspricht.

Ist die R 50 gut gepflegt und richtig eingestellt, ist das Startverhalten Sommer wie Winter tadellos. Benzin hahn auf, 4

Sekunden die Vergaser mit dem Tupfer fluten, etwas Gas, ein Tritt und der wunderschöne sonore Klang des Boxers ist zu hören.

Wer nicht gerade stundenlang Autobahn fahren will, wird auch mit den Fahrleistungen zufrieden sein und kann ohne Probleme im fließenden Verkehr mitschwimmen.

Qualität kostet Geld. Gut erhaltene Modelle werden um die DM 10.000 gehandelt und man sollte noch etwas Kleingeld in der Tasche haben, um etwaige Verschleißteile austauschen zu können. Na ja, so viel ist das wohl nicht. Nehmen wir beispielsweise einmal einen Chopper. Da geht es auch erst ab 10.000 Deutschen Markern los. Für Spät- und Wiedereinsteiger ist dies eine ideale Maschine, da das Handling gut ist, die Sitzhöhe sowie der Schwerpunkt niedrig sind. Personen über 185 cm Körpergröße wird die abgewinkelte Beinhaltung jedoch Probleme bereiten.

MENSCH UND MASCHINE

Schon als Bub haben mich die schwarzen Maschinen mit der weißen Linierung und dem

blau-weißen Emblem am Tank fasziniert. Schon von weitem erkannte ich den sonoren Klang der Boxer, und wenn dann der stolze Reiter auf seiner Maschine an mir vorbeischwebte, wuchsen Sehnsüchte, einmal selbst im Sattel einer solchen Maschine zu sitzen. Daß es vielen auch heute noch so geht wie mir damals, merke ich bei jeder Tour. Wenn ich einmal anhalte und meine Wegbegleiterin abstelle, so dauert es nicht lange, bis jemand versonnen vor ihr steht. Ob jung oder alt, Kawasaki- oder Harley-Fahrer, ein versonnener Blick, ein nettes Lächeln, oder Geschichten vom ersten Urlaub nach dem Krieg auf einer solchen oder ähnlichen Maschine springen mindestens für uns dabei heraus. Neben dem Vergnügen von Fahrtwindkurven und Reisen hat mich die bayerische Dame mit Menschen zusammengebracht, die ich wohl ohne sie nie kennengelernt hätte. Solltet Ihr immer noch nicht von dem bayerischen Boxer überzeugt sein, so hoffe ich zumindest, Euer Interesse für einen Klassiker geweckt zu haben. Viel Spaß beim Träumen, oder vielleicht sehen wir uns mal bei einer Tour.

Euer Chris



ANGABEN ZUR GETESTETEN MASCHINE

BMW R50

Tag der Erstzulassung	4.8.55
Zugelassen als Gespannmaschine, -jetzt im Solobetrieb	
PS-Zahl	26
Zylinderzahl	2 gegenläufig
Zylinderinhalt	490 cbcm
Bohrung und Hub	68 x 68 mm
Umdrehungen pro Minute	5.800
Verdichtungsverhältnis	6,8 zu 1
Lichtanlage	6 Volt/60-90 Watt
Vergaser	Bing 1/22/61/62
Untersetzung im Getriebe	1 Gang = 5,33:1 2 Gang = 3,02:1 3 Gang = 2,04:1 4 Gang = 1,54:1
Untersetzung vom Getriebe zum Hinterrad solo	3,18:1
Zähnezahl	11/35
Seitenwagen	4,25:1
Zähnezahl	8/34
Tankinhalt	26 l (Schorsch-Meier-Tank), (Normaler Tank) (17 l)
Kraftstoffnormverbrauch je 100 km solo	4,5 l
Höchstgeschwindigkeit solo	140 km/h
Gewicht fahrfertig	195 kg
Reifengröße	3,5 x 18
Größte Breite	660 mm
Größte Länge	2.125 mm
Sattelhöhe	725 mm

Extras der getesteten Maschine:

- 1) 26 l Schorsch-Meier-Tank
- 2) Gepäckbrücke mit darauf montiertem Soziussattel
- 3) Gepäckträger
- 4) Ochsenaugenblinkanlage
- 5) Große Heckleuchte vom Nachfolgemodell
- 6) Sturzbügel um Zylinder und Frontscheinwerfer

TEERWÜRSTE AUF ÖFFENTLICHEM STRASSENLAND

Ein Erlebnis der besonderen Art brachte mich auf die Idee, einmal über Teerwürste zu schreiben. Es handelt sich dabei nicht um Lebensmittel, sondern um die sog. Bitumenvergußstreifen, die vielerorts zur Reparatur brüchiger Straßenbeläge verwendet werden. Dies ist eine schnelle und preisgünstige Methode, eine einigermaßen ebene Fahrbahn (wieder-)herzustellen.

Ausgangsfall

Am Autobahn-Grenzübergang von Österreich nach Deutschland hätten wir beinahe mit unserem Moped eine R 100 RS samt Fahrer und Sozia überfahren, die uns plötzlich und ohne erkennbaren Grund auf gerader Strecke vor's Vorderrad gefallen waren. Wir waren wegen des Regens nicht allzu schnell und konnten ausweichen. Erst als wir schon an der verunglückten BMW vorbei waren, drückte auch unsere XJ übers Vorderrad weg. Wir hatten Glück und ich brachte das Moped mit allen Zauberkünsten so eben gerade noch zum Stehen. Die spätere Besichtigung der Fahrbahndecke brachte die Ursache zutage: Bitumenvergußstreifen zwischen Fahrbahn und Randstreifen!

Es ist glücklicherweise auch den beiden Gummikuhfahrern nichts passiert. Aber trotzdem stellt sich die Frage, ob für einen solcherart verursachten Unfall jemand haftbar zu machen ist; wenn ja: Wer? Und: Können wir Mopedfahrer jemanden dazu veranlassen, die Gefahrenquellen - bevor sich die Gefahr realisiert - zu beseitigen und künftig die Schaffung neuer zu unterlassen?

I. Wer ist für den Zustand einer Straße verantwortlich?

Um etwaige Schadensersatzansprüche geltend zu machen oder ein Tun oder Unterlassen durchzusetzen, ist es erforderlich, sich an den zuständigen Gegner zu wenden. Fragen nach der Zuständigkeit provozieren bei Juristen meist die Antwort: Es kommt drauf an. In diesem Zusammenhang nämlich auf die Art der Straße. In allen Fällen ist es der sog. Träger der Straßenbaulast.

Wer ist dies jedoch im Einzelfall?

Träger der Straßenbaulast sind für

Bundesfernstraßen der Bund

Bundesfernstraßen innerhalb von Orten mit mehr als 80.000 Einwohnern die Gemeinden

Landesstraßen die Länder

Kreisstraßen die Landkreise und kreisfreien Städte

Gemeindestraßen die Gemeinden und Städte

Welche konkrete Behörde es ist, richtet sich nach den Besonderheiten der einzelnen Länder. Bestehen Zweifel, hilft meist ein schlichter Telefonanruf bei der Gemeinde-, Kreis- oder Landesverwaltung mit der Frage nach der zuständigen Straßenbaubehörde. (Zweifel bestehen meistens, da es von dem oben genannten Schema einige Ausnahmen gibt; vgl. § 5 Abs. III - IV Bundesfernstraßengesetz - FStrG).

Eine Besonderheit gilt bei den Bundesstraßen: Hier ist der Bund nach wie vor Träger der Straßenbaulast, er hat jedoch

die Aufgaben und Pflichten auf das jeweilige Land übertragen.

II. Wozu ist der Träger der Straßenbaulast verpflichtet?

Diese Frage beantwortet das Gesetz: Er ist verpflichtet, nach seiner Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Reicht die Leistungsfähigkeit des Trägers nicht dazu, diesen Verpflichtungen nachzukommen, hat er durch Verkehrszeichen auf die Gefahren hinzuweisen.

Soweit das Gesetz. Die Gerichte und Kommentatoren interpretieren die Vorschriften dahingehend, daß der Träger 'ernsthafte Gefahrenquellen', die sich aus dem Zustand einer Straße ergeben, zu beseitigen hat. Und damit liegt das Problem auf der Hand:

III. Sind Teerwürste 'ernsthafte Gefahrenquellen'?

Es kommt einmal mehr wieder darauf an. Für Mehrspurfahrzeuge kann die Gefahr in aller Regel vernachlässigt werden. Für uns Motorradfahrer entscheidet diese Art Straßenbelag mitunter über den Grad der Schräglage.

Das tückische an den Bitumenvergüssen ist, daß man sie bei regennasser Fahrbahn kaum erkennt und sie insbesondere bei Nässe extrem rutschelig sind. Bei trockener Straße und kalter Witterung haben die Streifen hingegen kaum Einflüsse auf das Fahrverhalten. Sie verflüssigen sich jedoch bei erhöhter Temperatur, zum Beispiel unter Sonneneinwirkung. So ist der Verlust der Reibung zwischen Reifen und Straße

nahezu zwangsläufig, wenn ein Motorrad in Schräglage und in Längsrichtung auf einen solchen Bitumenbrei trifft.

Nun könnte man überlegen, daß der weitaus größte Teil der Verkehrsteilnehmer eben durch dieses Flickwerk nicht weiter beeinträchtigt wird und mithin in der Gesamtschau eben keine 'ernsthafte Gefahr' im Sinne des Gesetzes vorliegt. In diesem Falle müßten die Behörden auch nicht einschreiten. Dem ist der Gesetzgeber allerdings entgegen getreten, in dem er beispielsweise im Berliner Straßengesetz (§ 7 Abs. II) fordert: „... Dabei sollen ... Belange ... der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personen berücksichtigt werden.“

Also doch:

Es kommt auch auf Einzelinteressen an. Wenn demnach Einspurfahrzeuge durch den verflüssigten Teer zu Fall gebracht werden können, muß man davon ausgehen, daß auch in dieser Hinsicht eine 'ernsthafte Gefahrenquelle' darin zu sehen ist.

IV. Konsequenz

Für sich genommen wäre die Konsequenz, daß die Träger der Straßenbaulast dazu verpflichtet sind, bereits vorhandene Bitumenvergußstreifen zu beseitigen und es zu unterlassen, weitere zu verlegen.

Doch davor steht die - finanzielle - Leistungsfähigkeit der Länder, Kreise und Gemeinden. Können sie die Gefahren aufgrund knapper Haushaltsmittel nicht beseitigen, sind sie jedoch nach dem Wortlaut der Vorschriften verpflichtet, wenigstens Warnschilder aufzustellen. Doch dieses unterlassen sie meist auch noch, wiederum mit dem Argument, das koste zuviel Geld.

Im Ergebnis bedeutet dies:

Es gibt für uns extrem gefährliche Fahrbahnoberflächen, vor denen nicht gewarnt wird.

V. Ein glatter Verstoß gegen geschriebenes Recht?

An dieser Stelle kommt nun die Gattung 'motorradfahrender Mensch' ins Spiel. Es entspricht ständiger Rechtsprechung, daß sich der Straßenbenutzer, also auch der Motorradfahrer, den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen und die Straße so hinnehmen muß, wie sie sich ihm erkennbar darbietet.

Daher ist es in erster Linie auch Sache des Verkehrsteilnehmers, bei zweckgerechter Benutzung der Straße und Anwendung der gebotenen Aufmerksamkeit etwaige Schäden, hier: Stürze, selbst abzuwenden.

Von den Verkehrsteilnehmern wird in schwierigen Verkehrslagen sogar eine gesteigerte Aufmerksamkeit erwartet.

Was dies übertragen auf

uns Krafdfahrer bedeutet,

bedarf keiner weiteren

Erläuterung.

Kommt nun ein Zweiradler auf einer mit Bitumen geflickten Straße zu Fall, muß der Träger der Straßenbaulast also nur dann für den Schaden haften, wenn sich vorausschauend die naheliegende Möglichkeit ergeben hat, daß die Gefahrenlage von dem Verkehrsteilnehmer trotz Anwendung der gebotenen Eigensorgfalt nicht beherrscht werden kann.

Der Gesichtspunkt der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer hat auch Bedeutung für die Notwendigkeit der Aufstellung von Warn- und Hinweiszeichen. Denn es entspricht ebenfalls bereits allgemeiner Auffassung, daß sich die Notwendigkeit der Aufstellung eines Gefahrenzeichens nach der Vorhersehbarkeit der

Gefahr für den durchschnittlich sorgfältigen Verkehrsteilnehmer richtet.

Dies bedeutet also schon wieder:

Es kommt darauf an. Bewegt sich der Mopedfahrer auf einer sauberen, glatten und nicht geflickten Straße und begegnet er urplötzlich hinter einer Kurve diesen Teerwürsten, dürfte wohl eine Haftung des Straßenbaulastträgers in Betracht kommen.

Oder anders herum:

Ist die Straße ersichtlich in einem mit Bitumen ausgebeserten Zustand, kann sich der Mopedfahrer nicht beschweren, wenn er auf einem von hundert dieser Flickern ausrutscht. So jedenfalls die einschlägige Rechtsprechung.

Selbst bei einem 'Überraschungs-Flicken' bleibt es nicht aus, daß man sich Gedanken machen muß, ob nicht ein gewisses Mitverschulden des Kraftradfahrers vorliegt. An dieser Stelle wird dann die Prognose des Erfolgs einer Klage auf Schadensersatz gegen den Straßenbaulastträger noch schwieriger.

Zwischenergebnis:

Um zum Ausgangsfall zurückzukommen: Jeder Mopedfahrer weiß (oder sollte wissen), daß auf Autobahnen die Fahrbahnen und der Randstreifen untereinander häufig über Bitumenvergußstreifen verbunden sind. Ich bin mir daher ziemlich sicher, daß ein Schadensersatzanspruch des BMW-Fahrers wegen überwiegenden Eigenverschuldens wohl kaum, jedenfalls nicht in voller Höhe, durchzusetzen wäre. Es kommt eben auf die Umstände des jeweiligen Einzelfalles an.

VI. Vorbeugen besser als Heilen?

Nun könnte man ja auf die Idee kommen, daß man den Straßenbaubehörden nahelegt, die Flickerei mit dem Bitumen

zu unterlassen. Ich höre aber schon das Gegenargument: „Es gibt keine wirtschaftlich vertretbaren Alternativen. Im übrigen werden wir ein Hinweisschild aufstellen.“ Einen durchsetzbaren Anspruch haben wir Mopedfahrer in dieser Beziehung jedenfalls nicht.

Auch die Beseitigung der vorhandenen Gefahrenstellen wird man nur in besonderen Ausnahmefällen mit rechtlichen Mitteln durchsetzen können. Maximal wird auch in diesen Fällen ein Warnschild aufgestellt und damit den Anforderungen der Gesetze entsprochen.

Kommt es gleichwohl gehäuft zu Unfällen, sollte man nicht vergessen, daß neben dem Straßenbaulastträger die Straßenverkehrsbehörde auch noch da ist. Die nämlich wird in § 45 StVO ermächtigt, das Zeichen 255 der StVO aufzustellen: Rundes Schild, roter Rand auf weißem Grund, in der Mitte ein Moped - Verbot für Krafträder. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO lautet: „Die Straßenverkehrsbehörde können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“ Und dann haben wir am Ende die Situation, die der BVDM an anderer Stelle massiv bekämpft.

VII. Was bleibt?

Kommt es wegen der Bitumenvergußstreifen zum Schaden, sollte man im Einzelfall anhand der oben skizzierten Maßstäbe prüfen, ob der Straßenbaulastträger seine Verkehrssicherungspflicht verletzt hat. Ist dies der Fall, lohnt es sich seine Schadensersatzansprüche auch klageweise durchzusetzen. (Nebenbei: Das Kostenrisiko ist gering, wenn eine Verkehrs-Rechtsschutzversicherung besteht.)

Klacks hat einmal geschrieben: „Jeder Sturz ist eine Schande.“ Übertragen auf das vorliegende Problem, heißt dies, daß wir

immer irgendwo selbst an unserer eigenen 90-Grad-Schräglage beteiligt sind. Das Stichwort „Mitverschulden“ sollten wir bei allem nicht vergessen.

Um die bereits vorhandenen Bitumenstreifen zu beseitigen, werden uns die Gerichte nur in Ausnahmefällen zur Seite stehen. Hier hilft eigentlich nur politischer Druck und eine fruchtbare Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden. Meines Erachtens ist hier Kooperation, nicht Konfrontation das Zauberwort. Das gleiche gilt auch für die Verhinderung künftiger Verwendung dieses gefährlichen Zeugs.

Ich glaube, Klacks war es auch, der einmal (sinngemäß) gesagt hat:

Vor allem, was lang und schwarz ist, sollten wir uns in Acht nehmen.

**In diesem Sinne:
Fahrt vorsichtig, liebe
Freunde!**



**Noch Fragen dazu? Anruf
oder Kurzm Mitteilung an
den Verfasser genügt.**

Carsten R. Hoenig,
Pestalozzistraße 66,
10627 Berlin;
Tel.: 030 - 327 02 880,
Fax: 030 - 327 02 881

Slowenien

- viel Spaß auf und für wenig Schotter

Das erreichbare Europa ist für uns in den letzten Jahren um einiges gewachsen. Rätselte manch einer schon darüber nach, welche Alpenregion er noch nicht unter die Räder genommen hatte, so stehen nun einige neue Ziel zur Auswahl an. Uns hat es diesen Sommer einmal nach dem jungen Staat Slowenien gelockt. Soweit mit den vier Endurodickschiffen (2 Africa-Twin, 1100 GS und Quota) Gelände oder Schotter machbar ist, sollte es eben einmal nicht auf die Pisten rund um den Gardasee oder Briançon gehen. Berichte im Tourenfahrer und die Aufnahme im Denzel ließen einiges an Fahrspaß auf kleinen Sträßchen und auch Schotter erwarten, so daß wir uns zur Wochentour auf den Weg nach Slowenien machten.

Doch nicht so ganz hundertprozentig, denn die Meldungen über die „Qualität“ der Zeltplätze im jungen Zweimillionenstaat hatten uns zu dem Entschluß gebracht, die Nächte lieber in Österreich zu verbringen. Das südliche Kärnten bietet hierzu vielerlei Möglichkeiten und die Zeltplätze zwischen Faaker und Turner See sind kaum noch zu zählen.

Uns verschlug es zum Koitschacher See, wo wir einen hervorragenden Service auf dem Zeltplatz Strandingcamp Brückler Nord in der gerade zu Ende gehenden Vorsaison genossen. Wo sonst bekommt man nach

einer anstrengenden Tagestour das frisch gezapfte Bier direkt bis ans Badetuch serviert? Die

kurz nach dem Skiort Kranska Gora in Richtung Süden zum Vric-Sattel aufmachen. Die

Straßen werden langsam aber sicher schmaler und der Asphaltbelag wechselt immer öfter mit altem Kopfsteinpflaster. Wenn man sich so richtig sicher fühlt, daß hier eigentlich



an sich ruhige Lage zwischen Klagenfurt und dem exklusiven Velten am Wörthersee war für uns ideal. Loiblpaß, Wurzenpaß, Passo de Predil, Naßfeld usw. bieten einiges an Möglichkeiten um innerhalb kürzester Zeit nach Slowenien (oder auch in die Nordost-Spitze Italiens) zu gelangen. Dach Achtung: Ohne grüne Versicherungskarte geht gar nichts und der Abschluß einer entsprechenden Kurzversicherung kostet über 30,- DM. Der Reisepaß beschleunigt die Formalitäten ebenfalls.

Einmal dort angekommen, freuten wir uns zunächst einmal über die unverschämte günstigen Spritpreise von rund 80 Pfennigen pro Liter. Im allgemeinen macht der Straßenzustand, zumindest außerhalb der auch vorhandenen Autobahn, jeden Zentimeter Federweg der Enduros wertvoll.

Von Norden über den Wurzenpaß kommend kann man sich

nur noch Biker unterwegs sein können, kommt einem auf einmal ein Lkw, in unserem Fall ein Langholzfahrzeug, in der allerengsten Kurve entgegen. Bei der anschließenden Bekämpfung des Beinahe-Herzinfarkts auf dem Vric-Sattel haben wir dann auch noch den fehlenden Touri-Bus gesehen.

Diese Erfahrung gilt in ganz Slowenien: Wenn Du dich vielleicht schon mit einem VW-Kastenwagen gerade noch trauen würdest eben diese Straße zu befahren, kommt Dir in den allermeisten Fällen hier noch eine Dreiaxler Lkw mit Hänger entgegen (auch auf Schotter). Deshalb vor jeder unübersichtlichen Kurve die notwendige Vorsicht walten lassen.

Vom Vric-Sattel aus fahren wir nun eine Südschleife durch das Soca-Tal und anschließend zur auch von Denzel gelobten Mangart-Bergstraße. Um die Sperrungsschilder machten wir uns erst einmal nicht allzuvielen

Gedanken. Es lag allerdings vom Einstig ab schon einiges Geröll aus Steinschlägen und kleiner Murenabgängen des vergangenen Winterhalbjahres auf den Straßen. Mit Beginn des geschotterten Abschnitts machte es dann erst so richtig Spaß. In den unbeleuchteten Tunnels mit teilweise rechtwinkligen Kurven war nach dem draußen herrschenden Sonnenlicht natürlich erst immer einmal Vorsicht angesagt. Der fünfte und laut Denzel letzte Tunnel war zur Sperre für ein davor stehendes Auto geworden, der Tunneleingang war nämlich noch gut zur Hälfte durch meterhohen Schnee versperrt. Endlich einmal wieder ein richtiger Zweiradvorteil dachten wir und fuhren auch mit einer gewissen Schadenfreude durch. Nach dem Tunnel galt es zunächst einmal etwas durch die heruntergegangenen Reste von Steinschlägen zu kraxeln. Alle Mühen waren jedoch ein paar hundert Meter weiter umsonst, da reichlich eisiger Altschnee die komplette Fahrbahn bis zum einige Meter abfallenden Rand bedeckte. Also machten wir uns schweren Herzens auf den Rückweg und kamen dabei natürlich auch an dem Pkw vorbei - was die jetzt wohl gedacht haben -.

Am Fuße des Mangart haben wir im Triglav-Nationalpark übrigens recht gut und natürlich preiswert zu Mittag gegessen. Nebenbei haben wir uns einmal nach Zimmern erkundigt: Der Zustand der nach westlichen Standard renovierten Zimmer und Preise zwischen 15,- und 20,- DM stellt dann das Zelten schon in Frage - man ist halt bloß j.w.d.

Über den Passo de Predil, Italien und Villach ist man dann recht flott wieder im Zeltplatzgebiet Kärnten.

Zum nächsten Grenzübertritt haben wir uns dann den Loiblpaß ausgesucht. Da die kalkulierte Strecke von Anfang an für eine Tagesetappe zu groß war, hatten wir uns zu einer Übernachtung am Mittelmeer entschlossen - man gönnt sich ja sonst nichts. Weil wir aber ohne viel Gerödel fahren wollten, blieben Zelt und die meiste Ausrüstung am Platz in Koitschach. Nach dem Loiblpaß mit geradezu unglaublich schlechtem Asphalt auf der österreichischen Seite ging es dann in die Sträßchen kleinster und allerkleinster Ordnung. Teilweise asphaltiert oder auch geschottert verlangen sie dem Fahrkönnen einiges ab. Es ging über Zelesniki, Cernko sowie Idrija und es machte richtig Spaß. Ab Vipava ging es dann auf die Bundesstraße 10-5. Hier rollt viel Fernverkehr aus und in Richtung Italien und mit dem Vergnügen war es erst einmal vorbei. Dies begann erst wieder auf dem Abzweig nach Lipiza. Der Ursprung der berühmten Pferde der Wiener Hofreitschule ist auch während der Zeit der sozialistischen Republik Jugoslawien immer ein Ort der Pferdezucht gewesen und begeistert alleine schon durch seine für diesen Zweck gestaltete landschaftliche Umgebung. Von Lipiza ist es über die gut ausgebauten B 10 und B 2 nur noch ein kurzes Stück bis nach Piran, eines der wenigen sloweni-

schen Küstenstädtchen. Mediterannes Flair aber auch ein anderes Preisniveau heben es auch dem bisher erlebten Slowenien heraus. Mit einem hervorragenden Essen direkt an der Küstenpromenade lassen wir den Abend beginnen und stürzen uns dann in das Nachtleben des Mittelmeerstädtchens. Rückzu geht es nach einer Verbindungs- etappe bei Logatec wieder auf Nebenstraßen. Auch sie enttäuschen uns nicht. Wie schon am Vortag sieht man von den eindeutigen Verbindungsstraßen jede Menge interessante Schotterstraßen abbiegen und Verbotsschilder gibt es Gott sei Dank nicht. Vielleicht sollte man doch einmal hier direkt Urlaub machen und dann jeden Tag in Ruhe ohne Zwang am Abend etwas weiter zurück zu müssen diese Wege mittels Wanderkarte zu bewältigen? Wir kommen jedenfalls über Ziri, Gorenja Vas, Skovja Loka und den Loibl-Paß wieder zurück zu unserem Zeltplatz. Der nächste Tag soll mit einer kleineren Etappe etwas Erholung verschaffen. So fahren wir zuerst einmal nur Richtung Westen und biegen dann nach Süden in Richtung Italien ab. Der Naßfeld-Paß ist auf der Nordaufahrt ganz nett, richtig interessant ist aber die Südaufahrt auf italienischer Seite. Die West-Ost-Verbindungs- etappen von Dogna die Dunja entlang nach Valbruna oder von

Chiussaforte über Sella Nevea wieder zum Fuße des Passo de Predil machen die Halbtages- tour dann doch wieder etwas anspruchsvoller. Immerhin hatten wir noch Glück, den am nächsten Tag gingen gerade hier in diesem Gebiet massive Regenfälle herunter und selbst die Autobahn Villach - Udine war wegen Überschwemmung gesperrt. Mit dem vorgesehenen erneuten Ausflug nach Slowenien wurde es also nichts, dafür machten wir Stadtbesichtigung in Klagenfurt. Die Heimfahrt am Samstag wurde dann zu einer einzigen Wasserschlacht, die auch noch zu einem Mopped- ausfall führte. Gott sei Dank war es nicht meine Guzzi sondern eine der angeblich so super zuverlässigen Africa- Twins. Und wie Murphys

Gesetz es so will, der Benzinpumpenausfall kam gerade in der Steigungsstrecke des Irschenbergs, einem Bereich der A 8 ohne Standspur. Aber Glück im Unglück muß der Mensch haben. Nachdem Mensch und Maschine vor den heranbrausenden Lkws gerettet wurden, fand sich in Honda- Händler Reiner Lang in Kolbermoor noch ein Retter der Weiterfahrt.

Am Samstag Nachmittag kam er in seine Werkstatt und setzte kostenlos die Spritpumpe wieder instand. Vielen Dank auch von hier noch einmal.

Ohne weitere Pannen aber total durchnäßt endete dann die erste aber bestimmt nicht letzte Tour nach Slowenien.

H.H.

Versicherungsreferent legt Amt nieder !!!

Liebe Mitglieder des BVDM, fast neun Jahre hat man nun dem BVDM gedient und rund um Fragen in Sachen Versicherung Rede und Antwort gestanden. Nahezu alle Arbeit fand im Stillen Kämmerlein statt, war nicht Medienwirksam oder Nervenaufreibend, nicht Spektakulär oder gar Bahnbrechend. Aber Hunderte Fragen um das Komplizierte und scheinbar undurchschaubare Versicherungschinesisch wurden in dieser Zeit beantwortet, hoffentlich immer zu friedensstellend. Neue Verträge mit Versicherungsgesellschaften wurden gestaltet und unseren Bedürfnissen und Treffen, Oris, Veranstaltungen und Trainings angepaßt. Ganze Ordner voll Papier kamen dabei zustande, wie gesagt, wenig „Äktsch“ nach außen aber wichtiges für uns im „kleingedruckten“. Nun ist man Familiär, Beruflich und aus vielen anderen

Gründen nicht mehr willens und in der Lage das Verantwortungsbefüßte Referat Versicherungswesen zufriedenstellend für Euch auszu- führen. Also zieht man die Konsequenz und steigt aus. Ich bedanke mich für all Eure Fragen und Anregungen in den vielen Jahren und hoffe, die richtigen Antworten gefunden zu haben. Den richtigen Ton vor allen Dingen, um das Plausibel zu machen und verständlich rüberzubringen, was eigentlich nur Paragrafenreiterei ist. Meinem Nachfolger wünsche ich all die netten Erfahrungen und Gespräche die ich hatte und dem BVDM, daß er weiterhin erfolgreich ist als die Interessenvertretung der Motorradfahrer.

Mit (motorradfahrer) freundlichen Grüßen

Harald Platz



Eine kleine Weihnachtsgeschichte ... vom kleinem Andreas 'le



Eigentlich sollte man ja meinen daß es im Dezember schon schneit, weil ja Weihnachten vor der Tür steht.

Mami erzählt uns Kinder auch immer wie es in ihrer Jugend war, und daß es schon zwei Wochen vor Weihnachten so viele Schneemänner in den Gärten gab wie im Sommer Gartenzwerge, nur eben in groß. Konnte ich mir kaum vorstellen, denn Onkel Hans hatte mindestens 25 kleine und 7 große Gartenzwerge,...- soviel schneit es den ganzen Winter nicht. Von Schnee war jedenfalls nicht die Spur auch nur zu hoffen, nur Nebel und Eiseskälte. So auch an diesem Morgen. Ich mußte nicht mehr lange zur Schule, bald war Weihnachten und auch die Weihnachtsferien. Von Weihnachten konnte man schon vor zwei Monaten etwas merken, wegen den Lebkuchen und der vielen Schokoladen Nikoläusen.

Aber eigentlich sollte ich mich Euch einmal vorstellen. Ich bin Andreas, 10 Jahre alt und gehe in die 5 Klasse der Ludwig-Holbein-Schule.



Meine drei Geschwister, Julchen (5), Anna (12) und Klaus (16), gehen in den Kindergarten oder zur Schule. Meine Mami ist Halbtagskraft als Setzerin in einer Ortsansässigen Zeitung und Papi, Mechanikermeister in einer Autowerkstatt. Alles in allem eine recht glückliche Familie aus einem Augsburger Vorort mit Häuschen und Garten außenrum. Der Weg zur Schule fiel mir in diesen Tagen vor Weihnachten recht schwer, denn neugierig war ich ja schon was das Christkind mir bringen würde (obwohl ich ja schon lange nicht mehr daran glaubte, ich meine an 's Christkind, den Nikolaus und natürlich den Osterhasen! (Klaus und Anna ja auch nicht, nur Julchen, aber die war ja noch ein Baby!).

Weihnachten würde dieses Jahr wieder genauso werden wie all die Jahre davor auch schon. Mami schenkt Papi ein weißes Hemd mit Pullunder, dazu die Passende Krautwatte; Papi schenkt Mami ihr Lieblingsparfüm und einen Abend im Theater mit abschließenden Abendessen beim Italiener. Julchen malt jedem ein Bild aus einem Gemisch aus Filz-, Holz- und Wachsmalstiften. Anna strickt jedem einen Schal und Klaus kauft allen Schokolade,...-

als ob es da nicht schon genug davon geben würde !!! Nicht zu vergessen, an den Feiertagen kamen ja noch Tante Herta, die jedem Ihr obligatorisches „Schlotzebusi“ aufdrückte, wobei man von ihrer wahrhaft atemberaubenden

Oberweite fast erdrückt wird. Onkel Fredy drückt jedem einen zwanzig Mark-

schein in die Hand und brummt: „Kauf dir was schönes mein Kind!“

Ich für meinen Teil verschenkte Gutscheine in Form von Klausis Fahrrad putzen, Papis Werkstatt aufräumen, mit Julchen Barbie spielen (was das grausamste von allem war), Anna's Baby-Sitting-Stunden über die Feiertage übernehmen und zu guter Letzt Mami beim Backen, Kochen und Küche putzen helfen. Wobei ich dieses Jahr bei Mami und Papi schon sehr früh mit meiner Hilfe „anbieten“ dran war. „Aufdrängen“ wäre der bessere Ausdruck, aber mein diesjähriger Weihnachtswunsch war auch ein bißchen größer als ein Ferngesteuertes Modellauto. Es war das schönste und Tollste was ich jemals gesehen hatte. Angefangen hat es damit, das mein bester Freund und Schulkamerad „Hopser“ und sein Vater Herr Hoppert mich zu einem MotoCross Rennen für Kinder mitnahm. Hopser und ich waren gleich Feuer und Flamme, doch Hopser war ein Einzelkind und seine Eltern nicht die Ärmsten. Also war es nicht wunderbar daß Hopser zwei Wochen Später eine kleine Crossmaschine und Mitgliedschaft in Hiesigen MotoCross Club bekam. Ich hatte es dabei schon sehr, sehr viel schwerer. Drei Geschwister, eine ängstliche Mami und einen Papi der nicht viel vom Motorradfahren hält (obwohl er früher mit Onkel Mampfi noch ganz andere Sachen machte,...- ich glaube Rennen gefahren, oder so!)

Ich bekam Ausreden wie: „Wir haben gerade kein Geld Schätzchen, du weißt doch der Gardasee Urlaub steht bald an.“ Aber jetzt war doch bald Weihnachten! Jeden Tag, auf dem Nachhauseweg von der Schule machte ich einen Abstecher zu dem Motorradladen, der durch reinen „Zufall“ genau auf dem Weg lag!

Der Besitzer und die Verkäufer kannten mich schon. Anfangs war ich jedesmal im Laden und Löcherte die Menschen so mit Fragen bis ich schließlich alles wußte und auswendig konnte. Jetzt aber stand ich nur noch vor dem Laden und schaute durch das Auslagefenster.

„Die fängt schon bald staub!“, oder „hast 'se noch nicht?“ zog mich Hopser immer auf.

Heute mußte ich mich aber beeilen weil wir zum Einkaufen in ein riesiges Spielzeug-Land fahren wollen, dennoch lief ich wieder an dem Motorradladen vorbei. Schon als ich um die Ecke kam in der es in die Straße mit dem Laden geht, merkte ich das irgend etwas nicht stimmte. „Irgendwas, irgendwas, aber was?“ fragte ich mich so leise, das ich es schon selbst nicht mehr hören konnte. Da war ein Mann auf einem Motorrad, -- direkt vor meinem Laden! Es muß ein sehr alter Mann sein, denn er hat langes weißes Haar und einen noch längeren weißen Bart. Er ist in ganz schwarzem Leder gekleidet und hat Knallrote Stiefel an, welche so gar nicht dazu passen. Alte Leute spinnen ja oft, dachte ich mir und da viel mir erst das Motorrad auf, auf dem er da saß. Es ist eine sehr schöne Maschine, so eine ganz alte, aber sah doch ganz neu aus.



und seinem Motorrad

Knallrot, mit viel Chromgeglitzer und einem Indianer auf den Tank! „So ein schönes Moped hab ich noch nie gesehen“ sagte ich laut zu dem Mann.

„Na Andreas, ich wünsche Dir auch einen Guten Tag.“ gab er mit einer sehr tiefen warmen Stimme zurück. „Oh, Entschuldigung, Guten Tag!“ Irgendwie war mir ganz warm, obwohl es saukalt war. „Wie ich gehört habe kommst Du jeden Tag hierher?“ sagte der alte Mann zu mir. „Ja stimmt“ erwiderte ich mit trauriger Stimme und erzählte ihm von dem Motorrad. Nach einer kurzen Stille fragte ich ihn „Aber woher wissen Sie das?“ „Ich kenne den Besitzer recht gut!“ sagte er ganz gelassen. „Ach so,... jetzt muß ich aber Heim, sie warten bestimmt schon auf mich, Tschüß Herr...“ Ich sah ihn fragend an und er sagte „Klaus. Tschüß Andreas, ich hoffe Du bekommst was Du Dir wünschst!“ Ich warf noch einen Blick in das Auslagefenster und spurtete los als hätte ich Flügel an den Beinen. Als ich am anderen Ende des Häuserblocks war, drehte ich mich nochmals um weil ich ihm winken wollte, doch er war weg! Ich hatte doch gar nicht sein Motorrad gehört, hab ich mir das etwa eingebildet?!

Der Tag verlief im Rest total chaotisch! Jeder von uns Kindern mußte einen Wunschzettel und einen Stift mitnehmen. Mutti schrieb Julias Sachen auf, bis sie meinte: „Also Julchen, jetzt paßt aber wirklich nichts mehr auf den Zettel!“ Mit Anna gabs da keine Probleme. Papa zog mit Klaus und mir rum. Klaus wollte einen Computer, und Papa hatte nichts dagegen. Bei allem möglichen „Gruscht“ (Mumpitz oder Krims-Krams), fragte mich Papi: „Na Andreas, das wär doch was für Dich!“ „Aber Papa! Ich möchte doch nur das Motorrad!“ und so ging das die ganze Zeit. Als wir Abends nach Hause kamen waren alle fröhlich, nur ich nicht, mir war die Hoffnung auf mein Motorrad vergangen und die Freude auf Weihnachten ebenso. Alle waren fröhlich und ich dachte nur an den Laden in dem „mein Motorrad“ stand. So verging Tag um Tag, bis Weihnachten war. Und wie schon gesagt, es war wie immer,... oder fast immer.

Als nach dem Abendessen die Bescherung war und wir von Papi in 's Wohnzimmer geläutet wurden war alles ganz festlich, die Weihnachtlichen Klänge vom Plattenspieler zu welchen wir „Oh Du fröhliche“ sangen, das Kerzenlicht und jeder so fein Rausgeputzt und lieb und nett wie das ganze Jahr über nicht. Jeder suchte schon beim Singen mit den Augen nach seinen Geschenken. Es waren dieses Jahr sehr viele Geschenke unter dem Baum, aber es war nirgends mein Motorrad zu sehen, Schade!

Meine Eltern hatten nicht nur die fröhlichen Gesichter meiner Geschwister gesehen, sondern auch meines, dem schon die Tränen in den Augen standen. Nach dem Singen mußten wir uns alle hinsetzen. „Zuerst die jüngste, Julia.“ sagte Mami in einem ganz lieben Ton. Papi holte die Geschenke. Julchen quietschte vor Freude, ein Barbiehaus, eine Puppe die Laufen und Sprechen konnte, und

eine kleine Bügelstation für Ihre Puppenkleider. Anna bekam eine Elektronische Schreibmaschine, eine Blockflöte mit Noten und eine CD von so singenden und hüpfenden Schmalzbubis. „Jetzt kommt Klaus!“ sagte Papi.

„Aber“-- wollte ich anfangen zu sagen. „Ruhig Andreas!e, du kommst auch noch dran.“ flüsterte Mami und strich mir die Haare zurecht, was ich echt haßte! Als Klaus seinen Computer hatte waren sie sehr glücklich.

„He, ich bin auch noch da“ schluchzte ich. Papa und Mama sahen sich feierlich an und anschließend mich, dann holte Papa eine Mittelgroße Schachtel die etwas schwerer war. Ich packte sie etwas langsam und lustlos aus. Was war das denn? Ein Ferngesteuertes Motorrad ?? „Danke Mama, danke Papa...“ und gab beiden ein Bussi auf die Backe. „Aber das ist doch noch nicht alles Andreas!“ lachte Papa laut los. „Na dann komm mal mit mein Sohnemann!“

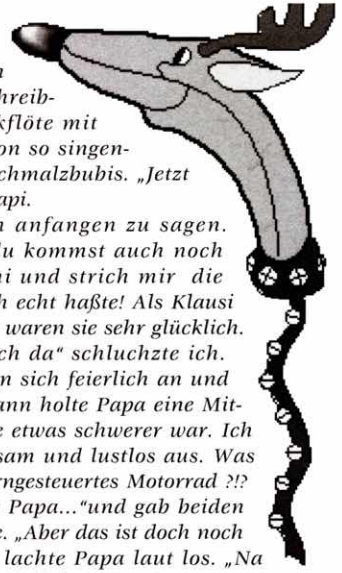
Ich konnte es nicht fassen, was sollte das jetzt noch,- ein selbergebautes Schaukelmotorrad mit Rasenmähermotor in der Garage? Papa, Mama und ich gingen echt in die Garage! Meine Geschwister holten in der Zwischenzeit ihre Geschenke und legten sie unter den Weihnachtsbaum, außerdem glaube ich wußten Sie was jetzt kam!

Da stand wirklich etwas in der sauber von mir aufgeräumten Garage unter einem großen roten Tuch. Ich sah ganz fassungslos zu meinen Eltern, das wird doch nicht etwa...? „Na, komm Schau nach!“ sagte Mama mit einem Lächeln das es wirklich nur an Weihnachten gab.

Ich ging langsam auf mein Geschenk zu und zog das Tuch weg. Da stand es, mein Motorrad! Jetzt liefen mir wirklich die Tränen runter. Mein Motorrad, mein Motorrad! Ich drehte mich um und sagte „Danke lieber Papa, danke liebe Mama, ich hab Euch so lieb.“ und nahm sie ganz fest in meine Arme.

Da plötzlich hörten wir ein lautes Motorrad die Straße heraufkommen. Im Licht der Straßenlaternen konnte ich es erkennen. Es war ein rotes Motorrad mit einem Indianer auf dem Tank. Der alte Mann der es fuhr winkte uns zu und rief „Fröhliche Weihnachten“. In diesem Augenblick fing es an zu schneien und die Kirchenglocken läuteten so Herrlich wie nie zuvor. Das war das schönste Weihnachtsfest das wir je hatten, ... mit einem Gardasee Urlaub weniger.

Babs Berschneider



Es ist geschafft

Es ist geschafft! Es ist wieder alles gutgegangen!

Die Rede ist vom 18. Gespannfahrerlehrgang des BVDM - Service in der Jugendherberge „Burg an der Wupper“. Damit der Kurs, mit seinen 30 Personen, eine geeignete Unterkunft hat, wurde im September 1995 schon der Termin für 1996 festgelegt.

Leider hatte ich aus Versehen den gleichen Termin, wie die Kölner - Messe für Ihre IFMA ausgeschaut.

Im Frühjahr 1996 wurden dann die Ausschreibungen überarbeitet und zum Drucker gegeben. Anschließend die Presseinformationen und Einladungen für die Instruktoren geschrieben und losgeschickt. Nach Erscheinen des Termines in der Presse kamen die ersten Anfragen. Die Anmeldungen wurden bestätigt. Mit 22 Teilnehmern war der Kurs irgendwann vollbelegt. Urkunden kamen vom Drucker und die Namen der Teilnehmer mußten noch eingetragen werden.

Dann kam Freitag der 4. Oktober 1996, der Anreisetag.

Als Ansprechpartner war ich als erster in der Jugendherberge und richtete mich ein. Nachdem die ersten Teilnehmer eingetroffen waren, gab es um 18.00 Uhr Abendessen. Bis 22.00 Uhr konnte angereist werden. Ein Gesprächsthema war schnell gefunden (Ihr dürft raten welches), so ergaben sich bald Talkrunden am offenen Kaminfeuer. Für Getränke und Unterhaltung war gesorgt. Am Samstagmorgen zum Frühstück treffen die letzten Gäste ein, somit kann es losgehen. Nach der Begrüßung und einer kleinen Ansprache übernahm Edmund Peikert den theoretischen Unterricht. Dieser wurde durch Zigarettenpausen unterbrochen, um dann, so nebenbei, sich die gehörte Theorie an den Gespannen vor der Tür verdeutlichen zu lassen. Das Mittagessen gab es um 12.00 Uhr. Danach wurde es spannend.



Die Schülergruppen wurden den Instruktoren zugeteilt, die Pylone, Steh - Auf - Markierungen und Rampen in die Gespanne verteilt.

Wir machten uns auf den Weg zu den Übungsplätzen. Es beginnt zu regnen. Auf dem Platz angekommen wurde die erste Fahrübung (eine Pylonenreihe) aufgebaut und noch einmal kurz das Wichtigste erklärt.

Dann, der Erste auf meinem Gespann! Ein „Greenborn“! Wie stellt er sich an? Wie setzt er die Theorie des Gespannfahrens in die Praxis um, sprich auf meinem Gespann um?

Für alle Instruktoren auf Privatgespannen ein recht unsicherer Moment! Tief durch atmen - Anweisung geben: „ Kupplung ziehen, Gang einlegen, Kupplung langsam kommen lassen, ohne viel Gas sanft anfahren.“ Nun heißt es für den Besitzer auf der Hut sein, notfalls eingreifen. Das Gespann rollt, es ist geschafft! Die erste Kehre, einmal um den Pylon, für den Schüler bedeutet das den Lenker festhalten, ziehen und drücken und dann etwas Gas geben, rollen lassen, wieder wenden. Der Puls von Anfänger und Instruktor wird ruhiger, beide werden lockerer. Die Übung, das Gespann in der

Spur zu halten, geht flüssiger. Es regnet stärker!

Das Wasser kommt so langsam in die Klamotten! Egal! Der Ehrgeiz

hat jetzt alle gepackt, ob Schüler oder Lehrer, die nächste Übung muß her! Was wird als nächste Aufgabe geschafft? Außerdem können Klamotten leicht trocknen! Die Möglichkeit auf einem Gespann zu üben ist schon schwieriger zubeikommen. Wieder in der Jugendherberge angekommen, leiblich gestärkt und fast trocken gelegt, sind alle reichlich geschafft, aber auch zufrieden. Die Kamingespräche werden noch intensiver, man kennt sich schon ganz gut. Die Instruktoren sind fachkompetente Gesprächspartner.

Die Freude auf die nächsten Fahrübungen am Sonntag wächst.

Man ist ja jetzt kein „Anfänger“ mehr.

Doch am Sonntagmorgen sind die Instruktoren noch mehr auf der Hut, denn die Schüler werden zunehmend mutiger und experimentierfreudiger.

Nach der Stationenausbildung folgt ein Parkur mit den bekannten Aufgaben und Hindernissen. Nun heißt es aufpassen, daß nicht noch ein

Baum, Laterne oder gar ein Auto im Weg steht! Die Gespanne werden jetzt ganz schön in Anspruch genommen, es geht auf die Bremsen, das Getriebe und den Motor. Die Schüler wissen inzwischen recht gut mit den Fahrzeugen umzugehen. Am Start und Ziel ist ein reges Wechseln von Gespann zu Gespann. Von 800 bis 1000 Kubik, vom Tourer bis Endurogespann, vom flachen Boot bis zum Zweisitzer, jeder möchte alles einmal fahren. Dann der Abbruch des Mittagessens ruft. Nachdem zum letztmal das Geschirr abgetrocknet wurde, die Abschlusßbesprechung, mit Kritik und Anregung für die weiteren Kurse, von den Teilnehmern.

Ein Dank an alle Instruktoren, die zum Gelingen des Kurses beigetragen haben.

Am Ende gibt es noch für jeden eine Urkunde in der steht, daß der Gast mit Erfolg am Gespannfahrerlehrgang des BVDM - Service teilgenommen hat.

Der Erfolg besteht natürlich darin, daß der Schüler, Lehrer und auch die Gespanne noch leben!

Es ist fast geschafft!

Zum Schluß werden alle Sachen (Fernseher, Pylone, Steh - Auf - Markierung! Videorecorder, Unterrichtsunterlagen, Rampen, Dias, Videofilme, Namensschilder, Overheadprojektor etc. ~ wieder auf die Gespanne der Instruktoren geladen und ZU Hause verstaubt.

Bis zum nächsten Mal am

27. bis 28. September 1997.

**Es ist geschafft! ! !
H. - W.. Sassenhagen**

Gespannfahrerlehrgang für Anfänger

vom 5.- 6.10.96 in Burg an der Wupper

Als Teilnehmerin des Anfänger-Gespannfahrerlehrgangs möchte ich an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen meine gewonnenen Erfahrungen weiterzugeben und den Instruktor für den gelungenen Kurs meinen Dank auszusprechen. Allein durch ihr Engagement eröffnen sie diese Möglichkeiten allen Gespanninteressierten.

Wer sich mit dem Thema Gespannfahren näher beschäftigt weiß, daß das Gespannfahren wie das Motorradfahren von Grund auf erlernt werden muß. Hier bietet der Anfängerlehrgang des BVDM s eine der wenigen Möglichkeiten preiswert den Einstieg ins Gespannfahren zu finden ohne ein eigenes Fahrzeug besitzen zu müssen. Es können Fragen wie - Macht mir das Gespannfahren Spaß?; Entspricht das Gespannfahren meinen vollen Erwartun-

gen - geklärt werden. Vor diesem Hintergrund habe ich in der entspannten Atmosphäre der ca. 20-köpfigen Lehrgangsgruppe die Möglichkeit genutzt •meine Zielvorstellung zu überprüfen.

Meine ursprüngliche Ansicht Gespannfahren habe einen deutlichen Sicherheitsvorteil gegenüber dem Motorradfahren mußte ich revidieren. Dieses war für mich ein entscheidender Grund bei meinen Überlegungen zum „Gespannfahren“. Somit steht für mich fest das meine persönlichen Erwartungen an das Freizeithobby zum jetzigen Zeitpunkt durch das Solomotorrad bestmöglich abgedeckt wird.

Es gibt viele Gründe diesen Kurs zu belegen; lohnenswert ist er auf alle Fälle

Viele Grüße
Birgit Burg



Der BVDM und die Gespanne.

Vor 20 Jahren als Gespanne noch „unbekannte Wesen“ waren veranstaltete der BVDM den ersten Gespannfahrerlehrgang. Da die Zulassungszahlen stiegen, gibt es zzt. mehrere Veranstalter, die Gespannfahrerlehrgänge mit einem ähnlichen Konzept anbieten.

Die berühmten Anfängerunfälle, das Abkommen auf die linke Fahrbahn, werden damit weitgehend vermieden. Da die Nachfrage nach Information über Gespanne damals sehr groß war(!) entstand der „Leitfaden für den Freund des Gespannfahrens“, und das „Handbuch für Gespannfahrer“. Der Erfolg dieser Bücher ist,

daß heute jeder weiß: Gespannfahren muß man lernen.

Schon seit Jahren versuchten wir Instruktor, bei den Lehrgängen einen Film mit den Fahrübungen über diese zu drehen. Da wir keinen Videofachmann hatten, gelang es uns nie. Wir fanden dann einen Fachmann und drehten den Film „Sicherheit und Spaß auf drei Rädern..“ Er zeigt Aufnahmen der Fahrübungen und Gespanne auf der Straße, und hat eine Länge von 25 min. Der Film ist bei der Fa. Burgmer Finkenweg 11, 57078 Siegen zu bekommen.

Mit freundlichen Grüßen
Edmund Peikert

Road Hogs - Rallye 1996

Am 7. September veranstalteten die Road Hogs MC Cella ihre diesjährige Motorradralley. Ich erfuhr erst am Vorabend davon. Doch wenn es irgendwo eine Ori gibt...

Ich kam morgens bei bestem Wetter gegen 10 Uhr in Metzingen an. Die ersten Teilnehmer waren schon weg. Ich gab meine

Nennung ab und bekam gerade noch den K(r)ampf mit der Sau zu sehen (Abends gab es Speißbraten).

Unterwegs mußten viele Fragen zu Gebäuden oder Denkmälern beantwortet werden. Dazwischen gab es vier Stationen mit einem Geschicklichkeitsturnier, Ringe stechen mit Lanze auf dem Motorrad, Muttern auf Gewinde schrauben und langsamfahren auf Zeit. Auch die Fragebögen zur Motorradsport-

technik und Motorradsport waren knifflig und trennten die Spreu vom Weizen.

Wieder auf dem Platz angekommen, die Sau hat inzwischen Farbe bekommen, saß man gemütlich am Lagerfeuer.

Im Olympia-Jahr wurden bei der Siegerehrung Medallien vergeben. Leider gab es nur 16 Teilnehmer. Viel zu wenig für den Aufwand. Ich hoffe für den Club im nächsten Jahr zum 20-jährigen Bestehen auf mehr Teilnehmer auch aus den Reihen des BVDM.

Den Abschluß bildete eine große Tombola mit tollen attraktiven Preisen. Helmut verlor unter anderem die überaus begehrten „Road Hogs - Super - Spezial - Tüten“ mit allerlei Aufklebern und Prospekten drin. Wohl dem der keine bekam...

Matthias Nötel



Testbericht

Anti - Beschlagfolie von Held

Wer kennt nicht das Problem mit beschlagenen Visieren.

All die „Wundermittel“ die der Markt bereit hält und mehr versprechen als halten. Zum Teil bestehen sie nur aus reinem oder verdünntem Spülmittel. Das was ich jetzt in die Finger bekam kommt dem „Nonplusultra“ aber doch sehr nahe.

Es handelt sich dabei um eine dünne Folie der Fa. Held, die von innen auf das Visier geklebt wird.

Ich kaufte für meinen Helm (Shoei RF 200) ein neues Visier. Die Innenseite reinigte ich mit Glasreiniger und ließ es 24 Std.(!) trocknen.

Anschließend klebte ich die Folie auf, drückte die Klebestel-

len noch extra an und ließ das Visier wieder 24 Std. trocknen.

In der Praxis bin ich 5 Stunden im Dauerregen in die Eifel gefahren und hatte ständig freie Sicht. Es traten nur leichte Schlieren im Bereich der Nase auf.

Fazit:

Sehr empfehlenswert. Aber die Ruhezeiten von 24 Std. sollten unbedingt eingehalten werden, sonst kann sich die Folie während der Fahrt selbstständig machen.

Kosten:

ca. 30 DM im Fachhandel

Matthias Nötel

Hallo Leute,
nachdem ich jetzt seit 3 Jahren
BVDM Mitglied bin, möchte ich
Euch heute einmal eine Anregung
geben, ein Thema aufzugreifen,
mit dem wohl fast jede(r) Motorradfahrer(in) schon
Erfahrungen gemacht hat:

Das Verhalten von Herstellern, Importeuren und Händlern gegenüber Ihren Kunden und die hier gebotenen Leistungen.

Aus unzähligen Gesprächen mit
Freunden, Bekannten und fremden
Motorradfahrern oder dem „belauschen“
von Erzählungen auf Motorrad-Veranstaltungen,
weiß ich, daß hier ein sehr großes
„Ärger-Potential“ vorhanden ist.

Ich habe in den vergangenen
16 Jahren über 100 000 Kilometer
auf 5 verschiedenen Modellen der
4 japanischen Hersteller zurückgelegt
und in dieser Zeit auch eine ganze
Menge an Zubehör- und Ersatzteilen
sowie Bekleidung gekauft. Das was
ich mir dabei teilweise an schlechter
Beratung, unqualifiziertem
Geschwätz und dummen Ausreden
anhören mußte und an schlechter
Qualität, Schlamperei und Pfuscherei
gesehen habe, würde viele Seiten füllen.

Besonders schlechte Erfahrungen
habe ich die letzten 3 Jahre mit Honda
machen müssen. Die Beurteilung
„MANGELHAFT“ im MOTORRAD/DEKRA
Werk statt-Test 1996 hat mir bestätigt,
daß es sich bei meinem Ärger nicht um
Ausnahmen gehandelt hat.

Daher meine Idee:

Nimmt doch dieses Thema in
einer der nächsten BALLHUPEN
auf und bittet Eure Mitglieder über
Ihre Erlebnisse und Erfahrungen
(natürlich auch die guten) zu berichten.
Bei Interesse übersende ich Euch gerne
Kopien meines Briefwechsels mit
Honda oder andere „nette“ Geschichten.
Ich denke, daß die Veröffentlichung solcher

Berichte für einige HerrenAnlässe
sein dürfte, darüber nachzudenken,
ob sie Motorradfahrer(innen) auch
weiterhin nur als zahlende Kassenfüller
ansehen, die sich mit den gebotenen
(zu oft schlechten) Leistungen zufrieden
zu geben haben. Es sollte endlich mal
selbstverständlich werden, daß wir für
unser gutes Geld auch qualifizierte
Arbeit und einwandfreie

Material bekommen. Sicher, es gibt
auch noch empfehlenswerte Vertreter
dieser Branche, bei denen man den
Dienst am Kunden noch sehr ernst
nimmt.

All denen, die uns für Neumaschinen
mit optischen Mängeln und technischen
Unzulänglichkeiten, für schlampige
Inspektionen und Reparaturen, und für
schlecht verarbeitetes, nicht passendes
Zubehör nur das

Geld aus der Tasche ziehen wollen,
sollten wir es aber nicht weiterhin durch
stille Akzeptanz oder resignierendes
Schweigen ermöglichen so weiter zu
machen.

In diesem Sinne wünsche ich Euch
all Zeit gute Fahrt, mit freundlichen
Grüßen

Jürgen Kullmann

Motorrad KinderLand

MoKi die Familienbiker

**Ab 16. Januar 1997 Euer Ansprechpartner für
Motorradkinderbekleidung und mehr.**

**baehr „Basic“
inkl. Spiralkabel
und Helmeinbau
DM 510.-**

+ Versandkosten

Eröffnungsangebot in der Zeit vom 15.01. bis 30.04.97



Kindermotorradbekleidung ab Größe 86,
Helme, Stiefel und Sprechanlagen zu günstigen Preisen,
könnt Ihr bei uns kaufen oder mieten



Wir sind BVDM - Lederleasing - Stützpunkt

Motorrad Kinderland, Inh. Ralf Kühl, Sternstraße 11, 85452 Moosinning
Tel.: 08123/990023, Fax: 08123/990022, E-Mail: 100550.365@compuserve.com
Öffnungszeiten: Donnerstag und Freitag 15⁰⁰ bis 20⁰⁰ Uhr und nach Vereinbarung

Interview mit Martin Röth, neuer Guzzi Importeur für Deutschland ab 1.1.1997

Ab dem 1. Januar 1997 übernimmt die MGI Motorcycle GmbH den deutschen Import von Moto Guzzi. Die Ballhupe interviewte deshalb deren neuen Geschäftsführer Martin Röth:

Ballhupe: Herr Röth, vor rund 30 Jahren begann Ihr Vater seine Importeurstätigkeit für Moto Guzzi mit der neuen Epoche der Neuvorstellung des V-Motors im Modell V 7. Welche neue Epoche von Moto Guzzi beginnt mit der Übernahme des Deutschen Moto Guzzi Imports durch Sie zum 1. Januar 1997?

Martin Röth: Diese Antwort sollen die Kunden und Guzzi-Händler zum Ende der nächsten Saison geben.

Ballhupe: Moto Guzzi bietet zur Zeit nur noch Maschinen ab 1000ccm an. Ist die Neuvorstellung der Ippogrifo mit 750ccm-Motor auf der IFMA ein erster Schritt, wieder zu einem „Voll“-Sortiment zu kommen?

Martin Röth: Ein erster Schritt ja, allerdings werden wir wegen vielfältig anstehender Aufgaben uns für die nächsten 3 Jahre auch erst einmal auf diesen Schritt begrenzen, bevor entsprechende weitere Kapazitäten frei werden.

Ballhupe: Wann wird es von Moto Guzzi wieder eine echte Tourenmaschine als Erbe der T-Reihe und zuletzt der Mille GT geben?

Martin Röth: Zuerst gilt es einmal die vorgestellten neuen Modelle Centauro und Ippogrifo auch wirklich zu den Händlern und vor allem Kunden zu bringen. Dies wird bei der Centauro jetzt bald der Fall sein. Generell müssen wir die Zeit von Vorstellung bis Markteinführung ver-

kürzen. Deshalb will ich über ein mögliches neues Tourenmodell erst nach der Erledigung dieser Aufgaben sprechen.

Ballhupe: Moto Guzzi hat in den letzten Jahren aus vielerlei Gründen einiges an Marktanteilen verloren. Wollen Sie hier wieder zulegen oder sehen Sie die Zukunft von Moto Guzzi als Nischenanbieter mit Produkten im höherpreisigen Segment des Marktes und wenn, wie wollen Sie dann die notwendigen Voraussetzungen bezüglich Qualität und Markenpräsentation schaffen?

Martin Röth: Moto Guzzi ist für mich naturgemäß ein exklusives Produkt. Das Werk in Mandello und natürlich auch wir als Importeur haben gewaltige Anstrengungen zur Qualitätssteigerung unternommen. Gleiches wird für die Verfügbarkeit der Modelle gelten. Die Centauro wird das erste Neu-Qualitäts-Produkt sein. Im Werk am Comer See haben mittlerweile Qualitätssicherung und auch verstärkte Anforderungen an Zulieferer Einzug gehalten. Zusammen mit interessantem neuen Design ist deshalb eine Discount-Politik nicht die Sache von Moto Guzzi. Unsere neuen, großen Modelle werden von daher nicht unter 20.000,- DM zu erhalten sein.

Ballhupe: Der Zubehör- und Teilemarkt ist in den letzten Jahren, mit verursacht durch Versäumnisse des Herstellers und des bisherigen Importeurs, zunehmend durch Direktimporteure geprägt worden. Ohne diese Anbieter würden viele Guzzis auch längst nicht mehr laufen. Wie wollen Sie die Ersatzteilversorgung und auch ein attraktives Zubehörangebot als Importeur in Zukunft wieder selber sicherstellen, bzw. ist

eine Einbindung der in den letzten Jahren gewachsenen Strukturen des „grauen“ Marktes für Sie vorstellbar?

Martin Röth: Die Versorgung der bisherigen Modellpalette wird sich nur schwerlich wieder exklusiv beim offiziellen Importeur ansiedeln lassen. Wir werden uns einem fairen Wettbewerb mit den Konkurrenten in Deutschland stellen und in gewissen Bereichen vielleicht sogar eine Kooperation anstreben. Für die neuen Modelle streben wir allerdings eine ausschließliche Versorgung über die uns angeschlossenen Vertragshändler an. Dies wird Moto Guzzi hauptsächlich durch die mit Zulieferern neu abzuschließenden Exklusivverträge versuchen abzusichern. Wir wollen in Zusammenarbeit mit der Zentrale in Mandello eine attraktive Zubehörangebot aufbauen und dies auch optisch ansprechend über unser Händler präsentieren. Dabei sind auch spezielle Angebote für den deutschen Markt denkbar.

Ballhupe: Wann wird es die erste Moto Guzzi mit G-Kat als schadstoffarmes Motorrad geben?

Martin Röth: Ich hoffe, daß dies 1998 der Fall sein wird. Die Umstellung der gesamten Palette wird allerdings länger dauern.

Ballhupe: Wie wollen Sie die Problematik der nachträglichen Schadstoffreduzierung von gebrauchten Moto Guzzis angehen?

Martin Röth: Für die Erfüllung einer möglichen Nachrüstnorm wird förmlich in den meisten Fällen ein ungeregelter Katalysator ausreichen. Moto Guzzi

wird hier die notwendigen Maßnahmen ergreifen und vor allem dann auch für die entsprechenden TÜV-Gutachten sorgen.

Für die mögliche Nachrüstung auf Einspritzung und G-Kat ist für mich die Zusammenarbeit mit Spezialisten gerade auf dem deutschen Markt denkbar.

Ballhupe: Moto Guzzi ist nach wie vor eine gesuchte Maschine in Gespannfahrerkreisen. Wird es in Richtung Gespanne von Seiten des Importeurs in Zukunft wieder Aktivitäten geben?

Martin Röth: Selber planen wir nicht den Vertrieb von Gespannen. Allerdings stehen wir den Gespannbauern gerne hilfreich zur Seite. Der sowohl in der Daytona, der 1100 Sport wie auch in der Centauro baugleiche Zentralrohrabrahmen läßt sich über einen Hilfsrahmen gespannt machen und ich freue mich schon auf das erste Centauro-Gespann.

Ballhupe: Wie stehen Sie zu einer Unterstützung und Zusammenarbeit von Seiten der Firma MGI als deutscher Moto Guzzi Importeur mit dem Bundesverband der Motorradfahrer?

Martin Röth: Ein Beitritt von MGI als kooperatives Mitglied zum BVDM wäre ein erster Schritt. Darüber hinaus möchten wir unseren Käufern gerne den BVDM näherbringen und ihnen eine Mitgliedschaft empfehlen. Auch die Angebote des BVDM sind für unser Käufer bestimmt recht interessant, ich denke hier gerade an die Sicherheitstrainings oder z.B. das AMA/BVDM-Nothilfeset.

Ballhupe: Wir danken für das Gespräch und wünschen einen guten Start.

H.H.

Bavarian Tours - der etwas andere Reiseveranstalter



Fahrspaß und Verkehrssicherheit - verträgt sich das überhaupt?

Wir sind wie der BVDM der Meinung - JA.

Das war auch der Grund für uns, den BVDM als kooperatives Mitglied in seinen Zielsetzungen zu unterstützen und uns somit gemeinsam für die Lobby der Motorradfahrer stark zu machen.

Im Bereich der Verkehrssicherheit ist Bavarian Tours seit mehreren Jahren stark engagiert. Ein speziell ausgebildetes Moderatorenteam führt Sicherheitstrainingskurse vom Anfänger bis hin zum versierten Motorradfahrer durch. Bei diesen Kursen geht es primär nicht um die Geschwindigkeit, sondern vielmehr um die verkehrsangepasste Maschinenbeherrschung. Zielsetzung ist eine „Verschmelzung“ von Fahrer und Motorrad, die natürlich den Fahrspaß steigert (z. B. beim Serpentinfahren) und zusätzliche Sicherheitsreserven für die Bewältigung von kritischen Situationen schafft. Diese Kurse werden von uns in lockerer und angenehmer Atmosphäre durchgeführt.

SICHERHEIT wird selbstverständlich auch in unserem Reisebereich groß geschrieben.

Aus diesem Grund fahren wir ausschließlich in sehr kleinen, überschaubaren Gruppen mit maximal acht Motorrädern. Dies hat zusätzlich den Vorteil, daß wir besser auf individuelle Wünsche eingehen können und die Reisegruppe übersichtlich und flexibel bleibt. Dies erhöht Fahrspaß und Erlebniswert während einer Reise erheblich.

Unser Team besteht aus speziell ausgebildeten Reiseleitern, die neben langjähriger Motorradfahrerfahrung und besten Ortskenntnissen auch während der Tour mit Tips gerne zur Seite stehen. Für das Jahr 1997 arbeiten wir gerade ein attraktives und abwechslungsreiches Touren-

angebot aus. Auf dem Programm stehen unter anderem eine jeweils einwöchige Reise in die Toskana und in die Schweiz und mehrere zwei- bzw. dreitägige Fahrten in die Alpen. Unsere Besonderheit: Touren mit integrierten Sicherheitstrainings-elementen.

Das auf dem Übungsplatz Erlernte wird gleich in die Praxis umgesetzt. Am Abend beim geselligen Beisammensein werden Erfahrungen in der Gruppe ausgetauscht. Bei unseren Touren fahren wir möglichst auf unbekannten kleinen Straßen, die sich durch Wiesen und Wälder hindurchschlängeln oder kurven- und kehrenreich einen Paß emporschrauben. Als „Ruhepole“ für die Nacht bieten wir gute Hotels mit hervorra-

gender Küche, damit unsere Kunden - nach einem erlebnisreichen Tag im Sattel - in angenehmer Atmosphäre Energie für den nächsten Tag tanken können. Unsere Stammkunden wissen es schon:

Wir legen großen Wert auf gute und individuelle Betreuung in einem angenehmen Rahmen zum besonders günstigen Reisepreis.

Auch für Gruppen, die eine attraktive Tour suchen, bieten wir einen kompletten Reiseservice an.

Wer uns noch nicht kennt, sollte unser vielseitiges Angebot einfach einmal ausprobieren und entweder sein ganz persönliches Reiseabenteuer bei uns buchen oder Sicherheit bei uns „erfahren“.

Informationsmaterial kann bei

Bavarian Tours -
Verkehrssicherheit
Werner Klotz-,
Guardinstr. 163,
81375 München,
Telefon und Telefax:
089/700 10 96
angefordert werden.



27.-30.12.96

5. Stoertebecker Tour von Moto aktiv e.V.. Info bei Hans Helmcke Tel.: +49531/791541.

Januar 1997

04.-05.01.1997

1. Motorradausstellung Olpe, Stadthalle Olpe. Veranstalter Info bei Ruebener, Tel: 02064/55943, Fax: 02064/59554

11.-12.01.1997

6. Rhein-Ruhr-Motorrad-Markt, Duisburg Rhein-Ruhr-Halle. Veranstalter Info bei Ruebener, Tel: 02064/55943, Fax: 02064/59554

18.-19.01.1997

3. Paderborner Motorradmarkt, Schützenhalle Paderborn. Veranstalter Info bei Ruebener, Tel: 02064/55943, Fax: 02064/59554

18.-19.01.1997

1. Rhein-Mosel Motorrad und Zubehör-Ausstellung, Sporthalle Oberwerth, Koblenz. Veranstalter Info bei Ruebener, Tel: 02064/55943, Fax: 02064/59554

24.-26.01.97

Hamburger Motorradtage auf dem Hamburger Messegelände

25.-26.01.97

5. Motorrad Markt Emden, Nordseehalle Emden. Veranstalter Info bei Ruebener, Tel: 02064/55943, Fax: 02064/59554

Februar 1997

31.01.-02.02.1997

41. Elefantentreffen des Bundesverband der Motorradfahrer e.V. In Thurmansbang/Solla im Bayerischen Wald
Info bei der BVDM-Bundesgeschäftsstelle
Tel./Fax: +49/6181/257849.

31.01.-02.02.1997

4. Internationale Motorradausstellung IMOT im MOC München. Mit BVDM-Stand Info Regionalbüro München des BVDM T: 089/8002141 oder per E-Mail 100550.365@compuserve.com

14.-16.02.97

6. Faszination Motorrad in Sinsheim. Info:
Tel: +49/7025/92060,
Fax: +49/7025/920620

22.-23.02.97

2. Motorradausstellung Kleve, Stadthalle Kleve. Veranstalter Info bei Ruebener, Tel: 02064/55943, Fax: 02064/59554

22.-23.02.97

Viechtacher Motorradausstellung des Motorradsportclub Viechtach e.V. mit BVDM Infostand.

März 1997

07.-09.03.97

Mentales Training I (ohne Motorrad) der Juhe Tübingen. Info bei Manfred Sailer, Gartenstraße 22/2, 72074 Tübingen. Tel: +49/7071/23002, Fax: +49/7071/25061

16.-23.03.97

Trial - Woche in Südfrankreich. Die Maison Las Clausies bietet eine Woche Trial Lehrgang an. Preise ab DM 735,- aufwärts. Informationen bei Maison Las Clausies, Rosi Rschöke und Rolf Kleeberg, F-11700 Moux, Tel: +33/68439237

23.-30.03.97

Enduro Wanderwoche in Südfrankreich. Die Maison Las Clausies bietet eine Woche geführtes Endurowandern an. Preise ab DM 375,- aufwärts. Informationen bei Maison Las Clausies, Rosi Rschöke und Rolf Kleeberg, F-11700 Moux, Tel: +33/68439237

28.-31.03.97

Enduro Wandern der Juhe Tübingen (MOT1) . Info bei Manfred Sailer
Tel.: +497071/23002
Fax.: +497071/25061.

31.03.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 46149 Oberhausen. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining.

Von 09:00 bis ca. 17:00 Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung bei der BVDM - Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13, 63450 Hanau, Tel./Fax: +49/6181/257849 oder bei Henning Knudsen 104707.743@compuserve.com.
Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

30.03.-06.04.97

Enduro Wanderwoche in Südfrankreich. Die Maison Las Clausies bietet eine Woche geführtes Endurowandern an. Preise ab DM 375,- aufwärts. Informationen bei Maison Las Clausies, Rosi Rschöke und Rolf Kleeberg, F-11700 Moux, Tel: +33/68439237

April 1997

05.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 40764 Langenfeld. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining. Von 09:00 bis ca. 17:00 Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung bei der BVDM - Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13, 63450 Hanau, Tel./Fax: +49/6181/257849 oder bei Henning Knudsen 104707.743@compuserve.com.
Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

06.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 40764 Langenfeld. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining. Von 09:00 bis ca. 17:00 Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung bei der BVDM - Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13, 63450 Hanau, Tel./Fax: +49/6181/257849 oder bei Henning Knudsen 104707.743@compuserve.com.
Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter

Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

11.-13.04.97

Gespannfahrertraining für Anfänger in Brunsbüttel. Veranstalter: IG Gespannfahrer im BVDM e.V.. Anmeldungen bei IGG, Sigrid und Frank Wolf, Hauptstraße 27, 25572 Ecklak, Tel./Fax: +49/4825/7161. Preis incl. Übernachtung DM 300,-. Gespanne werden gestellt.

11.-13.04.97

BVHK-Gespannfahrer-Lehrgang für Anfänger in Reinheim/Odenwald. Anmeldungen bei der BVHK-Geschäftsstelle, Römerdorf 19, 55545 Bad Kreuznach. Tel.: +49/671/72385
Fax: +49/671/72522.
Kosten für Teilnehmer ca. DM 300,-. Gespanne werden gestellt. Begleiter/innen und Kinder sind gerne willkommen.

13.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 26689 Augustfehn/Apen. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining. Von 09:00 bis ca. 17:00 Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung bei der BVDM - Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13, 63450 Hanau, Tel./Fax: +49/6181/257849 oder bei Henning Knudsen 104707.743@compuserve.com.
Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

13.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 46149 Oberhausen. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining. Von 09:00 bis ca. 17:00 Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung bei der BVDM - Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13, 63450 Hanau, Tel./Fax: +49/6181/257849 oder bei Henning Knudsen 104707.743@compuserve.com.
Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder

TERMINE

der DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

19./20.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 90439 Nürnberg/Fürth. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining. Zweimal einen halben Tag Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung beim BVDM Regionalbüro Franken, Roswitha Rösler, Zweiradbekleidung, Rothenburger Straße 253, 90439 Nürnberg, Tel.: 0911/618387, Fax: 0911/618864 oder E-MAIL: Roswitha.Roesler@t-online.de. Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

20.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 40764 Langenfeld. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining. Von 09:00 bis ca. 17:00 Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung bei der BVDM - Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13, 63450 Hanau, Tel./Fax: +49/6181/257849 oder bei Henning Knudsen 104707.743@compuserve.com. Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

25.-27.04.97

125er Freizeit mit Sicherheitstraining der Juhe Tübingen. Info bei Manfred Sailer, Gartenstraße 22/2, 72074 Tübingen. Tel.: +49/7071/23002, Fax: +49/7071/25061

25.-27.04.97

Mentales Training II (mit Motorrad) der Juhe Tübingen. Info bei Manfred Sailer, Gartenstraße 22/2, 72074 Tübingen. Tel.: +49/7071/23002, Fax: +49/7071/25061

26.04.1997

Perfektionstraining auf 125ccm Leichtkrafträdern. Trainingsmotorräder werden gestellt. Teilnahmegebühr DM 195,-. Anmeldungen und weitere Infos bei TÜV Akademie Regensburg, Herr Hermann Wießnet, Tel.: +49/941/46406-20

26./27.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 90439 Nürnberg/Fürth. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining. Zweimal einen halben Tag Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung beim BVDM Regionalbüro Franken, Roswitha Rösler, Zweiradbekleidung, Rothenburger Straße 253, 90439 Nürnberg, Tel.: 0911/618387, Fax: 0911/618864 oder E-MAIL: Roswitha.Roesler@t-online.de. Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

27.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 26316 Varel. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining. Von 09:00 bis ca. 17:00 Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung bei der BVDM - Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13, 63450 Hanau, Tel./Fax: +49/6181/257849 oder bei Henning Knudsen 104707.743@compuserve.com. Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

27.04.1997

Freizeit - Sicherheit - Spaß in 46149 Oberhausen. Das BVDM Motorrad Sicherheitstraining nur für Frauen. Von 09:00 bis ca. 17:00 Fahrspaß und Sicherheit miteinander verbinden. Anmeldung bei der BVDM - Bundesgeschäftsstelle, Hanauer Vorstadt 13, 63450 Hanau, Tel./Fax: +49/6181/257849 oder bei Henning Knudsen

104707.743@compuserve.com.

Preis DM 120,- (BVDM Mitglieder DM 95,00) incl. erweiterter Haftpflicht-, Unfall- und Kaskoversicherung (Kasko-Selbstbeteiligung DM 2.000,-).

25.-27.04.97

BVDM-Jahreshauptversammlung 1997. Veranstaltet von den MF Niederelbe im BVDM e.V.. Info bei BVDM-Bundesgeschäftsstelle Tel./Fax: +496181/257849. In der Nähe von Lüneburg

26.04.-10.05.97

Endurotour in Afrika mit den Enduro Pfadfindern der Juhe Tübingen. Tunesien, Dakar-Bergland, Chott El Djerid. Preise DM 2.125,- (Sozi 1.965,-) 5% E.M.A Diskount. Info und Anmeldung bei der Juhe Tübingen, Manfred Sailer, Gartenstraße 22, 72074 Tübingen, Tel.: +49/7071/23002, Fax: +49/7071/25061

Achtung !!!

Den vollständigen Touren- und Treffkalender einschließlich Trainings und Stammtischen für 1997 erhalten Sie wie im letzten Jahr natürlich wieder mit der Ballhupe I/1997 die Ende März 1997 bei Euch eintrifft. Aber nur wenn Ihr auch selber Infos und Termine bis zum 31.01.1997 an BVDM Firmen-

dienste, Ralf Kühl, Sternstraße 11, 85452 Moosinning, Tel.: 08123/92006 oder Fax: 08123/990022 oder E-MAIL 100550.365@compuserve.com sendet.

Alle Termine und Trainings findet Ihr auch immer aktuell in den BVDM Web-Pages <http://www.bvdm.de/>.

R.K.

Elefantentreffen 1997

Mitbewohner für Ferienwohnung gesucht.

Wir - Michael, Claudia, Frederik (1 1/2), Rosemarie, Moritz (Vater, Mutter, Kind, Oma, Hund) + haben zum Elefantentreffen in unserer Ferienwohnung in Thurmsbang/Solla noch zwei Betten frei. Welches Pärchen (eventuell mit Kind) hat Lust

mit uns 100m² zu teilen ? Termin: Eine Woche vor und eine Woche nach dem ET (25.Jan. bis 08. Feb.). Teilzeitmitbewohner sind uns auch willkommen.

Interessenten erreichen uns unter Telefon 0211/308472 - auch Tagsüber und abends bis 22.00h

Aufruf an alle Mitglieder

Für die Gestaltung von Messeständen im Bereich Sport suche ich noch Bilder von den Veranstaltungen Deutschlandfahrt, Touren-Trophy, Touristik Meisterschaft, Tourenzielfahrt. Es müssen nicht die neuesten Bilder sein. Also, wer Fotos (keine Dias) entbehren kann, soll sie mir schicken. Matthias Nötel

PS:

Da ich mich mit der neuen Rechtschreibreform noch nicht auseinandergesetzt habe kann die Touren-Trophy auch TurenTroffi heißen, oder ... ?

Na ja, man (Frau!) hat es nicht leicht!

Tourenzielfahrt 1997

Die Tourenzielfahrt 1997 führt zu Stauseen/Seen. Ausschreibungen und Wertungshäfte gibt es beim Sportwart:

Matthias Nötel,
Heese 20,
29225 Celle
Tel.: 05141/43232

Die Wertungshäfte der Tourenzielfahrt und Touristik Meisterschaft 1996 schickt bitte bis 31.01.1997 an die gleiche Adresse, sonst gibt es nichts und die Plaggerei war umsonst!

Matthias Nötel

Kaufgesuch:

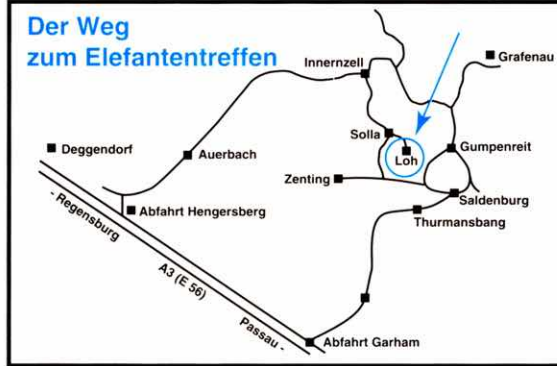
Suche BMW K100 RT-LT ab BJ. 1987 bis 10.000DM. Angebote an Matthias Nötel
Tel.: 05141/43232.



Elefantentreffengeprüftes Gespann zu verkaufen:

MuZ 500 R mit Superelastic SW 34 PS EZ 03.04.93 TÜV und Inspektion neu Schwinggabel vorne Stahlflexbremse vorne. Auf Wunsch mit geschlossenem Verdeck für den Seitenwagen zum Wahnsinnspreis von nur DM 5.400.-
Weitere Info bei Ralf Kühl,
Tel: 08123/92006,
Fax.: 08123/990022

Der Weg zum Elefantentreffen



auch dieses Jahr möchte ich mich bei meinen fleißigen STAR-Schreibern, bei Euch, der Vorstandschaft des BVDM und allen anderen bedanken. Einen ganz besonderen Dank auch an Martin Kämper der Fa. Europress, der uns immer kostenlos, einwandfreies Bildmaterial zur Verfügung stellt. Ich wünsche euch allen ein frohes Weihnachtsfest und ein schönes, sonniges, schrott, pannen- und Unfallfreies 1997.

Eure Babs B.
die Redaktions-"Nudel".



Bitte den
Redaktionsschluß
Beachten !!!

Wichtige Adressen:

1. Vorsitzender :

Harald Hornel
Spessarting 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax: 06181/78156

Beiträge / Adressänderungen :

Monika Knops
Raiffeisenstr. 102
47259 Duisburg
Tel. 0203/789822

BVDM-Geschäftsstelle:

Hanauer Vorstadt 13
63450 Hanau
Tel./Fax: 06181/257849
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 -12.00 + 13.00 -16.30
Do. 8.00 -12.00 +13.00 -17.30

Impressum:

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion:

Babs Berschneider
Staudingstraße 6
82299 Türkenfeld
Tel./Fax: 08193/999660

ständige Mitarbeiter

Bobby Berschneider (Technik)
Thomas Bauer (T.B., R.R.z.I.)
Christof Hillebrand (C.H.)
Harald Hornel (H.H.)
Ralf Kühl (R.K.)

Anzeigenleitung:

Michael Lenzen
Bruchhausener Str.17
51702 Bergneustadt
Tel. 02261/41588
Fax: 02261/41971

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
Türkenfeld

Druck:

Merkur Druck Tölle GmbH
Am Gelskamp 20
32758 Detmold

Achtung: unbedingt den Redaktionsschluß beachten! Zuschriften, die nach diesem Datum eingehen, können für das nächste Heft nicht mehr berücksichtigt werden.

Bitte alle Beiträge maschinell geschrieben oder per Diskette an die Redaktion. Wir freuen uns über alle Zuschriften, auch Bilder (keine DIA'S). Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung einverstanden. (Adressierten Briefumschlag für die Rücksendung beilegen!)

Namentlich gekennzeichnete Artikel, sowie alle Anzeigen, geben die Meinung des Verfassers und nicht die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers wieder.

**Redaktionsschluß
für die
BALLHUPE 1/97
7. Februar 1997**

ECHT & STARK



GESCHMACK IN VOLLER STÄRKE.