

Das Magazin des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V.



AUSGABE Juni 98

BALLHUPE

JHV / 40jähriges

Orden für Horst

Nachruf für „Klacks“

Reise besonders...

Rechtsecke



POSTKARTENSTÜCK: 5727 F. - QUADRO: 62411 - BILD: SCHNITZER / DIE MOTORRADFAHRER E. V. - CAM: 2705 STR. 8 - 32125 HANNOVER

Herausgeber:

Bundesverband der
Motorradfahrer e.V.

Chefredaktion:

Babs Berschneider
Staudingstraße 6
82299 Türkenfeld
Tel./Fax: 081 93 / 99 96 60

ständige Mitarbeiter

Horst Orłowski
Carsten R. Hoenig
Harald Homel (H.H.)
Claus Pöhlmann (C.P.)
Ralf Kühn
Matthias Nötzel

Anzeigen

Bobby Berschneider

Presse Service

Michael Lenzen
Bruchhausener Str. 17
51702 Bergneustadt
Tel. 0 22 61 / 4 15 88
Fax: 0 22 61 / 4 19 71

Litho und Satz:

Apodemus Werbung
82299 Türkenfeld

Druck:

Presschaus Naumann
Tel.: 060 51 / 83 31 50

WICHTIGE ADRESSEN:

1. Vorsitzender :

Harald Homel
Spessarttring 33
63486 Bruchköbel
Tel./Fax: 061 81 / 781 56

Beiträge /

Adressänderungen :
über BVDM-Geschäftsstelle

Firmendienste:

Ralf Kühn
Sternstr. 11
85452 Moosinning
Tel.: 081 23 / 9 20 06
Fax: 081 23 / 99 00 22
E-Mail: 100550.365@CompuServe.Com

BVDM-Geschäftsstelle:

Carl-Zeiss-Str. 8
55129 MAINZ
Tel./Fax: 061 31 / 50 32 80
Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. und Fr.
8.00 - 12.00 + 13.00 - 16.30
Do. 8.00 - 12.00 + 13.00 - 17.30

THEMA

SEITE

Achtung

JHV

Danke...

Nachruf

Seminar

Euro - Demo

Also so was

So nebenbei

Rechtsecke

Reisebericht

Messe

Leserbriefe

Aufgepaßt

Allgemeines

Impressum / Inhaltsverzeichnis

Vermerk der Redaktion

Editorial

BVDM ausgestiegen, Stoflex statt Bitumen

Bundesbeiratsitzung, Deutschlandfahrt, 125...

40jähriges mit Orden, Podiumsdiskussion u. mehr

Ehrung eines Vierzigjährigen

Ernst „Klacks“ Leverkus verstorben !

Ein Windgesicht geht von uns.

„Say yes to safer riding“

Corso, Demo & Party, Helferaufruf, Anfahrt

Todtmoos, Bürgerinitiative Verkehr 2001

BVDM-Campingplatz/IMOT, Helfer dringend...

Updates im Verkehr

Thailand mal anders..

Dortmund '98

Leserbericht, Motorradfahrerlied

„Klacks“ Motorrad-Kino, Reifen mit Superrabatt,

1. Motorrad KinderLandtag '98

Termine, Verkäufe, Vielen Dank....

Titelbild: Ordensverleihung an Horst Orłowski, Auszüge von der JHV

in der Flugwerft Oberschleißheim/Bayern. Alle Fotos der JHV von SATS Berschneider.

Vermerk der Redaktion

**Liebe Leserinnen und Leser
der Ballhupe,**

was war denn mit Euch los ???

Jetzt hättet Ihr nicht nur die Gelegenheit gehabt mit mir mal über die Ballhupe zu tratschen, sondern habt auch versäumt bei Horst Orłowskis Ordensverleihung dabei zu sein! Das ist aber noch lange nicht alles - auch Klacks war da - es war wirklich einiges geboten. Sogar unser total gestreifter Berliner Mäusegeier zeigte seinem Moped mal ihre alte Heimat. Ihr habt echt was versäumt. Nichts desto trotz, nächstes Jahr ist auch wieder eine Jahreshauptversammlung - und in 10 Jahren das nächste Jubiläum....



Eure Babs Berschneider
(die Redaktions-Nudel...)

Chance vertan !!!?

Tut es nicht ab und zu einmal gut, wenn die geleistete Arbeit auch anerkannt wird?

Wenn der Chef sagt „gut gemacht“ oder die Mitarbeiter mit einem „wie Sie das wieder hinbekommen haben“ begeistert herbeikommen?

Ist nicht schon manche „Gurken“-truppe durch ein gnadenloses Pfeifkonzert der Zuschauer auf einmal nach der Pause völlig verändert wieder auf das Spielfeld zurückgekommen?

Jede und jeder der jetzt hier mit ja antwortet hat natürlich recht und dies werden die meisten sein. Diejenigen jedoch, die nicht bei unserer Jahreshauptversammlung in Oberschleißheim waren haben daraus nicht die richtigen Lehren gezogen. Die für jede und jeden geltenden Entschuldigungen nicht zur JHV kommen zu können sind in der Masse für unseren Verband jedoch zu einem Problem geworden.

Ich möchte mich ausdrücklich bei all denen bedanken, die sich auf den Weg in schöne Bayern gemacht haben. Besonders möchte ich mich bei jenen bedanken, die durch ihre Anwesenheit die Verleihung des Bundesverdienstkreuzes am Bande an unserem Horst Orlowski in einen würdigen Rahmen möglich gemacht haben.

Die fehlende Masse der Motorradfahrer und BVDM-Mitglieder hat es dagegen nicht möglich gemacht in der versammelten Runde der Vertreter der politischen Parteien, des Bundesverkehrsministeriums und der Geschäftsführer der Hersteller und Importeure die Vertretung der Motorradfahrer auch mit dem ausreichenden Druck in Zahlen von Menschen, Wählern und potentiellen Kunden darzustellen.

Diese Chance ist vertan und wird sich in einer solchen Zusammensetzung auch nicht so schnell wieder bieten.

Der Vorstand und all die für den BVDM tätigen Mitarbeiter werden weiterhin versuchen für uns Motorradfahrer auf allen Gebieten möglichst das Beste herauszuholen. Hier könnt Ihr wenigstens durch mehr Anwesenheit und Mithilfe bei den nächsten Veranstaltungen die Chance erneut bekommen.

Möglichkeiten gibt es genug.

Tschüß



1. Vorsitzender



BVDM aus Projektgruppe „Motorrad und Umwelt“ ausgestiegen !!

Anhand des neuen Berichtsentwurfs der Projektgruppe „Motorrad und Umwelt“ im Bundesministerium stellen wir fest,

daß weder unsere schriftlich wie mündlich eingebrachten Änderungen im Bericht berücksichtigt wurden. Im Gegenteil, der Bericht enthält eine Handlungsempfehlung „zur Erstellung eines Rechtsgutachtens, inwieweit das Bestrafen von Ausdrehender Gänge beim Motorradfahren im Rahmen der STVzO möglich ist“. Weiterhin enthält der neue Berichtsentwurf den Vorschlag, Ampeln vor Ortschaften und Städte für Motorradfahrer zu setzen, wenn ein gewisser Lärmpegel im Innerortsbereich erreicht wird. Die Handlungsempfehlung des BVDM, den unregelmäßigen Katalysator und andere Techniken zur Erreichung der Schadstoffgrenzwerte zu akzeptieren wurde nicht aufgenommen. Völlig falsch dargestellte Sachverhalte wurden trotz 5 Sitzungen und eindringlichen Eingaben der Fahrervertretung nicht berichtigt. Der negative Tenor des Berichtes bzgl. des Verhaltens

von Motorradfahrern hat sich erhalten, es wurden lediglich andere Wortlaute benutzt.

SO NICHT !!

Dies sagten auch BAGMO (BundesArbeitsgemeinschaftMotorrad), IVM (Industrieverband Motorrad), Bikers Cooperation, VFM (Verband Fahrrad- und Motorradindustrie), Verband des Zweiradmechaniker-Handwerks, ADAC, Redaktion „MOTORRAD“ und die BMW AG. Mit einer kurzfristigen telefonischen Absprache einigten sich die Genannten auf einen temporären Ausstieg aus der Projektgruppe, ohne jedoch die Dialogbereitschaft aufzugeben. Der BVDM wird sich erst wieder an dieser Runde beteiligen, wenn seitens des Ministerialrates Dr. Kemper die absolute Zusage erteilt wird, daß die Eingaben der Interessenvertretungen für Motorradfahrer in den Bericht verarbeitet werden und dieser Objektivität erlangt.

Offenbar sollte hier der BVDM ein „Feigenblatt“ darstellen. Dieser Bericht sollte ohne

Berücksichtigung der Interessen von 2,7 Millionen Motorradfahrern erstellt werden und der BVDM als „Alibi“ fungieren. Der BVDM hat dem Ministerium ebenfalls unterzogen, daß dieser als Mitwirkender an diesem Bericht genannt wird. Da der Bericht auch auf Europäischer Ebene eine Rolle spielen kann, wären die Folgen für Motorradfahrer in Europa nicht auszudenken und wir lassen uns nicht mißbrauchen und geben hierfür unseren Namen her.

**Der BVDM fordert daher alle
Motorradfahrer in Deutschland auf:**

**PROTESTIERT GEGEN DIESER
WILLKÜR !!**

**FAHRT NACH BONN ZUR
EURO-DEMO !!**

**KÄMPFT MIT UNS FÜR EURE
INTERESSEN!!!**

Der Bericht kann bei mir angefordert werden.

Petra Pöhlmann
1. Beisitzerin BVDM

StoFlex statt Bitumen

BVDM begrüßt sichere Straßensanierung

Mit StoFlex APS wurde unserem Verband endlich ein sicheres Produkt für Straßenausbesserungen vorgestellt. Bitumenausflickungen auf den Straßen haben in der Vergangenheit schon zu zahlreichen Unfällen mit verletzten oder sogar getöteten Motorradfahrern geführt.

Bitumenausbesserungen von schadhafte Straßenbelägen gehören seit Jahren zu einer leider wie selbstverständlich angewendeten Technik im Straßenbau.

In Zeiten knapper Kassen wird noch mehr Bitumen verbaut, weil für grundlegende Sanierungen das Geld fehlt.

Bitumen weist schon bei trockenem Fahrbahnbelag einen verminderten Haftreibungswert auf, der bei Nässe gegen Null tendiert. Zudem ist es bei hohen Temperaturen nicht formbeständig, so daß z.B. auch eingestreute Splittbestandteile bald in die Bitumenmasse eingefahren und somit wirkungslos sind. Bitumenausbesserungen sind kann man auch nicht ausweichen, da sie bei nassem Fahrbahn oder in der Dunkelheit kaum zu erkennen sind.

Auf einer Zusammenkunft des europäischen Fahrerverbands FEMA wurde nun von Alois Mauhart vom Verkaufszentrum Linz der Sto GmbH ein Alternativprodukt StoFlex APS vorgestellt, daß formstabil ist und einen akzeptablen Haftreibungswert aufweist. Dies wurde von der Boden- und Baustoffprüfstelle des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung positiv geprüft. Der BVDM begrüßt diese Bitumenalternative und hat mittlerweile beim Bundesministerium für Verkehr die Aufnahme in die Straßenbaurichtlinien für Bund, Länder und Gemeinden beantragt. Er erwartet davon eine erhebliche Steigerung der Verkehrssicherheit durch motorradgerechten Straßenbau für motorisierte Zweiradfahrer.

Am 18. Juli bei Günther in die Kurve

Bundesbeiratssitzung findet in Extertal statt

Die erste Bundesbeiratssitzung findet am Samstag, den 18. Juli 1998 in 32699 Extertal-Kükenbruch statt.

Im Biker-Cafe „Günther's Kurve“ in der Kükenbrucher Str. 13 wollen wir, wie schon im letzten Rundbrief an die BVDM-Vereine und -Clubs bekanntgegeben um 15.30 Uhr mit der Sitzung beginnen.

Günther und Hanna Beyer bieten uns dann anschließend mit Robert Schmid vom Regionalbüro Ostwestfalen noch einen zünftigen Grillabend mit allem was so dazu gehört. Die Gegend bietet außerdem für Motorradtouren einige schöne Angebote.

Wer möchte kann bei Günther's Kurve auch gerne zelten. Zimmer gibt es auch in der Nähe. Am besten ist es, einmal rechtzeitig vorher deswegen anzurufen. Das Cafe hat die Telefonnummer 05754/303.

Extertal-Kükenbruch liegt zwischen Rinteln und Barntrup. Zu erreichen ist es von der Autobahn A 2 über die Abfahrt Bad Eilsen, dann in südlicher Richtung über Rinteln nach Extertal.

Folgende Tagesordnungs- punkte sind vorgesehen:

1. Berichte aus den Clubs und Vereinen sowie der Regionalbüros.
2. Berichte des Vorstands und der Referenten.
3. Mitgliederverwaltung und Beitrags-/Kassenwesen.
4. Aktionen 98: Euro-Demo, Deutschlandfahrt, Campingplatz Internot.

5. Verschiedenes.

Für den Vorstand:
Harald Hormel,
1. Vorsitzender.



Deutschlandfahrt 1998

Die Entscheidung für den Zielort und das Veranstaltungsgebiet der 21. BVDM Deutschlandfahrt 1998 ist gefallen.

Der Zielort ist die barocke Universitätsstadt Eichstätt im mittleren Altmühltal. Das Veranstaltungsgebiet umfaßt die Schwäbische Alb, die Fränkische Alb, das Donau Moos, Oberschwaben, den Allgäu und die Ammergauer Alpen. Also nach dem Norden Deutschlands im letzten Jahr diesmal der Süden. Am 4. und 5. September wer-

den bei der Punktejagd von den Teilnehmer interessante Kontrollen angefahren, um dann Samstag Mittag das Wertungsheft auf dem Residenzplatz abzugeben. Am Abend Treffen wir uns zur Siegerehrung auf dem Volksfestplatz im Weinstübel.

Ausschreibungen und Informationen zur Fahrt sind anzufordern bei:
Martin Schumann, Raiffeisenstr. 102, 47259 Duisburg Bitte 2,— DM in Briefmarken beilegen.

Die Teilnehmer des letzten Jahres erhalten automatisch eine Ausschreibung.

Martin Schumann

125 jähriges Firmenjubiläum

zusammen mit dem



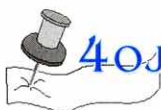
Sommerfest 1998

Große Verlosung, Live-Bands, Essen & Trinken,
Radio Sunshine
SPASS OHNE ENDE !!!

am Samstag, 20. Juni 1998 ab 11.00 Uhr
auf dem Festplatz in Hammelbach/Odenwald !
Zum Ausklang des Festes treffen wir uns - wenn Sie möchten - am Sonntag-Vormittag zu einem zünftigen
Frühschoppen !

Zweirad-Röth GmbH

Schulstr. 6, 64689 Hammelbach



40 JÄHRIGES

JHV 98 ... - der Freitag!

„Mein

lieber Schwan, ganz schön MAU!“

- dachte ich mir am Freitag, als wir auf der Flugwerft in Oberschleißheim ankamen. Ganz schön wenig los - aber der Tag, sprich das Wochenende ist ja noch jung. Wenn man bedenkt wieviel Mitglieder der BVDM hat, könnten wir dieses Wochenende glatt „über-laufen“ werden. Immerhin das 40 jährige !!! So war zumindest mein Wunschdenken am Freitagabend. Aber ich werde und möchte ja **NICHT** die ganzen Leute, die keine „gescheite“ Ausrede für Ihr fehlen hatten „FAULENZER und Pfeifen“ nennen; denn das darf ich ja nicht - und außerdem gehört sich das auch nicht, GELL??? - *Trotzdem* lasse ich sie gerne wissen was sie versäumt haben, speziell für diejenigen die wirklich einen triftigen Grund hatten nicht zu kommen.

Da, (dank Ralf dem Großen) alles gut durchorganisiert war, standen der Veranstaltung außer strahlendem Sonnenschein unter anderem zwei außerordentliche Männer zur Verfügung.

Werner Gottstein seines Zeichens Vollbayer (der lediglich in Sachen Schriftdeutsch sprechen probleme hat), gab in Sachen Gespannfahren, beeindruckende Vorführungen - Ratschläge - und Auskünfte für allen und jeden. Außerdem konnte er wie immer das schrauben diverser Mopeds nicht lassen!!

Genauso Roland Mersburg dem „Allrounder“ aus Nürnberg, der die Sicherheitstrainings für den BVDM (im Nürnberger Raum) durchführt. Roland zeigte einiges aus seinem Sicherheits -Training. So lies er auch ein paar „Erfahrene“ Motorradfahrer noch ins Grübeln kommen als er fragte was die Leute zum Beispiel glaubten, wo sie denn bei 30 km/h zum stehen kommen würden. Die Zuschauer ihrerseits konnten -anhand von Pylonen- ihm zeigen wo er wahrscheinlich zum stehen kommen würde. Gar manch einer griff da ganz schön daneben.

Die Besucher fragten schon bei ihrer Ankunft wo man denn die versprochenen Motorräder probefahren könnte. Unter anderem wollten einige auch eine BMW probefahren...-

aber leider haben die Bayrischen Motorrad Werke, 3 Tage vor der JHV ihre Meinung geändert!

Dabei dachte ich mir nur, das BMW eigentlich immer eine Zuverlässige Motorradmarke war.

Nicht so bei Moto Guzzi! Nein, Herr Röth, der Chef von MGI Deutschland, hielt nicht nur sein versprechen Motorräder für eine Probefahrt zur Verfügung zu stellen, sondern packte für uns auch zwei echte Leckerbissen ein.

Einmal die V10 Centauro, eine wahre „Rennsemmel“ die nicht unbedingt für Fahranfänger geeignet ist - doch so manch erfahrenen Biker zeigt wie „Giftig“ sie wird wenn man nicht richtig an dem Gashahn dreht. Jedoch nicht wie bei der Centauro hieß es bei der 1100er California immer schön am Gashahn bleiben. Bobby war ganz hin und weg von dieser Moto Guzzi California. Das „Touren mit der Cali“ war laut Bobby ein echter Traum. Auch wenn eine 45 Minütige Probefahrt recht lang ist, war dies für ihn auf jedenfall zu kurz, soviel Spaß hat es Ihm gemacht. Nur Werner konnte es nicht lassen dem Herrn Hasieber die „Angstperlen“ in die „Augen“ zu treiben. Fuhr er doch mehr als ausgiebig lang mit der Centauro „spazieren“ !! In der meisten Zeit hieß es Schlange stehen und warten zum Probefahren. „Dies war aber kein Wunder bei den Mopeds!“ Vielen Dank Ihnen Herrn Röth für die Bereitstellung der Motorräder zu unserem 40ten. So viel zur Verlässlichkeit der Motorräder bzw. ihrer Vertreter!!!

Für das leibliche Wohl war auch bestens gesorgt. Ralf engagierte hierfür die Fa. F.X. Mayr aus Erding. Als Tom, der Chef bemerkte wie uns allen schon der Magen knurrte, wurde kurzerhand der BVDM -Stand zur Leberkäse-Semmel ausgabe umgemodelt. **Der Ganze Catering-Service war einfach Spitze !!!** Die Preise waren mehr als O.K. und das Essen einfach einwandfrei !!

Für den Abend war ein Filmvortrag von Ernst „Klacks“ Leverkus angesagt. Ralf und Tom mußten weitere Stühle für die noch kommenden und Stehenden Leute ranschaffen. Die 120 anwesenden lauschten Klacks ausführen über die gedrehten Film, deren Entstehung und der ganzen Aktion der damaligen Technischen Bedingungen

sehr genau. Klacks zuzuhören war ein einziger Ohrenschaus, und ich möchte nicht lügen, wenn ich sage er ist schon jetzt eine echte Legende. Der Film begann im Jahre '58 (als ich noch in Abrahams Wurstkessel war) und handelte von Vaters Pferden aus Eisen uns Stahl. Die immerbegleitende Musik spiegelte auf ihre eigene Weise das Jahr und die Lebenslust der damaligen „Biker“ wieder!

Damals lernten die Fahrer noch „das Schwingen“ auf dem Nürburgring. - So etwas gibt es heute leider nicht mehr!

Irgendwann kam von Hinten die Bemerkung: „Der Kickstarter kostet Extra!“ Die Anwesenden konnten sich aufgrund dieser Bemerkung zum Film das Lachen nicht verkneifen! In den Gesichtern der Anwesenden war ein freudig stauendes Lächeln, ein wehmütiges Erinnern und noch einiges mehr zu erkennen. Hin und wieder ein kurzes, leises Genuscheln, ein rechtgebendes Kopfnicken.... - Fahrensleut in Glücklicher Freude die Sonne zu fangen! - Vielen Dank, Klacks wir werden Dich, diesen Film und diesen Abend nie vergessen, es war echt Super !!!

Nach dem Filmvortrag von Klacks gab es eine kleine Raucherpause damit Thomas Trossmann alles für seinen Dia-Vortrag herichten konnte.

Thomas Trossmann, seines Zeichens Chefredakteur von der Zeitschrift „ON rout“, führte uns mit seinem Dia-Vortrag weit weg von Bayern, in eine ganz andere Welt, weit ab von warmen Duschen und den Morgenendlich frischen Frühstücksemeln (Brötchen). Die hervorragenden Dias zeigten uns nicht nur das Erlebnis „Abenteuer des Wüstenfahrens“ sondern auch über Land, Leute, Fauna und „Flora“. Ganz nebenbei bemerkt kann man (oder Frau...) eine solche Reise auch Buchen. Ruft ihn doch einfach mal an, und fragt nach den geführten Wüstentouren.

Alles in allem war es ein sehr schöner Tag, den wir vor allem auch Herrn Stein (dem Chef von der Flugwerft Oberschleißheim) zu verdanken haben. Hätte er uns nicht erlaubt hier unser Jubiläum zu veranstalten, -wer wäre denn schon jemals („von den Nordlichtern“) hierher gekommen um sich „Rosinenbomber“ und alles mögliche an „Fluffeln“ anzusehen?!!

Vielen Dank auch allen Treuen, die wie immer auf der JHV anwesend waren.

Tschüssi Euer „Nudele“ BABS
PS.: Ich habe zwar sehr viele schöne Fotos gemacht, aber leider nicht genügend Platz zur Verfügung...- wie immer ! Also, anhängend ein paar der wichtigsten Personen !!!

Ein weiß/blauer Samstag

Der Samstag der Jahreshauptversammlung 1998 des BVDM beginnt mit gemischten Gefühlen.

Der Blick zum Himmel gibt keine Auskunft darüber, ob die erwartete große Teilnehmerzahl vom Wetter eher erhöht oder erniedrigt wird. Der Mix aus Sonne und Wolken läßt die am Freitag bereits angekommenen Mitglieder auf dem Zeltpplatz zunächst erst einmal im Trockenen frühstücken.

Doch das Wetter hält und bald finden sich wieder die ersten Teilnehmer zu den Probefahrten ein.

Moto Guzzi sei Dank!

Unser Partner und kooperatives Mitglied, der Deutsche Moto Guzzi Importeur MGI hatte seine Zusage eingehalten und war mit Probefahrmaschinen vor Ort bei der Flugwerft Oberschleißheim des Deutschen Museums. So konnte mancher, der bisher die „gewaltigen“ PS z.B. einer 850er T3 gewohnt war nun feststellen, daß da von Moto Guzzi Quantensprünge bei der Centauro mit Ihrem Vierventil-Motor gemacht wurden oder die Einspritzung einer California Evolution endlich das Bodybuilding der Unterarme bei 40er-DellOrto-Vergasern überflüssig macht. Für Guzzi-Neulinge war halt das Kennenlernen der Adler aus Mandello an sich eine neue Erfahrung, die wohl aber den meisten Luten Spaß gemacht hat. Die Vorführungen aus den Sicherheitstrainings für Solo, Enduro und Gespannmaschinen lockte dann auch zahlreiche Interessierte an, wobei auch nicht motorradfahrende Besucher der Museums auf ihre Kosten kamen.

Große Ehrung für Horst Orlowski

Zu Beginn des offiziellen Teils unseres Jubiläumswochenendes gab es eine schöne Überraschung.

Horst Orlowski, unserem langjährigen Vorsitzenden, wurde von dem Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Johannes Nitsch im Namen von Bundespräsident Roman Herzog das Verdienstkreuz am Ban-

de des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland überreicht.

Der Bundespräsident würdigte damit das über zwanzigjährige ehrenamtliche Engagement von Horst. Er hat stets nur das Wohl und vor allem die Sicherheit aller Motorradfahrer bei seiner Arbeit zum Ziel gehabt und sich uneigennützig für die Gemeinschaft und den BVDM verdient gemacht.

Diese hohe Auszeichnung für Horst bedeutet auch eine Anerkennung der grundsätzlichen Prinzipien unseres Verbands. Der BVDM hat Horst Orlowski, der ja nach wie vor für uns mit großem Engagement tätig ist, viel zu verdanken und beglückwünscht ihn zu der Ordensverleihung.

Zukunft des Motorrads

Die Resonanz an der anschließenden Podiumsdiskussion war dann aber für unseren Verband eher enttäuschend. War der Saal am Vorabend bei der Filmvorführung von Klacks und der Diashow von Wüstenfahrer Thomas Trossmann noch voll, so hatten sich die Erwartungen bei dem Umzug in den größeren Raum für Samstag nicht erfüllt. Lediglich ein Teil der in die Listen eingetragenen 180 Mitglieder und Gäste folgte der Podiumsdiskussion mit Staatssekretär Nitsch (CDU), dem Vorsitzenden des Bundestagsverkehrsausschusses Dr. Dionys Jobst (CSU), dem verkehrspolitischen Referenten der SPD-Bundestagsfraktion Thomas Kohl sowie dem Geschäftsführer von Moto Guzzi Deutschland Martin Röth und dem Spartenleiter Motorrad der BMW AG Dr. Michael Ganal.

In der vom Chefredakteur der Zeitung „Motorrad-Händler“ Immo Dubies geleiteten Diskussionsrunde wurde mit dem Schwerpunkt Abgasgesetzgebung zunächst die Rolle des Motorrads als Verkehrsmittel der Zukunft angesprochen.

Dionys Jobst begrüßte den langanhaltenden Boom bei den Neuzulassungen von Motorrädern, insbesondere den weiter ansteigenden Anteil motorradfahrender Frauen. Chancen sieht er für das Motorrad vor allem im Ballungsraum wegen der Potentiale von geringer Abgasbelastung und guter Raumaussnutzung. Die zukünftige Rolle hänge aber entscheidend von der Verkehrssicherheit des Fahrens mit dem Motorrad ab.

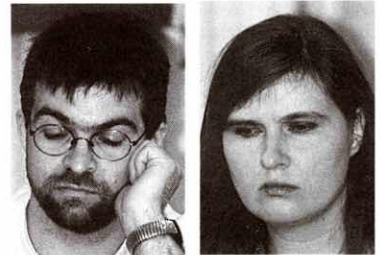
Staatssekretär Nitsch begrüßte es in diesem Zusammenhang, daß gerade in Deutschland neue Wege der passiven Sicherheit bei der Entwicklung neuer Motorräder eingeschlagen würden.



Harald Hormel & First Lady Ilona



Michael Lenzen & Gerd Tonnemacher



Matthias Nötel & Claudia Steinke



Bert Schuchert & Petra Pöhlmann

Thomas Kohl hält eine Ergänzungsrolle des Motorrads in Städten für möglich. Dies sei jedoch abhängig von verbesserten Lärm- und Abgasemissionen, welche er zur Zeit im Vergleich zum Pkw als schlechter bezeichnet. Für die SPD habe der Ausbau eines leistungsfähigen ÖPNV Vorrang. Michael Ganal sieht zukünftig zwei große Kategorien von Motorrädern. Einmal für die

Freude am Fahren, die Freizeitgestaltung und für große Strecken. Die andere Kategorie habe das Potential, als wesentlicher Verkehrsträger die Verkehrsprobleme der Ballungsräume mit zu lösen. Bei noch notwendigen Fortschritten in den Bereichen Sicherheit und Schadstoffemissionen sei es Dank der Vorteile Wendigkeit, Sparsamkeit und Platzausnutzung eine Alternative zu Pkw und ÖPNV.

Für den BVDM ist eine Reduzierung des Motorrads auf eine Rolle als reines Freizeitfahrzeug schon heute nicht angebracht. Harald Hormel wies darauf hin, daß sich die Anteile der Freizeitfahrten mit Motorrädern nicht wesentlich von den entsprechenden Anteilen der Pkw unterscheiden, Martin Röth möchte weg von reinen Zahlendiskussionen. Für ihn ist das Motorrad und der damit mögliche Spaß beim Fahren ein wichtiger Teil von Freiheit in Deutschland. Motorradfahrer gehören zu den fortschrittlichen Menschen unsere Gesellschaft. Sie haben Verständnis für Technik und stehen Neuem offen gegenüber. Wenn unsere Gesellschaft sich weiterentwickeln will, werden seiner Ansicht nach diese Leute dafür dringen gebraucht. Wer jedoch die Zukunft mitgestalten will soll auch als Kunde die des Motorrads mitentscheiden. Er sei deswegen für diese Zukunft angesichts der Fähigkeiten der Kundschaft sehr optimistisch.

Bei den Einflüssen der europäischen Gesetzgebung sieht Dr. Jobst einen großen Fortschritt durch den Wegfall von Wettbewerbsverzerrungen durch die Einführung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) auf europäischer Ebene. Übermäßigen Benzinpreiserhöhungen erteilte er auch in Hinblick auf europäische Harmonisierungen eine Absage. Zu hohe Preise würden auch Motorradfahrer als Mitglieder des gesellschaftlichen Lebens treffen und seien zudem für ländliche Gebiete nicht akzeptabel.

Martin Röth sieht in europäischen Regelungen die Möglichkeit nationale deutsche Benachteiligungen abzubauen. Dem pflichtete Dr. Ganál bei, der allerdings die weiter bestehenden Alleingänge, wie z.B. die 80 km/h-Regelung für sechszehnjährige 125er-Fahrer bedauerte.

Harald Hormel bemängelte die verschiedene Umsetzung der europäischen Gesetze. In Brüssel erdacht, in Straßburg beschlossen und in Italien in die Schublade gesteckt.

In Deutschland allerdings würde man dann häufig unter der buchstabengenaue Umsetzung leiden. In sofern Wünsche er

sich mehr Liberalisierung durch die EU, wie z.B. den Wegfall der Reifenbindungen ab 1999.

Zwischen Regierung und Opposition gibt es keine gravierenden Unterschiede hinsichtlich der Beurteilung der EU-Gesetzgebung. Allgemein beklagt werden die Probleme der nationalen Umsetzung mit dem Bundesrat, so die unterschiedlichen Grenzwerte für Ausnahmen von Fahrverboten bei Ozonalarm. Hier erklärt auf weitere Nachfrage Staatssekretär Nitsch, daß er als Ausnahmeregelung die Erfüllung der ab 1999 gelten EG-ABE anwenden möchte. Thomas Kohl möchte diesen Grenzwert nicht bestätigen. Die SPD werde über das Ozon-Gesetz neu nachdenken.

In der Führerscheinregelung fordert Martin Röth endlich die Einführung des Direkteinstiegs. Dessen Einführung zum 1.1.1999 bestätigt den auch Dr. Jobst. Die Beteiligung in Höhe von 24 % am Unfallgeschehen durch junge Fahrer, die selbst nur 8 % Bevölkerungsanteil ausmachten, lasse den Beginn des Direkteinstiegs erst bei 25 Jahren liegen.

Zum Problem der Straßensperrungen erklärt Staatssekretär Nitsch, daß dies leider in die Hoheit der Bundesländer falle. Eine entsprechende Umfrage der Bundesregierung bei den Ländern habe leider nicht zu einer Übersicht über eventuelle mißbräuchliche Auslegungen der StVO geführt.

Hier ist also nach Ansicht des BVDM weiterhin ein starker Einsatz der Motorradfahrer vor Ort erforderlich.

Hinsichtlich der Montage von Leit(d)tplan-Plankenprotektoren bekräftigten Dr. Jobst und Staatssekretär Nitsch die Anbringung durch die öffentliche Hand. Grundsätzlich soll bei der Sicherheit der Planken für Motorradfahrer ein einheitlicher Standard angestrebt werden. Thomas Kohl bedauert die schleppe Umsetzung und sieht in der über zehnjährigen Dauer der Prüfung der Leit(d)tplan-Plankenprotektoren eine Realsatire. Er stellte im übrigen in Frage, ob auch in Zukunft alle Leitplanken notwendig seien.

Die anschließenden Diskussionen drehten sich dann aufgrund von Zuschauerfragen hauptsächlich um Fragen der Gleichbehandlung von Auto und Motorrad auf der einen und Diskriminierungen der Zweiradfahrer auf der anderen Seite. Hier kamen die unterschiedlichen Standpunkte von Motorradanbietern und -kunden sowie den politischen Vertretern zu Tage.

BMW = G-Kat

Zu der Auseinandersetzung um das schadstoffarme Motorrad schlug Dr. Ganál vor, anstelle der G-Kat-Plakette doch zukünftig



Tom v. d. Fa. F.X. Mayr & Hr. Hasiber von Moto Guzzi



Stephan Bobe & SIMON Milward



Immo Dubies & Staatssekretär Johannes Nitsch



Dr. Jobst, CSU & Herr Kohl von der SPD



Carsten Hönig & Martin Röth

das BMW-Symbol für die Befreiung von Fahrverboten einzusetzen.

Da sich dieser Vorschlag nun bei den anderen Teilnehmern nicht durchsetzen ließ und weitere Unterscheide auch in Oberschleißheim nicht zu beseitigen waren, dankte Immo Dubies für die Teilnahme und rege Diskussion. Dem BVDM bleibt also nach wie vor genügend Arbeit für die Interessenvertretung der Motorradfahrer übrig.

Berichte zur JHV

Gastgeber und Objektleiter Oberschleißheim Witgar Stein begrüßte nach der Eröffnung der JHV durch Harald Hormel die Mitglieder des BVDM. In einem kurzen Rückblick stellte er die geschichtliche Entwicklung der Werft aus der Zeit des ersten Weltkriegs bis heute vor.

Zusammen mit Ralf Kühl und Werner Gottstein hat Stein für die Durchführung der JHV einen wunderschönen Rahmen geschaffen. Es gab einen guten und preiswerten Zeltplatz mit zusätzlichen Schlafsälen, ebenfalls zu Fuß erreichbare Hotels und auch das gastronomische Angebot konnte zufrieden stellen. Die Flugwerft ist schon alleine einen Besuch wert.

Anschließend berichteten die Mitglieder des Vorstands von ihrer Arbeit während des vergangenen Jahres. Hier sind insbesondere die weitere Arbeit auf dem Gebiet des schadstoffarmen Motorrad, zum Thema Straßensperrungen, der Vorbereitung der Euro-Demo in Deutschland und Mitarbeit im neuen europäischen Fahrerverband FEMA sowie die nationalen Kontakte und Arbeitsgespräche in Umwelt- und Verkehrsministerium zu nennen. Der Sportwart konnte steigende Teilnehmerzahlen melden und die Kasse wurde von der Schatzmeisterin gegen Begehrlichkeiten aus dem Verband verteidigt.

Robert Schmidt konnte in seinem, auch für Thassilo Thate vorgetragenen Bericht zwar einige Verbesserungswünsche und Anmerkungen zu einem Regionalbüro vorbringen, bescheinigte aber im übrigen eine ordnungsgemäße Kassenführung. Er beantragte die Entlastung der Kassiererin und des Vorstands mit Ausnahme des Regionalbüros Holstein.

Die anwesenden Referenten und Leiter der Regionalbüros berichteten über die Arbeit des vergangenen Jahres. Bei den Berichten von Babs Berschneider, Stephan Bobe, Klaus Arpert, Carsten Hoenig und Hans Kaiser, Stefan Rämisch, Werner Gottstein, Carsten Thierack, Martin Schumann und Horst Orlowski wurde die Arbeit in den

Referaten vorgestellt sowie auch Fragen beantwortet. Von Henning Knudsen, Claus Pöhlmann und Christof Hillebrand sowie Dorothee Eckert wurden die schriftlichen Berichte verlesen.

Anschließend ergriff Simon Milward, General Secretary des europäischen Fahrerverbands FEMA das Wort. Mit Hilfe der Übersetzung von Stefan Meerwald wies er auf die zahlreichen Lobbyaktivitäten gegen die Ausuferungen der Bürokratie in Brüssel hin. Aktuell seine hier insbesondere die Bemühungen zu nenne, entgegen der Deutschen Altautoverordnung in eine EU-Regelung die Motorräder mit einzubeziehen.

Schwerpunkt seiner Vorstellung war natürlich auch die Aufforderung zur Teilnahme an der Euro-Demo am 29. August in Bonn. Hier haben die Motorradfahrer im Land mit den größten Zulassungszahlen die einmalige Chance politischen Druck für Gleichberechtigung und gegen Benachteiligung auszuüben.

Nach der Ernennung von Harald Hormel zum Versammlungsleiter erfolgte die beantragte Entlastung des Vorstands bei einer Gegenstimme und 5 Enthaltungen mit überwältigender Mehrheit.

Thassilo Thate und Robert Schmidt wurden ohne Gegenstimmen, allerdings bei einigen ungültigen Stimmzetteln, mit ebenfalls klarer Mehrheit wiederum zu Kassenprüfern gewählt.

Ebrungen

Fünf unserer Gründungmitglieder konnte wir in Oberschleißheim begrüßen. Arnold Keuser, Hasso Kramer, Rainer Menkhoff, Edmund Peikert und Klaus Ahrens haben den Verband vierzig Jahre seit Bestehen die Treue gehalten. Die überreichten Blumensträuße gingen jedoch dieses Mal an die Frauen, da vierzig Jahre Engagement kaum alleine geleistet werden kann. Gleiches gilt auch für Christel Orlowski, die statt des Ordens wie für Horst einen Blumenstrauß überreicht bekam. In der Jahreshauptversammlung wurde die Verleihung des Bundesverdienstkreuzes an Horst Orlowski entsprechend hervorgehoben.

Marianne Kramer, Fr. Wilhelm Sprenger und Willi Bellman konnten mit der goldenen Ehrennadel für 35-jährige Mitgliedschaft geehrt werden. Daran schlossen sich die Ehrungen der Mitglieder mit 25 Jahren Mitgliedschaft statt.

Matthias Nötel führte die Prämierung der Sieger der Touristik- und Sportwettbewerbe durch.

Beschlossene Anträge

Die Anträge „Die Jahreshauptversammlung gibt dem Vorstand des BVDM die Vollmacht, ggf. den Beitritt des BVDM zu einem Verband der Motorradfahrerverbände in Deutschland zu erklären. Hierbei soll insbesondere darauf geachtet werden, daß die Satzung einen „Verbandsverein“ vorsieht und die Vertretung der Mitgliedsverbände in programmatischer und personeller Hinsicht befriedigend geregelt ist.“ und „Lebenspartner werden Ehepartnern in beiderseitiger Hinsicht gleichgestellt. Ehe- und Lebenspartner erhalten künftig eine gemeinsame Ausgabe der Ballhupe. Der Mitgliedsbeitrag ist gemeinsam zu zahlen.“ wurden bei einigen Enthaltungen und einer Gegenstimme für den zweiten Antrag ansonsten mit großer Mehrheit angenommen. Dringlichkeitsanträge lagen nicht vor. Bei dem Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ wurden einige Anregungen und Anmerkungen zur Arbeit des Verbandes gegeben, Beschlüsse wurden allerdings nicht mehr gefaßt.

Nachdem Harald Hormel die JHV offiziell beendet hatte konnte dann nach einer Umbaupause Byron zum letzten Veranstaltungspunkt aufspielen. Seine Fans forderten so intensiv Zulagen, daß er nach dem durchspielen diverser Gitarrenseiten und entsprechend vielen Songs von der Bühne kam.

Im nächsten Jahr findet die Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen des Vorstands am

**Samstag,
24. April 1999**

im Cafe Monschein bei den Gespannfreunden Kassel-Korbach in Wolfhagen statt.

Blonder - Panziò

Bierbrauerei und Gaststätte	Familiäre Pension (8 DZ,
Tele.: 0036 83 349-901	Etagenduschen und -toiletten)
H-8314 Vonyarcvashegy	mit bewachtem Parkplatz.
Fő utca 9.	400m vom Nordufer des
Ungarn	Plattensees / Balaton

Übernachtung 40,- DM pro Zimmer;
für Motorradgruppen 10% Nachlaß;
gute Tourenmöglichkeiten + Endurogelände

Ehrung eines Vierzigjährigen

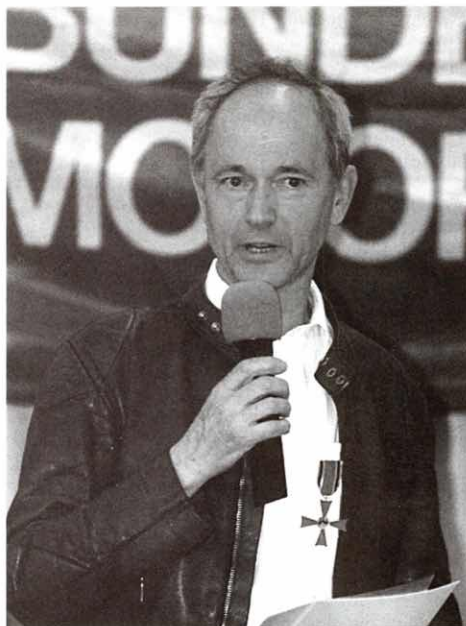
Es war ein sehr bewegender Moment, als mir am 25. Mai dieses Jahres das „Verdienstkreuz am Bande“ ans Hemd gesteckt wurde, aber ich will lieber der Reihe nach berichten.

Vor knapp einem Jahr erzählte mir meine Frau vertraulich von einem Telefongespräch mit unserem 1. Vorsitzenden, Harald Hormel. Darin hatte er ihr seine Idee vorgebracht, mich für einen Verdienstorden vorzuschlagen. „Du übertreibst mächtig“ erhielt er damals von Christl als prompte und deutliche Antwort. Aber er lachte nur. Ein paar Monate später sprachen dann Harald und ich über das Thema. Ich nannte das Vorhaben aussichtslos, da es jede Menge viel verdienendere Frauen und Männer gibt als mich, er aber war optimistisch, hielt den Versuch für lohnend und wurde darin wohl auch von den anderen Vorständen unterstützt.

Als mich Harald Mitte März dieses Jahres beiläufig fragte, ob ich von irgendwo eine offizielle Mitteilung erhalten hätte, mußte

ich verneinen. Bis zur Abfahrt nach Oberschleißheim am 23. April war immer noch nichts angekommen, und so waren Christl und ich uns einig, daß es mit dem Orden ja wohl nicht werden wird.

Am Samstag Nachmittag sollte im Tagungssaal der Flugwerft Oberschleißheim aus Anlaß des Jubiläums des BVDM über die Verkehrspolitik diskutiert werden. Es begann damit, daß der parlamentarische Staatssekretär aus dem Verkehrsministerium, Herr Johannes Nitsch, eine Lobrede hielt, die meiner Arbeit für den BVDM galt. Mein Puls stieg an, wahrscheinlich auch mein Blutdruck, die Ohren rauschten lauter als sonst, Freude und etwas Stolz, mehr aber Verlegenheit kamen auf. Vor allem aber machte sich die Gewißheit breit, daß ein Mensch die aufgezählten und



ungenannten Erfolge nicht allein einfahren konnte - besonders dann nicht, wenn die Tätigkeit für den Verband nebenberuflich, nebenfamiliär, ehrenamtlich und teilweise zeitgleich mit dem Kauf und der Sanierung eines hundertjährigen Wohnhauses stattfand. Die Ehrung durch das Verdienstkreuz, das mir der Staatssekretär dann ansteckte, gilt also dem ganzen 40 Jahre jungen BVDM, seinen Vorständen, Referenten und Mitgliedern, die mit Ideen, Begeisterung, Tatkraft und Ausdauer die großen Ziele angegangen sind und einen guten Teil davon erreicht haben.

Ich möchte mich bei unserem Vorstand und besonders beim 1. Vorsitzenden dafür bedanken, daß sie sich auf dieses Gebiet gewagt haben und daß sie das Risiko einer Ablehnung eingegangen sind. Ebenso danke ich allen Gratulanten für ihre herzlichen Glückwünsche, die sie mir seitdem persönlich, telefonisch oder schriftlich haben zukommen lassen.

Horst Orlowski

Vom Roller bis zum Big-Bike:

Selbsttragende, rahmenlose Stahlblechkonstruktionen

Höchste Stabilität bei geringstem Gewicht und maximaler Raumausnutzung



**Gespannbau
Seitenwagen- und
Anhängersproduktion
Spezialfahrzeuge
Sonderaufbauten
Behinderten-
umbauten**

**Auch für Ihr
Problem finden
wir eine
Lösung.**

**Geht nicht,
gibt's nicht.**

**Fritz Heigl
Fahrzeugbau
Osterseen 17
85614 Kirchseeon
Tel. 0 80 91 - 37 37
Fax 0 80 91 - 26 17**



„Klacks“

Ernst Leverkus

verstorben

Wir trauern um unseren Gründungsvorsitzenden

Im Alter von 75 Jahren ist Ernst Leverkus, 1958 der erste Vorsitzende des Bundesverbandes der Motorradfahrer am 19. Mai 1998 plötzlich und unerwartet verstorben.

Mit Klacks' Tod verliert die Motorradszene den herausragenden Motorradredakteur und auch Verteidiger unseres Verkehrsmittels und Hobbyfahrzeugs, insbesondere in den schwierigen Zeiten der 50er, 60er und auch noch 70er Jahren.

Zuerst als freier Mitarbeiter und seit 1954 als festangestellter Redakteur der Zeitung „Das Motorrad“ erlebte Ernst Leverkus in den 50er Jahren hautnah den Niedergang der Motorradszene. Er sah dieser Entwicklung aber nicht tatenlos zu, sondern versuchte mit vielen guten Ideen diesem Trend entgegenzusteuern.

So wurde auf seine Initiative hin 1956 das erste Elefantentreffen auf der Solitude-Rennstrecke veranstaltet und die bis heute andauernde Geschichte des nach einigen Jahren von BVDM durchgeführte Wintertreffen gibt seiner Idee nach wie vor recht.

Zwei Jahre später war Ernst Leverkus dann der erste Vorsitzende des Bundesverbandes der Motorradfahrer e.V., damals noch mit dem Zusatz „Der gelbe Schal“.

BVDM und Elefantentreffen waren für Ernst Leverkus geeignete Möglichkeiten zur auch in unserer Satzung vorgeschriebenen „Wahrung der Ehre und des Ansehens“.

hens der Motorradfahrer in der Öffentlichkeit“ beizubringen.

Er machte allen Motorradfahrern mit seinem Standardanspruch

„Nur nicht aufregen, ist doch alles nur'n Klacks“

Mut und verhalf verhalf sich damit auch selbst zu seinem allseits bekannten Spitznamen „Klacks“.

In Wirklichkeit war er allerdings sehr bemüht für den Weiterbestands des Motorrads in Deutschland zu sorgen. Hierzu zählten so zahlreiche Aktivitäten, daß sie kaum alle aufgeführt werden können und die er neben seiner Arbeit als Motorrad-Fachjournalist erledigte. Herausragend waren damals in den Jahren 1958 und 1959 sicherlich die drei Filme „Fahrensleute“, „Freiheit, die ich meine“ und „Die Schlacht bei Waterloo 1959“. Die Vorführung dieser Filme führte zu einem erkennbaren Abbau der Aversionen gegen das Motorrad und dessen Fahrern bei vorher ausgewiesenen Motorradgegnern.

Der BVDM konnte sich deshalb besonders glücklich schätzen, das Klacks seinen ersten Film „Fahrensleute“ bei unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung



zusammen mit einem entsprechenden Kommentar vorführte und uns die Beweggründe für die Schaffung unseres Verbandes damit wieder deutlich machte. Dieser Freitagabend am letzten Aprilwochenende diesen Jahres wird uns allen dank Klacks in unvergesslicher Erinnerung bleiben.

Der BVDM spricht Klacks Ehefrau Inge sowie allen Angehörigen sein tiefempfundenes Beileid aus.

Ernst Leverkus Bedeutung war für uns und alle Motorradfahrer mehr als nur ein „Klacks“.

**Wir werden ihn in
ehrender Erinnerung
behalten.**

EIN WINDGESICHT GEHT VON UNS

PERSÖNLICHE ERINNERUNGEN AN DEN MOTORRADJOURNALISTEN

ERNST LEVERKUS

„Klacks“

das war das letzte Wort, das ich las, bevor die Taschenlampe unter der Bettdecke ausgemacht wurde und ich von den Zündapps, Horex, BMW's und Vincent's träumte und hoffte, die eine oder andere Maschine in meinem Leben mal fahren zu können. Ja, das ist jetzt auch schon fast 30 Jahre her, als mich der Zweiradvirus als 10jähriger durch eine Mitfahrgelegenheit auf einem der donnernden Stablrösser erwischte. Bis zum Führerschein war's noch lange hin und so blieb mir nichts anderes übrig, als mich mit Modellbau, Zeitschriften und Büchern über dieses Thema zu begnügen.

Immer wieder „klackste“ es da. Ob Texte oder Karikaturen, der Mann mit der leuchtenden Nase und den Geschichten und Tests, die sich um die tollsten Maschinen rankten, tauchten immer wieder auf.

Ernst Leverkus, als fast-Christkind am 21.12.1922 in Essen geboren, wurde schnell zu meinem Idol. Fachkenntnis, kombiniert mit Humor und viel Fantasie, zeichneten ihn aus. Sein Buch „Schnall auf zwei Rädern“ half mir später, mich in die Riege der Motorradfahrer einzureihen und bewahrte mich vor so manchen unangenehmen Abflug in die freie Wildbahn. In den naßkalten, langen Winterabenden stillte ich meine Motorradsehnsucht mit Büchern von „Klacks“ wie „Die schönsten Motorradgeschichten“, indem er mich immer wieder mit auf seine Touren und Erlebnisse nahm.

Seine Testberichte und Beschreibungen in Büchern haben mich oft zur Wahl eines bestimmten Motorrads gebracht, und so kann ich getrost sagen, hat mich der „Klacks“ ein ganzes Motorradfahrerleben begleitet.

Seinen Ratschlag, immer einen Finger am Kupplungshebel zu haben, verhinderte einen Sturz, der beinahe durch einen Kolbenstecker bei 110 km/h ausgelöst wurde.

Irgendwann habe ich es dann nicht mehr ausgehalten und wollte das „alte Windgesicht“ persönlich kennenlernen. Obwohl dieser Mensch mit Bitten und Wünschen überschüttet wurde, kam er auf einen einfachen Brief hin der Bitte sofort nach, ihn kennenlernen zu dürfen. Endlich stand ich vor meinem Idol „Klacks“ und seiner Frau Inge. So, wie ich ihn aus seinen Büchern kannte, so war er auch. Ein warmer herzlicher Empfang mit Kaffee und selbstgebackenen Kuchen und natürlich vielen Motorradgeschichten wurde mir in Althütte bereitet.

Im Allerheiligsten der Familie Leverkus, dem Büro im Obergeschoß des Hauses, verbrachten wir dann Stunden und geduldig stillte „Klacks“ meine Wißbegierde. Liebevoll zeigte er mir sein erstes Motorrad, eine Ardie NE 125 von 1949 steht liebevoll restauriert nicht weit von seinem Schreibtisch. Seine Frau Inge, die ebenfalls Motorradjournalistin ist und unter dem Pseudonym Inge Rogge geschrieben hat, ist „Wächter des Schatzes“ von „Klacks“, denn alle seine Werke hat sie in modernster Computertechnik archiviert. Als begeisterte Gespannfahrerin ist sie die richtige Frau an der Seite von „Klacks“, und ich bin sicher, mit ihrer ruhigen Art hat sie unseren „Klacks“ vor dem einen oder anderem Unsinn bewahrt.

Die Zeit verging wie im Flug und nach gemeinsamen Abendessen hieß es dann Abschied nehmen.

Danach waren wir in regelmäßigem Kontakt, und wenn ich Hilfe benötigte, bekam ich sie von ihm.

Für mich und viele andere war „Klacks“ das Bindeglied zwischen Mensch und Maschine. Ob es menschlich oder technisch klemmte, lebte er nach seinem Motto:

„Keine Aufregung, ist doch alles nur ein Klacks“.

Auch meiner letzten Bitte kam er nach, nämlich am 40. Geburtstag des BVDMs aktiv mit teilzunehmen. Da ich leider bei dem tollen Fest nicht dabei sein konnte, rief er mich an und lud mich ein, mit ihm seine Heimat per Zweirad zu erobern. Unser Schöpfer hat es anders gewollt und ihn am 19. Mai aus seinem aktiven Leben zu sich geholt.

Ich werde ihn vermissen, aber eines ist sicher: In seinen Werken und unseren Herzen wird er weiterleben. Und an den Stammtischen heißt es dann: „Ich kannte mal einen, der gründete den BVDM....“ Und wenn ich auf Tour gehe, mein Blick auf den Kupplungsfinger fällt, dann fährt „Klacks“ auch heute noch mit.

Christof Hillebrand
im Mai 1998



Karikatur von KLACKS, die er mir am 28.04.98 Faxte.
(Babs Berschneider)



Europäisches Seminar 'SAY YES TO SAVER RIDING' in London

Mit dem Bike direkt durch Nebel- und Graupelschauer, energischer Kampf mit unbarmherzigem Seitenwind- den meisten Motorradfahrern jagt schon die bloße Vorstellung dieser Zustände eisige Schauer über den Rücken.

Vor allem für Fahranfänger bergen solche Situationen zahlreiche Gefahren.

Daß es auch anders geht, stellte eine kürzliche Motorradtour der etwas anderen Art eindrucksvoll unter Beweis. Manch einer denkt nun sicher gleich an Thermo-XY-Kleidung -weit gefehlt- Das Wunderding nennt sich HONDA RS.

Dieser Fahrsimulator (Riding Simulator) erfreute sich beim Europäischen Seminar für junge Motorradfahrer 'SAY YES TO SAVER RIDING' (Mitte März in London) uneingeschränktem Interesse. Ohne körperliche Blessuren überstanden die Teilnehmer engagierte Kämpfe gegen Wetter und andere Gefahren des Verkehrs, als sie eine Fiktions-Stadt vom einen Ende zum anderen durchquerten. Dazwischen simulierten HONDA-Techniker mittels separatem Rechner alle nur erdenklichen Gefahren des Verkehrsalltags: Von vorfahrtsüchtenden Rowdies, über unachtsame Kinder bis zum Schneesturm ist alles dabei.

Sollte die HONDA RS je in Serie gehen, wird sie sicherlich manchen Fahrschülern und Fahrlehrern das Leben erleichtern. Bis dahin ist es jedoch noch ein weiter Weg...

Um realen Motorradfahren in den Ländern der Europäischen Union den Verkehrsalltag zu erleichtern und potentielle Gefahren bereits im Vorfeld zu beseitigen, tagten im März zahlreiche junge Motorradfahrer, unter ihnen auch Vertreter der VERKEHRSWACHT des Bundesverbandes der Motorradfahrer (BVDM e.V.) und des ADAC.

Wünsche, Ideen und Anregungen fanden bei den Gesetzgebern, wie z. B. bei Baroness Helene HAYMAN, der Verkehrsministerin des Vereinigten Königreiches, ein offenes Ohr. Das Protokoll der Sitzung wurde unmittelbar an die Europäische Kommission weitergereicht.

Referenten aus verschiedenen Ländern, wie z. B. aus Norwegen, Luxemburg, Dänemark und Schweden, erläuterten Probleme und Lösungsvarianten ihrer Länder. Vertreter europäischer Motorradverbände wie FEMA und FIM präsentierten ihre Arbeit, ihre Ziele und ihre Standpunkte.

Vor allem zum Erfahrung- und Gedankenaustausch konnte man das Seminar, das von der Europäischen Verkehrssicherheitsföderation (ERSF) organisiert wurde, nutzen. Deren Präsident, Kenneth Faircloth, regte an, die notwendigen Fähigkeiten von Motorradfahrern und den notwendigen Umfang der Fahrausbildung zu diskutieren. In Norwegen müssen Ausbildungszweiräder z. B. mit einer kompletten zweiten Bedienapparat (Bremsen, Kupplung, Gas, Spiegel) ausgestattet werden.

In Belgien gar, müssen Zweiradausbilder nicht einmal selbst einen Zweiradführerschein besitzen. In Luxemburg hingegen wird Anfängern zuerst ein Sonderführerschein ausgestellt. In den ersten beiden Jahren dürfen 75 km/h auf der Landstraße und 90 km/h auf der Autobahn nicht überschritten werden. Als Nachteil hierbei erwies sich jedoch, daß Anfänger (ähnlich wie in Deutschland) oft erst nach zwei Jahren zu fahren beginnen, bzw. sich ein Fahrzeug anschaffen.

Ein weiteres Problem stellten die Rahmenbedingungen einer europäischen Infrastruktur dar. In Schweden ist der Straßenbau optimal für

die Sicherheit der Autofahrer konzipiert. Drahtbarrieren zwischen den Fahrspuren und Sandbuchten am Straßenrand (von der Straße abgekommene Autos werden durch Sandbuchten gebremst) gewährleisteten optimale Sicherheit für PKWs und bringen immense Probleme für Zweiradfahrer mit sich. Auch Leitplanken verdeutlichen diese Problematik: Für Autofahrer oft lebensrettend bergen sie für gestürzte Zweiradfahrer große Risiken.

Da die Fiktion von getrennten Straßen für zwei- und vierräderige Fahrzeuge wohl kaum zu verwirklichen sei, müsse vor allem an die Einstellung der Zweiradfahrer appelliert werden, so der schwedische Forscher Hans- Yngve Berg.

Weiter wurde das Problem der Bitumienflickerei, von Gegnern auch als 'Schwarze Pest' bezeichnet, diskutiert und auch mit dem Ausbau von Straßen befaßte man sich, da diese oft zu allzu schnellem Fahren verleiten.

Ob die Diskussionsergebnisse von der Europäischen Kommission auch in die Praxis umgesetzt werden, wird sich zeigen.

Die ERSF jedenfalls hat sich viel vorgenommen: Ein zweites Seminar und ein Handbuch sind noch in diesem Jahr geplant, als langfristige Ziele bezeichnete man eine permanente Arbeitsgruppe junger Leute und den Einstieg ins Internet, frei nach dem Motto

'SAY YES TO INTERNET'...

Christian Könitzer



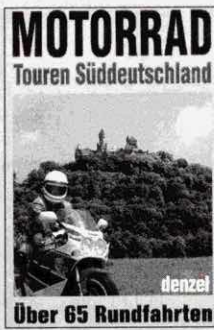
BERND KAUL LOGISTIK
INT. UMZUGSSPEDITION • INDUSTRIEUMZÜGE
TRESORTRANSPORTE

SIEMENSSTRASSE 5 • 63512 HAINBURG
TEL. 06182 / 9629-11 • FAX 06182 / 9629-10
FUNKTEL. 0171 / 3503443

Denzel

Die Denzel-Motorradfahrer sind eine Klasse für sich. Sie enthalten für den Motorradfahrer besonders geeignete Rundfahrten in den Alpen, Süd- und Mitteldeutschland. Die strenge Auswahl erfolgt nach landschaftlichen und fahrtechnischen Gesichtspunkten. In den Routen werden besondere Sehenswürdigkeiten in der Natur ebenso eingebunden wie Gipfel- und Panoramastraßen. Jeder Vorschlag besteht aus beschreibendem Text und Toursskizze. Ein Muß für jeden Tankrucksack.

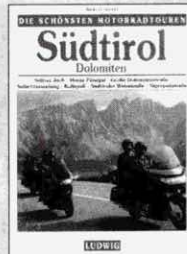
7001	Motorrad Touren in den Alpen	DM 42,00
7002	Motorrad Touren Süddeutschland	DM 39,00
7003	Motorrad Touren Mitteldeutschland	DM 39,00
7004	Großer Alpenstraßenführer	DM 56,00



Ludwig/Südwest

Motorradstrecken und Pässe mit Insider-Tips; ausführliche Streckenlänge, Straßenzustand und Paß-offnungszeiten. Hilfreich für die Tourenplanung, gut fotografiert. 30 klassische Motorradstrecken im Band Südtirol und 50 Motorradtouren im Buch Alpenpässe bieten alpines Material für die nächsten Jahre.

1701	Die schönsten Alpenpässe	DM 29,80
1702	Die schönsten Motorradtouren: Südtirol/Dolomiten	DM 29,80
1703	Die schönsten Motorradtouren: Schweiz	DM 19,80



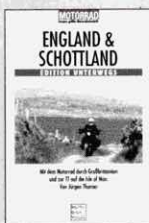
Edition Unterwegs

Die Erfolgsserie aus dem Motorbuch Verlag. Die Autoren der Zeitschrift Motorrad haben hier eine Serie erarbeitet, die Motorradreiselust pur vermittelt. Die Bände bieten herrlich ausgearbeitete Touren, brillant bebilderte Reiseberichte und Tourentips von der Übernachtung bis zur richtigen Beladung.

1601	Alpen 1	DM 29,80			
1602	Alpen 2	DM 29,80			
1603	Deutschland Nord	DM 29,80			
1604	Deutschland Süd	DM 29,80	1609	Amerika	DM 29,80
1605	Italien	DM 29,80	1610	Australien	DM 29,80
1606	Spanien	DM 29,80	1611	Angenehme Ruhe	DM 29,80
1607	Frankreich 1	DM 29,80	1612	Tips für Tourer	DM 29,80
1608	Skandinavien	DM 29,80	1613	England/Schottland	DM 29,80

80 von Natural Jack Collection
und 7 auf den 4 von den
New Japan Tourer

 New Japan



Motorrad Reisekarten Süddeutschland

- tankrucksackgerechtes Format
- wasserfestes, markierbares Papier, d.h. eigene Routen können eingezeichnet und wieder weg-gewischt werden
- Aktuelles Kartenwerk im Maßstab 1:300.000
- Piktogramme für motorradfreundliche Hotels, Treffpunkte und Werkstätten

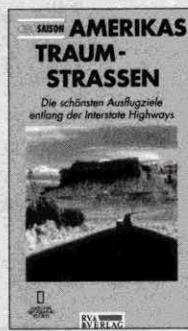
6001	Motorrad Reisekarten Süddtschl.	DM 39,80
6054	Motorrad Reisekarten Alpen (6/98)	DM 39,80
6055	Motorrad Reisekarten Norddl. (5/98)	DM 39,80



Geo Saison

Die GEO-Führer stellen Traumstraßen und Nationalparks in der USA vor. Die Tourenbeschreibungen enthalten Streckenangaben, Hinweise auf die beste Reisezeit sowie Beschreibungen der lohnenden Natursehenswürdigkeiten. Mit Orientierungskarten und herrlichen Farbfotos.

220094	Amerikas Traumstraßen	DM 39,80
022051	USA-Highways & Byways	DM 39,90
220434	Geo Guide USA - Nationalparks	DM 44,80



Hol' Dir die Isle of Man nach Hause...

Armbanduhr
Dreibein rot, Schrift und Band Kunststoff schwarz
Bestell-Nr. 2204
DM 39,90

Video TT '97:
140 Min.
Bestell-Nr. 2206
DM 59,-

Zippo-Sturmfeuerzeug
mit Lasergravur
Bestell-Nr. 2205
DM 49,90

T-Shirt
L, XL, XXL, Buchtitelmotiv
Bestell-Nr. 2207
DM 20,00

Inselkarte
Isle of Man - Tourist Trophy
Bestell-Nr. 2208 M 1:50.000
DM 19,50

Reise(ver)führer
Isle of Man - Tourist Trophy
Motorradfestival. 131 S.
Bestell-Nr. 2209
DM 24,80
(einschl. Versand)

Video
IOM Reise, 60 Min.
Bestell-Nr. 2209
DM 39,90

GOOD VIBRATIONS Motorradtourenkarten

In jeder Karte von GOOD VIBRATIONS sind 6 Motorradtouren farblich markiert. Ein Steckbrief, zu jeder Tour, ermöglicht es nach Ortschaften zu fahren. Wichtig sind vor allem die eingezeichneten Motorradtreffpunkte und motorradfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten. Weiterhin gibt es Tips zu Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Literatur und Touristikadressen.

1001	MTK Hessen	DM 9,90	1006	MTK Franken/Thüringen	DM 9,90
1002	MTK Baden Württemberg	DM 9,90	1007	MTK Sachsen/Brandenb.-Süd	DM 9,90
1003	MTK Rheinland-Pfalz/Saarland	DM 9,90	1008	MTK Mecklenburg/Bb.-Nord	DM 9,90
1004	MTK Bayern	DM 9,90	1009	MTK Schleswig-Holst./Nisa We	DM 9,90
1005	MTK Nordrhein-Westfalen	DM 9,90	1010	MTK Nieders.-Ost/Sachs.-Anh.	DM 9,90



CD-ROM: RIDER'S GUIDE

CD-ROM unter WINDOWS™ (3.1/95)

- Über 60 Motorradtourenvorschläge (über 500 Fotos) inkl. Zwischenverbindungen zur individuellen Tourenplanung über Deutschlands schönsten Motorradstraßen.
- Routensuche nach Bundesland/Tourenname, Umgebungssuche und auf vorhandene Touren beschränkte Start-Ziel-Suche mit Zwischenstops.
- Bewährte GOOD VIBRATIONS-Routenbeschreibungen mit empfehlenswerten Haltepunkten, mit über 120 beliebten Motorradtreffpunkten und über 500 bikerfreundlichen Gastronomie- und Übernachtungstips.
- Tankrucksackgerechter Routingsausdruck.



1401 Rider's Guide Deutschl. DM 49,00



EURO - DEMO

Corso, Demo & Party

Euro-Demo am 29. August in Bonn

Am 29. August startet in Bonn die Euro-Demo. Tausende von Bikern aus ganz Europa wollen für ihre Rechte, mehr Gleichberechtigung und gegen Diskriminierung durch die Brüsseler und Deutsche Bürokratie demonstrieren. Zur Übernachtung vor und nach der Demo sowie für eine gute Party am Samstagabend steht ein ehemaliges Militärcamp in Kastellaun als Campingplatz zur Verfügung.

Die Karten für den Campingplatz gibt es im Vorverkauf für 20,- DM verbilligt bei der Bundesgeschäftsstelle in Mainz gegen Einsendung eines Verrechnungsschecks über den Kartenpreis plus 1,10 DM Rückporto. Vor Ort kostet die Karte 25,- DM. Nach Bonn gibt's schöne Touren. Die An- und Rückfahrt nach Bonn muß man ja nicht unbedingt auf der Autobahn

zurücklegen. Bonn und die ganzen umliegenden Mittelgebirge bieten sich für die Planung einer schönen Tour zur Euro-Demo doch geradezu an. Vielleicht überlegt es sich ja manch einer, dies als Clubausfahrt zu organisieren. Oder Euer Händler vor Ort zieht einmal gemeinsam mit seinen Kunden auf Tour und wird nebenbei noch für die Verteidigung seiner Rechte aktiv. Plakate für die Euro-Demo könnt Ihr übrigens auch bei der Geschäftsstelle anfordern.

Für intensive Auskünfte und auch heißbegehrte Anmeldungen als Helfer stehen Euch Gerd Tonnemacher (Tel. 05261/189541) oder Claus Pöhlmann (Tel. 0172/9002768) zur Verfügung.



Gemeinsam zur Euro-Demo 1998 für alle aus dem Raum Ostbayern/Franken



Treffpunkt: Freitag, 28.08.1998, 10 Uhr am Euro-Rastpark an der BAB 3 in Regensburg/Abfahrt Harting (BMW-Werk)

Wir fahren dann gemeinsam die folgende Strecke:

BAB 3 bis Ausfahrt Nittendorf- weiter auf der B8- Hemau Neu- markt/Opf.ca. 11 Uhr- Feucht- BAB-Kreuz Nürnberg Süd- BAB 73 Zirndorf- Fürth ca. 12 Uhr- B8 Langenzenn- Neustadt a.d. Aisch Kit- zingen- ca. 13 Uhr Mittagspause
Einfahrt Rottendorf BAB 3- Würzburg- Ausfahrt Heimstadt- B8 Marktheidenfeld- Aschaffenburg- ca. 15 Uhr- AB West in BAB Frankfurt AB-Dreieck Mönchhof- BAB 67- AB-Dreieck Rüsselsheim BAB 60- Mainz ca. 16 Uhr- AB-Kreuz Bingen- BAB 61- bis Ausfahrt Laudert- ca. 17 Uhr Abholung von Campsite?! nach Kastellaun zum Campingplatz- Ankunft ca. 18 Uhr.

Das sind knapp 400 km; mitfahren kann jeder (auch mit der 125er); Wer weiß einen Biergarten im Raum Kitzingen für die Mit- tagspause? 'Zustieg' entlang der gesamten Strecke möglich; Leute 'rafft' euch auf, nur gemeinsam sind wir stark.

Retour Sonntags am Highway!

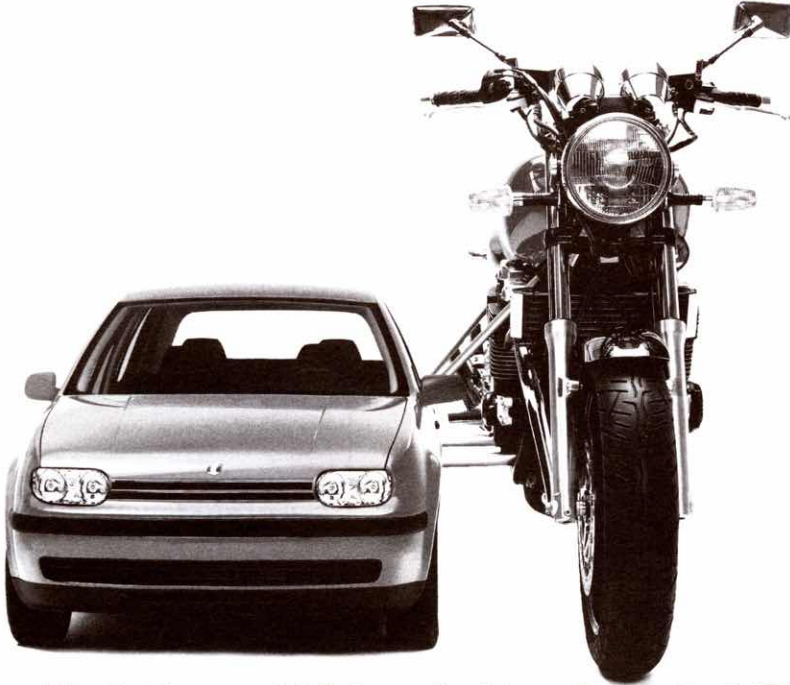
Weitere Infos unter Tel. 09407730874 ab 18 Uhr bei Peter"

Es Werden noch Helfer für die EURO-Demo gesucht !!!

Bitte bei der Geschäftsstelle melden !!!

Das Spar-Gespann!

Jetzt anrufen: 0180-5691231



Ein Auto. Ein Motorrad. Eine Versicherung – und ein Preis. Unser Spar-Gespann bietet Ihnen einen einmaligen Sonder-
tarif, wenn Sie Auto und Motorrad bei uns versichern.

Weitere Vorteile:

- Die Zweitwagenregelung
- Sonderpreis für Sicherheit und Schadensfreiheit
- Wenig fahren – mehr Rabatt

Sie möchten mehr wissen über die NECKURA-Spartarife? Vereinbaren Sie gleich einen Termin mit Ihrem nächsten NECKURA-Agenten oder rufen Sie uns einfach an!



Antwortcoupon – Bitte ausfüllen und absenden an NECKURA Marketing • 61407 Oberursel • Fax 0 61 71/69-12 12

Name _____ Vorname _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Telefon-Nr. _____ Öffentlicher Dienst ☐ ja ☐ nein

Motorrad:

Hersteller _____

Typ _____ kW/PS _____

Amtl. Kennzeichen _____ Neupreis des Krad's DM _____

Fahrzeugnutzer ☐ selbst ☐ sonstige _____

Gewünschter Versicherungsschutz ☐ Teilkasko mit SB von DM 300

☐ Haftpflicht unbegrenzt Anzahl der schadenfreien Jahre _____

Auto:

Hersteller _____ Typ _____

Hersteller-Schlüssel-Nr. _____ Typ-Schlüssel-Nr. _____

kW/PS _____ Erstzulassung am _____

Amtl. Kennzeichen _____ Jahreskilometer ca. _____

Garage ☐ ja ☐ nein Nutzer ☐ selbst ☐ sonstige

Nutzung ☐ gewerblich ☐ privat

Gewünschter Versicherungsschutz ☐ Vollkasko mit SB von DM _____

☐ Teilkasko mit SB von DM _____ ☐ Haftpflicht unbegrenzt

Derzeitiger Beitragssatz in Haftpflicht _____ % Vollkasko _____ %



ALSO SO WAS...

TODTMOOS

Bürgerinitiative Verkehr 2001

Todtmoos (wie) Im badischen Todtmoos scheiden sich seit einiger Zeit die Geister. Die Gemeinde im südlichen Hochschwarzwald liegt an einer Strecke, die für so manchen Motorradfahrer aus den umliegenden Landkreisen und Schweizer Kantonen zum Wochenend-Ausflugsziel wird. Hierin sieht der örtliche Bürgermeister Herbert Kiefer eine übermäßige Lärmbelastigung. Bei dem betroffenen Straßenabschnitt handelt es sich um eine gut ausgebaute Landstraße. Aus Lärmschutzgründen wurde hier die Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmer auf 70km/h festgesetzt da sich oberhalb der Straße eine Kurklinik befindet. Das reicht dem Bürgermeister nicht. Mit Hilfe des Gemeinderates versuchte er in den letzten Wochen Abhilfe zu schaffen. Durch einen Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung für Motorräder auf 50km/h beim zuständigen Landratsamt soll sich nach dem Willen Kiefers der Lärm reduzieren lassen.

„Wehret den Anfängen“, mit diesem Aufruf von Thorsten Müller, einem betroffenen Motorradfahrer im weltweiten Internet startete daraufhin eine Aktion, die sich zwischenzeitlich zur Bürgerinitiative „Verkehr 2001“ formiert hat.

Kai Bartel und Frank Mutter, die diese Bürgerinitiative ins Leben gerufen haben sehen in dem geplanten Vorhaben nicht nur eine Gefahr für die Motorradfahrer, da dem restlichen Verkehr eine höhere Geschwindigkeit eingeräumt wird. Sie gehen darüber hinaus davon aus, daß es innerhalb dieser Geschwindigkeitsbegrenzung zu vermehrten Überholvorgängen und somit zu höherer Lärmbelastigung kommt. Erneute Beschleunigungsvorgänge am Ende der Strecke würden den Lärm allenfalls verlagern, so Frank Mutter. „Zudem ist das schlichtweg eine Diskriminierung der Motorradfahrer“.

In einem ausführlichen Schreiben erhob die Bürgerinitiative beim Verkehrsamt des Landratsamtes Waldhut „öffentlich

Beschwerde gegen den Antrag. Hierin stellen sie in Abrede, daß eine Geschwindigkeitsbegrenzung den Lärmpegel senken würde. Darüber hinaus müßten, um einen relevanten Vergleich zu haben, Lärmpegelmessungen um gesamten Ortsbereich durchgeführt werden um anhand des Ortsdurchschnitts eine erhöhte Lärmbelastigung im Klinikbereich nachzuweisen.

„Bei der Gemeinderatssitzung wurden keine Anstalten gemacht sich mit den Motorradfahrern zu verständigen“, so Frank Mutter. „Es hat für mich den Anschein, daß hier lediglich dem Professor der Klinik nach dem Mund geredet wird. Sein Wohnhaus liegt ebenfalls in besagtem Bereich und ich vermute, daß es nur um seine eigenen Bedürfnisse geht.“ Mutter bestreitet anhand von öffentlichen Statistiken, daß die von der Klinik erwartete Zunahme von Gästen bei einem Tempolimit tatsächlich erfolgen würde. Laut der vorgelegten Statistik ist die Anzahl der Klinikgäste im Jahr 1997, als ein auf sechs Monate befristete Geschwindigkeitsbegrenzung teilweise durchgeführt wurde, um mehr als zehntausend Übernachtungen zurückgegangen.

In einer Unterschriftenaktion sammelte die Bürgerinitiative zwischenzeitlich rund 600 Unterschriften von Motorradfahrern gegen das geplante Tempolimit. Übergeben wurden diese Unterschriften aber bisher nicht, da die neuesten Ereignisse die Aktion als hinfällig erscheinen läßt.

Wie vom Landratsamt Waldhut zu erfahren war, wurde der Gemeinde in einem Schreiben mitgeteilt, daß dem Antrag auf ein Tempolimit keine Erfolgsaussichten beigegeben werden können. Als Begründung heißt es, daß die Lärmschutzgrenze von 70 Dezibel nach neuerlichen Berechnungen des Straßenbauamtes nicht überschritten wird. Darüber hinaus würde eine Geschwindigkeitsunterscheidung eine Erhöhung des Unfallrisikos für Motorradfahrer darstellen.

Bürgermeister Herbert Kiefer nimmt diese Nachricht jedoch gelassen. „Das unterschiedliche Tempolimit ist zwar vom Tisch, aber der Antrag selbst ist vorläufig nur zurückgestellt“, so Kiefer. Nach dem Willen des Landratsamtes soll die Gemeinde, wenn sie unbedingt eine Begrenzung durchsetzen will, eine übermäßige Lärmbelastigung nachweisen. Nach einem neuen Beschluß des Gemeinderates soll dieser Nachweis nun durch ein unabhängiges Gutachten geführt werden, das die Gemeinde in Auftrag geben wird. Kiefer rechnet mit einem Ergebnis innerhalb der nächsten drei Monate. Danach wird entschieden ob ein neuer Antrag - dann auf eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Verkehrsteilnehmer - gestellt wird. Der nächste Schritt könnte ein ergänzendes Gutachten sein aus welchem hervorgeht inwieweit Zweiräder zu dem gemessenen Lärmpegel beitragen, sagte Kiefer. Die Rückkehr zum ursprünglichen Antrag - also Tempo 50 für Kraftfahrer könnte dann durch Fakten untermauert werden.

Frank Mutter von der Bürgerinitiative „Verkehr 2001“ steht dem verständnislos gegenüber. „Mit dem Geld für das Gutachten hätte man besser etwas für aktiven Lärmschutz tun sollen“, sagte Mutter. Bürgermeister Kiefer habe sich scheinbar so sehr in das Thema Tempolimit verbißen, daß er keine anderen Alternativen mehr sehe.

„Uns geht es hier nicht um reinen Protest. Auch wir sind für Lärmschutz, aber auf vernünftigen Weg. Soll uns jemand die nötigen Bäume und Pflanzen zur Verfügung stellen. Wir sind die ersten, die eigenhändig beim Aufbau eines aktiven Lärmschutzes mithelfen“, so Mutter. Die Bereitschaft zur Mitarbeit gipfelt bei der Bürgerinitiative zwischenzeitlich in dem Gedanken, eine Spendenaktion ins Leben zu rufen aus der sie eine Bepflanzung finanzieren will.

„Es sind nicht DIE Motorradfahrer schlechthin sondern einige Ausreißer, die zu einer erhöhten Lärmbelästigung beitragen“, erklärt Bürgermeister Kiefer. Das er diese „Ausreißer“ aber auch durch Tempo 50 nicht bremsen kann und die Allgemeinheit der Motorradfahrer darunter zu leiden hat scheint Kiefer nicht zu realisieren.

Prof. Ingomar-Werner Franz, Leiter der Klinik Wehrawald steht der Diskussion eher verständnislos gegenüber und zitiert den Präsidenten der BfA: „Haben die immer noch nicht gemerkt, daß wir die Klinik auch schließen können?“. Franz ginge es in erster Linie darum, teilweise schwerkranken Menschen eine optimale Heilung zu ermöglichen. Die Bürgerinitiative, auch wenn sie im Ansatz durchaus Punkte ausführt, die er nur bestätigen könne, sei für Franz nicht glaubwürdig. „Hier sollen Interessen auf Kosten anderer durchgesetzt werden“. Als niveaulos bezeichnet er die Unterstellungen, er würde die Gemeinde unter Druck setzen um ein Tempolimit zu erreichen. Private Beweggründe weist Franz ebenfalls von sich. „Ich kann dem Lärm entfliehen, die Patienten können das nicht“. Er habe seinerzeit in einer vertraulichen Sitzung die Situation lediglich rein informativ dargelegt, führt Franz weiter aus. „Als Todtmooser liegt mir das Wohl der ganzen Gemeinde am Herzen. Entscheidungen werden auf politischer Ebene getroffen, nicht von mir“, betont er.

Die Testphase des Tempolimits im Jahr 1997 habe, zu seiner eigenen Überraschung sehr gute Ergebnisse erzielt. Eine unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzung hält er nicht für praktikabel. Er sei weder gegen Motorradfahrer eingestellt noch wolle er sie aus Todtmoos verbannen, wisse aber auch um die Eigendynamik, die sich auf manchen Strecken entwickelt. „Die Straße verleitet einfach an dieser Stelle zum Beschleunigen“, so Franz. Langfristig müsse für den Erhalt der Klinik Sorge getragen werden und Lärmschutz sei ein Baustein bei diesen Überlegungen. Eine Lärmdämpfung durch Bepflanzung ist nach seiner Meinung schon rein physikalisch nicht erfolgversprechend da die Klinik weit oberhalb der Straße liegt. In erster Linie müsse an die Vernunft appelliert werden. „Auch die jungen Leute von heute könnten einmal alt und krank werden“, gibt er zu bedenken.

Man kann schon jetzt gespannt sein wie die Sache ausgeht. Es steht jedenfalls zu befürchten, daß wir Motorradfahrer wieder mal die Dummen sind.

ÜBRIGENS !!!

Die BVDM-Geschäftsstelle ist zum
1. Januar 1998 umgezogen:
Carl-Zeiss-Str. 8, 55129 Mainz,
Tel.: 06131/503280, Fax: 06131/503281

Geschäftsstelle Öffnungszeiten:
Mo., Di., Mi. + Fr. 8.00 - 12.00 + 13.00 - 16.30,
Do. 8.00 - 12.00 + 13.00 - 17.30
Bankverbindung: Sparkasse Werl,
Kto.-Nr. 5 003 132 (BLZ 414 517 50)
BVDM im Internet: <http://www.bvdm.de>

BVDM-Campingplatz auf der Intermot in München

Vom 17. bis 20. September 1998

findet in München erstmalig die Intermot statt.

Nach dem Umzug des Industrie Verbands Motorrad nach München werden dort die Weltneuheiten für die Motorradsaison 99 präsentiert. Auf dem neuen Messegelände des ehemaligen Flughafens Riem wird die reine Motorradmesse zahlreiche Neuheiten im Gegensatz zur früheren IFMA in Köln aufweisen.

Ein Besuch in München wird sich bestimmt lohnen, zumal auch noch zeitgleich am Wochenende das Oktoberfest beginnt.

Wir werden in München ebenfalls vertreten sein.

Neben einem Infostand, für den noch die Einzelheiten festzulegen sind, werden wir auf der Intermot die Durchführung des erstmals angebotenen Zeltplatzes für Motorradfahrerinnen und -fahrer übernehmen.

Helfer dringend gesucht.

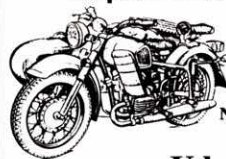
Wir haben hierfür ca. 40.000 qm mit Platz für ca. 2.500 Zelte zur Verfügung. Für Organisation und Durchführung des Campingplatzes brauchen wir noch viele tatkräftige Helfer. Zwar wird der Aufwand bezüglich Auf- und Abbau wegen des Einsatz von Fremdfirmen nicht so aufwendig wie beim Elefantentreffen sein, es bleibt aber trotzdem noch genügend zu tun. **Helfer erhalten freie Übernachtung und Verpflegung auf dem Platz.** Es sollte natürlich auch kein Problem sein, daß den Helfern noch genügend Zeit für den Besuch der Messe verbleibt, für den wir Freikarten organisieren wollen. Bei einem guten Verlauf werden wir ähnlich wie beim Elefantentreffen einen Kostenersatz der Helfer vornehmen können.

Für die Organisation der Helfer hat sich Horst Orlowski (Tel. 02191/65872) zur Verfügung gestellt, die Platzorganisation liegt in den Händen von Ralf Kühl (Tel. 08123/92006).

Bitte meldet Euch, wenn Ihr etwas zum Gelingen des Zeltplatzes beitragen wollt.

Dnepr - Gespanne

Export Modelle ab DM 5.990,--



- Tele- oder Schwinggabel
 - Mit oder ohne Beiwagenantrieb
 - Mit TÜV und KFZ-Brief
 - Täglicher Ersatzteilversand
- Neu: Velorex-Seitenwagen ab Lager**
Minibikes mit 3,5 und 6 PS

Udo Haubrich
Generalimporteur

52391 Vettweiß - Kelz, Michaelstr. 73 Tel. 02424 - 2191 Fax.. -2746



Updates im Verkehrsrecht

Damit man den Mitgliedern des Bundestages nicht vorwerfen kann, sie bekämen zuviel Geld für zuwenig Arbeit, haben sich die Parlamentarier mal wieder was einfallen lassen: Ein paar Änderungen im Straßenverkehrsrecht. Die wichtigsten davon möchte ich kurz darstellen, denn: Wer das Recht nicht kennt, bringt sich um das Vergnügen, dagegen zu verstößen.

I. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Der § 142 Strafgesetzbuch (StGB) ist ein wenig entschärft worden. Unverändert geblieben ist die Regel, daß sich ein Unfallbeteiligter nicht vom Unfallort entfernen darf, bevor seine Identität und die Art seiner Beteiligung festgestellt wurde oder er eine angemessene Zeit vergeblich gewartet darauf hat, daß diese Feststellungen getroffen wurden.

Oft gab es Probleme, wenn der Unfall bei Nacht und Nebel auf der einsamen Landstraße geschah und kein Mensch weit und breit zu erreichen war. Oder beim Remppler auf dem Kaufhausparkplatz und der Fahrer des geschädigten Fahrzeuges läßt sich nicht ermitteln.

Fuhr der Schädiger nach so einem Unfall auf und davon, führte dieses Verhalten bisher zwangsläufig zur Einleitung eines Strafverfahrens. Die Konsequenz war: Freiheitsstrafe bis zu 3 Jahren oder Geldstrafe, 7 Punkte, Fahrverbot oder Entzug der Fahrerlaubnis.

Seit dem 1. April 1998 gilt folgendes:

Wenn der Unfallbeteiligte sich innerhalb von 24 Stunden meldet und es sich um einen nicht bedeutenden Sachschaden handelt und sich der Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs zugetragen hat, mildert das Gericht die Strafe oder sieht ganz davon ab.

Im Einzelnen müssen also folgende Voraussetzungen vorliegen, damit Aussicht auf Strafflosigkeit besteht.

1. Exakt einen Tag hat der Flüchtling Zeit, sich bei dem Geschädigten oder der Polizei zu melden.
2. Es darf nur ein Sachschaden, kein Personenschaden vorliegen.
3. Der Schaden darf nicht größer sein als DM 2.000,00. Dabei kommt es auf den objektiven Schaden an, nicht auf die Schätzung durch den Unfallbeteiligten.

4. Es muß sich um einen Schaden handeln, der nicht im Begegnungsverkehr verursacht wurde. Erfasst werden also Schäden an abgestellten Fahrzeugen, Verkehrsschildern, Leitplanken, Bäume, Häuserwände und was sonst noch so im Weg rumsteht.

5. Die Rückmeldung muß freiwillig erfolgen, d.h. der Beteiligte kommt nicht in den Genuß der Vergünstigung, wenn er bereits entdeckt wurde oder seine Entdeckung unmittelbar bevorsteht.

Wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, muß der Richter Milde walten lassen. Da aber immer noch die Möglichkeit besteht, mit einem Bußgeld und mit Punkten sowie mit einem Fahrverbot belangt zu werden, rate ich auch in solchen Fällen dazu, ohne Umwege den Kontakt mit den Freunden und Helfern aufzunehmen, wenn das Warten am Unfallort zu langweilig wird. Auf jeden Fall sollte eine Wartefrist von 30 Minuten eingehalten werden; je größer der Schaden, desto länger muß man die Langeweile ertragen.

II. Wahlrecht für den Antritt von Fahrverboten.

Der Betroffene in einem Bußgeldverfahren, gegen den ein Fahrverbot (nicht: Entzug der Fahrerlaubnis) verhängt wird, kann ab dem 1. April 1998 wählen, wann er das Fahrverbot antritt. Dies setzt allerdings voraus, daß gegen ihn innerhalb der vergangenen 2 Jahre nicht schon einmal ein Fahrverbot verhängt wurde; es muß sich also um einen „Ersttäter“ handeln. Liegt diese Voraussetzung vor, kann der Betroffene innerhalb von 4 Monaten seinen Führerschein in amtliche Verwahrung geben und das Fahrverbot antreten.

Gibt der Betroffene den Führerschein nicht freiwillig nach 4 Monaten ab, wird er (der Schein!) beschlagnahmt. Führt der Betroffene nach 4 Monaten weiter, begeht er eine Straftat, die den Entzug der Fahrerlaubnis für mindestens 3 Monate und mindestens eine Geldstrafe zur Folge haben wird.

Ebenfalls neu:

Erght innerhalb der 4 Monate ein weiteres Fahrverbot, so sind die Fahrverbote nacheinander zu berechnen.

In diesem Fall ist dem Gesetzgeber allerdings ein Mißgeschick passiert. Die Rege-

lung, daß die Fahrverbote nacheinander zu berechnen sind, gilt nur für Ersttäter. Bei Wiederholungstätern gilt die alte Regel, daß mehrere Fahrverbote gleichzeitig abgelesen werden können. Der Ersttäter wird also schlechter gestellt als der Wiederholungstäter. Mal sehen, wie die Gerichte mit dieser Geschichte umgehen werden.

III. Rechtsmittelbeschränkung

Die Überprüfung von Urteilen des Amtsgerichts in Ordnungswidrigkeitensachen ist nur noch dann ohne weiteres möglich, wenn gegen den Betroffenen ein Bußgeld von mehr als DM 500,00 oder ein Fahrverbot verhängt wurde. Nur dann kann das Oberlandesgericht mit der Rechtsbeschwerde anrufen werden.

IV. Höheres Bußgeld möglich

Der Bußgeldrahmen ist von DM 1.000,00 auf maximal DM 2.000,00 erhöht worden. Bei fahrlässigen Verstößen kann nun ein Bußgeld bis zu DM 1.000,00 verhängt werden.

Die Untergrenze für ein Verwarnungsgeld wurde von DM 5,00 auf DM 10,00 angehoben.

Allerdings: NOCH ist der Verwarnungs- und Bußgeldkatalog nicht an die höheren Grenzen angepaßt worden. Es ist jedoch eine Frage der Zeit, wann die Regelsätze angehoben werden.

V. Was bleibt?

Insbesondere Motorradfahrer haben auch heute immer noch die Vorurteile der anderen Verkehrsteilnehmer, der Richter und auch der Schadenssachbearbeiter der Versicherer zu ertragen. Gerade auch deswegen sollten wir es wenigstens versuchen, nicht permanent gegen die sich ständig verschärfenden gesetzlichen Vorschriften zu verstößen (auch wenn das Vergnügen darunter leidet). Vielleicht gelingt es uns ja irgendwann einmal, den anderen als Vorbild zu dienen.

Deshalb:

Fahrt vorsichtig, liebe Freunde!

Noch Fragen dazu?

Anruf oder Kurzmitteilung
an den Verfasser genügt.

Carsten R. Hoenig,

Pestalozzistraße 66, 10627 Berlin;

Tel.: 030 - 327 02 880

Fax: 030 - 327 02 881

Thailand einmal anders

Als begeisterter Touren- und Off-Road-Fahrer stand für mich im vergangenen Herbst eines fest: Warten bis zum nächsten Frühjahr - das hält ja kein Mensch aus! Eine Tour müsste man fahren wo die Sonne scheint - aber wo? Wüste? nein, Amerikas Highways - und das alleine, zu einsam. Also entschloß ich mich kurzerhand für eine Off Road Tour in Nordthailand. Im Prospekt stand „Der Sonne entgegen“. Das machte mich an und so buchte ich bei einem Veranstalter, der auf Thailandreisen spezialisiert ist.

Am Flughafen der zweitgrößten Stadt Thailands, Chiang Mai, wurde ich von der Reiseleitung in Empfang genommen und mit einem Uralt Willy 4WD, dem ich zunächst kaum die Fahrt in die Stadt zutraute, ins Hotel gebracht. Nach einer erfrischenden Dusche hängte ich mich sogleich an die Fersen der etwas überraschten Reiseleitung, die den Neuankömmling als totmüde eingeschätzt hatte. Da es aber meine erste Reise nach Asien war, wollte ich keine kostbare Zeit verschwenden und versuchte nun meine Neugier zu stillen. Allein die ersten optischen Eindrücke waren aufregend, die Fahrzeuge der Thais recht abenteuerlich, der Verkehr auf den ersten Blick furchterregend und alle fahren auf der verkehrten Seite - Linksverkehr. Dann während des Abendessens, das mir höllisch scharf vor- kam, jedoch mit einem Schluck Maekhong, einem einheimischen Whiskey gemixt mit Soda, wieder neutralisiert werden konnte, wurden mir meine letzten Bedenken von meinen Reisekameraden Walter, Jimmy, Johnny und Charly genommen. Unseren ersten gemeinsamen Abend schlossen wir mit einem Streifzug durch die Bar's ab, der mir klarwerden ließ, warum schon so mancher hier geliebt ist.

Nach einem kräftigen europäischen Frühstück wurde mir mein Motorrad vorgestellt: eine 250er Honda Baja. Die erste Überraschung erlebte ich beim Anlassen. Fast ungedämpft bollerte der Einzylinder aus dem Topf. Grinsend erklärte mir Jimmy den Sinn der radikalen Modifikation. Ein Motorrad, dessen Geräuschkulisse der EG-Norm entspricht, würde im thailändischen



Straßenverkehr mit Sicherheit nicht ernst genommen werden - ein wahres Wort. Und so verließen wir Chiang Mai mit seinem chaotischen Verkehrsgewühl, in dem es sich zu behaupten gilt. Bald danach biegen wir auf eine kaum befahrene Nebenstraße ab, die entlang von Reisfeldern und Obstplantagen in ein herrliches Tal führt und sich entlang eines Flußlaufs hinauf in die Berge schraubt. Immer weniger Häuser und Hütten sind am Straßenrand auszumachen und bald sind wir ganz alleine mit der phantastischen Berglandschaft Nordthailands. Gegen Mittag erreichen wir eine kleine Ortschaft und stoppen vor einem Restaurant. Sofort sind wir von neugierigen, doch zurückhaltenden Kindern umringt, die sich besonders für unsere Maschinen interessieren. Einige Erwachsene kommen bald dazu und ich erfahre von Johnny den Grund: In Thailand werden nur Motorräder bis maximal 150 cc produziert. Alle Maschinen mit mehr Hubraum sind Graumimporte. Das erklärt natürlich das überaus große Interesse an unseren Bikes. Außerhalb größerer Städte erregen wir generell Aufsehen. Selbst die Polizei ist von Sound der Maschinen zutiefst beeindruckt, wenn nicht sogar begeistert! Was bei uns mittlerweile verboten ist, gilt hier als normal und weckt

sogar Begeisterungstürme. Das vermittelt uns unmittelbar das Gefühl der Freiheit, das wir wohl alle suchen.

Es geht weiter auf einer serpentinreichen Straße, bis wir einen hochgelegenen Tempel, den berühmtesten Nordthailands, erreichen. Majestätisch thront der Doi Suthep Tempel etwa 600m über Chiang Mai. Auf die Stadt selbst hat man von hier oben einen großartigen Ausblick. Am späten Nachmittag kommen wir wieder nach Chiang Mai zurück und genießen den Sonnenuntergang bei einem Drink am Swimmingpool.

Am nächsten Tag, pünktlich um 9.00 Uhr, beginnt die Tour. Der alte Willy 4 WD, beladen mit Ausrüstung und Gepäck, bildet das Schlußlicht unserer Truppe. Wir fahren durch eine abwechslungsreiche Landschaft, vorbei an Wasserfällen, die mit ihrem kühlen kristallklaren Wasser zu einem Bad locken. Auf den folgenden 100 Kilometern steigen wir von 460m auf über 2500m Seehöhe hinauf. Die letzten Kilometer zum Gipfel des höchsten Berges Thailands legen wir auf einer extrem steil ansteigenden Straße zurück, um die zwei wohl futuristischsten Tempelanlagen, die in den ver-



gangenen Jahrhunderten als letzte königliche Ruhestätte erbaut worden waren, zu besichtigen. Ein eisiger Wind weht hier oben und beschleunigt unser Vorhaben, in ein nahegelegenes Tal in nur 35km Entfernung auf 600m Seehöhe hinabzufahren. In einem kleinen, aber gemütlichen Guesthouse übernimmt Charly, gelernter Koch, ausnahmsweise die Zubereitung des Abendessens. In fröhlicher Runde feiern wir noch lange zusammen mit den Einheimischen, bis der Maekhong allmählich unsere Sinne betäubt.

Am kommenden Tag verlassen wir schon früh unseren Übernachtungsort und schlagen eine Route westwärts in Richtung burmesischer Grenze ein. Die heutigen 300 Kilometer führen uns über einen gut ausgebauten Highway, der sich mit nicht endend wollenden Kurven durch den Dschungel, durch Täler und über Bergketten bis hin zu einem kleinen verschlafenen Nest namens Mae Hong Son schlängelt. Gegen Nachmittag beziehen wir hier in einem wunderschönen Resort Quartier, wo sich uns sofort ein kühles Bad im Swimmingpool anbietet. Ja, so läßt sich's Leben! Allmählich entdecke ich das überaus perfekte Ambiente Thailands. Überaus freundliche, immer lächelnde Menschen, exotische Restaurants mit einem tollen Service und dazu das herrliche Wetter, das läßt alles wie in einem Traum erscheinen. Der Ruhetag in Mae Hong Son tut gut und ich habe Zeit, alles zu genießen. Am Abend besuchen wir eine Karaoke, deren Sinn mir bis dahin unklar war. Die vermeintliche Speisekarte entpuppte sich als Auflistung von Songs, die man hier mit Unterstützung eines Musikvideos singen kann. Nach einigen Bierchen sind die letzten Hemmschwellen beseitigt und alle trällern wir zur Belustigung der Einheimischen ein Liedchen.

Wegen einiger kleinerer Reparaturen an Charly's Maschine verlassen wir Mae Hong Son ziemlich verspätet und erreichen über eine enge und äußerst kurvenreiche enge Asphaltstraße gegen Mittag ein kleines verschlafenes Nest, in dem wir zu Mittag essen. Eine knappe Stunde später machen wir Rast an einigen heißen Quellen und kochen darin Eier. Nach dem Imbiß begeben wir uns in das lauwarme mineralhaltige Wasser weiterer Quellen. Es ist ein herrliches Gefühl, dieses Bad mitten im Dschungel. Doch leider müssen wir zurück nach Chiang Mai, da wir morgen von dort aus zur ersten richtigen Off Road Tour starten werden.

Feuchtigkeit in Form von Nebel liegt in der Luft und der Trail, den wir am nächsten Tag befahren, ist glitschig. In einem abgelegenen Bergdorf, in dem wir einen kurzen Zwischenstopp einlegen, werden wir sofort von neugierigen Kindern umlagert, denen solche Abwechslungen sehr willkommen sind. Weiter geht es dann durch den Dschungel auf sehr schmalen Pfaden bis wir kurz vor dem Ort Pai wieder auf eine breitere Staubpiste kommen. Unser Nachtquartier beziehen wir diesmal in Bungalows direkt am Fluß - und schon wieder werden wir von den Einheimischen zum essen und Trinken eingeladen. Es läßt sich nicht leugnen: Feiern ist eine Kunst, welche die Thailändern bestens beherrschen.

Am nächsten Morgen schlafen wir viel zu lange und haben Mühe, unsere Körper wieder unter Kontrolle zu bringen. Doch es nützt alle nichts, wir müssen los, da wir eine etwa 100km lange Strecke abseits jeglicher Zivilisation vor uns haben. Die kommenden 50 Off Road-Kilometer lassen Jimmy, den Fahrer des alten Willy's, zum Alptraum werden. Extreme Steigungen mit ausgewaschenen, bis zu einem Meter tiefen Rinnen bremsen den sonst so flotten Willy stark ab. Wir auf unseren leichten Enduros kommen uns dagegen vor wie im Paradies. Die Pausen, die wir einlegen, um auf unser Begleitfahrzeug zu warten, nutzen wir, um die einzigartige Bergwelt Nordthailands zu genießen. Während einiger kleiner Flußdurchfahrten tobe ich mich so richtig aus und werde dabei patschnaß, was ich später zu bereuen habe. Da wir spät in der Zeit liegen, müssen wir die letzten 50km in der Dunkelheit bewältigen. Die Straße wurde zwar breiter, aber auch sehr viel staubiger. LKW's kamen uns entgegen und verursachten eine gigantische Staubfahne, die uns wie ein mittlerer Sandsturm vorkam. Auf meiner nassen Endurokleidung bildete sich eine braune Kruste, die mich aussehen ließ, als hätte ich ein Schlammbad genommen. Außerdem wurde es zunehmend kälter und so waren wir erleichtert, als wir uns endlich dem Resort in der Nähe von Chiang Dao näherten. An diesem Abend wählten wir anstelle des sonst so erfrischenden Bieres einheimischen Rum mit heißem Tee, der

uns das Blut in den Adern wieder aufwärmte.

Auch der nächste Tag war voller Überraschungen: Auf dem Weg zum Doi Ankan, dem dritt-höchsten Berg Thailands, taucht plötzlich eine Schranke vor uns auf. Solda-



ten versperren uns mit mürrischer Miene den Weg. „Where You go, Your Passport“, war immer wieder zu hören. Erst als Walter einige Worte Thai mit ihnen redete, hellten sich ihre Mienen schlagartig auf und es gab keine Probleme mehr. Was Walter ihnen wohl erzählt hat? Dann nur wenige Kilometer weiter entweicht in einer Linkskurve die Luft aus meinem Hinterreifen. Es passierte so unerwartet, daß ich gerade noch zum Stehen kam. Während ich mich bei einer Zigarette von dem Schreck erholte, kam auch schon Hilfe aus dem nächsten Hilltribedorf. Einige freundliche Leute schoben das Motorrad zu einer Holzbaracke, die offensichtlich als Werkstatt, Krämerladen und Wohnhaus fungierte. der Hinterreifen wurde ausgebaut und der Schlauch fachmännisch repariert. Das ganze für 70 Pfennige! Dank dieser Hilfe konnten wir das mitgeführte Pannenspray sparen, was sich als glücklicher Zufall erwies, denn an diesem Tage hatten wir noch zwei Plattfüße.

Unser heutiger Übernachtungsort ist ein typisches Dorf eines Bergstammes. Die Zimmer befinden sich in einer einfachen Bambushütte, das Badezimmer ist ein kleiner Fluß und die Toilette die nähere Umgebung. Doch beim Abendessen stellen die Einheimischen mal wieder ihre Gastfreundschaft unter Beweis: Es gibt ein frisch geschlachtetes vietnamesisches Hängebauchschwein, das über dem offenen Feuer an einem Bambusspieß gegrillt wird. Chine-



sischer Tee, angereichert mit Hochprozentigem, wird als Getränk gereicht. Uns so sitzen wir noch lange um das Lagerfeuer und lauschen den Geschichten, die an diesem Abend die Runde machen.

Ein weiterer Höhepunkt unserer Off Road-Tour erwartet uns am nächsten Tag in einem chinesischen Dorf, das hoch in den Bergen nahe der Grenze zu Burma anlässlich der Machtübernahme von Mao Tze Tung von den Kuomintang, einer Widerstandsbewegung gegen die Kommunisten, gegründet worden war. Hier gibt es alles, was sonst in Thailand nicht zu haben ist, im Angebot: Von in Schnaps eingelegten Schlangen, über gigantische Tausendfüßler bis hin zu chinesischen Wundermedizinen. Wie überall, wurden wir auch hier äußerst freundlich empfangen. Heißer Tee wurde gereicht und Schlangenschnaps angeboten, den ich allerdings freundlich, aber bestimmt ablehnte. Unser weiterer Weg nach Mae Sai, der Grenzstadt zu Burma, führte uns durch mehrere Dörfer ethnischer Minderheiten, die wegen der farbenprächtigen Kleidung ihrer Bewohner wohl einzigartig sind und unseren Tag auf diese sinnfrohe Weise abschließen ließen.

Zum Abschluß meiner Reise unternehme ich am nächsten Tag mit Charly einen Ausflug nach Burma. Gegen eine Gebühr von \$ 5,— ist es Ausländern gestattet, die Grenze zu passieren. Das Angebot auf dem dortigen Markt reicht von Schwarzmarktzigaretten, gefälschten Rolexuhren bis hin zu alten Opiumgewichten. Das sogenannte „Goldene Dreieck“ ist zwar ein unbedingtes Muß für jeden Besucher Nordthailands, hat aber durch die vielen Hotels und Souvenirläden viel an Reiz verloren.

Nach einer weiteren Übernachtung in Chiang Rai, einer Stadt, die für den Pauschal-touristen alles zu bieten hat, kehren wir zu unserem Ausgangspunkt Chiang Mai zurück. Und damit naht auch schon der Abschied. Noch einmal lasse ich meine Eindrücke Revue passieren und ich weiß, daß ich vom Motorradfahren in dieser phantastischen Landschaft noch nicht genug habe. Der Abschied fällt schwer, doch ich werde wiederkommen und die hier empfundene Freiheit noch einmal genießen.

Prospektmaterial zu der beschriebenen Tour und zu weiteren Angeboten von HIT-Motorradreisen können Sie unter Telefon 0911/284576

Fax 0911/263976 oder
per E Mail hhoefm-igloc@odn.de anfordern.



HIT
Motorradreisen

Hofmann Individual Tours

**Der Spezialist für Motorradtouren
in Mittel- und Osteuropa**

Neu ab 1998:
Südostasien und Kanada

**Fernab der bekannten Routen fahren wir
durch reizvolle Landschaften und
durchstreifen auf kurvenreichen und schön
gelegenen Straßen vielerorts noch
unberührte Gegenden.**

**z.B.: 2 Tage Tschechien HP ab 237,— DM
5 Tage Südtirol Schlemmertour 931,— DM
9 Tage Pilotour Slowakei HP 1606,— DM
9 Tage Kroatien/Istrien HP ab 1320,— DM
7 Tage Enduro- oder Choppertour Nord-
thailand, incl. Motorrad, usw. ab 990,— DM**

Kostenlose Prospekte & Infos unter:
☎ 0911/284576 • Fax: 0911/263976
E-Mail: hhoefm-igloc@odn.de

MOTORRÄDER`98

Die „MOTORRÄDER`98“ sollte am 4.März in Dortmund beginnen, das tat sie auch, nur für einige begann sie schon früher. Darunter waren Carsten von der Geschäftsstelle in Mainz, Petra Grieb, 1.Beisitzerin und meine glanzvolle Erscheinung, Ralf Berlin, immer noch Moderator für das BVDM-Motorrad-Sicherheitstraining. Uns stand am Dienstag, ein Tag vor der Messe, der Aufbau des Messestandes bevor. Carsten sollte gegen 14.30 Uhr bei mir in Duisburg sein und Tisch und Stühle einladen. Er tauchte verkehrsbedingt aber erst zwei Stunden später auf, wie üblich Stau und der Zeitplan hatte somit auch schon mal einen ordentlichen Hieb verpaßt bekommen. Carsten fuhr mit dem DUCATO und ich mit der Honda VFR 750 F meiner holden Gattin. Endlich gegen 18.00 Uhr war auch ich an den Messehallen angekommen. Jetzt mußte erst mal die VFR abgegeben werden, denn die sollte zum Stand des VFR-OWNERS-CLUB, (kooperatives Clubmitglied im BVDM) wo wir Mitglied sind. Der Stand des VFR-OC war auf

dem gekappten Rundgang der Halle 1, ich stand aber mit der VFR vor der Halle 4, also quer durch die Messehallen mit dem Moped. In Halle 1 die VFR abgeliefert, kurz mit Frank und Andrea vom Club geplaudert, die zusagten zum BVDM-Stand zu kommen wenn Sie fertig wären. Und jetzt zu Fuß zurück zur Halle 7, wo unser Stand sein sollte. Dort war auch schon hektisches Treiben angesagt, welches aber durch mein Auftreten erst mal vollständig zum Erliegen kam. Petra, Carsten, und Klaus Pöhlmann, Petras damaliger zukünftiger Ehemann wie ich erfuhr, (HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH zur Hochzeit nachträglich Ihr Zwei) waren schon recht fleißig gewesen. Petra und ich kannten uns noch nicht persönlich, außer von ein paar Telefongesprächen im Vorfeld der Messe, dachte ich. Klaus und Golo kannten mich ja schon vom Vorjahr intensiver, für sie war meine herzerfrischende Art nichts Neues mehr. Also kaum angekommen hatte ich die Leitung des Aufbaus übernommen, was da zu führte daß das

schon teilweise aufgebaute Alu-Gestänge des Messestandes erstmal wieder demonstriert wurde. Es dauerte eine ganze Weile bis alles unseren Vorstellungen, auf die wir uns ja auch noch einigen mußten, entsprach. Mittlerweile waren Frank und Andrea zu uns gestoßen und halfen kräftig mit, sodaß wir gegen 21.30. Uhr endlich fertig waren. Aufgelockert wurde das Ganze durch die eine oder andere Bemerkung meinerseits, so nach dem Motto: „Legst Du eigentlich gerne Teppich aus?“ „Ja, Warum nicht!“ „Warum lernst Du es dann nicht endlich mal!“ Insgesamt war es doch sehr lustig, oder Petra? Aber kommen wir zum eigentlichen Anlaß dieses Berichtes, der Dortmunder Motorradmesse 1998, welche wieder ganz im Zeichen einer immer noch boomenden Branche stand, denn die Motorradbegeisterung in Deutschland ist größer als je zuvor und schlägt auch das viel zitierte „Wirtschaftswunder“ aus den 50er Jahren, denn mehr Motorräder als je zuvor sind in Deutschland zugelassen. 1997 waren in Deutschland 2.716.780 zulassungspflichtige Zweiräder auf den Straßen. Damit wurden die Rekordzahlen von 1955



MESSE DORTMUND

(2.219.597 in Westdeutschland) übertrafen. Im Zeichen dieses Rekordes begann die Messe. Über 450 Aussteller in acht Messehallen zeigten auf der größten jährlich stattfindenden Motorradmesse Europas warum Motorräder und Roller immer mehr Menschen begeistern. Das Motorrad hat sich vom Transportmittel zum hochkarätigen Freizeitfahrzeug gewandelt, zumindest für die Mehrheit, das mit aufregender Optik und kaum zu überblickender Vielfalt (fast) jeden Geschmack anspricht. Zum Motorrad ganz nach den eigenen Wünschen, oder welche man zumindest dafür hält, gehört heute die passende Ausrüstung, vom Helm über die Kleidung bis hin zum Zubehör (Racingausrüstung ick hör dir trapsen). Das ungebrochene Interesse am Motorrad veranlaßt immer mehr Hersteller ihre Modellpaletten zu erweitern. Kleinere Anbieter

waren im gewohnten Rahmen vertreten. Zahlreiche Neuvorstellungen, die Vielfalt der Messe, der umfassende Marktüberblick und das attraktive Showprogramm haben wieder über 130.000 Besucher zum Saisonauftakt in die Westfalenhallen strömen lassen. Der neu erbaute U-Bahnhof und die verbesserte Infrastruktur sorgten für einen optimierten Service. Einzig das Wetter spielte nicht mit, und sorgte dafür das die meisten Besucher mit PKW, Bus und Bahn anreisten. Der kostenlose Motorradparkplatz vor den Messehallen lag doch meist ziemlich verwaist da. Anzumerken wäre noch, das mit HONDA endlich einer der großen vier japanischen Hersteller das Thema geregelter Katalysator ins Auge gefaßt hat. Und ich denke die VFR 800 wird nicht so ein Flop werden wie die GTS von Yamaha. Trotzdem besteht hier ohne Zweifel ein

riesiger Nachholbedarf seitens der Hersteller. Auf der traditionellen Pressekonferenz des IVM am Mittwochmorgen wurden dann solche Themen wie Zulassungszahlen, Marktsegmente und -Anteile sehr ausführlich, aber auch ziemlich langweilig behandelt. Das IFZ legte die neuesten Unfallstatistiken vor, die für das Jahr 1997 nicht sehr rosig ausfallen, und relativierte diese auch gleich wieder, mit der Aussage das der Sommer '96, der zum Vergleich für den

Sommer '97 erhalten mußte, ja eigentlich gar keiner war, und wer demzufolge in '96 wenig gefahren ist, der ist im Sommer '97, denn der war ja einer, viel mehr gefahren. Und wer viel fährt baut viele Unfälle. Ich weiß, jetzt fange ich an zu verallgemeinern, aber genauso hörte es sich an. Als gute Nachricht kam dann noch von Seiten des IVM daß das 100 PS-Limit in Europa endgültig vom Tisch ist. Die x-te Studie hat es den Herren Beamten in den Ministerien und Ausschüssen endlich klargemacht, daß das Unfallgeschehen nicht ursächlich mit der Leistung eines Motorrades zu tun hat, sondern mit dem Alter des Fahrers. Ich möchte jetzt hier keine Grundsatzdiskussion anzetteln ob man mehr als 100 PS braucht oder nicht, aber ich möchte es mir doch genau wie bei meinem Auto aussuchen können wieviel PS meine Yipse nun haben darf (121 Galoppis hat sie, und manchmal bin ich richtig froh darüber). Soviel zum offiziellen Teil.

Am Mittwoch, dem ersten Messetag, stieß dann meine Schlüsselhamsternde Ehefrau

zu uns, und damit war das Messteam komplett. Mit Henning Knudsen hatte ich für die Messe einen Rabatt für jedes auf der Messe gebuchte Sicherheitstraining ausgemacht und Dagmar hatte ein entsprechendes Plakat fabriziert, auf welchem wir den Rabatt - natürlich gut sichtbar - anpriesen, mit dem Erfolg, daß das erste Training Ende März komplett ausgebucht war und ich auch für die folgenden Termine keinen Grund zum klagen hatte. Aber nicht nur, daß wir mit den Trainings so einen Erfolg hatten, wir haben natürlich auch eine ganze Menge neuer Mitglieder für den BVDM gewinnen können, welches zum größten Teil der Verdienst von Petras Aktivitäten im Internet und ihrer überzeugenden Art ist. Bei diesen Neumitgliedern möchte ich mich an dieser Stelle noch 'mal für das Eintreten in den Verband bedanken. Chips und Plätzchen standen bei uns immer auf dem Tisch, sozusagen als „Köder“. Und wer sich bei uns erst mal in ein Plätzchen „verbiß“ hatte, den hatten wir auch ruck-zuck in ein Gespräch verwickelt. Alles Taktik. Die ganz unbelehrbaren ließen wir dann mit Gottes Segen ziehen. Die Puste sparten wir uns lieber für die interessierten Besucher auf. Und davon gab es in diesem Jahr reichlich. Heiser waren wir auf jeden Fall nicht von der derzeitig grassierenden Grippe. Überhaupt ergänzten wir uns hervorragend. Wenn ich oder Dagmar die Leuten von der Notwendigkeit eines Training überzeugt hatten, schickten wir sie zu Petra, die sie dann in die Tiefen des BVDM's einweihete. Besucher aus den Reihen des BVDM hatten wir auch genügend, so schauten Gerd Tonnemacher, Uwe Reitz und noch viele mehr bei uns vorbei.

Fazit: Das Konzept, welches wir uns für dieses Jahr zurecht gelegt hatten ging voll und ganz auf. Vom letzten Jahr wußten wir wie schwer es ist, Motorradfahrer dazu zu bewegen an einem „Verbands-Stand“ stehen zu bleiben, von Fragen stellen ganz zu schweigen. Wie vermutet, bleiben die meisten Leute dort stehen, wo es ihrer Meinung nach gemütlich ist. Und das wurde uns von vielen regelmäßigen Messebesuchern bestätigt. Gemütlich war's. Ob es nun an den Plätzchen, dem Kaffee oder dem Rabatt lag. Tatsache ist, es waren fünf anstrengende aber erfolgreiche Tage und wir freuen uns schon auf nächstes Jahr, wo wir uns auch wieder etwas neues einfallen lassen.

Bis dahin
Gruß Ralf und Dagmar



verlassen ihre Marktnischen, große Unternehmen schließen die letzten Lücken in ihren Programmen. Zwei Beispiele für diesen Trend sind BMW und Aprilia. Der italienische Hersteller von Einzylinder-Maschinen präsentierte in Dortmund erstmals eine 1000er mit V 2 Motor und stößt damit in die Big-Bike-Klasse vor. BMW hat mit der R 1200 C erstmals einen Cruiser im Programm, eine vom amerikanischen Geschmack geprägte Maschine. Insgesamt waren in Dortmund 40 verschiedene Motorradmarken vertreten. Hinzu kamen ein Dutzend Gespannbauer und Trikeanbieter. BMW zeigte in einer Sonderschau auch die 75jährige Geschichte des Motorradbaus der Marke mit den legendären Boxermotoren. Berücksichtigt man noch die zahlreichen Tuner und Umbauspezialisten, so kann der Zweiradinteressent heute unter rund 500 verschiedenen Fahrzeugtypen auswählen. Messeschwerpunkte waren unter anderem Chopper, Sportmaschinen und Trikes. Bekleidung, Zubehör, Reiseanbieter und Dienstleistungen rund um das Motorrad



Leserbericht **Side Bike Mega** **Comet**

Seit 4 Jahren fahre ich den Mega Comet mit Fj 1200 Antrieb. Folgende Verbesserungen sind am Fahrzeug durchgeführt worden :

Das zu weiche Originalfederbein ist gegen ein IMP Federbein mit externer Federvorspannungsverstellung im Heckbürzel getauscht worden. Beim Tausch entdeckte ich schon nach 2 Jahren defekte Nadellager im Umlenkmechanismus fürs Federbein bei der Reparatur versah ich die Hebellei mit Schmiernippel, aber Vorsicht auf Freigängigkeit bei der Bewegung achten. Der Scottoi-

ler pflegt die Kette. Um den Benzindurst zu drosseln wurde ein Dynajet Düsensatz montiert, er brachte nur eine geringe Verbesserung. Damit ich trotzdem eine gute Reichweite habe, baute ich einen Zusatztank. Dieser kam nicht wie üblich in den Kofferraum, denn dort geht kostbarer Stauraum verloren und zu oft stinkt es dann dort nach Benzin. Ich plazierte in zwischen Beiwagen und Motorrad wie eine Packtasche am Gepäckträger. Er besteht aus VA Blech der Tankdeckel stammt von einer BMW K100 und sitzt in einem Drehteil, Vorsicht der Deckel besitzt keine Belüftung diese wurde mit einem 3mm Loch nachgerüstet. Da die FJ eine Benzinpumpe hat reicht ein Umschaltthau aus dem Bootsbau um zwischen den Tanks hin und her zu schalten. Jetzt reicht das Benzin für 300 bis 500 Km. Am Beiwagen gab es wenig zu verbessern oder zu ändern. Als erstes wurde der Kofferraumluchtschalter gegen einen mit Gummidichtung getauscht. Gegen-

sprechanlage, Radio und Fahrradtacho gehören in die Abteilung Luxus. Für die Abteilung Camping bekam der Beiwagen ein Trockenakku. Dieser wird bei eingeschalteten Licht vom Bordnetz geladen, ist es aus ist der Akku abgekoppelt und speist die Zeltlampe oder Anderes. Jetzt werden Sicherheitsgurte montiert damit der Kindersitz fest sitzt. Eine halbe Seitentür gab es beim Händler, sie soll die Beine des Mitfahrers wärmer halten. Ein Scherenwagenheber von einem Honda verkleinerte ich so, das er gut in den Kofferraum paßt, aber das Motorrad zum Radwechsel noch hoch genug hebt. Für die Zukunft ist der Anbau eines Superbikelenkers geplant. Bei dieser Liste kann man sehen das auch bei so einem guten Gespann noch viel Betätigungsfeld für den Schrauber und Geldbeutel vorhanden ist.

H. Tiegelkamp

Leserbrief Betreff: Nochmaliges Zusendung des von mir an Dich verschickten Textes vom Februar 98, wie wir es bei der JHV vereinbarten.

Liebe Babs!

Ich schrieb Dir, daß wir am 20.12.97 einen sehr netten arrangierten Motorradkollegen verloren. Sein Name war Rainer Oertel, geb. am 24.03.40, gestorben am 20.12.97 an einer sehr tragischen Krankheit. Von Beruf war er Studienrat und lehrte in Amberg Mathe und Physik. Als ich mit ihm 1971 zum Elefantentreffen an den Nürburgring fuhr, verunglückte er mit seinem KS 601 - Gespann auf der Straße vor der Nürburgringzufahrt schwer. Da er aber ein Typ war, der nie aufgab, dichtete er im Krankenhaus von Adenau ein Lied, welches einen so guten Text hat und alles beinhaltet was wir Motorradfahrer dabei fühlen. Ich möchte Dir diesen guten Text nicht vorenthalten.

„Geht´s Neujahr vorbei, kommt der erste Wochenrest, da hält es uns nicht mehr in unserem Nest. Wir steigen auf die Böcke, noch einer steigt in´s Boot. Auf geht es und vorwärts im frühen Morgenrot.

Der Motor der brummt und der Fahrtwind der pfeift. Ein Lied das von all denen keiner begreift, die sich verfroren verstecken hinter vielen Blech und Glas.

Wir, wir lieben die Freiluft, ob trocken, ob naß. Und kommt man dem Fuße der Eifel dann nab, dann wissen wir alle, jetzt sind wir bald da.

Hinauf in die Höhen, durch manches Tal hindurch, schon grüßt uns von weiten die bobe Nürnberg. Viel Tausend auf ihren Rössern aus Stabl´sie kommen zusammen von all überall.

Man sucht vertraute Minen und redet viel Benzin und darum da fahren wir ja alle zum Ring.

Doch bricht dann am Samstag die Dämmerung herein, dann stellt sich bei vielen ein Wehgefühl ein, denn wenn ein Jahr vergangen, fehlt mancher unseren Reiben, denen wollen wir dann die Fackelfahrt weihen.

Jedoch nicht zur Trauer ist diese Nacht bestellt. Es brennen manch Feuer so zwischen Zelt und Zelt. Da klingen dann die Lieder bis grau der tag anbricht und die letzte Runde zum Schlafe sich verkriecht.

Am Sonntag am Montag, da geht es nach Haus' Graf Kotzensteins Ritter fahren in die Welt hinaus. Und gilt uns beim nächstenmal nicht selbst der Fackelschein, dann wollen wir alle wieder dabei sein.“

Das nächste Mal war auch er wieder mit seinem Zündapp-Gespann dabei. Sein Beifahrer im Seitenwagen, kaufte sich nachdem er nach einem knappen Jahr aus dem Krankenhaus heraus kam, von dem Schmerzensgeld das er von dem Unfall erhalten hatte ein MotoGuzzi - Gespann.

Er heißt Werner Schubart und war auch in diesem Jahr als Helfer beim Elefantentreffen dabei.

Du siehst also, man darf im Leben nie aufgeben.

Nur den letzten Kampf gegen den Sensenmann hat unser Lehrer verloren.

Doch in unserer Erinnerung wird er ewig bleiben.

Mit Sportlichen Grüß
Wolfgang Schmeuser

„Klacks.. Motorrad-Kino

Hallo Babs,

zum Glück habe ich es auch dieses Jahr nicht versäumt, der JHV des BVDM beizuwohnen. Sehr gefreut hat es mich, Klacks einmal persönlich kennenzulernen. Seine Erzählungen aus seinen aktiven Jahren, sein Film, alles sehr beeindruckend. Und da ich glaube, daß es in unserem Umfeld viele Motorradfahrer gibt, die sich gerne den einen oder anderen Film von Klacks gerne ansehen möchten, habe ich direkt nach dem Filmvortrag mit Klacks und Harald Homel in Erwägung gezogen, in der nächsten BallHuPe einen Hinweis auf die Filme (und Tonträger) von Klack's abzudrucken. Ansonsten möchte ich noch sagen, mach weiter so mit Deiner Frischen, Offenen Art, die BallHuPe mitzugestalten. Mit freundlichen Grüßen
Horst Mager

Die Filmreihe von Ernst „Klacks“ Leverkus aus den 50er Jahren.

Historische Aufnahmen, in denen der Geist und das Gefühl jener Zeit weiterlebt. Menschen, die mit ihren Maschinen die Freiheit erfahren.
Herausgegeben auf Video von ALV-VIDEO-DESIGN A. Leverkusen in Althütte.

„Fahrensteute“

Eine echte und originale „Klacks“-Filmschichte aus der 2. Hälfte der 50er Jahre, die über Menschen und deren Meinung berichtet, daß die Welt vom Sattel ihrer Maschine aus viel besser aussieht. Aufnahmen vom alten Nürburgring, von vielen Motorrädern zwischen 1950 und 1959, vom Sport, von Oldtimern und vom Fahren in überall noch freien Landschaften, gewürzt mit Fahrtenliedern und Begeisterung für das Fahrzeug Motorrad und das große Abenteuer.

„Freiheit, die ich meine“

Wirtschaftswunder-Zeit der 50er Jahre, manche Frustrationen bremsen die begeisterungsfähige Jugend. In diesem Film von 1957 entdeckt ein junger Mensch plötzlich Motorräder und Motorradfahrer, die in ihrer Umwelt

damals als Anachronismen galten. Doch angeregt von deren Abenteuern fühlt er sich freier als seine Zeitgenossen, als er auf dem Motorrad eine neue Welt erfährt. Er kommt los von jeder Enge und findet in den Bergen das Gefühl der Freiheit.

„Die Schlacht bei Waterloo 1959“

Motorradfahrer sind Lebensmüde und Verrückte, hörte man schon in den 50er Jahren in allen Medien. Dem entgegenzutreten, drehte „Klacks“ einen Film vom Int. Trial-Lamborrelle in der Gegend des Schlachtfeldes von Waterloo bei Brüssel (Sieg über Kaiser Napoleon I. /1815), einem Platz, wo man die großen Trial-asse und Gelände-Artisten Gordon Jackson, Sammy Miller u.a. erleben konnte. Das gab es in Deutschland damals noch nicht. Tolle Atmosphäre - !

Alle Videos wurden professionell auf Markenband kopiert. Die Kassette wird in einer stabilen Hartbox mit einem schönen, farbigen Cover und umweltschonend eingeschweißt geliefert. Jeder Kassette liegt ein Begleit-Heftchen von Klacks bei.

Ansprechadresse:

ALV-VIDEO-DESIGN
A: Leverkusen
Haubeweg 24, 71566 Althütte
Tel.: 07183/41417
Fax: 07183/41287

Reifen mit Superrabatt

Das Angebot. Motorrad- und Gespannreifen direkt vom Großhändler zu kaufen ist gut angekommen. Täglich gehen neue Anfragen ein. Da die runden Schwarzen in der Superbike-Kategorie auch schon mal knapp DM 500,00 im normalen Handel kosten können, sind hier Ersparnisse bis zu DM 150,00 durchaus drin.

Geliefert wird in der Regel am Tag nach der Bestellung per Paketdienst. Es muß unbedingt jemand anwesend sein, der die Reifen in Empfang nimmt. Deshalb bei der Bestellung gleich die richtige Lieferanschrift (evtl. zur Arbeitsstelle) angeben. Günstig ist es auch, mit Freunden zusammen zu bestellen. Ab 4 Reifen Liefermenge entfällt die Transportpauschale in Höhe von DM 4,00 pro Reifen und das läßt sich auch schon in Pizza umrechnen.

Bestellt wird, wie gehabt, per Fax oder Telefon:

Wilfried Peter Gödeker
Fax 05932-69727
Tel.: 05932-69726 (Schichtarbeit)

1. Motorrad KinderLand Tag 1998

Sehr geehrte Damen und Herren, in Zusammenarbeit mit Motorrad Gespanntechnik Werner Gottstein, München, veranstaltet Motorrad KinderLand am

27. Juni 1998

von 09.00 bis 16.00 Uhr den ersten Motorrad KinderLand Tag. Wir wollen motorradfahrenden Eltern die Möglichkeit bieten, sich ungezwungen darüber zu unterhalten, wie und ob man Kinder auf dem Motorrad oder im Seitenwagen mitnehmen kann.

Aus Gesprächen mit anderen Eltern wissen wir, daß viele Mütter und Väter sehr unsicher sind, ob sie ihre Kinder mitnehmen sollen, können oder dürfen Auf dem Motorrad

KinderLand Tag stehen Mitarbeiter des TÜV, ein Gespannbauer, ein Arzt und natürlich Eltern, die ihre Kinder auf dem Motorrad mitnehmen, für Informationen und einen Erfahrungsaustausch zur Verfügung.

Eine Kinderbetreuung ist organisiert und Motorradkinderbekleidung und Zubehör kann ausprobiert und getestet werden. Der 1. Motorrad KinderLand Tag findet in den Räumen der Nachbarschaftshilfe Erding, Am Mühlgraben 1 in 85435 Erding statt. Wir würden uns freuen, wenn wir motorradfahrenden Eltern mehr Sicherheit mit ihren Kids on Tour vermitteln können.

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.
Tel.: 08123/990023



Familiengespanntreffen

in Vlotho vom 24.07. - 26.07.98 auf dem Familienfreizeitplatz Vauth Borlefzen, Badeseer, jedes Wochenende Aktionen, Kinderbetreuung, Preise erfragen, Anmeldung erwünscht.
Info bei Robert Schmidt, Tel.: 05221-689962

JumboRun der IGG e.V.

mit der Behinderten Schule Berlin - Buch vom 04.09. - 06.09.98 in Zepernick bei Berlin, gezelte wird auf dem Sportplatz in Zepernick, Grillparty und Lagerfeuer wird von den „Free Bikern“ organisiert.
Info bei Robert Schmidt, Tel.: 05221-689962

JumboRun der IGG e.V.

vom 18.09. - 20.09.98 mit der Hephata Stiftung in Mönchenglatbach, mit Life-Musik, Grillparty, Bikerfete, Zeltplatz vorhanden.
Info bei Robert Schmidt, Tel.: 05221-689962

Jeden Donnerstag offener Gespannfahrerstammtisch um 20.00 Uhr für Familien, Solisten uvm. betreut von der IGG-BVDM, im Gasthaus „Zum Dreiländereck“ in Herford, Rüterweg.
Info bei Robert Schmidt, Tel.: 05221-689962

Der 20. Gespannfahrerlebrgang des BVDM - Service

findet vom 17. bis 18. Oktober statt.

Der Ort der Veranstaltung ist, wie im letzten Jahr, die Jugendherberge Burg an der Wupper. Der Kurs mit Vollpension und Lehrmittel kostet DM 300,-. Die Gespanne werden vom Veranstalter gestellt. Neben dem praktischen findet auch theoretischer Unterricht mit Vorträgen, Dias, Videos und Modellen statt.

Nähere Informationen sind anzufordern bei:
BVDM - Service
c/o H.-W. Sassenhagen
Graf Bernadotte Str. 35
51469 Bergisch Glattbach

VIELEN DANK...

für die zahlreichen Glückwünsche, Blumen und Präsente anlässlich unserer standesamtlichen Trauung.

Wir haben uns sehr darüber gefreut.

Die kirchliche Trauung findet am 12. Juli 1998 um 12.00 Uhr in der Bergkirche Nieder-Gründau im Rahmen einer Motorradhochzeit statt.

Claus und Petra Pöhlmann

Die beiden freuen sich über jeden **BE-BIKE-TEN-Motorradfahrer** der vor der Kirche steht! ...- Beim ALDI ist der Reis auch gar nicht so Teuer, oder? - Konfetti tut's ja auch!

-Die Nudel...

BVDM-erprobte Guzzi-Gebrauchteile zu verkaufen:

Pichler Uni 4-Tourenhalbschale mit Halterung und TÜV-Gutachten für Guzzi; Gabel ohne Brücken von 850 T5 III, Gepäckträger Schuh mit Brücke für 850 T5, Mille GT und SP II, Lenkerverkleidung, Sitzbank-heck und andere Teile von T5.
Alle Preise VB.
Tel. AB 06181 78156.
Harald Homel.

Aufruf für Presse-seminar

Clubs - Pressewarte oder andere Interessenten, bitte bei Michael Lenzen melden!
Michael Lenzen, Bruchhausener Str. 17,
51702 Bergneustadt,
Tel.: 02261/41588

„20 Jahre ist ein Grund zu Feiern“

Aus einer anfänglichen Stammtischrunde, 4 Fahrer, wurde anno 1978 der Verein die „Gespannfreunde - Kassel - Korbach“ geboren. Im Laufe der vergangenen 20 Jahre wuchsen wir auf 54 Mitglieder, zwischen 20 und Mitte - 70 an, plus Nachwuchs, davon viele aktive Fahrerinnen und Fahrer, auch mit über 70.
Dies ist ein Grund zu Feiern.

Unter dem Motto:
„Die Mitglieder und ihre Fahrzeuge“ findet am 11. Juli ab 10:00 Uhr auf dem Gelände des „Café Monschein“ 34466 Wolfhagen (Bründersen) an der B251,

die Ausstellung und Vorführung der Fahrzeuge statt.
Ab 20:00 Uhr gemütliches Beisammensein mit musikalischer Unterhaltung.
Gäste sind herzlich Willkommen.

Zeltmöglichkeit, für weitgereiste und solche die nachts nicht nach Hause wollen, sind vorhanden oder Pension mit Zimmer im Nachbarort.

Infos bei:
Peter Himmelmann
Tel: 0561/823816
Peter Sutor
Tel: 05641/1940

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 DIAS). Jeder Einsender erklärt sich mit einer möglichen redaktionellen Bearbeitung einverstanden. (Adressierten Briefum-

schlag 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.

Redaktions-schluß für die BALLHUPE

**2/98
8. Mai
1998**

IN DEUTSCHLAND WERDEN IM JAHR CA. 160.000 EHEN GESCHIEDEN.

NICHT WEGEN UNS!



Platz und Komfort für den Partner, kein Grund mehr zum Streiten.

Und geteilte Freude ist doppelte Freude.

Jeder Kilometer ein Erlebnis für sich. Mit der MOTO GUZZI CALIFORNIA EV.

Die schönsten Ziele erfährt man gemeinsam.

Das Feeling ist eigentlich nicht zu beschreiben.

Darum sollten Sie es Probefahren.

P.S.: Ab jetzt haben Guzzi-Fahrer noch bessere Karten:

3 Jahre Garantie auf alle Modelle.

**3 JAHRE
GARANTIE**



MOTO GUZZI-Motoren mögens, wenn **Castrol**-öl drin ist. Unser Partner für Finanzierungsfragen ist die  **Beneficial Bank AG.**

Infos bei: MGI Motorcycle GmbH, Litzelbacher Str. 15, 64689 Hammelbach, Tel. 06253/94220, Fax 06253/942250, internet: www.moto-guzzi.com